RALLY café
AUTÓSPORT MAGAZIN
2. évf. 2. szám
2011. február
INGYENES

TÓVÁROS SZILVESZTER RALI » 22
IRC: MONTE-CARLO RALI » 36
DAKAR RALI » 44

NE TESSÉK MESÉLNI: SZUHANYIK LACIRÓL

FIGYELD EZT A FAZONT: NASSER AL-ATTIYAH

KÁVÉSZÜNET PIKÓ ZSUZSÁVAL

Bouffier nyerte a Monte-Carlo Ralit



Már online is olvasható! – www.rallycafe.hu

A McLaren evolúciója



Michelisz BMW-vel?



Trend of the YEAR 2011**
TAX4®
PRÓBÁLD KI 4-ESBEN!
Csak 184 Ft/km*
• Vidék: 95 Ft/km-től
• Reptéri transzfer
Pestről 4 300 Ft
• Bankkártya-fizetési lehetőség
* telefonos rendelés esetén max. 4 személy egyidejű szállítása
** Az év slágere 2011-ben


4-444-444

Tartalom

Mesél a fotós	4
Wrooom 2011	6
Hírek	8
Véleményünk szerint	
Létezhet barátság az autósportban?	12
Neil Martin lett az új stratéga	
Megtalálta a Ferrari Ross Brawn utódát	14
A McLaren MP4-25A evolúciója	
Mindig kitalálnak valamit	16
Már Olaszországból is bérelhető	
MINI-re vált a Grifone	20
Tóváros Szilveszter Rali	
Jókedvű küszködés	22
Ne tessék mesélni Szuhanyik Laciról	
A gyerek, aki más íveken járkált	28
Megkérdeztük ifj. Érdi Tibort	
Miért nem versenyez Magyarországon?	32
IRC: Monte-Carlo Rali	
Százéves, igazi Monte	36
IRC-hírek	40
Dakar Rali 2011, Argentína–Chile	
Al-Attiyah első győzelme	44
Figyeld ezt a fazont: Nasser Al-Attiyah	
A Dakar után az Olimpiára készül	46
WTCC – Túraautó vb	
Michelisz BMW-vel folytathatja	50
A legnépszerűbb sportoló lett	
Talmácsi Gábor egyelőre nem tudja	52
Teszt: Suzuki Kizashi 2,4 4x4 CVT	
A meggazdagodott suzukis autója	54
Vételi tanácsadó: Suzuki Swift (2005–2010)	55
Tippek, tanácsadók	
Tényleg olcsóbb a dízelüzem?	56
BMW M5 Hurricane GS-módra	
Gázzal 660 lóerővel	58
Kávészünet Pikó Zsuzsával	60

Lapigazgató: Maricsek Miklós
Főszerkesztő: Mihályi Csaba
Fotók: Kacsándi Norbert, Klima Gábor, Mihályi Csaba
Tördelőgrafikus: Schubert Szilvia
Nyomda: Poster Press Kft.
Kiadó: RC Media 2010 Kft. 2600 Vác, dr. Csányi László krt. 50.



Elkezdődött

A Monte-Carlo Ralival elkezdődött az idei versenyszezon. Sok újdonságra számíthatunk 2011-ben, hiszen a rali világbajnokságon most debütálnak az 1,6 turbómotorral szerelt WRC-k, amik új fejezetet nyitnak a raliversenyzés történetében. A Formula–1-ben, ha nem is lesz ilyen mértékű szabályváltozás, annyi újdonság mindenképpen várható, hogy meg tudja keverni a tavaly kialakult erősorrendet. Az Országos Ralibajnokságunk még téli álmát alussza, és a szakági vezetőváltások után februárban talán látható lesz, hogy merre halad hazánkban a rali.
Míg azonban a legtöbb sorozatról csak találgatunk, az IRC az idén is nagyon komolyan bekezdett. A Monte-Carlo Ralin igen izgalmas mezőny gyűlt össze a befutott sztároktól, a fiatal tehetségeken át a nagy öregekig. Bár sokan csak erre az egy versenyre neveztek, úgy tűnik, hogy a sztárparádé a Korzika Ralin is megismétlődhet. Az IRC-mezőnye méretét és erősségét tekintve minden korábbit felülmúl. És ez a mezőny látogat idén szeptemberben a Mecsek Ralira, amivel a magyar ralisport történetében is új fejezet kezdődhet.

Mihályi Csaba
főszerkesztő



Mesél a fotós

Először is szeretnék mindenkit megnyugtatni, sem a fotóskolléga, sem én nem sérültünk meg, de még csak veszélyben sem voltunk. A képet tavaly a Miskolc Ralin készítettem, ahol találtam egy nagyon jó kis ralis kanyart. Több helyről fényképeztem, nagy látószögű objektívvel és telével is. A fényviszonyok nem voltak a legjobbak, elég kontrasztos volt a kanyar. A teleobjektív kevésbé érzékeny a kontrasztra, ezért is raktam fel. A mezőny végen jöttek a Suzukik, amik számomra is meglepően látványosak voltak. Az egyik hasonlóan csúszott ki, mint a képen látható Ford. Egy kicsit bosszankodtam is, hogy benne volt a kolléga, de aztán, amikor megnéztem a képet, még tetszett is. Próbáltam úgy helyezkedni, hogy ha lesz még egy kicsúszás, akkor benne legyen ő is a képben. Szerencsém volt, mert lett. 300 mm-es teleobjektívvel fotóztam, ami a raliban nagyon nagynak mondható. Emiatt lett csalóka a kép, amin úgy tűnik, hogy az autó elüti a fotóst. Valójában kb. húsz méterre volt a kicsúszás helyszínétől és még egy partoldalt is meg kellett volna másznia az autónak, úgyhogy a legnagyobb biztonságban volt ő is és én is, aki mögötte álltam. Az autót a partoldal visszalökte az útra és ahogyan a képen is látszik, egyáltalán nem sérült meg, ment tovább. Nekem viszont lett egy jó képem.

Most is Canon EOS 50D fényképezőgépet használtam, 300 mm-es fix objektívvel, 1/640 másodperces zársebességgel, f3,2-es rekesszel, ISO-100-as fényérzékenység mellett készült a kép.

Kacsándi Norbert



















Alonso verhetetlen volt

Gokarttal és iszonyú ronda fényezésű Fiat 500-asokkal sem tudták megverni Fernando Alonsót, a Wrooom jégversenyén. A Ferrari Formula–1-es és a Ducati MotoGP csapata immáron hagyományosan a Wrooom nevű eseménnyel indítja a szezont az olasz síparadicsomban, Madonna di Campiglióban. A sajtótájékoztatók és kötetlen beszélgetések hete egy véresnek semmi esetre sem nevezhető versennyel ér véget a helyi halastó befagyott jegén. A két csapat versenyzői először gokarttal, majd Fiat 500-asokkal mérték össze tudásukat. Gokartban Felipe Massa elég jó szokott lenni, de ezúttal nem tudta legyőzni csapattársát, Fernando Alonsót. A spanyol most is jelét adta, hogy ő az erősebb kutya a csapatban és Massa előtt megnyerte a gokartversenyt. Érdekes módon a két Ducati-versenyző, Nicky Hayden és Valentino Rossi végeztek a harmadik, negyedik helyen, míg a Ferrari junior versenyezője, Jules Bianchi lett az ötödik, megelőzve a scuderia két tesztpilótáját, Marc Genét és Giancarlo Fisichellát.

A második fordulóban, a Fiat 500-asokkal megint csak Alonso volt a leggyorsabb, ám ekkor a két motoros, Hayden és Rossi sorrendben állhatott fel a dobogóra.

A Wrooomon búcsúzott hivatalosan a Ferrari csapattól Luca Badoer, aki 14 éven keresztül látta el az olasz istálló tesztpilótai állását. Búcsúajándékként egy 2009-es Ferrarit próbálhatott ki a jégen, speciális szöges Pirelli gumikkal.





Rosberg lehet a titkos esélyes

A Mercedes GP sokkal jobb autót ígér az idei szezonra, mint amilyennel tavaly csetlettek-botlottak. A 2011-es autó fejlesztését már a Mercedes felügyelte (a tavalyi kocsit még a Brawn-csapat készítette), amely aligha engedhet meg magának még egy olyan szezont, mint a tavalyi volt. Ha pedig ütőképesebb lesz az autójuk, azzal nem csak Michael Schumacher gyorsulhat, hanem Nico Rosberg is. A német versenyző hatodik szezonját kezdi a Formula–1-ben és tavalyi három dobogós helyezésével is bizonyította, hogy megfelelő autóval ott tud lenni az élmezőnyben. Csapatvezetője, Ross Brawn szerint azonban egyenesen a világbajnoki cím megnyerésére is képes lenne.

„Abszolút olyan versenyző, aki képes világbajnokságot nyerni" – állítja Ross Brawn, aki már a 2008-as szezonra is le akarta szerződtetni Rosberget, az akkor még Honda-csapathoz. „Megfelelő körülmények között és megfelelő autóval meg tudja csinálni. Kiegyensúlyozott a teljesítménye, gyors, intelligens és van mentális kapacitása, hogy verseny közben gondolkozni tudjon. Határozottan állíthatom, hogy láttam már nála rosszabb versenyzőt is megnyerni a világbajnokságot."

R3-as autót épít a MINI



Még rajthoz sem állt az első MINI Countryman raliautó, a Prodrive-műhely máris a modellpaletta bővítését tervezi. Az első Szuper–2000-es MINI-k márciusban készülnek el, a WRC-változat pedig május elsejével kapja meg a homologizációs engedélyt. Mind a két modellt úgy tervezték, hogy az a lehető legvonzóbb legyen privát csapatok számára. Ám nem akarnak megállni a két csúcskategóriánál, ezért fognak 2012-re egy 1,6 turbómotorral szerelt elsőkerékhajtású R3-as változat készítését.

„Jelenleg a négykerékhajtású Countrymanre koncentrálunk, de szó esett már egy másik autóról is" – mondta Richard Taylor a Prodrive fejlesztési igazgatója. „A MINI és a BMW szeretné, hogy több kategóriában legyen autója, hogy különböző szinteken lehessen vele versenyezni. Ez a hosszú távú tervünk, de az idén egész biztosan nem fogjuk megvalósítani."

Le Mans-ra készül a Kronos

LMP1-es Lola–Aston Martint szeretne indítani a Kronos a Le Mans-i 24 órás futamon és valamelyik Le Mans-i sorozatban. A Kronos-csapat az elmúlt években a raliban tündökölt. 2006-ban Sébastien Loeb az általuk felkészített Citroën Xsara WRC-vel nyerte meg a rali világbajnokságot, amikor a gyári csapat egy évig távolmaradt a vb-től. 2008-ban és 2009-ben pedig az IRC-n szerezték bajnoki címet Szuper–2000-es Peugeot-val Nicolas Vouilloz és Kris Meeke révén. Az idén azonban a raliprogramjuk mellett visszatérnek a pályaversenyzéshez is. Korábbam a belga túraautó-bajnokságban voltak érdekeltek, most pedig a Lola Astonnal Le Mans-i rajtengedélyre pályáznak, illetve az LMS-re vagy az Intercontinental Le Mans kupára szeretnének nevezni. Egyelőre egy versenyzőt, Vanina Ickxet jelentettek be.



Csak nyolc csapat lesz kész az első tesztre

A McLaren szándékosan késik új autója bemutatójával, de másik három csapat sem fogja 2011-es autóját használni február 1-3-a között Valenciában, a négy szezon előtti teszt első állomásán. „Ezzel a dizájncsapatunk nyert egy hetet, ami a Formula–1-es autók fejlesztésénél rengeteg idő" – állította Martin Whitmarsh, a McLaren csapatvezetője. Mások szerint viszont a McLaren egyszerűen nem akarja, hogy a konkurencia hamar vethessen szemet új autójára.

A McLaren mellett a Force India és a Virgin is csak a második, jerezi teszten február 10-én próbálja ki idei autóját, míg a HRT legkorábban február 18-án, Barcelonában teheti meg. A többi nyolc csapat az összes tesztlehetőséget ki akarja használni, és már február 1-jén megkezdik autójuk kipróbálását.

Tavaly a Red Bull hagyta ki az első tesztet, mégis az ő autójuk bizonyult a legjobbnak. A leghíresebb tesztkéső pedig a McLaren MP4/4-es volt, amelyik 1988-ban csak az utolsó tesztnapon tudott pályára lépni, utána viszont a 16 versenyből 15-öt megnyert.



A 2011-ES SZEZON ELŐTTI TESZTEK	
február 1-3.	Valencia
február 10-13.	Jerez
február 18-21.	Barcelona
március 3-6.	Bahrain



A Ferrari lemondott Rossiról

Már nem bízik benne a Ferrari, hogy a kilencszeres világbajnok gyorsaságimotor-versenyző, Valentino Rossi valaha is szakágat vált és az ő Formula–1-es csapatukban fog versenyezni. „Vale egy Ferrariban? Nem hiszem" – mondta Luca di Montezemolo, a Ferrari elnöke a Wrooom rendezvényen, miután találkozott Rossival. „Örülök Massának és Alonsónak, mint ahogyan örülök Rossinak is, hogyha kedvtelésből újra vezetni akarja az autónkat. Az ő célja most, hogy egy olasz motorral nyerjen, és ez rendben is van." Korábban a Ferrari komoly erőfeszítéseket tett annak érdekében, hogy leszerződtesse Rossit és Formula–1-es csapatában versenyeztesse. A motoros fenomén azonban elodázta a váltást, tavaly év végén pedig kétéves szerződést kötött a Ducati MotoGP csapatával. Ezzel 2012 végéig a kétkerekűek mellett kötelezte el magát. Szerződésének lejártakor 33 éves lesz, vagyis túl öreg ahhoz, hogy új karriert tudjon felépíteni a Formula–1-ben.

Webber szerint nincs barátság a Formula–1-ben



Bár sok szurkoló szeretne hinni a romantikus mesében, hogy a Formula–1-es versenyzők között is vannak barátok és még él a bajtársiasság, a valóság azonban egészen más. Mark Webber az ausztrál The Sun-Heraldnak adott interjújában kifejtette, hogy szinte lehetetlen dolog a versenyzők közötti barátság. „Egy egészséges tisztelet van közöttünk, ami szükséges is ahhoz, hogy egymás ellen versenyezzünk" – mondta Webber. „Ugyanakkor nagyon nehéz közelebbi barátságokat kötni. Azt gondolom, hogy könnyebb közeli barátot találni a szakmádon kívül. Néha persze előfordul, hogy a kollégáid közül is kikerül egy-egy barát, de ezeket egy kezemen meg tudom számolni. Eleinte az ember azt gondolja, hogy létezik a bajtársiasság, de aztán a végén rájössz, hogy a Formula–1-ben mindig egyedül vagy."

Solberg és Räikkönen is marad



Petter Solberg és Kimi Räikkönen is maradnak a rali világbajnokságon és vadonatúj Citroën DS3 WRC-vel versenyeznek. A Citroën korábban négy autót ígért a szezonnyitó Svéd Ralira, kettőt a gyári, kettőt pedig a Junior-csapatnak. Időközben a Junior-csapat megszűnt, így a maradék két Citroënt minden versenyző saját csapata színeiben nevezheti. Sokáig kérdéses volt, ki kapja a két autót, mert három jelentkező is volt rá. Eredetileg Peter van Merksteijn indult volna az egyik DS3-assal a Svéd Ralin, ám végül a Citroën úgy döntött, hogy a két kocsit Solberg és Räikkönen kapja. Előbbi teljes szezont fut, és a második versenytől fogva valószínűleg saját, gyári pontszerző csapatot nevez majd. Kimi Räikkönen már a Svéd Ralira is az Ice1 Racing színében nevezett és a hírek szerint legalább tíz vb-futamon áll majd rajthoz, a költségesebb tengerentúli versenyek helyet pedig tesztelni fog. Peter van Merksteijn sem marad autó nélkül, ő a Portugál Ralin indulhat először DS3-assal. Ekkorra ígéri a Citroën az ötödik WRC-t.

Kilenc Fiesta WRC a szezonnyitón

Amíg a Citroënnél az ötödik WRC kerékre állítása is problémát jelent, addig a Ford már a szezonnyitón kilenc Fiesta WRC-vel képviselteti magát, később pedig akár ennél több WRC-t is vihetnek a vb-futamokra. A Svéd Ralin három autóval indul a gyári csapat, Mikko Hirvonen, Jari-Matti Latvala és Khalid Al-Qassimi részvételével. Szintén három autót kap az M-Sport Stobart-csapat amelyben Henning Solberg és Mads Ostberg lesznek a pontszerzők, Matthew Wilson pedig a harmadik autó kapja. Forddal nevezett a gyártók világbajnokságára a Ferm Power Tools és a Monster-csapat. Előbbiben Dennis Kuipers, utóbbiban Ken Block indul tíz-tíz vb-futamon. A kilencedik Fiestát pedig PG Andersson kapja, akinek szurkolói a nevezési zárlat után dobták össze a pénzt a WRC-re. Később csatlakozik még a Ford-családhoz a Munch's-csapat, amely szintén nevezett a gyártók világbajnokságára, de tízfutamos szezonját csak később kezdi.



Létezhet barátság az autósportban?



„Az autóversenyzésben, főleg az F1-ben, ha barátot vagy bizalmast akarsz, magaddal kell vinned a kutyádat" – válaszol nevetve egy telfejesszájú fiatal a magyar újságírók kérdésére négy évvel ezelőtt a Hungaroringen, a Renault Világszéria két futama között. Az illető akkor még éppen, hogy csak betöltötte a 20. évét, de már túl volt pár sorozaton és versenykilométeren, amelyek alatt – úgy látszik – a temérdek tudás és tapasztalat mellett ez a bölcsesség is beleivódott pilótaagyába. Hogy valószínűleg jól gondolta, amit mondott, azt későbbi sikerei igazolták. Vettelnek – merthogy róla van szó – ráadásul kijutott a Webber féle csapattársi „barátságból" is, tavaly emiatt feltehetően többször is eszébe jutott kedvenc háziállata...

Most, hogy erre visszagondolok, rögtön beugrik aztán egy másik nagy kutyabarát, bizonyos Michael Schumacher, aki számtalan alakalommal vitte magával kedvenc háziállatait egy-egy ferraris futamára. Akkoriban azt kérdeztem magamtól, mi az ördögöt keres a paddockban a négylábúja, amikor ezen a szinten, a hétvégeken már annyi dolga van egy versenyzőnek, hogy egy kedvenc a „kutyának sem hiányzik". Meg a németnek amúgy is ott van a brazil csapattárs barátsága, akivel sülve-főve együtt mosolyog a kamerákba, és akitől talán akár az életét is kérhetné, Barrichello gondolkodás nélkül feláldozná magát. Aztán jött Massa és a kenyértörés Rubensszel, majd érkeztek az elszólások és a hosszabb nyilatkozatok a keserű csapattársi kenyérről, végül a durva falhoz szorítás a tavalyi Magyar Nagydíjon. A vak is láthatta, hogy igazából ők sem voltak barátok. A kutya meg minden bizonnyal arra kellett Schumachernek, hogy egy-egy nehéz élethelyzetet meg tudjon végre beszélni valakivel a vörös motorhome egy csendes zugában.

Bethlen Tamás
Formula Magazin főszerkesztője



Mark Webber szerint ugye nem. De ezzel a véleményével nincs egyedül az ausztrál. Pár hete egy interaktív fórumon Jenson Buttontól kérdezte meg egy szurkolója, van-e barátja a többi versenyző között. „Nem igazán" – szólt a válasz. De valami hasonlót mesélt Michelisz Norbert is a túraautó világbajnokságról.

A legtöbben ezt azzal indokolják, hogy nehéz mély barátságot kötni valakivel úgy, hogy közben a pályán áldáz ellenfél, és senki sem akarja, hogy a barátságból a másik, akár csak pszichikai előnyt is kovácsoljon. Persze ez nem jelenti azt, hogy a versenyzők között ne lenne kölcsönös tisztelet, ne tudnának egymással baráti szót váltani, de mélyebb, hosszantartó barátság ritkán alakul ki köztük.

A rali világbajnokság egy kicsit más, sokkal közvetlenebbek a versenyzők, bár igazi barátság ott is nagyon ritka. A magyar ralibajnokság is folyton a sportpolitikai széthúzástól hangos, mert ami az egyik versenyzőnek jó, az a másiknak nem biztos. Viszont itt tényleg több a barátság, még akkor is, hogy ha a baráti körök időnként átalakulnak. Az egyik kedvenc esetem két régi motoros között történt, akik valami „egetverően nagy dolgon" vesztek össze a rajt előtt. A célban az egyik odament a másikhoz és azt mondta: „Gratulálok az eredményhez, de még mindig nem beszélünk." Persze, azóta már beszélnek. Viszont egy dolog igaz a magyar ralira. Ha valaki bajba kerül, akkor azonnal ott van mögötte az egész szakág, úgyhogy, ha nem is barátja mindenki mindenkinek, a bajtársiasság biztosan él.

Mihályi Csaba
Rally Café főszerkesztője

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



Neil Martin lett az új stratéga



A Ferrari megtalálta Ross Brawn utódját

Legendás fejszámoló volt Ross Brawn a Ferrari-csapatban, akinek villámgyors döntései több futamgyőzelmet is hoztak az olasz csapat konyhájára. Most Neil Martinnal, a Red Bull korábbi stratégiai vezetőjével próbálják őt pótolni, aki egy különleges szoftvert is hozott magával.

Lerágott kutyacsont, hogy a Ferrari tavaly az utolsó futamon egy rossz stratégiai döntés miatt veszítette el a világbajnoki címet. Az eset után nagy tisztogatás folyt az olaszoknál. Chris Dyert, akit a rossz döntés meghozatalával vádolták, Pat Fry váltotta a stratégiai vezető posztján. De a Ferrari leszerződtette a Red Bull híres stratégáját, Neil Martint is, aki saját fejlesztésű kockázatelemző szoftverével tört be a Formula–1-be.

Martin matematikai és számítástechnikai tudományokat tanult az egyetemen, a mester fokozatot pedig szervezeti működés kutatásából szerezte. Ez után hozott létre egy számítógépes programot, amellyel kockázatelemzés végezhető. Eredeti terve az volt, hogy az üzleti életben, hitelkockázatok elemzésére használja. Amikor azonban megmutatta a McLarennek, azonnal állást ajánlottak neki.

A szoftver matematikai modellre fordít le minden egyes kockázati tényezőt és ezek egymásra gyakorolt hatását elemzi. A számítógép akkor vált szükségessé a Formula–1-ben, amikor a csapatok egyre több információt szolgáltattak, ám az információkat nem elég begyűjteni, azokat elemezni és értékelni is kell. Martin szoftvere nagy segítséget jelent a verseny előtt a különböző kerékcsere taktikák elemzésében. Több versenyszituációra tudják előre kikalkulálni a lehető legjobb megoldást.

Azonban a versenyeken nincs mindig mód arra, hogy megvárják a számítógép elemzését, olykor pillanatok alatt kell a helyzetet értékelni és dönteni. Martin azonban nem csak az adatok betáplálásában jó, de azok gyors feldolgozásában is.

Az egyik leghíresebb esete a 2005-ös Monacói Nagydíj volt, amikor a váratlanul beállt safety carnál el kellett dönteni, hogy a McLaren behívja-e Kimi Räikkönent vagy nem. Pat Fry, aki akkor még a McLarennél dolgozott, némi vacillálás után behívta Räikkönent. Neil Martin azonban Angliában elemezte a versenyt és egy pillanat alatt átlátta, hogy mi a teendő: „Maradj kint!" – küldte az üzenetet a csapatnak, akik azonban nem kapták meg időben, de a szerencse az ő kezükre játszott: Räikkönen már elment a boxutca bejárata előtt, a következő kör végére megjött az üzenet, kint tartották Kimit és nyertek. Az eset után a Red Bull azonnal leszerződtette Martint, akit a Ferrari már tavaly a szezon közben elszipkázott a Red Bulltól. Bármennyire is jól hangzana, nem a szezonzárón elkövetett baklövésük után került erre sor, hanem már jóval korábban. Martin ugyanis tavaly május óta lóbálta otthon a lábát, hogy betölthesse új posztját, stratégiai és működési fejlesztési vezetőként a Ferrarinál. Ki tudja, lehet, hogy az alatt a pár hónap alatt talán tovább tökéletesítette szoftverét.



MINDIG KITALÁLTAK VALAMIT

A Formula-1-ben soha sem áll le a fejlesztés, minden versenyre kitalálnak valami újdonságot a mérnökök. Ezek, ha nem látszanak, többnyire titokban maradnak. A McLaren-csapat azonban adott egy kis ízelítőt, hány alkatrészt módosítottak 2010-ben az egyes futamokra.









01 Bahrain

Aerodinamika:	17	Módosított első szárnyak, első és hátsó fenéklemez, karosszéria, oldalszekrény szárnyak (hűtőnyílás mellett).
Karosszéria:	19	
Motor:	4	

02 Ausztrália

Aerodinamika:	2	Áthelyezett visszapillantó tükrök az oldalszekrény szárnyára (később ezt a megoldást betiltották).
Karosszéria:	0	
Motor:	0	

03 Malajzia

Aerodinamika:	7	Frissített alváz és orrkúp.
Karosszéria:	0	
Motor:	0	

04 Kína

Aerodinamika:	3	Kisebb aerodinamikai módosítás a fenéklemezen.
Karosszéria:	1	
Motor:	0	

05 Spanyolország

Aerodinamika:	9	Komolyabb változtatás a hátsó szárnyon, a fenéklemez módosítása, súlycsökkentés (amelyet plusz súlyokkal egyenlítettek ki).
Karosszéria:	1	
Motor:	0	

06 Monaco

Aerodinamika:	2	Pályaspecifikus fék és kormánylléc (utóbbi a szűk kanyarokhoz).
Karosszéria:	2	
Motor:	1	

07 Törökország

Aerodinamika:	5	A hátsó fékek hűtőcsövének módosítása, közepes leszorítóerejű F-csatorna, szárny.
Karosszéria:	0	
Motor:	0	

08 Kanada

Aerodinamika:	3	Átdolgozott első szárny, kisebb fenéklemez-módosítás, további súlycsökkentés.
Karosszéria:	1	
Motor:	0	

A McLaren MP4-25A evolúciója





09 Európa (Valencia)

Aerodinamika:	2	Megnövelt hűtőkapacitás (különösen erre a versenyre), további súlycsökkentés, új kormánylléc.
Karosszéria:	2	
Motor:	0	

10 Nagy-Britannia

Aerodinamika:	7	Átalakított fenéklemez, diffúzorba vezetett kipufogócső (nem használták), több módosított első szárny, javított tulajdonságú benzin, motorvezérlés frissítése, súlycsökkentés, továbbfejlesztett fék.
Karosszéria:	3	
Motor:	4	

11 Németország

Aerodinamika:	5	Továbbfejlesztett, diffúzorba vezetett kipufogócső (a Brit Nagydíjra készített fenéklemez továbbfejlesztett változatát itt használták először), motorvezérlés frissítése.
Karosszéria:	0	
Motor:	1	

12 Magyarország

Aerodinamika:	2	Pályaspecifikus hűtés.
Karosszéria:	1	
Motor:	0	

13 Belgium

Aerodinamika:	8	Új hátsó szárny, módosított első szárny, továbbfejlesztett diffúzor, motorvezérlés frissítése, továbbfejlesztett futómű.
Karosszéria:	2	
Motor:	1	

14 Olaszország

Aerodinamika:	11	Főleg a gyors pálya követelményeinek megfelelő aerodinamikai csomag, Monza-stílusú hátsó szárny, F-csatorna nélküli karosszériatető (csak Hamilton használta), további fenéklemez-módosítás.
Karosszéria:	0	
Motor:	0	

15 Szingapúr

Aerodinamika:	4	Új első szárny, továbbfejlesztett főszárnnyal, emeletes első szárny az orrész alatt.
Karosszéria:	0	
Motor:	0	

16 Japán

Aerodinamika:	4	Új első szárny (végül nem használták), F-csatorna módosítása, motorvezérlés javítása, nagymértékű súlycsökkentés.
Karosszéria:	3	
Motor:	3	

17 Korea

Aerodinamika:	2	Módosított első és hátsó szárnyak, motorvezérlés frissítése, súlycsökkentés.
Karosszéria:	2	
Motor:	2	

18 Brazília

Aerodinamika:	7	Módosított első szárny, fenéklemez frissítés.
Karosszéria:	3	
Motor:	1	

19 Abu Dhabi

Aerodinamika:	1	Hátsó szárny frissítése.
Karosszéria:	0	
Motor:	0	

Már Olaszországból is bérelhető



MINI-re vált a Grifone

A Magyarországon is közismert olasz Grifone-csapat kapja az első eladott Mini Countryman raliautót, először S2000-es változatban, májustól pedig a WRC kitet is használhatják. A csapat sportigazgatója, Luca Murdolo adott exkluzív interjút a Rally Cafénak a Mini első tesztje után.

Mindig is komoly csapat volt a Grifone, amely a Lanciák felkészítésével lett közismert, majd ők voltak a Toyota Team Europe elsőszámú ügyfélcsapata, a Corolla WRC program lezártával pedig ők kapták meg a teljes raktárkészletet. Később foglalkoztak Peugeot 206 WRC-vel is (ma is van nekik kettő) de egyaránt adtak bérbe Peugeot 207 és Abarth Grande Punto Szuper–2000-eset. Magyarországon először ifj. Tóth János Celicáival jártak, de később versenyzett az autójukkal Spitzmüller Csaba is.

„Szerettünk volna megint előrelépni. A csapatunk filozófiája mindig is az volt, hogy a legjobb technikát nyújtsuk az ügyfeleinknek, amit csak a gyári csapatok kiadnak" – mesélte Murdolo, aki jól ismeri a magyar bajnokságot és mindig szívesen jött hazánkba. „Ezért szerettünk volna új WRC-vel foglalkozni. A MINI volt az első, amit meg lehetett venni, és úgy gondoltuk, hogy a Prodrive és a BMW is komoly partnerek, hosszútávra terveznek. A MINI nagy előnye, hogy WRC és Szuper–2000-es változatban is létezik."

Murdolo a Szuper–2000 helyett a Regional Rally Car kifejezést használta, ami az FIA-nál is elterjedt az 1,6 turbós S2000-es autók elnevezésére.

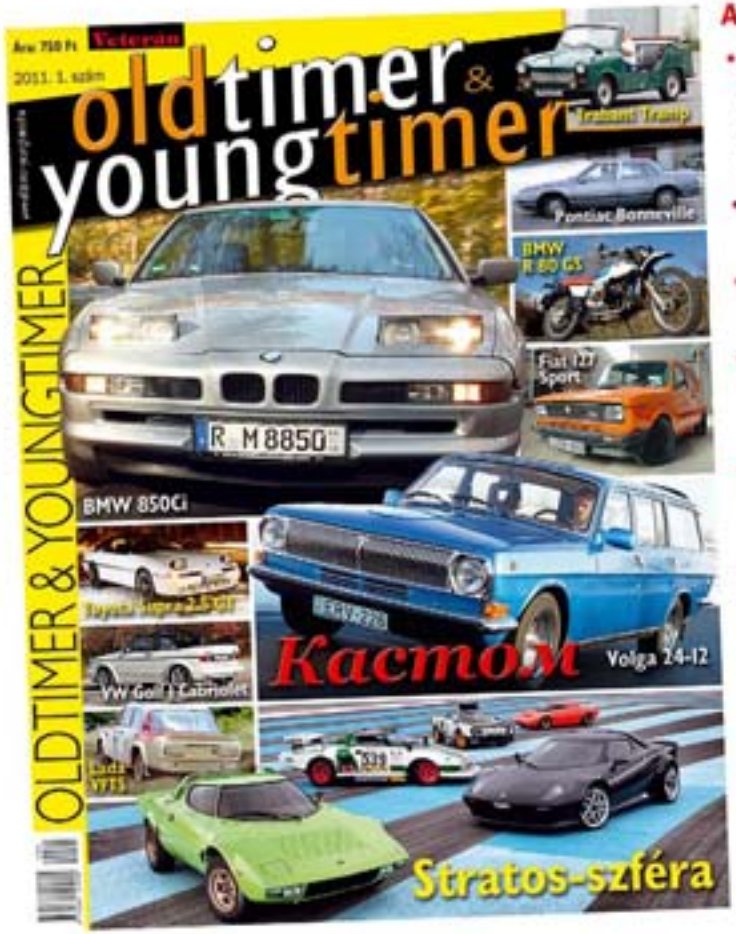
„Az első Szuper–2000-es MINI-t március elején kapjuk meg, a másodikat március végén, április elején. A WRC változatot május elsejével homologizálják, akkor kapjuk meg hozzá a kitet, amivel átalakítható lesz az autó WRC-vé."

A csapat tulajdonosa, a kétszeres Európa-bajnoki Fabrizio Tabaton már kipróbálhatta az autót Angliában, ahol negyven kilométert vezetett. „Nagyon jók voltak az első tapasztalatai. Könnyű vezetni, nagyon jó az egyensúlya, a féke, nagyon jó autónak néz ki és nagyon bizakodóak vagyunk. A súlya ugyanolyan, mint a Szuper–2000-es autóké, de a turbó miatt nagyobb a nyomatéka, és ami nálatok Magyarországon sokat számíthat, 175 km/h a végsebessége."



Megjelent!

Keleti őrület rovatunkban Lada VFTS és Trabant Tramp



A tartalomból:

- Dömsödi Gábor és Karlovitz Kristóf is felidézi emlékeit a BMW 850Ci-ről
- Amerikából vett Datsun 240Z vámolása
- Bemutatjuk az új Lancia Stratost és elődeit
- Hóra vittük az egyéni ízlés szerint átalakított Volga 24-12-es kombit
- Sportkocsi helyett spórkocsi – Peugeot 205 150 ezerért
- Szépségversenyünk győztesei: Toyota Supra Twin Turbo és VW Golf I Cabriolet
- Bontóba kísértünk egy 1988-as Pontiac Bonneville-t
- Forgalmi nélkül is megérte? – BMW R 80 GS

Megjelenik negyedévente, ára 750 forint

Már az újságárusoknál!

Az eladási pontok listája honlapunkon: www.oldtimer-youngtimer.hu.
Megvásárolható a web-shopban (www.veteran.hu) is.

Jókedvű küszködés

- 2010. december 28–29.
- Mogyoród
- aszfalt/hó
- 165 páros
- 123 célba érkező
- 7 gyorsasági
- 57,1 (52 km) gyorsasági szakasz
- 230,75 km összтáv









Az időjárás egy kicsit megtréfálta a Szilveszter Rali résztvevőit, akik először örültek a hónak, de aztán megszenvedték a tükörjeget. Végül azonban egy jó hangulatú versenyen aratott győzelmet a Turán–Nemrava kettős a Hideg–Kismódi és az Asi–Pikó párosok előtt.

Szöveg: Mihályi Csaba **Fotó:** Jordan (rallyheart.hu), MSE, Nyúl Eszter és Szabó Mónika

A Mikulás Rali mellett a Szilveszter Rali vált a szezon utáni legjelentősebb raliversennyé. Bár változatlanul nem számít bele semmilyen bajnokságba, mégis sokan alig várják, hogy a karácsonyi ünnepek után, december 28-án autóba ülhessenek, vagy éppen a pálya szélén fagyoskodjanak.

Az elmúlt években szépen fejlődött a Szilveszter Rali, a Hungaroring körüli utakról sikerült magára a pályára is bevinni a versenyt, az idei újdonság pedig az volt, hogy az első napi pályabejárást követően este már rajtceremóniát és egy gyorsasági szakaszt is rendeztek. A Monte-Carlo Ralin az éjszakai gyorsasági varázsa az, hogy ilyenkor nagyobb eséllyel van lefagyva a pálya. A rendezők nem ezzel a céllal tették éjszakára az első szakaszt, sőt, a versenykiírás alapján biztonsági okokból fel is sózták a pályát. Ám azzal nem számoltak, hogy a mínusz 16 fokban a jég kiröhögi a sót. Így az első gyorsasági meglehetősen csúszóssá vált. Másnap két pályán összesen hat gyorsasági szakaszt kellett teljesíteni, amiket az éjszaka leesett hó tett izgalmassá. Ahogy azonban a mezőny kijárta a pályát, úgy kezdett egyre fényesebbé válni a jégfelület. A Hungaroring aszfaltjának védelme érdekében szöges gumit ▶

Tóváros Szilveszter Rali



TÓVÁROS SZILVESZTER RALI		
1. Turán–Nemrava	Subaru Impreza 2010	47:58,0
2. Hideg–Kismődi	Mitsubishi Lancer Evo IX	+58,3
3. Asi–Pikó	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1:25,9
4. Szabó G.–Valter	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1:43,6
5. Kazár–Szőke	Mitsubishi Lancer Evo IX	+2:22,0
6. Matics–Matics	Mitsubishi Lancer Evo IX	+3:16,9
7. Ifj. Cseh–Fejes	Mitsubishi Lancer Evo IX	+3:24,1
8. Bosch–Kis Tóth	Mitsubishi Lancer Evo IX	+3:52,8
9. ifj. Érdi–Táborszki	Mitsubishi Lancer Evo IX	+4:40,5
10. Medvecz–Medvecz	Mitsubishi Lancer Evo VI	+5:13,3



GYORSASÁGI GYŐZTESEK	
Turán	5
Asi	1
Hideg	1

ÉLEN ÁLLÓK	
1–2. gy.	Turán
3. gy.	Asi
4–7. gy.	Turán



nem lehetett használni, a hógumik pedig a jéggel nem tudtak mit kezdeni, így aztán volt csúszkálás, korcsolyázás és óvatoskodás. A rendező, Füredi András elmondása szerint egy-két korlát, oszlop és egyéb pályaszéli sallang áldozatául is esett a versenynek, ennek ellenére a 165 elrajtolt párosból 123-an célba értek, ami a körülményeket tekintve igen jó aránynak mondható.

A versenyt szinte végig a Turán–Nemrava páros uralta, akik dr. Kiss N-es Subaru Imprezájával álltak rajthoz. Az első két szakaszt megnyerték, a harmadikon és a negyediken túl sokat csúszkáltak, de az utolsó három gyorsaságit megint csak ők nyerték és közel egy perc előnnyel győztek.

A Hideg–Kismődi páros egy szakaszt nyert, egyszer pedig Drotar kerülgetése közben megtámasztották a boxutca falát. Ennek ellenére sikerült a második helyen végezniük. Kisebb meglepetésre az Asi–Pikó páros mindössze egy gyorsaságit töltött az élen és csak ennyit is nyertek, végül pedig a harmadik helyen végeztek. A román abszolút bajnok Szabó–Valter páros lett a negyedik, a Szilveszter Rali háromszoros győztese, a Kazár–Szőke duó az ötödik, míg a Matics család a hatodik. A legjobb amatőrversenyző a Bosch–Kis páros lett. A verseny külföldi sztárja, a Drotár–Kralik páros szlovák sofőrje saját bevallása szerint már túl öreg volt ahhoz, hogy jégen hógumikkal autózzon és a Korda-csapat Subaru Impreza WRC-jével a 11. helyet szerezte meg. A H7-es kategóriát az Ollé–Budai kettős nyerte Szuper–1600-as Suzukival. Az amatőrök között a H4-ben a fiatal tehetség, Velencei–Toma kettős Opel Corsával volt a legjobb. H5-ben a Benis–Andráskó duó Volkswagen Golffal, H2-ben a Fábián–Fábián páros Suzuki Swifttel, míg H3-ban a Majoros–Kulcs kettős Skoda Feliciával győzött. A legjobb zsigulis egység a Kiss–Szollár kettős volt Lada VFTS-sel.



PEUGEOT
Budai Autóház Kft.
Kaposvár
Citroën szakszerviz



Budai Autóház Kft.
7400 Kaposvár, Vár u. 16.
Tel.: 82/ 528-888
Fax: 82/ 419-720
info@budaiautohaz.hu
www.budaiautohaz.hu

- Új Peugeot személy- és tehergépjármű értékesítés
- Használt autó értékesítés
- Hitel- és biztosításügyintézés

- Peugeot és Citroën szakszerviz
- Gyári Peugeot és Citroën alkatrészértékesítés
- Karosszérialakatos és fényező műhely
- Eredetiségvizsgálat



Turán először

A Szilveszter Ralin versenyezhetett először Turán Frigyes a Catalunya Ralin elszenvedett balesetét követően. A baleset láthatólag nem viselte meg, hiszen nyert. „Nagy kő esett le a szívemről az első gyorsasági után" – mondta Turán. „Nem tartottam a versenyzéstől, hiszen semmilyen emlékem nincs a balesetről, de amíg nem ültem autóban, nem tudhattam, hogyan reagálok. Szerencsére nem volt semmi probléma. A sérülésem is rendbejött, az semmilyen akadályt nem jelent, már csak az a kérdés, hogy a szeget mikor veszik ki belőlem." Turán idei szereplése még nem dőlt el, de interjún kívül elmondta, két lehetőség van: vagy a vb-re koncentrálnak és akkor itthon biztosan nem indulnak, vagy a magyar bajnokságot részesítik előnyben, de akkor pár külföldi versenyen biztosan ott lesznek.

Asi kikapott

Már önmagában ez is hír lehet, pedig Asi a Szilveszter Rali előtt megmondta: itt nem ő az esélyes. „Nem volt megfelelő gumink. A mezőnyből két embernek volt Monte-Carlo Ralis gumija, ők végeztek az első két helyen" – mondta Asi. „De nem csak ezért vertek meg, jobban mentek, nincs ezen mit ragozni." A versenyen jóval nagyobb különbségek alakultak ki, mint egy háromszor hosszabb rali 1-es futamon, amire Asinak van egy elmélete: „Nagyon jegesek voltak a pályák. Mivel nem lehetett szöges gumit használni, a tükörjégen óvatosan, lassan kellett menni. Ha valaki eggyel ment, a másik meg kettővel, akkor az már dupla olyan gyors volt. Sokat járok hóba autózni, de amikor kijegesedik az út, akkor abbahagyom. Ennek ellenére nagyon jól éreztem magam a versenyen, maximálisan felkészültünk, és a harmadik helyezéssel is elégedett vagyok."







Aki más íveken járkált

A ralipályák szélén még ma is beszélnek róla. Sokak szerint a valaha élt egyik legtehetségesebb versenyző volt. Egykori navigátora, Hóman Tibor szerint viszont nem volt még egy olyan ökör, mint ő. Szuhanyik Laci 53. évében, idén januárban hunyt el.

Egy őstehetség volt – kezdte a beszélgetést Szuhanyik László egykori navigátora és barátja, Hóman Tibor, aki vég nélkül mesélte a sztorikat a hetvenes évek második felének és a nyolcvanas évek elejének aranykezű raliversenyzőjéről – Minden idegszálával tudott koncentrálni, nem volt az a túl készülős típus, általában egyszer felírtuk a pályákat, maximum még egyszer leellenőriztük, de többet nem nagyon mentünk.

A farkasgyepűi gyorsaságin láttam őt először. Nézőként volt ott és a szünetben ment párat a Fiat 124-esével. Már akkor felfigyeltem rá, hogy ez a gyerek más íveken járkál, tempóval kívülről indítja meg a kanyarokat és végig áll a gázon.

Később egy helyen dolgoztunk, és amikor engem a Pécsi Volánhoz hívtak szerelőnek, akkor vittem magammal Lacit is. Ott kezdtünk el terveket szőni, amihez kellett egy autó. A Fiatja nem volt erre alkalmas, ezért felmentünk Pestre, ahol egy piacon volt taxikat árultak. Kétszázan álltunk a kapu előtt, de csak ötven autó volt. Amikor kinyitották a kaput, Laci berohant a hosszú lábaival és az első Zsigulit lefoglalt. Mivel éppen hó volt, azt se tudtuk, milyen autót választottunk, de meglett a Zsiguli. Laci szülei támogatták őt, akik hétvégenként búcsúkban játékokat árultak. Mi is sokat segítettünk nekik, hogy legyen pénz a versenyzésre. Elkezdtük tuningolni a motort, ami nem volt egyszerű feladat, mert akkor még senki sem foglalkozott vele. Először akkora szelepet raktunk bele, hogy nem lehetett összeszerelni a motort. Végül egy másik hengerfejjel kellett próbálkoznunk. Úgy volt, hogy együtt megyünk, de engem felvettek a Pécsi Volánhoz céges szerelőnek. Ranga Laci ott volt a közelben, és beült mellé. Túrában hipp-hopp megnyertek mindent, már a szezon felénél megnyerték a kategória bajnokságot, az év végére pedig abszolútat is.

Közben a Pécsi Volánnál kaptunk egy barakkot, amiből mi versenyzők csináltunk műhelyt, volt kőműves, festő, villanyszerelő a csapatban. De az alkatrészellátás olyan szinten volt, hogy emlékszem, Gulyás Iminek voltak kapcsolatai, és ő akkor már látott (sport) vezérműtengelyt. Laci anyukája megint segített és lett vezérműtengelyünk.

Később sem volt sokkal jobb a hátterünk, de Lacit nem érdekelte, vitte a szíve, és amink volt, azzal versenyeztünk. Elindultunk az Orosz Ralin. Mondták, hogy vigyázzunk, mert a nagy hidegben nem jó a kemény gátló, vigyünk széria Koni lengéscsillapítókat. Nem volt pénzünk csak kettőre, azokat beépítettük hátra, elől meghagytuk a Bilsteineket. Két kilométer után leszakadt a Koni gátló belseje és gyakorlatilag hátsó lengéscsillapító nélkül mentünk. Még az egyenesben is úgy ugrált az autó, mint a bakkecske. Elmentünk 500 km-t lengéscsillapító nélkül, utána lehetett szervizelni, ott kaptunk két gátlót, az beraktuk. Annyira megváltozott tőle az autó, hogy úgy éreztük, mintha síneket raktak volna le nekünk a pályára. Laci az első 500 km-en annyira rákoncentrált az autóra, hogy utána is érezte a legkisebb mozdulatát is és olyan tempót tudtunk menni, hogy vertük az oroszokat. Amit a verseny elején elvesztettünk, azt a végére vissza is adtuk.

Bulgáriában az Eb-n úgy lettünk 11.-ek, hogy az utolsó négy gyorsaságin törött difivel mentünk. Az előző évben is indultunk a versenyen, így megvolt az itinerünk, amit csak ellenőrizni kellett. Mentünk fel Várnába, egy Csajkát kaptam kölcsön, azzal húztuk a versenyautót, és közben ellenőriztük a pályát. Oda-vissza volt a gyorsasági, és mivel felfelé stimmelt, ezért lefelé már nem ellenőriztük le. Visszafelé persze volt benne változás. Egy jobb 3 tempó után volt 300 méter egyenes, egy útfelbontás, még 200 méter egyenes, bukkan, 50, jobb 33 szigorú. Az útfelbontás ebben az évben nem volt ott, úgyhogy mi a 300 után a 200-at is padlógázon tettük meg. A bukkan után az 50 métert átrepültük. Laci valahogy a levegőben befordította az autót, visszakapcsolt harmadikba, és valahogy befordultunk. Na, ez annyira megtetszett neki, hogy onnan, ami a csövön kifér. Azóta tudom, hogy lehet 100% felett is autózni. Úgy értünk be a beíróba, hogy a sportbírók összepakolták az asztalt és elfutottak, mert azt hitték, nem fogunk megállni. Egy Porsche és két Renault Turbo vert meg minket azon a gyorsaságin, senki más. ▶

Ne tessék mesélni Szuhanyik Laciról





Egyszer Romániában fordult elő, hogy oda jött hozzánk Ferjáncz, hogy a csapatverseny is fontos, meg kell vernünk a Románokat, akik 17 másodperccel vezetnek. Mi nagyon tiszteltük Ferjánczot, és gondoltuk, ha ő mondja, akkor meg kell verni őket. A következő gyorson adtunk is 25 másodpercet a románoknak, de utána lefogazott a difink, de úgy képzeld el, hogy egyetlen fog sem maradt rajta.
Nagyon nehéz volt bármilyen alkatrészt is beszerezni. A versenygumiról nem is beszélve. Mindig azzal mentünk, ami az autón volt és csak azt néztük, hogy nem kopott-e el. A murvagumink mindig valamilyen téli gumi volt, hogy azért legyen rajta minta. Egy idő után pedig elindult az áskálódás, hogy miért a másik kapja, miért nem én, ezt pedig Laci megelégelte. Azt mondta, hogy ő a stopper ellen akar versenyezni, nem emberek ellen és abbahagyta. Gondolkoztunk rajta, hogy historicban építünk egy autót és Pécsen megmutatjuk, hogyan lehet hangos kocsival gyorsan menni, de ez már nem adatik meg ebben az életben. Az biztos, hogy Szuhanyik Laci nagyon jó kezű versenyző volt, aki mindig könnyen vette az életet, és nincs még egy olyan ökör, mint ő volt.





KOMPLETT KAROSSZÉRIÁK ÉS BUKÓKETRECEK
AZ FIA HOMOLÓGTÓL AZ AMATŐR SOROZATOKIG.
EGYEDI- ÉS CSŐVÁZAS MEGOLDÁSOK.
WWW.GSPORT.HU

GSPORT TECHNIC
CHASSIS & ROLLCAGE

Szerszám Nagykereskedelem • Tel.: +36 27 510-670

weko

Miért nem versenyez Magyarországon?

Ifj. Érdi Tibor a WRC-k betiltása után döntött úgy, hogy 2010-ben nem indul a magyar bajnokságban és inkább egy N csoportos Mitsubishivel három világbajnoki futamon állt rajthoz. Ez annyira megtetszett neki, hogy az idén sem akar változtatni, marad tehát a vb.

HOL FOGSZ VERSENYEZNI AZ IDÉN?

Úgy néz ki, hogy marad a világbajnokság. Szívesen versenyeznék itthon is, de nem sok érdemi változás történt Magyarországon, ezért úgy döntöttünk, hogy 2011-ben is külföldön folytatom.

MINEK KÉNE VÁLTOZNIA A MAGYAR BAJNOKSÁGBAN, HOGY HAZA GYERE?

A technikai átvételek komolyságának, a szabályok betartatásának, hogy mindenkire ugyanazok a szabályok vonatkozzanak és egyáltalán, versenyzőbarát állapotnak kellene kialakulnia. Ha az idén látunk változást, jövőre szívesen versenyeznék itthon, de persze a világbajnokságon is nagyon jó menni.

VÁLASZTOTTATOK MÁR VERSENYT?

Az idén is három versenyre lesz lehetőségünk a vb-n. A Szardínia Ralival kezdünk, ott már (Táborszki) Attila (ifj Érdi navigátora) versenyzett egyszer Bútor Robival, van tapasztalata. Nekem tavaly Németország nagyon tetszett, mondhatni, hogy az volt az álomversenyem, ott mindenképpen megyünk, és talán a Wales Rali lesz a harmadik verseny.

MI TETSZETT ANNYIRA A DEUTSCHLAND RALIBAN?

A pályák karaktere, a derékszögű kanyarok, a visszafordítók, az, hogy mész egy széles úton, aztán beszűkül, újra kiszélesedik. Egyszer már mentem a Corolla WRC-vel a német bajnokság első futamán. Az is nagyon tetszett és azóta szerettem volna olyan helyen újra versenyezni. A Deutschland Rali pályái nagyon hasonlítottak hozzá és nagyon élveztem őket. Van egy 48 km-es gyorsasági, amin 32 percet mész. Nagyon ralis volt az egész.

MARAD A MITSUBISHI?

Ezt még nem tudom. Az biztos, hogy N-es autóval fogunk menni, de hogy milyennel, azt még nem döntöttük el. Az idén a vb-n szétválasztották a Szuper-2000-et és az N csoportot, ami miatt könnyebb lesz a dolgunk.

MENNYIT SIKERÜLT TANULNI A VB-N?

Hú, nagyon sokat. Az első futamon, a Svéd Ralin még minden új volt. Új volt a navigátorom, új volt a helyszín, új volt a szöges gumi, új volt a feladat. Sokkal feszítettebb tempóban zajlik a vb-n minden. A pályabejárás felénél mondtam (Táborszki) Attilának, hogy álljunk meg egy kicsit, mert nem bírom. Attila meg csak hajtott, hogy nem lesz időnk felírni mindent. Egy kicsit orroltam is rá érte, de este megköszöntem neki. Elsőre szerintem nem is tudsz felkészülni a vb-re, mert nem tudod, hogy mi vár rád. Itthon hat pályát kell felírnod két nap alatt, ott 13-at. Ráadásul csak kétszer mehetsz végig rajtuk. Nem lehet abban a stílusban pályát írni, mint itthon, nem tudsz annyi információt feldiktálni, és utána azt a versenyen feldolgozni. Itthon fejből ismeri a pályákat mindenki, és beleírhatod az itinerbe, hogy a fánál kell féktávot venni. Kint erre nincs lehetőséged. Németországban próbáltam ki, hogy az egyik napi pályákra egyszerűbb itinert írtam, a másikra meg hasonlót, ▶



MINDENED A MOTORSPORT?

WWW.FORMULA.HU

A világ vezető F1-es magazinjának legizgalmasabb cikkeivel

F1 RACING

Autósport és Formula

MAGYARORSZÁG MOTORSPORT MAGAZINJA



mint itthon, és az egyszerűbből könnyebb volt menni. Angliában, a harmadik versenyünkön már sokkal jobban ment minden. Nem akartam megállni a tréningen. Ott a versenyautóval közel egyenértékű tréningautónk volt, ami nagy segítséget jelentett, mert egyrészről nem kellett rá annyira vigyázni, más részről egyes részeket le tudtam próbálni. Igaz, rám is szóltak, hogy gyorsan tréningezek és tartsam be a szabályokat, mert a következő alkalommal megbüntetnek.

A HÁROM VB-FUTAM GYORSASÁGI TÁVJA NAGYJÁBÓL MEGFELEL EGY MAGYAR BAJNOKSÁGNAK, DE NEM PROBLÉMA, HOGY ÉVENTE CSAK HÁROMSZOR ÜLSZ AUTÓBAN?

Én ezt nem éreztem. 11. éve versenyzem, általában nagyon sok versenyen indultam, folyamatosan versenyautóban ültem. Az nem okozott gondot, hogy felvegyem a ritmust. Itthon szoktunk egy rövid tesztet csinálni és kint a shake downon megyünk. Az nagyon kell. Svédországban eléggé tönkrement a pálya és úgy döntöttünk, hogy nem megyünk a shake downon. Utólag már bántam, mert az mindig ad egy képet a versenyről. Olyan talajt, olyan pályát itthon nem találsz, mint amilyen a vb-futamoké.

HA MONDJUK, 2012-BEN ITTHON INDULNÁL, MILYEN ESÉLYT ADNÁL MAGADNAK?

Ezt nehéz megmondani. Magyarországon sok egyenrangú pilóta van. Az első 5-8-ban szerintem benne lennék.

VAN MÉG VALAMILYEN ÁLMOD A VERSENYZÉSSEL KAPCSOLATBAN?

Szerencsés vagyok, mert sokat versenyezhettem, nagyon jó autókkal mehettem, voltam vb-n is, úgyhogy elégedett lehetek. Egy WRC-vel azért még szívesen indulnék a Deutschland Ralin.

RALLYHEART.HU

Információk első kézből!

- 2011. január 19-22.
- Valence (Franciaország), Monte-Carlo (Monaco)
- 1/12 IRC-futam
- 112 (IRC) páros
- 54 (IRC) célba érkező
- aszfalt/hó
- 13 gyorsasági
- 337,06 km gyorsasági
- 1341 km össztáv

Százéves, igazi Monte













Sztárversenyzők sora előtt, okos gumiválasztással nyerte Bryan Bouffier a Monte-Carlo Ralit. A századik születésnapját ünneplő versenyre a centenáriumhoz méltó parádés mezőny gyűlt össze. De az időjárás is kitett magáért a váratlanul leszakadó hóval, amivel felforgatott mindent.

Igazi klasszikus Monte-Carlo Ralit láthattunk az idén, amire még sokáig fogunk emlékezni. A Skoda öt, a Peugeot pedig három gyári autóval vágott neki a versenynek és mind a ketten az IRC bajnoki címénél is nagyobb presztízsértékű Monte győzelemre hajtottak. Teszteltek is nagy bőszen hóban, jégen, ködben, esőben. Csakhogy a Monte-Carlo Rali eszén nem lehet túljárni és az első napon úgy tűnt, hogy a verseny történetének legszárazabb időjárásával nézünk szembe. Még az sem segített, hogy az első napon mindjárt egy klasszikus pályát, Burzet-t vetették be a rendezők, amely arról híres, hogy mindig van rajta hó, de legalább egy kis hóolvadék vagy jég. Most azonban csontszáraz volt.

A száraz pályán igazán elemében volt Juho Hänninen, aki elképesztő autózott a szerdai négy gyorsaságin, és Skodájával a nap végére 44,5 másodperc előnyre tett szert, ami normális körülmények között elegendő lett volna a győzelemhez is. A második helyen Freddy Loix állt Skodával, a harmadikon pedig Petter Solberg Peugeot-val. Másnap az első két gyorsaságin Solberg egyre jobban kezdett belejönni és megelőzte Loixot. Hänninen biztonsági autózással 51 másodpercre növelte előnyét, és viccelődve mondta, szívesen látna egy kis havat.

A hó pedig jött. Már a csütörtöki első körben szállingózott valami, a másodikra pedig hóesést ígértek. Azonban sokan ezt nem vették komolyan. Petter Solberg kockáztatott és intermédiát rakott fel, hátha nem is esik annyira a hó. Mivel addig ő tűnt a legveszélyesebb peugeot-snak, a Skoda-csapat is követte: Hänninen és Kopecky is intermédiát kaptak. Ezzel Solberg – ha nem is szándékosan – jól bevitte őket a málnásba. A hó ugyanis nemhogy esett, hanem szakadt. Annyi friss hó került a pályákra, hogy igazán semmilyen gumi sem tapadt rajta. Az intermédiákon versenyzők csak araszoltak, a motorjuk folyamatosan felbőgött, ahogy a kerekek kipörögtek, az egyenes szakaszokban is keresztben mentek, a féktávokról pedig jobb nem is beszélni. Hänninen egy perc körüli előnyéből két és fél perc hátrány lett, az első helyről pedig a hatodikra esett vissza. Solberg hasonlóképpen járt, ő másodikból lett hetedik.

A Peugeot-nál a harmadik, hátvéd versenyzőnek szerződtetett Bryan Bouffier hógumival ment fel a két gyorsaságira, de vitt magával két szögeset is, amit a második szakaszra felrakott előre. Neki sem volt leányálom a gyorsasági, egyszer csúnyán megforgott és repült a 207-esről a hátsó lökhárító, de ezzel együtt is a hetedik helyről ▶

IRC: Monte-Carlo Rali





A MONTE-CARLO RALI VÉGEREDMÉNYE

1. Bouffier–Panseri	Peugeot 207 S2000	3:32:55,7
2. Loix–Miclotte	Skoda Fabia S2000	+32,5
3. Wilks–Pugh	Peugeot 207 S2000	+1:19,7
4. Sarrazin–Renucci	Peugeot 207 S2000	+1:21,9
5. Delecour–Savignoni	Peugeot 207 S2000	+1:22,4
6. Hanninen–Markkula	Skoda Fabia S2000	+1:29,3
7. Vouilloz–Veillas	Skoda Fabia S2000	+4:47,8
8. Kopecky–Stary	Skoda Fabia S2000	+7:45,9
9. Basso–Dotta	Peugeot 207 S2000	+8:46,0
10. Gardemeister–Tuominen	Peugeot 207 S2000	+9:09,0

A VERSENYBEN VEZETŐK

1. gy.	Sarrazin
2–6. gy.	Hänninen
7–13. gy.	Bouffier



GYORSASÁGI GYŐZTESEK

Sarrazin	4
Hänninen	3
Bouffier	2
Loix	1
Delecour	1
Vouilloz	1
Basso	1

IRC 1/12 UTÁN

1. Bouffier	25
2. Loix	18
3. Wilks	15
4. Sarrazin	12
5. Delecour	10
6. Hänninen	8
7. Vouilloz	6
8. Kopecky	4
9. Basso	2
10. Gardemeister	1

GYÁRTÓK

1. Peugeot	40
2. Skoda	26

az élre ugrott és 28 másodperc előnnyel vezette a versenyt. A másik gumiválasztó mester Francois Delecour volt, aki négy szöges gumival tette meg a két szakaszt. Bár a 48 éves francia 2002-ben visszavonult és azóta csak kisebb versenyeken indult, ez volt a 15. Monte-Carlo Ralija, úgyhogy tudhatott egyet s mást a versenyről. Delecour nyerte a második havas szakaszt, amivel felkapaszkodott a második helyre. Az élmezőnyből csak Freddy Loix tartotta meg harmadik helyezését, ő jó gumikat választott, csak éppen defektet kapott.

A döntés péntekre maradt, amikor is délelőtt egy gyorsaságit rendeztek, este pedig négy szakaszt, köztük kétszer a híres Col de Turinit. Loix az első három gyorsaságin támadott és 1 perc 5 másodperces hátrányát 47 másodpercre csökkentette. Delecourt hamar megelőzte, de Bouffier-vel nem bírt, így az utolsó két szakaszra biztonsági tempóra váltott. Ahogy Loix visszavett, úgy Bouffier is lassított, és kényelemesen hazaautózva szerezte meg első Monte-Carlo Rali és első IRC-futamgyőzelmét. Loix pedig a második helyezéssel védte meg a Skoda becsületét.

A pénteki nap sztárja Stéphane Sarrazin volt, aki az öt szakaszból hármat megnyert. Egyszer a váltója beragadt negyedikbe, de a Peugeot-csapat 15 perc alatt kicserélte az egységet és Sarrazin meg sem állt a harmadik helyig. De nem lehetett övé a dobogó alsó foka. A Peugeot úgy döntött, hogy a negyedik Wilksnek nagyobb szüksége van a pontokra, mivel ő teljes IRC-szezont fut, ellenben Sarrazinnel, így a francia az utolsó időellenőrzőről késett, 30 másodperc büntetést kapott és a Peugeot UK új versenyzője, Wilks lépett előre a harmadik helyre.

Delecour a száraz pályán az ötödik helyre esett vissza, de ez is nagyon szép teljesítmény volt tőle. Hänninen pénteken már nem erőltette a száguldást és a hatodik helyen kocogott be. Solberg ugyan hetedik lett, de a meghibásodott generátor miatt etapon kiesett, így Nicolas Vouilloz örökölte a hetedik helyet a francia importőr Skodájával. Jan Kopecky az intermédiákon hét percet veszített és végül csak nyolcadik lett a gyári Skodával, akit két peugeot-s, az egy gyorsaságit nyerő Basso és Gardemeister követtek.

☺ Kiváló versenyzők, még kiválóbb teljesítményt nyújtottak, sok esélyese volt a versenynek
☺ A sok klasszikus szakasz és a kiszámíthatatlan időjárás is az igazi Monte hangulatát idézte





Mikkelsen első kanyarja

Az első komolyabb kanyarban csúszott neki a kőkorlátnak Andreas Mikkelsen, aki a Monte-Carlo Ralin szerepelt először a Skoda UK színeiben. A Skoda Fabia bal hátsó futóműve olyan súlyosan megsérült, hogy nem tudták megjavítani az autót és a verseny feladására kényszerült. „A rajt előtt felmelegítettük a gumikat, de három percet álltunk és ez alatt kihűltek. Nem hittem volna, hogy ilyen gyorsan kihűlnek, az első komoly kanyarban nem volt tapadásunk és nekicsúsztunk a falnak." Mikkelsen mellett Thierry Neuville is az első gyorsaságin ütközött, de ő a helyszínen kiesett.

Vouilloz visszatért

Egy évvel ezelőtt, a Monte-Carlo Ralin versenyzett utoljára Nicolas Vouilloz, aki az elmúlt 12 hónapot mountain bike-ok tesztelésével töltötte. A 2008-as IRC-bajnok defekttel kezdte a versenyt, de a harmadik napon már az egyik leggyorsabb versenyző volt.



Új IRC-versenynaptár

Nem lesz az idén tengerentúli futama az IRC-nek, miután az argentin Alerces Rali rendezői anyagi okok miatt lemondták a versenyüket. Helyét a Kanári-szigetek Rali vette át, amely tartalékként szerepelt az IRC naptárában. Miután korábban már bejelentették, hogy az ukrán Jalta Rali is része lesz az IRC-nek, az idén is megmarad a 12-futam. Szintén változott a Korzika Rali időpontja, amelyet egy héttel később rendeznek.

MÓDOSÍTOTT 2011-ES IRC VERSENYNAPTÁR	
január 19-22.	Monte-Carlo Rali
április 14-16.	Kanári-szigetek Rali
május 13-15.	Korzika Rali
június 2-4.	Jalta Rali (Ukrajna)
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

F1-ről ralira



Éppen csak lemaradt az IRC-pontszerzésről a 46 éves Alex Caffi, aki 1986 és 1991 között 77 Formula-1-es versenyen vett részt. A Monte-Carlo Ralin az idén debütált egy Skoda Fabia S2000-essel és több neves versenyzőt is legyőzött, a Turini gyorsaságin pedig a nézők kedvéért még meg is forgatta autóját.

A Proton még mindig a régi



Nem sokáig láthattuk versenyezni a két gyári Protont, amik pedig Chris Atkinson és PG Andersson révén két kiváló versenyzővel rendelkeznek. Atkinson 700 méter után esett ki elektromos hiba miatt, míg Andersson a második gyorsaságin ütötte ki futóművet.

Henning falnak ütközött



A rajt előtt Henning Solberg még maga ellenőrizte Ford Fiesta S2000-ese futóművét, de már az első gyorsaságin falnak csapta autóját, ami miatt később fel is kellett adnia a versenyt.

Elena 52. lett

Loeb navigátoraként ötször nyerte a Monte-Carlo Ralit Daniel Elena, aki ezúttal a volán mögött is bizonyított és egy R3-as Citroën DS3-mal az 52. helyen ért célba. Elena mielőtt Loeb navigátora lett, többször indult a Montén sofőrként.





Most akkor mi van?

Tavaly nagy port kavart a Peugeot Sport (és a Citroën Racing) vezetőjének, Olivier Quesnelnek a kijelentése, miszerint ha a Skoda továbbra is gyári csapattal indul az IRC-n, akkor a Peugeot kiszáll onnan. Ehhez képes a Monte-Carlo Ralin három gyári Peugeot 207-es jelent meg, a vb-n Citroënnel versenyző Petter Solberggel és két gyári Peugeot pilótával, Stéphane Sarrazinnel, valamint Bryan Bouffier-vel. Úgy látszik, Quesnel megbékélt, de mi sem haragszunk rá, hiszen neki köszönhetünk három kiváló pilótát a Montén.



Hänninen vb-zik

Ahogyan megjósoltuk, Juho Hänninen az idén a rali világbajnokságot részesíti előnyben, ahol a Red Bull-csapatban a Szuper-2000-es vb-n képviseli a Skodát.
Az IRC-n csak a Monte-Carlo Ralin és a Skoda hazai versenyén, a Barum Ralin indul. A cseh gyár azonban nem száll ki az IRC-ről, a két gyári autóban Freddy Loixot és Jan Kopeckyt láthatjuk majd, a Skoda UK-t pedig Andreas Mikkelsen képviseli, feltehetően a bajnoki cím eldőléséig valamennyi futamon.





Al-Attiyah első győzelme



DAKAR RALI VÉGEREDMÉNYE

1. Al-Attiyah–Gottschalk	Volkswagen	21:16,16
2. de Villiers–von Zitzewitz	Volkswagen	+49:41
3. Sainz–Cruz	Volkswagen	+1:20:38
4. Peterhansel–Cottret	BMW	+1:43:48
5. Holowczyc–Fortin	BMW	+4:11:21
6. Miller–Pitchford	Volkswagen	+4:54:42
7. Leal dos Santos–Fiuza	BMW	+6:50:07
8. Lavieille–Polato	Nissan	+7:57:18
9. Spinelli–Haddad	Mitsubishi	+8:23:37
10. Kahle–Schuenemann	SMG	+15:11:56

Nasser Al-Attiyah nyerte a Dakar Ralit. A katari versenyző a nyolcadik szakaszon vette át a vezetést Carlos Sainztól, aki aznap kétszer is elakadt a homokdűnék között. A Volkswagen harmadszorra nyerte a Dakart, amit ezúttal hármas győzelemmel ünnepelhettek meg.

Hatodik próbálkozására sikerült megnyernie Nasser Al-Attiyahnak a Dakar Ralit, amivel ő lett a verseny történetének első arab győztese. Az első héten még Carlos Sainznak állt a zászló, aki tavalyi Dakar győzelme után most is két szakaszgyőzelemmel kezdett, és sokáig vezette a versenyt. Volkswagenes csapattársa, Nasser Al-Attiyah azonban végig ott lihegett a nyomában, de még a BMW-s Stéphane Peterhanselnek is volt keresnivalója. A verseny korábbi háromszoros győztese a VW két éllovasának hibáját kihasználva az ötödik szakasz felénél virtuálisan ugyan átvette a vezetést, de a célra sikerült Sainznak szépítenie és megtartotta az első helyet. Később Peterhanselt több defekt és egy motorhiba is hátráltatta, így hamar kiesett az első helyért folyó küzdelemből.

Al-Attiyah a nyolcadik szakaszon vette át a vezetést Sainztól, amikor a spanyol az utolsó öt kilométeren kétszer is elásta magát a sivatagban. Három nappal a befutó előtt pecsételődött meg Sainz sorsa, miután eltörte Race Touaregje futóművét, és több mint egy órát veszített.

Al-Attiyahnak így az utolsó két szakaszon már nem volt ellenfele. „Hatalmas dolog megnyerni a Dakar Ralit. Nagyon sokat jelent nekem és a népem számára is" – lelkendezett a katari versenyző a célban. „Ez pályafutásom csúcsa és most már remélem, mindenki tudja, hogy hol van Katar!"

Sainz hibája után a 2009-es győztes Giniel de Villiers szerezte meg a második helyet, míg Sainzé lett a harmadik. A három Volkswagent két BMW követte, amivel Stéphane Peterhasel és az 1997-es rali Európa-bajnok Krysztof Holowczyc végzett a negyedik, ötödik helyen.

A motorosok versenyét Marc Coma, a quadosokét Alejandro Patronelli nyerte, míg a kamionosok között Vlagyimir Csagin vezetésével aratott hármas győzelmet a Kamaz-csapat.



Nasser Al-Attiyah lett a Dakar Rali első arab győztese, amelyet gazdag pályafutása legjobb eredményeként értékelt.



Carlos Sainz nem volt csalódott a harmadik helyével, de szemmel láthatólag nem is volt nagyon feldobva tőle.



Stéphane Peterhansel a BMW-vel egyszer majdnem az élre állt, de több defekt és egy motorhiba miatt végül csak negyedik lett.



Chicherit a pihenőnapon esett ki a MINI-vel, miután újjáépített autóját ki akarta próbálni, de a teszt vége tripla bukfenc lett.



A Volkswagen semmit sem bízott a véletlenre, négy autóját a legprofibb kiszolgálásban részesítette. Nem is nagyon volt ellenfelük.



A Dakar után az Olimpiára készül



Igazi multifunkcionális sportoló a Dakar-győztes Nasser Al-Attiyah, aki hazájának, Katarnak a sportnagykövete. Hatszor nyerte meg a Közel-Kelet ralibajnokságát, egyszer az N-csoportos vb-t, de volt már negyedik Olimpián lövészetben, és időnként sivatagi lóversenyeken is indul.

Egészen páratlan sportkarrierrel büszkélkedhet a 41 éves katari Nasser Al-Attiyah, aki hazája elsőszámú sportolói közé tartozik. 2003 óta hatszor nyerte meg a Közel-Kelet rali bajnokságot, 2006-ban N csoportos rali világbajnok volt, tavaly a Ciprus Ralin megszerezte első IRC-futamgyőzelmét, az idén pedig megnyerte a Dakar Ralit.

Nem minden cél nélküli ez a sok autóversenyzés, ugyanis Al-Attiyah szerint a rali a legjobb felkészülés az Olimpiára. Ő már csak tudja, hiszen agyaggalamb-lövészetben eddig már négy Olimpián indult, Atlantában hatodik, Athénben pedig negyedik lett, de eltökélt szándéka, hogy Londonból érmet visz haza. Erre minden esélye megvan, hiszen tavaly az Ázsia-játékokon egyéniben bronz-, csapatban pedig aranyérmet nyert.

Sportolói pályafutása azonban a ralival kezdődött, amikor 1990-ben, húszévesen megnyerte első katari bajnokságát, amelyből a következő öt évben még hármat begyűjtött. A lövészet eleinte hobbi volt számára, hiszen apja több alkalommal elvitte magával vadászni, ami a lehető legjobb iskola volt.

„Miután apámtól megtanultam lőni, hallottam, hogy a katari lövészszövetség egy lőpályát épített és gondoltam, elmegyek megnézni" – meséli Al-Attiyah. „Beneveztem egy kisebb versenyre, ami után odajött hozzám az edző, és azt mondta, ad nekem egy esélyt.

Én persze kinevettem őt. De azt mondta, komolyan beszél, úgyhogy elkezdtem edzeni, és hat hónap múlva, 1995-ben beneveztek Jakartában egy versenyre. Azt gondoltam, hogy egy jó kis nyaralás lesz, de végül második lettem az Ázsiabajnokságban. Az edzőm meg ugrált örömében, mert ez azt jelentette, hogy kijutottam az Olimpiára, ahol a világ ötezer lövészéből csak 36 indulhat!"

A katari emír maximális támogatásáról biztosította, mint az ország minden sportolóját, így Atlanta előtt hat hónapig edzőtáborozhatott Ausztriában, egyet pedig Atlantában. Az eredmény első nekifutásra egy 15. hely lett 1996-ban. Négy évvel később Sydneyben viszont már hatodik, Athénban pedig negyedik lett. Amint a lövészet komolyabbra fordult életében, a raliversenyzéssel felhagyott egy időre, de 2003-ban újra fordult a kocka.

„Váratlanul a Katari Autó- és Motorsportszövetség azzal állt elő, hogy kell nekik valaki, aki meg tudja nyerni a Katar Ralit, amit 1993 óta nem nyert meg katari versenyző. Mondtam, hogy én képes lennék rá, de ahhoz támogatásra van szükségem."

Al-Attiyah ezt is megkapta, és a Prodrive-tól vásárolt Subaruval megnyerte a versenyt. A győzelmen felbuzdulva a szövetség tovább bátorította őt a Közel-Kelet-bajnokságban, amiben újabb három futamon nyert és megszerezte (első) bajnoki címét.

Ekkor tartott az athéni felkészülés kellős közepén és nagy dilemma volt, hogy a rali nem megy-e a lövészet rovására. „Épp ellenkezőleg" – mondta. „A raliversenyzés sokat segített a lövészetben. Mind a kettő a koncentrálásról szól. Ha a raliban hibázol, összetöröd magad. Ha viszont nem, akkor jó eredményt érsz el. Ha a lövészetben nem hibázol, szintén jó eredményt érsz el. Úgyhogy mindkét sport segíti a másikat."

Al-Attiyah így aztán belevetette magát a raliversenyzésbe, és a Közel-Kelet-bajnokság mellett a rali világbajnoksággal is megpróbálkozott, ahol 2006-ban N csoportos világbajnok lett. De az FIA tereprali világkupában is szép sikereket ért el, ▶

NÉVJEGY

NÉV: NASSER SALIH NASSER ABDULLAH AL-ATTIYAH
SZÜLETETT: 1970. DECEMBER 21.
FOGLALKOZÁSA: SPORTOLÓ; RALIVERSENYZŐ, SPORTLÖVŐ
AMIÉRT TARTANI KELL TŐLE: HA VALAMIT A FEJÉBE VESZ, AZT VÉGIG IS CSINÁLJA
AMITŐL TARTANIA KELL: TÚL SOK DOLGOT VESZ A FEJÉBE, LŐNI, RALIZNI ÉS LOVAGOLNI NEM LEHET EGYSZERRE
AMIT LETETT AZ ASZTALRA: 6 KÖZEL-KELET-BAJNOKI CÍM, N-CSOPORTOS VILÁGBAJNOKI CÍM, IRC-FUTAMGYŐZELEM, DAKAR-GYŐZELEM, OLIMPIAI NEGYEDIK HELYEZÉS
AMIT MÉG LE KELL TENNIE AZ ASZTALRA: OLIMPIAI ÉREM

RALLY KALAND

Egy extrém nap Rallye környezetben

Élmény és kaland vár a csapatra

- *Navigátorként, profi pilótákkal egy Mitsubishi Lancer Evolution versenyautóban.*
- *mint rallye pilóta a régmúlt és napjaink legsikeresebb versenyautó típusában, a Ladában.*
- *Elméleti oktatás a RALLYE szabályairól, a vezetés és navigátori munka rejtelmeiről*
- *kerék csere verseny és elméleti totó játék*
- *Rallye menü, egész napos étel, ital ellátás*

Maricsek Team Kft
Tel.: 00 36 20 222 3003
E-mail: maricsekteam@gmail.com

RALLY KALAND
MARICSEK TEAM
K-Tech motorsport

Figyeld ezt a fazont: Nasser Al-Attiyah



több győzelmet aratva. Tavaly a Szuper-2000-es rali vb-n, az IRC-n és a Közel-Kelet-bajnokságban is indult. A vb-n nem járt sok sikerrel, csak hetedik lett, a Közel-Kelet-bajnokságban viszont második. Bár végül nem futott teljes IRC-szezont, a Ciprus Ralit sikerült megnyernie, mint ahogyan az idén a Dakart is. Mind a Dakaron, mind az IRC-n ő lett az első arab győztes, amire rendkívül büszke.

Ennyi rali azonban már nem biztos, hogy olyan nagyon segíti a lövészetet. „Nagyszerű érzés volt 2008-ban a pekingi olimpián a katari zászlót vinni, de tudtam, hogy nem vagyok tökéletesen felkészülve." Egy hatodik és egy negyedik helyezése után csak 15. lett.



„Most viszont teljesen eltökélt vagyok, hogy 2012-ben, Londonban érmet nyerjek, ezért az évi 22 versenyt le kell csökkentenem hat-nyolcra, és valószínűleg csak a vb-n fogok indulni."

Akár sikerül megszereznie az olimpiai érmet, akár nem, a katari sportrajongók már így is a szívükbe zárták. „Nagyon büszke vagyok rá, hogy hazámat képviselhetem a nemzetközi porondon. Amikor a rali világbajnokságon először rajthoz álltam, senki sem ismerte a hazámat. Azóta többen tudják, hogy hol van Katar, és hogy milyen nagyszerű sportolóink vannak. Amikor elkezdtem lőni, tíz sportlövője volt a szövetségünknek, most van nyolcvan, köztük nők is. De a legjobb érzés az, amikor az iskolában azt mondják a gyerekek, hogy ők is Nasserek akarnak lenni. Mindig azt mondom nekik, hogy mindenkinek vannak álmai, és hogy hinned kell magadban, hogy észrevedd az álmaidat, mert semmi sem lehetetlen."

Akkor talán az sem lesz az, hogy Al-Attiyah sűrű sportprogramjába be tudjon illeszteni egy-két komolyabb sivatagi lóversenyt is mert nem találják ki, abban is tehetséges.

Michelisz BMW-vel folytathatja




A Chevrolet túl drága


A SEAT-nak nincs 1,6 turbója


A BMW tűnik a legjobb megoldásnak

A jó hír, hogy az idén is szurkolhatunk Michelisz Norbertért a túraautó világbajnokságon, a még jobb pedig, hogy akár egy 2011-es motorral szerelt BMW-vel is folytathatja a versenyzést, amivel várhatóan nem veszíti el esélyét az újabb futamgyőzelemre.

Az idén alaposan átalakul a túraautó világbajnokság. A SEAT 2010-es kiszállása után a BMW gyári csapata is elhagyta a sorozatot, így egyedül a Chevrolet fogja képviselni a gyári színeket. A másik változás pedig, hogy a rali világbajnoksághoz hasonlóan itt is bevezetik az 1,6 turbómotorokat, és bár a 2010-es erőforrásokkal is lehet még versenyezni, a hírek szerint annyival erősebbek az 1,6 turbók, hogy ha valaki a mezőny elejébe vágyik, akkor nem is gondolkozhat másban.

A Chevrolet természetesen rendelkezik ilyen motorral, de olyan aranyáron méri kocsijait, hogy szinte kizárt, bármelyik privát versenyző is meg tudja fizetni. A BMW ugyan kiszállt a sorozatból, de lehomologizálta 1,6 turbómotorját, amelyet valamennyi privát versenyzője megkaphat. Tavaly még a SEAT is versenyképesnek tűnt a turbódízeljeivel, és valószínűleg a Leonok az idén sem lennének rossz autók, ha egy jó 1,6-os benzines turbót kaphatnának. Azonban a Volkswagen Csoport még nem rendelkezik ilyen versenymotorral. A Skodának ugyan fejleszti az ORECA a Szuper-2000-es Fabiákba, amiket minimális átalakítással a SEAT-okba is be lehetne építeni, de erre egyelőre semmi garancia nincs.

„A sötétben tapogatózunk mi is" – mondta Michelisz Norbert, amikor január közepén megkerestük. „Jó lenne SEAT-tal folytatni, mert nagyon jó kapcsolatrendszerünk van és tavaly is sokat segítettek nekünk, ráadásul azt az autót már kitapasztaltam, de egyelőre úgy néz ki, hogy nem lesz 1,6 turbómotorjuk. Azt rebesgetik, hogy év közben esetleg kaphatunk ilyen motort, de az első 5-6 versenyhétvégére szinte biztosan nem. Nekem az az érzésem, hogy az év végéig sem. A Chevrolet eleve kiesik, mert ők a gyári csapatra koncentrálnak és nem érdekük, hogy privát versenyzőknek is adjanak a Cruze-ból. Lehet tőlük autót venni, de háromszor annyiba kerül, mint a SEAT.

„A BMW viszont jó választásnak tűnhet. (Zengő) Zolival (Michelisz csapatvezetője) jártunk kint a BMW-nél. Nagyon szívélyesen fogadtak, és úgy éreztem, hogy örülnének, ha az ő autójukkal versenyeznénk, de természetesen ez is sokba kerül. A makaói győzelmem jól jött és úgy néz ki, hogy meglesz a költségvetésünk az idei évre is. Február 25-én kell konténerbe rakni az autót, hogy az első versenyre, a március 7-ei curitibai futamra odaérjen, úgyhogy február elejéig ha eldől az autókérdés, akkor nem maradtunk le semmiről."

Az autóváltás természetesen némi nehézséggel is jár majd, hiszen a BMW más, mint a SEAT volt, és Norbinak tavaly is nagyon hiányzott a teszt, amire valószínűleg az idén sem lesz lehetősége, de ez őt egyáltalán nem zavarja.

„A BMW hátsókerékhajtású, ami a versenypályán sokkal nagyobb különbség, mint utcán átülni egy elsőkerékhajtású autóból egy hátsókerekesbe, de szerintem nem megtanulhatatlan. Jó lenne tesztelni a szezon előtt, de ha erre nem lesz lehetőségünk, akkor sem leszek elkeseredve. Tavaly az első két versenyhétvégénk is teszteléssel telt. Szerintem a BMW ütőképes autó lenne. Én örülnék neki, ha azzal versenyezhetnék az idén."

Talmácsi Gábor egyelőre nem tudja, merre visz az útja

Talma helyzete néhány hónapja még stabilnak tűnt: volt egy csapata a Moto2-ben, azután egyik pillanatról a másikra kihúzták a lába alól a talajt. A főszponzor kihátrált az alakulat mögül, amely így kénytelen volt bejelenteni, nem indul a 2011-es világbajnoki sorozatban.

Talma ott állt tehetetlenül, teljesen váratlanul érte a hír, amely persze rosszabbkor nem is jöhetett volna, hiszen addigra már minden jó csapatnál elkeltek a helyek – s voltak ugyan csapatok, amelyek ajánlatot tettek, de ott meg szabad szemmel is jól látható összeget kellett volna fizetni a részvételért.

Talmácsi hamar magához tért a sokkból, intézkedni kezdett és kapott is egy tesztlehetőséget a superbike-világbajnokságon szereplő Pedercini-alakulatnál, amely Malajziába invitálta a magyar versenyzőt, aki ott felülhetett a csapat Kawasakijára. Noha élvezte a száguldást a számára vadonatúj technikával, azt hamar be kellett látnia (ha addig még nem tudta volna, de persze tudta), hogy ezzel a csapattal az élmezőnyben motorozni, s pláne a dobogós helyekért küzdeni egyszerűen lehetetlen. (Viszonyítási alapként két boksszal arrébb ott edzett a Kawasaki gyári csapat.)

Így azután szerződés nélkül tért haza kedvenc pályájáról, s tovább kereste a lehetőségeket. A kör azonban egyre szűkül. S hogy milyen lehetőségei vannak még?

Ha valami csoda folytán nem érkezik egy váratlan ajánlat a Moto2-ből, akkor Gábor alighanem





a supersport-világbajnokságon versenyez majd, amelyből a hírek szerint megkereste az egyik topcsapat. Hivatalos információ azonban lapzártánkig nem érkezett az ügyről.

A magyar gyorsasági motorversenyzővel kapcsolatos hír azonban, hogy az Év sportolója gálán (amely nem tévesztendő össze a sportújságírók szavazásával) a szurkolók internetes voksoláson Talmácsit választották az „Év legnépszerűbb sportolójának".

„Úgy tudom, összesen több mint egymillióan szavaztak, és köszönöm mindenkinek, aki engem tartott méltónak erre a címre. Rengeteg szép dolgot kaptam a sporttól, s mindig voltak céljaim az életben. A legnépszerűbb sportoló cím elnyerését különösen nagy becsben tartom, hiszen számomra azt bizonyítja, hogy az emberek elismerik az eddigi teljesítményemet, kedvelnek és szurkolnak nekem. Ez mindennél többet ér, újabb lendületet és motivációt ad." – mondta Talmácsi Gábor.



Teszt: Suzuki Kizashi 2,4 4x4 CVT



A meggazdagodott suzukis autója

Új terepen, a középkategóriában próbál szerencsét a Suzuki. Nagy motorral, gazdag felszereléssel, automata váltóval és összkerékhajtással. Vajon szerencsével jár?

kép és szöveg: Kiss Ferenc (Autónavigátor.hu)

Egyértelműen a márkakép erősítésére született a Suzuki első középkategóriása, a Kizashi. Az első koncepció megjelenésekor még futurisztikus kombiból nem túlzottan extravagáns, csak részleteivel különcködő limuzin született. Elég rápillantani a tesztautóra és a króm ajtó-díszlécekből, hasonló fényű felnikből, valamint a csomagtér-fedélre biggyesztett szárnyacskából azonnal kitűnik, a Kizashi fő piaca az Egyesült Államok. Ha alaposabban szemügyre vesszük, a 4,65 méteres hosszból és a 2,7 méteres tengelytávból is megállapítható, a formájával egyértelműen középkategóriásnak tűnő négyajtós valójában az alsó-középkategória és a klasszikus középkategória közötti határon áll. Az utastér már egyértelműen középkategóriás méretű, a kidolgozás és az anyagválasztás jól másolja a konkurenseket. Kellemes a puha plasztikok tapintása, de az anyagok nagyon trükkösek, ugyanolyan megjelenésük ellenére sem mindenhol egyformák. Ügyes fogás! Zavaró, hogy a kormánykerék sok visszajelzőt kitakar, de a helykínálattal 190 cm-es magasságig elöl-hátul nincs gond. A limuzin 461 l-es csomagtere átlag alatti, bővítése négyajtóshoz hűen nem sokat ér, de sí-alagút legalább van. Csupán egyetlen motor, 2,4 literes, négyhengeres, 178 lóerős benzines szerepel a motorpalettán, a váltó pedig egy 6 programozott áttételt ismerő fokozatmentes automata, és minden Kizashihoz elektromos vezérlésű összkerékhajtás is jár. Papíron leírva mindez szépen mutat, de a valóságban csalódást okoz az autó dinamizmusa, a hangja pedig ha nem is bántóan erős, de kellemetlen tónusú. Rásegítésével és közvetlenségével sportos kormányművel, feszes hangolású, de komoly sebességű kanyarokat mégsem engedő futóművel. A Kizashi csakis egyetlen, nagyon gazdag (sok egyéb mellett bőrkárpitos, xenon fényszórós) felszereléssel rendelhető, a kategóriában ma már megszokott, vezetést támogató extra szolgáltatásokat hírből sem ismeri.









9 290 000 forintos ára az összkerékhajtáshoz és az automata váltóhoz, valamint az ellátmányhoz mérten versenyképes, de a teszten bő 10 litert fogyasztó benzinmotor keveseket győzhet meg.

Részletes teszt az Autónavigátor.hu-n olvasható

AUTÓNAVIGÁTOR.HU

Vételi tanácsadó



Suzuki Swift (2005–2010)

Pozitív

Megbízható, mint a többi Suzuki – de ne feledjük, még nagyon fiatal! Megjelenése vidám, és frissnek hat. Fenntartása olcsó.

Negatív

Az európai külsőhöz európai árak társulnak, hasonló áron Puntót, Fiestát és sok más modellt is vehetünk. Kemény, kopogós anyagok az utastérben. Ha hajtják, sokat fogyasztanak a benzinmotorok.

- Pörgős a motor, ezért ellenőrizzük alaposan, nehogy belefussunk egy széthajtott darabba.
- A könnyűfém felni és a ködlámpa is extra, de sokat dobnak a megjelenésen.
- A futómű pontos, de kemény. Az úthibákat jobb elkerülni.
- Csomagtere nem olyan tágas, mint sok versenytársáé.

Dízelmotorral:

1 fajta motor: 69 LE, 1248 cm³,
1 féle karosszériával

Benzines motorral:

3 fajta motor, 92-125 LE, 1328-1586 cm³,
2 féle karosszériával

Utastér:	4,0	Kényelem:	3,0
Használat:	4,0	Ár/költségek:	4,0
Berendezés:	4,0	Fenntartás:	5,0
Motor:	4,0	Biztonság:	3,5
Mozgás:	3,0		

NCAP töréstesztt eredmény:

Felnőtt utas	30 pont	★★★★★
Gyermek utas	27 pont	★★★
Gyalogos	20 pont	★★★

Részletesebb értékelés és további több mint 600 vételi tanácsadó az Autónavigátor.hu-n

Tippek, tanácsadók

Tényleg olcsóbb a dízelüzem?

A növekvő üzemanyagárakkal a benzinesekhez mérten a dízel autók elvileg egyre gazdaságosabbá válnak, de valóban így van? Örökzöld kocsmatéma a dízel vagy benzines kérdése. Érvekkel és szerviztapasztalatokkal próbálunk segíteni.

szöveg: Katona Mátyás (Autónavigátor.hu)

A dízelmotorok fogyasztása és a gázolaj ára alapján is jobban megéri gázolajos autóval járni, de főleg használt autóknál érdemes az egyéb üzemeltetési költséget is figyelembe venni, mert komoly szervizszámlák adódhatnak. 60 000 kilométernél például a részecskeszűrő regeneráló folyadékkal való feltöltéséért csaknem 50 000 forintot kértek kollégánktól és a 120 ezres vizit-



re már kilátásba helyezték a koromszűrő cseréjét is, uszkve 300 000 forintért. Más modelleknél léteznek folyadékmentes részecskeszűrők is, melyekbe nem kell az aranyáron – literenként 20-30 ezer forintért – mért regeneráló löttyöt tölteni, de élettartamuk azoknak sem végtelen, 150 ezer kilométeres futásig a legtöbb esetben becsúszik egy csere. De ott vannak még a mai, közös nyomócsöves turbódízelek egyéb rákfenéi, a soklyukú, ezred milliméteres átmérőjű injektorok érzékenysége és a nem kevésbé kényes nagynyomású szivattyú. Mindegyik erőteljesen finnyás a gázolaj minőségére. Ha a rendszerben hiba lép fel, könnyedén gallyra mehet az egész. A befecskendezők ára gyári forrásból hengerenként százezres tétel, a nagynyomású szivattyúké már félmilliót közelítő. Ezek persze fel is újíthatók, de egy komplett rendszer-generál végösszege is félmilliós tételnek vehető. Megkérdeztünk egy ilyen rendszerek felújításával foglalkozó szakembert, hogy tapasztalatai szerint meddig bírják. Kapaszkodjanak meg, 100 ezer kilométeres futás felett nem ritka a meghibásodás, az átlagos élettartam talán 150 ezer kilométer környékére tehető, vannak ugyanis szerencsés esetek, melyeknél akár 300-400 ezer kilométert is bír a rendszer.

A borzalmas összegek repkedése hallatán persze nem kell leírni a dízeleket, nézzük inkább, hogy mivel érhető el a hosszú élettartam. Kulcskérdés a törődés, a gyári 25-30 ezer kilométeres szervizperiódusokat jobb elfelejteni és érdemes inkább 10-15 ezer kilométeres ciklusokat tartani. A motorokra biggyesztett piciny olajszűrők ugyanis ennyi idő után könnyedén telítődhetnek és ekkortól már nem tudják teljes mértékben megkötni a szennyeződéseket. Nem csak olajszűrőt, hanem üzemanyagszűrőt is érdemes a gyári előírásnál gyakrabban cserélni. A néhány ezer forintos filter sűrű cseréjével százezres javítások előzhetők meg. Kulcskérdés továbbá a tankolt üzemanyag, annak kenőképessége és tisztasága is tökéletes kell legyen, különben hamar hiba adódhat.

Az Autónavigátor.hu Tippek, tanácsadók rovatából

PANELPROGRAM
ALP-FAVILL '96
ÉPÍTŐIPARI SZOLGÁLTATÓ KFT.
WWW.ALPFAVILL.HU

generál kivitelezés
homlokzat utólagos hőszigetelése
nyílászáró-csere
személyfelvonó-felújítás
lapostető-szigetelés
gépészeti felújítások
ISO 9001
14 ÉVE AZ ÉPÍTŐIPARBAN
ISO 14001
telephely: 6724 SZEGED, Kenyérgyári út 4.
e-mail: alpfavill@alpfavill.hu
www.alpfavill.hu
tel.: 20/956-8520, 20/977-3435
fax: 62/472-704

BMW M5 Hurricane GS-módra



Gázzal, 660 lóerővel

Erősebb és olcsóbban is üzemeltethető a Hurricane GS, mint a gyári M5-ös BMW. Az ötliteres V10-es két kompresszorral 660 lóerőt teljesít, és mindezt a benzinhez mérten fél áron kapható LPG-vel teszi. Ha valaki eddig a fogyasztása miatt nem vette az M5-öst, itt a megoldás.

szöveg: Katona Mátyás (Autónavigátor.hu)

Komoly rutint tudhat magáénak a német G-Power, hiszen évek óta állítja fel a különféle BMW M5-ösökkel a leggyorsabb limuzinok sebességrekordját. A legutóbbi eredmény tavaly októberi: a 800 lóerős, 800 Newtonméter nyomatékú Hurricane RR 372,1 km/órás tempóra volt képes. Elvében ugyanilyen hajtásláncú a G-Power Hurricane GS is, azaz az 5,0 literes V10-es benzinest itt is hengersoronként egy-egy kompresszor tölti, ám ebben kisebb, mindössze 0,6 bar nyomással. A Hurricane GS így a „sima" M5-nél 153 lóerővel izmosabb, 660 lóerős, nyomatéka pedig 130-cal több, összesen 650 Nm. Ezáltal az alap M5-nél 0,1 másodperccel rövidebb idő, 4,6 s alatt éri el a 100 km/órás tempót, végsebessége pedig 250 helyett 333 km/óra. Az LPG-vel tankolható aszfaltszaggató az alapverzióhoz mérten ötven százalékkal olcsóbban itatható és az LPG kisebb széndioxid emissziója miatt környezeti terhelése is csekélyebb 15 százalékkal. Egyedül az ára fájó, a kétkompresszoros rendszer az LPG-átalakítóval együtt 33 571 euró, azaz közel 10 millió forint. Akinek még van kedve költeni, az vásárolhat a G-Powertől a gyári 19 colos alufelnikkel egyező tömegű – elöl 255/35 ZR20, hátul 285/30 ZR20 abroncsokkal szerelt – 20 colos könnyűfém kereket is 7635 euróért, azaz bő 2 millió forintért.



Naponta frissülő autóshírek az Autónavigátor.hu-n



Dubai Programok
AZ EMIRÁTUSOK MAGYAR SPECIALISTÁJA









Fotó: Kacsándi Norbert

Kávészünet **Pikó Zsuzsával**

A 2010-es abszolút magyar bajnok páros navigátora, Pikó Zsuzsa járt nálunk a kávészünetben, aki bár csak hat éve kóstolt bele a rali légkörébe, sikerült őt kellőképpen megfertőzni, és Asi oldalán, Bahor Bea után a második magyar abszolút bajnok navigátornő lett.

MIKOR VOLTÁL ELŐSZÖR RALIVERSENYEN?
2004-ben a Zemplén Ralin. Addig nem érdekelt a rali. Akkor ismertem meg Asit és a csapatot. Velük egészen más volt átélni egy versenyt, mint előtte, amikor csak hallottam a raliról. Nagyon megfogott a verseny hangulata, a szurkolók, az, hogy láttam, mennyi felkészüléssel jár, mekkora összetartás van a csapatban. Szóval az egész úgy, ahogy van megtetszett.

MELYIK SPORTOLÓT TISZTELED A LEGJOBBAN?
Asival sokat beszélgetünk az úszókról, hogy nekik mennyi munkájuk van egy-egy eredményben. De az atlétákat is nagyon tisztelem. Apu a Magyar Atlétikai Szövetség sportorvosa volt, sokat jártam vele versenyekre, vb-re, Eb-re, néha még feladatom is volt a csapatban. Láttam az előírt edzéstervüket, nekik gyakorlatilag az egész napjuk arról szólt, hogy edzettek.

MILYEN KÖNYVET OLVASTÁL UTOLJÁRA?
A Vámpírnaplók III. részét, a Napfogyatkozást. Nem nagyon szeretek olvasni, mert ahhoz egyhelyben kell ülni, én meg folyamatosan jövök-megyek, úgyhogy inkább a filmeket szeretem. Viszont tudom, hogy a könyv más élményt ad, mint a film. Ezért is olvastam el a Napfogyatkozást.

MELYIK A KEDVENC FILMED?
Közelebb. Angolul azt hiszem, Closer volt a címe. Azért szeretem, mert annyira őszinte és titokzatos, nem várt események bukkannak fel benne. Szoktam is ajánlani, bár nem mindenki szereti a szerelmes, romantikus filmeket. Én igen.

MILYEN GYAKRAN HASZNÁLOD AZ INTERNETET?
Mostanában egyre gyakrabban a hülye Facebook miatt. A munkámhoz eddig is szükség volt az e-mailekre. Az egyik barátnőm regisztrált a Facebookra, azóta nagyon sok ismerőst találtam meg. Most már, ha hazamegyek, akkor automatikusan kapcsolom be. Van otthon is netem, van mobil internetem és most akarok a telefonomhoz is kérni.

MIT TESZEL A KÖRNYEZETED VÉDELME ÉRDEKÉBEN?
Próbálom szelektíven gyűjteni a szemetet. A szemetelés távol áll tőlem. Nagyon állatbarát vagyok. Voltam állatmenhelyen szociálismunkán. Az adóm 1%-át is az Állatbarát Alapítványnak adom.

MILYEN ZENÉT HALLGATSZ?
Változó. Voltam mostanában egyszer-kétszer diszkóban, de ez a mai ritmustalan zene nekem annyira nem jön be. Tiétót szívesen hallgatom, meg a régi magyar slágereket. A magyarok közül nekem még mindig Demjén Rózsi és az R-Go a kedvencem, de szívesen meghallgatom Cserháti Zsuzsát is. Alkalomtól és hangulattól függ minden. Egy esküvőn szívesen táncolok a mulatós zenére is.

MILYEN EGY VERSENYZÉS NÉLKÜLI, IDEÁLIS HÉTVÉGÉD?
Zűrös, de nincs is ideális hétvégém. Az biztos, hogy nem ülnék otthon. Szeretek elmenni egy wellness hétvégére, síelni, vagy csak valamelyik barátnőmet meglátogatni Egerben, a Balatonon, Sopronban. Van egy házam Erdőbényén, ott is szeretek kirándulni.

KIT HÍVNÁL MEG EGY ITALRA?
Csányi Sándort. Nagyon tetszenek a filmjei. Mindig más karaktert játszik és kíváncsi lennék, hogy az életben milyen.

MIT SZERETSZ A RALIBAN A LEGJOBBAN?
A pörgést és a sebességet.

MIT SZERETSZ A RALIBAN A LEGKEVÉSBÉ?
Az esőt. Nem csak azért, mert megázom, az autóban ülve sem szeretem, minden tiszta sár.

MI ALAPJÁN VÁLASZTOTTAD A JELENLEGI UTCAI AUTÓDAT?
BMW X3-assal járok. Hétköznapokban is szeretem a sebességet, bár azt már megtanultam, hogy jobb tíz perccel később odaérni valahová, mint soha. Értékesítési menedzser vagyok egy bankban, három megye tartozik hozzám, tehát folyamatosan jövök-megyek és elég sok mindent kell magammal hordanom. Az is tetszik benne, hogy egy kicsit magasabb és a rossz utakon is lehet vele közlekedni. Előtte egy Audim volt, azt rendszeresen hordtam műhelybe visszarakatni a lökhárítóját. A BMW-vel ilyen gond nincsen.

MILYEN RALIAUTÓT PRÓBÁLNÁL KI A LEGSZÍVESEBBEN?
Egy tavalyi WRC-t szívesen kipróbálnék, amivel Loebék mennek. A vezetésére nem nagyon vágyom. Egyszer kipróbáltam a tréningautónkat egy hóautózáson, de nem voltam olyan gyors, mint Asi.

HA EGY DOLGOT VÁLTOZTATHATNÁL MAGADON, MI LENNE AZ?
A külsőmön az orromat, azt nem szeretem. Belső tulajdonságban... Nagyon akaratos vagyok, de az talán nem is baj. Néha hisztis vagyok, amikor elfáradok.

BE MERNÉL ÜLNI PIKÓ ZSUZSA MELLÉ NAVIGÁLNI?
Be, és biztonságban érezném magam mellette.

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
Aluminiumhenger u.
tel.: 06/20-983-5580
06/20-238-8988

Versenynaptár

HOGY NE MARADJON LE SEMMIRŐL

február

10–13 WRC: Svéd Rali

március

3–6. WRC: Mexikó Rali
11–13. F1: Bahrain Nagydíj
18–20. WTCC: Brazília
24–27. WRC: Portugál Rali
25–27. F1: Ausztrál Nagydíj

április

1–3. ORB/R2/Hist: Start Autó Eger Rali
8–10. F1: Maláj Nagydíj
14–16. WRC: Jordán Rali
14–16. IRC: Kanári-szigetek Rali
15–17. F1: Kína Nagydíj
22–24. WTCC: Belgium

május

ápr. 29–1. ORB/R2/Hist: Kazincbarcika Rali
5–8. WRC: Szardínia Rali
6.8. F1: Török Nagydíj
13–15. IRC: Korzika Rali
14–15. WTCC: Olaszország
20–22. F1: Spanyol Nagydíj
26–29. WRC: Argentin Rali
26–29. F1: Monaco Nagydíj



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!



CENTRON GUMISZERVIZ
Pilisborosjenő, Bécsi út 23.
Tel.: 26/337-330, 20/585-6640
Alufelni Javítás
- GUMIABRONCS ÉRTÉKESÍTÉS
- FUTÓMŰ BEÁLLÍTÁS
- GUMISZERELÉS, CENTRÍROZÁS
- GUMIJAVÍTÁS
Centron®

EGK
Mi megoldást nyújtunk Önnek!
› Mintás **autószőnyegek**
› **Olaj- és hűtőtömlők**
› Lószállítókba **gumiburkolatok**
› **Old motorokhoz, autókhoz** és ipari berendezésekhez **egyedi gyártású** gumi és fém-gumi alkatrészek, minta, rajz vagy vázlat alapján (bakok, kompenzátorok, tömítések, burkolatok, fogantyúk stb.)
› Egyéb termékek

Székhely: 2045 Törökbálint,
Torbágy u. 13.
Tel.: 06 23/511 690
Fax: 06 23/511 691
E-mail: gumiaruhaz@eurogumi.hu
www.eurogumi.hu

24H FUTÁR

Éjszakai expressz gyűjtő,
és terítő szállítás.

•

Nappali expressz szállítás.

•

24 órás szállítás.

•

Logisztika.

