RALLY café
AUTÓSPORT MAGAZIN
2. évf. 5. szám
2011. május
INGYENES

RALI OB: EGER RALI » 32
RALI VB: PORTUGÁL, JORDÁN RALI » 48
IRC: KANÁRI-SZIGETEK RALI » 56

VÉGE A PEUGEOT SZUPER-2000-NEK?

CITROËN DS3T WRC KICSIBEN

ASI, KAZÁR VAGY TURI A JOBB?

BÚTOR ELSŐ GYŐZELME



www.rallycafe.hu

AVIA

Elszámolták a Ferrarit



WTCC a Hungaroringen



ROSSZUL ALSZIK? HÍZIK? GYAKRAN BETEG?

Tudta, hogy az ülőmunkát végző, napi 4 óránál többet számítógép előtt ülő embereknek LÉTFONTOSSÁGÚ a rendszeres aktív mozgás?

KEZDJEN MOZOGNI!



☆ INGYENESEN felmérjük általános fittségét.

☆ KIVÁLASSZUK a több, mint 30 féle termékből az Önnek legmegfelelőbb fitnesz eszközt, mellyel rövid időn belül látványosan javíthatja kondícióját… akár heti 2 x 20 perccel.

☆ TANÁCSOT ADUNK sportprogramja összeállításban.

☆ 3 ÉV GARANCIÁT biztosítunk a kiválasztott termékre: szobakerékpárok, elliptikus- és futógépek, evezők, lépcsőzők, súlyzós centerek, kis sporteszközök, ping-pong asztalok.

HÍVJON MINKET MOST…
ÉS LEGYEN JOBB KONDÍCIÓJA MÁR A JÖVŐ HÓNAPBAN!

KETTLER Fitnesz Szakáruház

Cím: 1183 Budapest, XVIII. Gyömrői út 91.
Nyitva: H-P: 8-17-ig

Tel.: 06-1-297-1510
Web: www.kettler.hu
e-mail: kettlerinfo@kettler.hu

KETTLER



Az AVIA-t 1931-ben Svájcban alapították azzal a céllal, hogy Európában a magán töltőállomásokat gyűjtse egy brand alá. Mára 14 országban több mint 3000 töltőállomás csatlakozott az AVIA-hoz.

Magyarországon 2006 óta van jelen az AVIA, amelynek folyamatosan bővülő hálózata meghaladja a 120 töltőállomást. Ezek közül 85 már AVIA színekben várja az autósokat.

Július 1-jén jelenik meg valamennyi töltőállomásunkon az új adalékolt üzemanyagcsaládunk, az AVIA Silver, illetve azokon a kutakon, ahol lehetőség van több termék forgalmazására, a prémium üzemanyagcsaládunk, az AVIA Gold.

Természetesen a környezettudatosság számunkra is fontos, így a legtöbb töltőállomásunkon kapható az E85-ös bioetanol, de a jövőben is nyitottak vagyunk a környezetbarát üzemanyagok terjedésének elősegítésére.

Valamennyi töltőállomásunkon kaphatók az AVIA kenőanyagok, amelyek magas minőségük mellett versenyképes árukkal próbálnak kedvező megoldást kínálni.

Mint üzemanyag- és kenőanyag-forgalmazók, mi is szerelmesei vagyunk az autósportnak, és egyben szeretnénk vevőinket minél jobban kiszolgálni, ezért valamennyi töltőállomásunkon beszerezhető Magyarország első ingyenes autósport magazinja, a Rally Café.

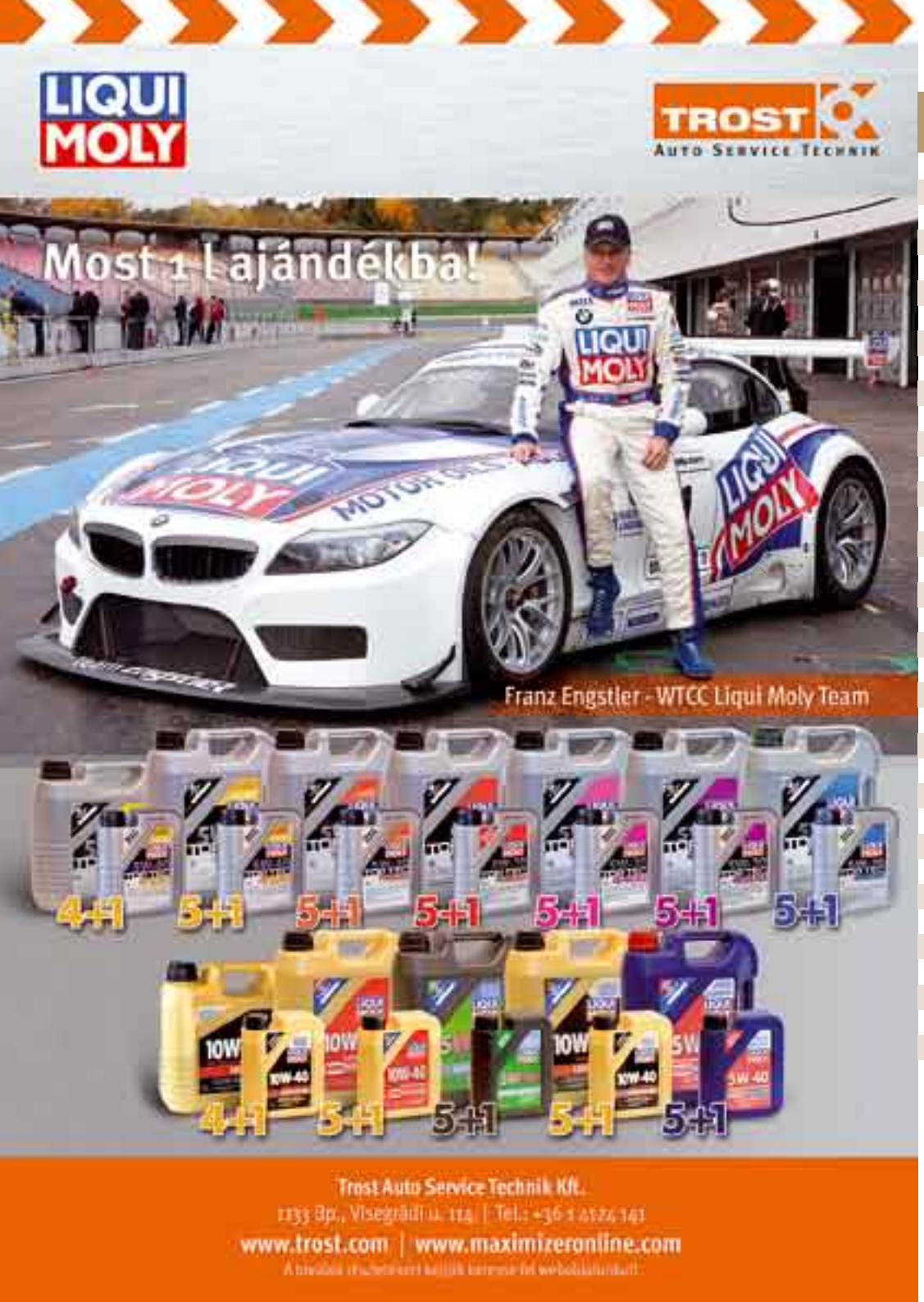
AVIA

www.avia.hu









Tartalom

Mesél a fotó(s)	6
Mit csinálnak a versenyzők, amikor nem versenyeznek?	8
Út a Formula–1 felé – Kiss Pál Tamás a GP3-ban	14
Túraautó vb-futam Magyarországon	
Június 5-én mindenkinek a Hungaroringen a helye	16
Véleményünk szerint – Megnyerheti-e	
Michelisz a hungaroringi WTCC-futamot?	18
Elszámolták a Ferrarit	20
Teherautósofőr lesz Kimi Räikkönen	22
Button nem viccelt	24
A MINI a legjobb S2000-es?	26
Csak a 208-asban lesz 1,6 turbó	28
Technika: Citroën DS3T – WRC kicsiben	30
ORB: Eger Rali	
Bútor első abszolút győzelme	32
Kazár szerint – A felkészülésen múlott	36
Spici visszatért – Még nem R4-essel	38
Kategóriák helyett géposztályok	40
Országos Historic Ralibajnokság: Eger Rali	42
Megkérdeztük Percze Nándit	
Asi, Kazár vagy Turi a jobb?	44
Rali vb: Portugál Rali	48
Rali vb: Jordán Rali	52
Szuper–2000-es rali vb: Jordán Rali	
Turánék majdnem harmadikok	54
IRC: Kanári-szigetek Rali	56
WTCC – Túraautó világbajnokság: Curitiba	
Michelisz nélkül kezdték el	60
Renault Laguna Coupé teszt	
–Szalonban jól néz ki	62
7 óra 22 helyett 722 lóerő	64
Tippek, tanácsadók – Lézerblokkoló beépítése	66
A Rally Café kávézója	
Kávészünet Elek Istvánnal	68

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



Hajrá magyarok!

Elég nehéz dolgom volt a májusi téma kiválasztásánál. Írhattam volna arról, hogy ez a Rally Café 12. száma, vagyis egyévesek lettünk. Vagy arról, hogy a raliszezon Egerben olyan versennyel kezdődött, ami egy fillért nem ért, és ha még sok ilyen versenyünk lesz, akkor sem mezőnye, sem nézője nem marad a magyar ralinak.
De szerencsére vannak ennél jobb témáink. Először is, hogy váratlanul az ölünkbe hullott egy túraautó világbajnoki futam a Hungaroringen. A mogyoródi pályán így a Formula–1-gyel együtt két világbajnoki futamot rendezhetünk az idén, ami a magyar autósport eddigi legnagyobb sikere. Ha még hozzávesszük azt is, hogy szeptemberben IRC-futam lesz a Mecsek Rali, amivel a valaha volt legjobb ralimezőny áll rajthoz Magyarországon, akkor minden túlzás nélkül állíthatjuk, hogy az idei a legjobb éve a magyar autósportnak.
És akkor még ott van Kiss Pál Tamás, aki nagy nehezen ugyan, de bejutott a GP3-ba, ráadásul nem is a futottak még kategóriában, amit a szezon előtti teszten elért nyolcadik helyezése is bizonyított. Na meg a Turán–Zsiros kettős, akik Jordániában megkezdték a Szuper–2000-es vb-szereplésüket, és ha nincs a műszaki hibájuk, akár dobogóra is állhattak volna.
Úgyhogy jobb lesz felkészülnünk, mert versenyre járni, és magyar versenyzőkért szurkolnunk is érdemes lesz az idén.

Mihályi Csaba, főszerkesztő



Mesél a fotó(s)

Az Eger Raliról, nem is mesélhetne másról a fotó, mint a rajtceremóniáról. Ez az egész bajnokság egyik legkülönlegesebb helye. A Dobó tér a legszebb környezetet adja a rajtdobogóhoz, az utána következő utcákban pedig igazi karneváli a hangulat. Ennek megörökítése azonban nem egyszerű feladat. A rajtceremóniát este rendezik, ami miatt kevés a fény. Nagyrészt csak az utcai világítás mesterséges fényére lehet hagyatkozni. Mivel kevés a fény, a szokásosnál hosszabb záridőt kell alkalmazni. Szerencsére az autók itt lassan jönnek, de még így is bemosódtak volna. Ezért kellett oldalról megvakuzni őket, mert a vaku fénye kimerevíti az autót. Ehhez kell egy infravezérlésű vaku és egy segítő, aki ott áll, ahol az autót le akarom fényképezni és felé fordítja a vakut. Úgy volt, hogy a Rallye 2011 évkönyv grafikusa, Burai Laci lejön a versenyre és ő segít, de végül nem tudott eljönni. Viszont véletlenül találkoztam Cseh Norbi, fiatal fotós kollégámmal, aki nagyon jó képeket készít, de itt nem fotózott. Ő szívesen tartotta a vakut. Miután így sikerült mindent megszervezni sem volt egyszerű a képet elkészíteni. A szurkolók többnyire beugráltak elém, ami miatt egyre inkább szemből kellett fényképezni az autót, ami viszont nem jó, mert szemből a fényszóró kiégeti a képet. Végül egy virágosládára álltam fel, így átláttam a szurkolók feje felett, és sikerült visszaadni a hely hangulatát. A képet Canon EOS 50D-vel készítettem 35 mm-es objektív állásban, 1/10 másodperces zársebességgel, f4-es rekesznyílással, ISO400-as érzékenység mellett.

Kacsándi Norbert

Mit csinálnak a versenyzők, amikor nem versenyeznek?



Henning Solberg, Mads Ostberg, Matthew Wilson, Mikko Hirvonen és Jari-Matti Latvala



A katona kicsit morcos, amiért Hirvonen elvette a lándzsáját

Mind az öten ugyanazt a lányt nézik?





Munka közben a Holt-tengerben



Hirvonen új tetkója





A mi Mr. májusunk csakis Ostberg lehetett



Jari-Matti „Darnyi”



Stobart–Ford-csapat egy kupacban



A hajómotor szívatott meg mindenkit

A rali technikai sport, amiben benne van a hibázási lehetőség, nem csak a versenyzőktől, hanem a géptől is. Ha egy raliautó motorja elromlik és emiatt fel kell adni a versenyt, teljesen normális dolog. A Jordán Rali előtt is elromlott egy motor. Nem versenyautóé, mégis egy frászba volt az egész rali társadalom, és még a verseny megrendezése is veszélybe került. Végül a háromnapos futamot két napra rövidítették ugyan, de megrendezték.

A problémát annak a hajónak a motorja okozta, amely a csapatok teljes felszerelését, a Michelin összes versenygumiját, valamint a rali vb promótorének, a North One Sportnak az időmérő és képrögzítő berendezését szállította. A Triesztből az izraeli Haifába közlekedő hajónak hétfő reggel kellett volna befutnia a kikötőbe, ami eleve egy nap késést eredményezett a mezőnynek. A korábbi években megszokott szállítási útvonalat Szírián keresztül, az országban tapasztalható politikai feszültség miatt nem használhatták. Így került a 37 kamion az Izraelbe tartó hajóra, ami azonban az ideális vasárnap reggel helyett a menetrendje alapján csak hétfőn érkezett meg. Ezért a pályabejárást már korábban hétfő-keddről, kedd-szerdára módosították.

A hajó két motorja közül azonban az egyik félúton elromlott, ami miatt hétfő reggel helyett csak kedd estére ért Haifába. Ott azonban a vihar miatt este nem tudott kikötni, majd reggelre a maradék motorja is meghibásodott és végül három vontatóhajó, kötélen húzta be a kikötőbe.

A késés miatt a verseny első, csütörtöki napját törölni kellett, de végül az utolsó két napot sikeresen megrendezték.

A várakozás azonban idegőrlő volt, és ahogyan a képeket elnézzük, a versenyzőkön tapasztalt feszültséget senkinek nem kívánjuk. Vagy nem is, inkább mindenkinek.



A McLaren 30 milliárdot fizetne két versenyzőjének

Olyannyira elégedett a McLaren-csapat jelenlegi versenyzőfelállásával, hogy Lewis Hamilton és Jenson Button 2012-es szerződésének lejárta után újabb öt vére hosszabbítana a 2008-as és 2009-es világbajnokkal. Ennek érdekében a csapat kész mélyen a zsebébe nyúlni és akár 100 millió fontot, vagyis 30 milliárd forintot is áldozna két versenyzője ötéves fizetésére. Button a tervezett szerződés lejártakor 37 éves lenne, és 18. szezonját teljesítené a Formula–1-ben, míg Hamilton 32, és 11. szezonját futná az F1-ben, ráadásul ugyanabban a csapatban.

Hamilton a magas fizu hírének hallatán gyorsan el is költött röpke százezer dollárt egy gitárra, amely egykoron Prince tulajdonában volt. „A falamon van és ez a legcoolabb dolog a lakásomban. Ha csak hozzáérsz, megráz az áram és azonnal jelez a rendőrségen" – viccelődött, majd hozzátette: „Dehogy játszom rajta, gondold csak el, milyen demoralizáló lenne a játékom azok után, aki előttem szólaltatta meg." A két budapesti panellakás árát egyébként egy gyerekeket támogató segélyszervezet kapta meg.

Csak a KERS lehet a Red Bull ellenfele

Bár a Kínai Nagydíjat Lewis Hamilton egy McLaren volánja mögött nyerte az idei szezon kezdetén is a Red Bullok tűnnek a legjobb autónak. A lekonyuló első szárnyat egyelőre senki sem tudta lemásolni, de egyéb tekintetben is nagyon rendben van a Red Bull karosszériája, amellyel Adrian Newey ismét zseniálisat alkotott. Azonban az idei szezon egyik kulcskérdésévé vált a KERS használata, amelyet az első futamon, Ausztráliában teljesen nélkülöznie kellett a csapatnak, de az utána következő két futamon is sorra meghibásodott. Mark Webber autóját például négyszer kellett szétszedni Kínában a KERS miatt. Bármennyire is nem híve Newey a rendszernek, nagyon össze kell kapnia magát, hogy kitaláljon valamit az európai szezon kezdete előtt. „A McLarennek hatalmas tapasztalata van a KERS-szel, de az olyan privát csapatoknak, mint a mienk ez komoly gondot okoz" – ismerte be az F1-es tervezőzseni.



12-futamos lesz a 2012-es rali világbajnokság

Egyelőre pontos dátumok nélkül, de már közzétették a 2012-es rali világbajnokság naptárát, amelyben az idei 13 helyett 12 futam lesz. Három idei versenytől, a Szardínia, az Ausztrál és a Jordán Ralitól meg kell válnunk, míg két új helyszín, Új-Zéland és Abu-Dzabi került be a naptárba. A gyári csapatok leszavazták a Japán Ralit, amellyel szerintük túl sok tengerentúli futama lenne a bajnokságnak. Úgy tűnik, hogy a Szardínia Ralitól végleg meg kell válnunk, ha a vb vissza is tér Olaszországba, akkor azt csak is Észak-Olaszországba teszi. A korábban elvetett rotációsrendszer az Új-Zéland és az Ausztrál Ralik esetében működhet tovább, amiket felváltva rendeznek majd. Míg Svédország és Norvégia a jövőben még jobban együttműködve szervez közös vb-futamot. Az egykori Safari Rali mintájára az Argentin Rali hosszú távú verseny lesz, amely a Dakar szakaszait is használva átruccan a szomszédos Uruguayba is.

A tervezett 2012-es helyszínek: Abu-Dzabi, Argentína, Finnország, Franciaország, Görögország, Mexikó, Nagy-Britannia, Németország, Portugália, Spanyolország, Új-Zéland és Svédország, Norvégia közösen.



A MINI leleplezte a nagy semmit

Hatalmas dirrel-dúrral vezették be a MINI hivatalos bemutatkozását, amelyen végre megmutatták az autó igazi dizájnját. Először csak sárga-fekete álcamatricával láthattuk a MINI-t, utána megmutatták pirosban is, de már akkor jelezték, a végleges arculatra még várnunk kell. Ehhez képest a bemutatón az autó egy-két beszállítói apró matricától eltekintve, pont úgy nézett ki, mint a legelső grafikáján. Ezért kár volt külön bemutatót rendezni. Ráadásul a fekete-fehér kockát már akkor sem értettük, ami inkább a pályaversenyzés, mint a rali szimbóluma.



A Volkswagen kiüti a MINI-t?

Korábban a MINI-t érte az a vád, hogy az FIA illetékesei többet beszélnek a rali világbajnokság új gyártójáról, mint a két, már évek óta meglévőről. Most úgy tűnik, a MINI-t ütheti ki a Volkswagen a PR-ban. A német gyár ugyanis a MINI első versenyének, a Szardínia Ralinak az idejére hívott össze sajtótájékoztatót, amelyen várhatóan bejelentik, hogy 2012-ben beszállnak a rali világbajnokságra.
Ezt már a Portugál Rali idején meg akarták tenni, de úgy hírlik, hogy akkor nem volt meg a bejelentéshez szükséges összes aláírás.

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



Kiss Pál Tamás a GP3-ban

Tovább szurkolhatunk Kiss Pál Tamásnak a Formula–1-be vezető úton. A 19 éves miskolci fiatalember tavaly éppen csak lemaradt a Brit Formula Renault-bajnoki címről, az idén pedig egyet előrelépve a GP3-ban folytatja. Az első tesztjén a nyolcadik legjobb időt autózta.

Nagy nehezen csak kiszurkoltuk Tominak a folytatást. A télen többször is érdeklődtünk nála, de egy ideig nem állt valami jól a szénája, a megállapodás tolódott és már attól féltünk, hogy valami B, C vagy csak D-terv valósul meg, de végül összejött a GP3, ami a Formula–1 előtti második szobát jelenti. Tavaly, a Brit Formula Renault-bajnokságban is kemény volt a mezőny, de a GP3 még erősebb lesz, hiszen az itt versenyzők szinte mindegyike olyan bajnokság elejéből került ki, ahol Tomi is versenyzett tavaly. Ennek ellenére a magyar versenyző nem kezdett rosszul, hiszen a Tech 1-csapat színeiben a szezon előtti silverstone-i tesztet a nyolcadik helyen zárta.

„Az első óra elteltével örömmel láttam a nevem a legjobb három között. A még jobb tapadás és a még jobb köridők érdekében állítottunk az autón. Rövid időre visszaestem a kilencedik helyre, ám maradt elég új gumim, így minden bokszkiállásnál új abroncsokkal mehettem vissza a pályára. Ennek köszönhetően sokáig a második és az ötödik helyek valamelyikén álltam. Az utolsó negyedórában visszacsúsztam a nyolcadik pozícióba, de még lett volna lehetőségem javítani, ám a piros zászló közbe szólt” – mesélte lelkesen Tomi, akinek csapatvezetője már az idén is komoly eredményeket vár tőle, jövőre pedig a bajnoki esélyesek közé sorolja.







Június 5-én mindenkinek a Hungaroringen a helye!

Hazai pályán szurkolhatunk Michelisz Norbertnek június 5-én, miután a túraautó világbajnokság mezőnye a kiesett marrakech-i futam helyett a Hungaroringre látogat. Norbi némi unszolásra megígérte, ha sokan szurkolnak neki, minden tőle telhetőt megtesz a győzelemért.

Szenzációs hírt jelentett be a túraautó világbajnokságot szervező Eurosport Events, mely szerint a 2011-es túraautó világbajnokság elmaradt marrakechi futamát a Hungaroringen pótolják be, június 5-én. Természetesen első dolgunk volt Michelisz Norbertet felhívni, hogy együtt ujjongjunk a bejelentésen.

„Nagyon örülök neki és nagyon büszke vagyok rá" – mondta Norbi a rá jellemző higgadt stílusban. Persze ő már egy pár napja tudta a hírt, így nem érte őt olyan sokkszerűen, mint szerkesztőségünket.

„Két nagy álmom volt, az egyik, hogy a túraautó világbajnokságon versenyezzek, ez tavaly megvalósult, a másik pedig az, hogy ezt itthon tegyem. Ez most valósult meg. Én sajnos nem sokat tudtam tenni érte, de a fél karomat odaadtam volna, hogy a Hungaroringre kerüljön ez a futam."

Azért ezzel nem értünk egyet, hiszen ha nincs Michelisz tavalyi szenzációs szereplése, akkor az idén nincs túraautó vb-futamunk. Még az Eurosport Events elnöke, Marcello Lotti is kiemelte, Michelisz szerepét: „Budapest tökéletes választás volt, hiszen modern pálya, mindössze 350 km-re van Brnótól, a következő helyszíntől, így logisztikailag is kedvező megoldás, és Michelisz Norbert révén sok magyar szurkolóra számíthatunk."

Na de térjünk vissza Micheliszhez. Ha a Hungaroring vonalvezetése nem is a kedvence, azért a hazai pálya mindig előnyt jelent. „A Hungaroringet nagyon jól ismerem, hiszen pályafutásom kezdete óta versenyzek rajta. A pálya ismerete ilyen szinten nem hiszem, hogy az első szabadedzés után sok előnyt jelentene. Az viszont igen, hogy az első pillanattól az autóra tudok figyelni, nem kell a féktávokkal, a kanyarívekkel foglalkoznom, mert az már zsebben van."

Micheliszen már tavaly is láthattuk Brnóban, hogy mennyire motiválja a magyar szurkolótábor, ami egy hazai versenyen extra erőt is adhat. „Az a fajta versenyző vagyok, akit nagyon motivál, ha szurkolnak neki. Brnóban is nagyon éreztem a szurkolók szeretetét és biztos, hogy ennek segítségével a 102-103%-ot is ki tudom hozni magamból."

Persze mi is, mint minden magyar szurkoló már most azt szeretnék, ha Norbi megnyerné a versenyt, és némi unszolás után ő maga sem zárkózott el ennek a lehetősége elől. „Az autó már itthon van, de még nem tudtam menni vele. Az első, braziliai hétvége alapján azt mondhatom, hogy az első versenyen nagyon nehéz megverni a Chevyket, de a másodikban egy jó állórajttal nem lehetetlen a győzelem. Persze ehhez sok minden kell, lehet, hogy addigra a BMW-t sem tudom kiautózni, és csak az ötödik helyért fogok versenyezni. Viszont ha sokan jönnek ki szurkolni, akkor az biztos nagy segítség lesz."

Akkor tehát találkozunk június 5-én a Hungaroringen. Aki szeretné, hogy Norbi nyerjen, jöjjön ki, szurkoljon, hátha közös erővel legyőzzük a Chevyket.

Az idei első WTCC-futamról a 60. oldalon olvashatnak tudósítást

WTCC VERSENYNAPTÁR	
március 20.	Curitiba
április 24.	Zolder
május 15.	Monza
június 5.	Hungaroring
június 19.	Brno
július 3.	Porto
július 17.	Donington
július 31.	Oschersleben
szeptember 4.	Valencia
október 23.	Suzuka
november 6.	Guangdong
november 20.	Makaó

Megnyerheti-e Michelisz a hungaroringi WTCC-futamot?



Ismerjük már jól Michelisz Norbert kvalitásait, és tudjuk, hogy bármire képes lehet a magyar fiú. Van olyan jó pilóta, mint a tízszer olyan tapasztalt ellenfelek, amit megmutatott a tavalyi évadzáró második versenyén, amikor a szűk makaói városi pályán maga mögé utasította a teljes mezőnyt. A lehetséges diadal mellett szól, hogy hazai közönség előtt versenyez, és ha az általa kiválóan ismert Hungaroringen győzne, az valóban történelmi tett lenne a magyar autósport számára.

Ami viszont rettentően aggaszt, az a Chevrolet gyári alakulatának óriási fölénye. A Muller, Menu, Huff trió (plusz a szintén gyári Cruze-okkal induló többi pilóta) idén olyan technikai előny birtokában gurul ki minden egyes alkalommal a futamok pályáira, amelyet lelkesedéssel és tehetséggel csak ritkán sikerül legyőzni. Az a tény sem billenti Norbi felé a mérleg nyelvét, hogy új BMW-jét még nem tesztelhette, egyedül a verseny-hétvégeken lesz alkalma megismerkedni a kocsival – míg a többiek komoly tesztekkel a hátuk mögött vágtak bele a 2011-es évnek.

Ha mindig csak a józanész érvei döntenének, akkor nem mernék Micheliszre fogadni.

Az autósport azonban szerencsére nem ilyen egyszerű. Nem lehet egy matematikai művelettel modellezni, és az érvek kontra ellenérvek különbségéből kikövetkeztetni, ki állhat majd a verseny végén a pódiumra. Ezt bizonyította Brazíliában a szívből (és egy BMW-vel) küzdő Coronel, akinek igenis volt esélye a győzelemre a Chevy-k ellen. És talán ezt fogja majd bizonyítani a mi fiunk is a mi pályánkon...

Bethlen Tamás
Autósport és Formula Magazin főszerkesztője



Tamás nem sok helyet hagyott nekem, és ha megbocsátják, akkor most nem kezdenék elemzésbe, hogy kinek milyen autója, mennyi tapasztalat sa többije van. Az autóversenyzésben én azt szeretem a legjobban, hogy néha borul a papírforma, jön valaki, aki pusztán szívből versenyezve keresztül húz minden józan számítást, és nyer. Az ilyen versenyzőkből lesznek az igazi hősök. Michelisz Norberttel kapcsolatban nem hiszem, hogy van olyan magyar ember, aki ne lenne elfogult, aki ne csavarna vizet a fotel karfájából, ha egy előzést kell Norbinak kiszurkolni. Ha pedig ennyire szurkolunk neki, akkor fel sem merül bennünk, hogy van olyan futama a túraautó világbajnokságnak, amelyiket ne nyerhetné meg. Pláne hazai környezetben, azon a pályán, ahol felnőtt, és ahol remélhetőleg egy ország fog érte szurkolni. Meg is érdemli, mert minden tehetsége, szorgalma és alázata megvan ahhoz, hogy nyerjen. Akár a Hungaroringen is. Úgyhogy hajrá Norbi! Szerintem nyerni fogsz!

Mihályi Csaba
Rally Café főszerkesztője







Rosszul kalibrálták a szélcsatornát

Elszámolták a Ferrarit



Ha már Fernando Alonso is azt állítja, nem a taktikán múlott, hogy a Kínai Nagydíjon hetedik lett, hanem ennyit tudott az autó, akkor nagy baj van a Ferrarinál. Az ok egyre nyilvánvalóbb: a tavaly módosított szélcsatorna mérési eredményét elszámolták, így nem jó az autó aerodinamikája.

Az első három Formula–1-es nagydíj után egyelőre nincs sok felmutatnivalója a Ferrarinak, a legjobb eredményüket, egy negyedik helyet Fernando Alonso érte el a szezonnyitón, de a legutóbbi futamon, Kínában csak a hatodik és hetedik helyet szerezték meg. A Red Bull és a McLaren tempójával nem nagyon tudták felvenni a versenyt, de ha jobb hétvégét fog ki a Renault vagy a Mercedes, akkor ők is megelőzhetik az olaszokat, akik ugyan a harmadik helyen állnak a konstruktőri vb-n, de ez sovány vigasz a tavaly még a világbajnoki címért küzdő alakulatnak.

A Kínai Nagydíj után a hetedik helyen végzett Fernando Alonso úgy nyilatkozott, hogy nem a kerékcsere taktikája volt rossz, hanem ennyit tud a Ferrari, aminek a csapat bevallása szerint az aerodinamikával vannak gondjai. Úgy néz ki, hogy a tavaly átépített szélcsatornában mért adatok nem egyeznek a versenypályán tapasztaltakkal. Sem az első szárnyon, sem a diffúzoron nincs akkora leszorítóerejük, mint az ellenfeleknek, sem pedig a diffúzoron. „Megpróbálunk valamit gyorsan kitalálni, de először is meg kell értenünk, hogy a szélcsatorna mérései miért nem egyeznek meg a pályán tapasztaltakkal" – mondta Stefano Domenicali csapatvezető. „Ha nem találjuk meg az okot, akkor egészen más irányba kell fordítanunk az autó fejlesztését."

Ez újabb hátrányt jelenthet az olasz istállónak, mert amíg mindenki a továbbfejlesztésével van elfoglalva, addig ők az alapokat rendezgetik. Igaz, ha van olyan csapat, amelyik képes magát gyorsan megrázni és pillanatok alatt előrukkolni valami csodával, akkor az a Ferrari. Ehhez azonban sok túlórára lesz szükség Maranellóban.

RALLYE RÁDIÓ ahol a rallye szól... RALLYE RÁDIÓ

Auto Trader - Kereskedés határok nélkül!



Hirdesse meg eladó járművét az interneten is!

www.autotrader.hu

NASCAR-ban próbálkozik



Teherautósofőr lesz Kimi Räikkönen

Újabb szakágat próbál ki a 2007-es Formula–1-es világbajnok Kimi Räikkönen, aki május 20-án debütál a NASCAR-sorozat harmadosztályának tekinthető Camping-kupában. Az első tesztjei egész biztatóak voltak, de egyelőre a rali vb-s terveit nem szeretné feladni.

Amióta „ideiglenesen" kiszállt a Formula–1-ből Kimi Räikkönen, egyre jobban kivirul az autóversenyzés világában. Interjút változatlanul nem szívesen ad, de szinte mindenbe beül, aminek kereke van. Legutóbb, a Jordán Rali előtt ruccant át Amerikába, hogy kipróbálhassa a Kyle Busch-csapatat NASCAR pick up-ját, mielőtt május 20-án a Charlotte Motor Speedway arénában debütálna a sorozatban. „Nagyon jól sikerül a teszt" – mondta a csapat tulajdonosa, Kyle Busch, aki maga is húsz NASCAR Sprintkupa (első osztály) győzelmet aratott, és a sorozat egyik legmeghatározóbb alakja. „Kimi autóversenyző és pontosan tudja, hogy hogyan lehet kihozni a gépből a legjobbat. A teszt végén én is beültem a kocsiba, hogy legyen összehasonlítási alapunk, és teljesen azonos időket futottunk." Ezek szerint Räikkönen akár az élmezőnybe is bekerülhet, amikor a nyáron az első éles NASCAR-futamán áll majd rajthoz. Bár Formula–1-es világbajnokról van szó, a lépcsőt neki is be kell tartania és nem kezdhet a NASCAR csúcsának számító Sprintkupában, de még csak a másodosztálynak tekinthető Nationwide-kupában sem. Először a harmadosztályban, a Camping-kupában kell bizonyítania, ahol az Amerikában oly népszerű pick upokból építenek versenyautókat. Az itt szerzett rutinja után léphet előre a Nationwide-kupába, majd a nagyok közé a Sprintkupába, amely Räikkönen legfőbb célja. Itt ellenfele lehet 2005-ös McLarenes csapattársa, Juan-Pablo Montoya is. A kolumbiai 2006-ban váltott az F1-ről a NASCAR-ra, és hat alacsonyabb kategóriájú versenyen vett részt, mielőtt a Sprintkupában indulhatott volna. Räikkönen a NASCAR mellett nem veszítette el érdeklődését a rali vb iránt sem, ahol a Jordán Ralin csak egy defekt akadályozta meg, hogy pályafutása legjobb eredményét megismételve ötödik legyen, és végül hatodiknak futott be. Sőt, erősen érdeklődik Le Mans iránt is, de csak akkor, ha győzelemre esélyes autót kap.

INGYENES HÁZHOZSZÁLLÍTÁS*
RENDELÉSFELVÉTEL:
Tel.: 06/30/6912005
e-mail: compania.kft@chello.hu
30.000 Ft-os vásárlás felett ajándék!
CBA
Prima
*3.000 Ft-os vásárlás felett!



Button nem viccelt

A Formula–1-ben elég egy rossz mozdulat és odalehet az egész verseny. Jenson Button két kapcsolót kevert össze Kínában, aminek szerencsére inkább vicces, mint súlyos következményei lettek, amikor csapata bokszát eltévesztve a Red Bullhoz állt be kerékcserére.

Szegény Jenson Button kapott rendesen a szenzációra és kattintási számra mindig éhes médiától, amikor a Kínai Nagydíj első kerékcseréjénél az élről kiállva véletlenül a mögötte érkező Sebastian Vettel helyére a Red Bull bokszába állt be.

„Mindig vannak olyan dolgok, amik először történnek meg" – mesélte mosolyogva Jenson Button a verseny után. „Amikor beállok a bokszba, az egyik kapcsolót át kell állítanom. Most is ezt tettem, de aztán észrevettem, hogy nem jó kapcsolóhoz nyúltam, gyorsan visszakapcsoltam és a másikat állítottam át. Azon gondolkoztam, hogy jót kapcsoltam, vagy nem, aztán ott integettek előttem, én meg beálltam. Nem volt nagy ügy, mert kb. két másodpercet veszítettem vele és ugyanúgy negyedik lettem volna." Ahogy az F1 világ nagy része, utólag már Button csapatvezetője, Martin Whitmarsh is jót derül a dolgon: „Nagyon vicces eset volt, főleg azért mert Jensonra (Button) nem jellemző, hogy sokat hibázzon."

Az egész eseten Vettel lepődött meg a legjobban, aki közvetlenül Button mögött jött be a bokszba. „Csodálkoztam, amikor az én bokszomba állt be, és szurkoltam, hogy menjen tovább, mert nem akartam megállni és újraindulni, de aztán gyorsan tovább ment" – mesélte vigyorogva Vettel, majd még hozzátette. „Képzeljék csak el, ha lecserélik a kerekeit, én meg mehettem volna a McLaren bokszba, hogy hello fiúk, kicserélnétek az enyémeket?"

Ezt persze a szabályok nem teszik lehetővé, hiszen minden versenyző névre szólóan kapja meg az abroncsait, és ha valaki más gumijait használja, azért kizárás jár.

Szenzációs nyereményjáték!

MOST rendeljen* és utazzon a 8 éves TAXI4®-gyel március 1. és május 1. között két hónapon keresztül és automatikusan részt vesz a havonkénti (március, április) sorsoláson, ahol megnyerheti

a havi 4 db, összesen 8 Plazma TV egyikét vagy a fődíjat:

álomutazást Párizsba!





FIGYELEM: minél többször utazik, annál nagyobb az esélye, hogy megnyerje valamelyik nyereményünket!



Tel.: 4-444-444

*A játékban a készpénzzel, vagy bankkártyával fizető, telefonon vagy e-mailen Taxi4-et rendelő utasok vesznek részt.

A tájékoztatás nem teljes körű, részletes játékleírás:

www.taxi4.hu



Fotó: Venczel Ádám

A MINI a legjobb S2000-es?

Meglepően jól mutatkozott be a MINI Portugáliában, ahol toronymagasan a legjobb S2000-es volt. Igaz, ott WRC-szűkítővel versenyeztek. Olaszországban a Grifone-csapat azonban egy teljesen szabályos S2000-es változattal szerezte meg a MINI első győzelmét.

Általános meglepetést okozott a MINI első világbajnoki futamán, a Portugál Ralin. Az előző két év N-csoportos világbajnoka, Armindo Araujo több WRC-t is megelőzve a hetedik helyen állt, a Szuper-2000-et pedig toronymagasan vezette, amíg motorhiba miatt fel nem kellett adnia a versenyt. A dolog szépséghibája az volt, hogy Portugáliában gyakorlatilag WRC-specifikációval versenyeztek a MINI John Cooper Works S2000-esek, ahogy hivatalosan nevezik a Countryman raliváltozatát. Miután az FIA túl későn tette közzé az 1,6 turbó S2000-es motorok specifikációját, ezért Portugáliában külön engedéllyel, nem az előírt 30, hanem 33 mm-es, WRC-turbószűkítővel versenyeztek. Így pedig már nem is olyan fényes az eredményük. Olaszországban azonban pár nappal később már teljes S2000-es specifikációval bizonyított a Grifone-csapat MINI-je, az Adriatico Ralin, az olasz murvabajnokság első futamán, ahol Andrea Navarra Andreas Mikkelsen Skodája és Andrea Aghini Peugeot-ja előtt szerezte meg az autó első győzelmét. A verseny utáni napokban Luca Murdolo, a Grifone-csapat sportigazgatója egy-két belső információt is elárult a Rally Café olvasóinak. „Az Adriatico Rali volt a második versenyünk az autóval, és mivel mindössze 12 napja volt nálunk a MINI, csak a verseny utáni hétfőn tudtunk komoly tesztet végezni vele. Az egyik Peugeot 207-esünket és a MINI-t próbálta ki ugyanazon a pályán Fabrizio Tabaton (a Grifone tulajdonos igazgatója). Néhány apró beállítás után azonnal versenyképes volt a MINI a Peugeot-val szemben. Az autó nagy előnye a nagy nyomaték, a jó fék és a jó egyensúly. A nyomatéknak köszönhetően nagyon gyors a kanyarok kijáratánál, főleg emelkedőn. A többi Szuper-2000-essel már most versenyképes, sőt, bizonyos körülmények között még jobb is."

Murdolo a Portugál Ralin előfordult műszaki hibákról is tudott. Araujo autójában a verseny előtt is motort kellett cserélni, és a versenyen is motorhibával esett ki. „Hallottam Araujo problémájáról, de ez nem jelenti azt, hogy a motor az autó gyenge pontja. Nem konstrukciós hibáról volt szó, hanem emberi mulasztásról. Hiába tesztelsz egy autóval sokat, az igazi hibák csak versenykörülmények között jönnek elő. Most már sok csapat használ MINI-t, így sok versenytapasztalat gyűlik össze. Biztos vagyok benne, hogy még számos hiba jön majd elő, ami természetes egy új autónál, de ezeket gyorsan lehet orvosolni."

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



Vége a Peugeot Szuper–2000-nek?

Csak a 208-as Peugeot-ban lesz 1,6 turbó



Az év végén elengedi a kezét a Peugeot a 207-es modellnek, amelynek a helyét egy vadonatúj autó, a 208-as veszi át, de nem a Szuper–2000-es, hanem az új négykerékhajtású R3-as kategóriában. A francia gyár így egyelőre nem tervez 1,6 turbós Szuper–2000-es autót.

Az idén véget érhet a Peugeot menetelése a Szuper–2000-es kategóriában. Jövőre mutatkozik be az utcai modell új változata, a 208-as, így sem a Peugeot gyárnak, sem pedig az importőröknek nem érdeke továbbra is a 207-es versenyprogramját támogatni. A megoldás kézenfekvő lenne, hiszen az új karosszériába csak be kellene építeni a 207-es alkatrészeit, a Citroënnél meglévő 1,6 turbómotort, és máris kész lenne az új, minden bizonnyal ütőképes raliautó. Azonban a Peugeot nem tervezi, hogy Szuper–2000-es autót építsen a 208-asból, értesült a Rally Café. „Az új modellből egy új kategóriájú autót akar építeni a Peugeot, amely az R3-ra épül, de négykerékhajtású lenne. Egyelőre még hivatalos neve sincs a kategóriának, talán R3 4x4, a munkaneve. Júniusra ígéri az FIA a végleges szabályt" – állította a Peugeot-hoz közelálló forrásunk. „Az új autó olcsóbb lesz, mint a jelenlegi S2000-esek, és egyelőre csak ez szerepel a tervek között, a Szuper–2000 nem."

Forrásunk még hozzátette, hogy nehéz az autógyárakat megérteni, hiszen a fentebb vázolt lépéseket ő maga is logikusnak tartaná. Persze még egyáltalán nem biztos, hogy a 208-asból nem épül Szuper–2000-es, hiszen többek között a brit, a portugál és a belga Peugeot-importőr is komoly csapattal rendelkezik az IRC-n, akik foggal-körömmel ragaszkodnak a ralihoz. De rajtuk kívül számos importőr indít versenyzőt a nemzeti bajnokságokban, többek között Magyarországon, ifj. Tóth Jánost. Ezek az importőri csapatok pedig aligha fognak megelégedni egy négykerekes R3-assal, nekik abszolút első helyre esélyes autó kell.

A 208-asból már csak a Peugeot tradíció folytatása miatt is illene top raliautó építeni, hiszen a 205-ös B-csoportos változata két egyéni és két gyártó világbajnokságot nyert, a 206-os WRC változata két egyéni és három gyártó vb-címmel büszkélkedhet, míg a 207-es Szuper–2000-es három-három egyéni és gyártó bajnoki címet szerzett az IRC-n.

Cégének jó navigátorra van szüksége?
Mi segítjük céljai elérésében!
BCA
business consulting alliance
BCA Hungary Kft., 1117 Budapest, Infopark sétány 1.
tel.: +36-1 205-38-76, e-mail: info@bca.hu

Aero piknik
2011 április 30-május 1
CSALÁDI HÉTVÉGE
a debreceni repülőtéren
sporttal-játékkal
repülőkkel
autókkal
motorokkal
tesztvezetéssel
élmény
autózás
bemutatók
www.aeropiknik.eu

Audi SEAT VOLKSWAGEN SKODA
Cím: 1185 Budapest, Kupeczky J. u. 14.
Tel./Fax: 06 1 292-4637
Telefon: 06 1 290-6112, 06 1 297-0113
E-mail: autokm@enternet.hu
Folyamatos akciókkal!
gyári alkatrészek raktárról - karosszéria elemek
computeres motor beállítás (gyári program)
műszaki vizsgáztatás - gumiszerelés
futóműállítás - hengerfej felújítás - javítás
BOSCH Service
AUTÓ K&M AUTÓSHÁZ
SZAKSZERVIZ ÉS ALKATRÉSZ SZAKÜZLET
www.autokm.hu

WRC kicsiben

Akár kis WRC-nek is nevezhetnék a Citroën DS3 R3T változatát, amely bár a kétkerékhajtású kategóriába szánták végsebessége nagyobb a Szuper–2000-esekénél, a váltója jobb a jelenlegi WRC-kénél, a karosszériája pedig egyenesen a legbiztonságosabb.

- 1598 cm^3-es turbómotor
- 210 Le 4750/min fordulaton
- 350 Nm 3000/min fordulaton
- 192 km/h végsebesség
- 6-sebességes, szekvenciális váltó
- elsőkerékhajtás
- BOS lengéscsillapító
- 3948 mm hossz
- 1715 mm szélesség
- 1080 kg súly



A LEGBIZTONSÁGOSABB KAROSSZÉRIA

Az FIA elég brutális módszerrel vizsgálja a raliautók karosszériájának biztonságát: egy daruval felemelik és orra ejtik, majd megmérik, hogy a bukócső mennyit deformálódott. Ebben a tekintetben a DS3 R3 minden más raliautót felülmúlt. A biztonságot növeli az új, 2011-ben bevezetett méhsejt bélésű ajtó, illetve hogy a WRC-khez hasonlóan a DS3-as üléseit is energiaelnyelő habszivaccsal támasztották ki az oldalablakokhoz. Ez az oldalirányú ütközés ellen védi, elsősorban a fejet. A WRC-üléseknek ez a támasz része, a DS3-ban azonban egy olcsóbb megoldást választottak és csak egy gyorskötözővel rögzítették a habszivacsot az üléshez.

6-SEBESSÉGES, SZEKVENCIÁLIS VÁLTÓ

Ez az, amit a mai WRC-pilóták is irigyelnek a DS3T sofőrjeitől. A 2011-es WRC-kben betiltották az elektronikus vezérlésű váltót, de az R3-ban nem, ezért a Citroën a tavalyi C4 WRC váltóját szinte egy az egyben átrakta a DS3-ba. Elég a kormányon egy kart megérinteni, egy hidraulikus rendszer kinyomja a kuplungot, az elektronika elveszi a gyújtást, egy másik hidraulikus rendszer pedig fokozatot vált. Mindezt 0,01 másodperc alatt, gázelvétel nélkül. Ennél jobb váltó jelenleg homológ raliautóban nem létezik.

192 KM/H-S VÉGSEBESSÉG

Ezen a téren nem csak az R3-as autók között a legjobb, de lepipálja a Szuper–2000-eseket is. A DS3 alapvetően 178-as végsebességre van méretezve, de míg a szívómotoros kocsik ennél az értéknél elérik a maximális fordulatszámot, addig a DS3-nak vannak még tartalékai. 178 felett már lassabban gyorsul, és a motornak sem tesz jót a magas fordulatszám, de ha szükség van rá, akár 192-vel is tud menni az autó. Ez az Eger Ralin például óriási előnyt jelentett.

RAJTPROGRAM

A legtöbb R3-as autóban a rajtprogram annyiból áll, hogy az elektronika teljes gázpedálállás mellett is az előre beprogramozott fordulaton tartja a motort. A DS3-nál ez kiegészül azzal, hogy a turbónyomást is megemeli, valamint figyeli a kerekek kipörgését is. Rajtnál ugyanúgy húzni kell a kéziféket, mint a régi WRC-knél.

1080 KG PLUSZ SÚLYOKKAL

Az R3T kategóriában 1080 kg a minimális súly. A Team Bútor Robi által épített Citroën DS3T súlya 1070 kg, és 10 kg ólommal emelték az autót a kívánt szintre. A kettő és háromkilós ólomkockákat a két versenyző ülése alatt csavarozták a karosszériához, hogy az autó súlypontját minél alacsonyabbra vigyék.

1,6 TURBÓMOTOR

A DS3-as egyik erőssége az 1,6 turbómotor, amely ugyanarra az alapra épül, mint a WRC-k motorja, ám itt a 33 mm-es turbószűkítő helyett 28 mm-eset használnak. Teljesítménye ugyan negyven lóerővel gyengébb, mint az 5-ös géposztályban ellenfelének számító kétliteres szívómotorral szerelt R3-asoké, nyomatéka viszont a 350 Nm-rel közel a duplája a szívó motorokénál. Ezért az autó a derékszögű vagy annál élesebb kanyarokból sokkal jobban gyorsít ki, emelkedős kanyarokban pedig nem nagyon van ellenfele a géposztályban. A versenyző, Krózser Menyhért szerint nagyon óvatosan kell bánni a gázzal, mert a nagy nyomaték miatt magasabb fokozatban is kipörgethetők a kerekek.

Bútor első abszolút győzelme

- 2011. április 1-3.
- Eger
- 1/6 ORB-futam
- 73 páros
- 39 célba érkező
- aszfalt
- 11 gyorsasági szakasz
- 163,2 km gyorsasági
- 449,9 km össztáv



AZ EGER RALI VÉGEREDMÉNYE		
1. Bútor–Bacigál	Peugeot 207 S2000	1:20:16,3
2. Asi–Pikó	Mitsubishi Lancer Evo IX	+12,2
3. Kazár–Percze	Mitsubishi Lancer Evo IX	+39,3
4. Herczig–Benics	Skoda Fabia S2000	+1:02,0
5. Hadik–Juhász	Subaru Impreza	+1:36,2
6. Kakuszi–Kakuszi	Ford Fiesta S2000	+1:51,4
7. Botka–Szenner	Mitsubishi Lancer Evo IX	+2:46,6
8. Elek–Ferencz	Mitsubishi Lancer Evo IX	+3:01,4
9. Matics–Viczena	Mitsubishi Lancer Evo IX	+3:19,2
10. Trencsényi–Verba	Mitsubishi Lancer Evo IX	+3:45,2

GYORSASÁGI GYŐZTESEK	
Asi	8
Bútor	4

ÉLEN ÁLLÓK	
1–3. gy.	Asi
4–11. gy.	Bútor

ORB 1/6 UTÁN	
1. Bútor	20
2. Asi	15
3. Kazár	12
4. Herczig	10
5. Hadik	8
6. Kakuszi	6
7. Botka D.	4
8. Elek	3
9. Matics	2
10. Trencsényi	1

Pályafutása első abszolút győzelmét aratta Bútor Róbert az Eger Ralin. A szezon leggyorsabb ORB-futamán Szuper-2000-es autóval győzte le a nagyobb végsebességű N-eseket. Igaz, ehhez Asi műszaki hibája is kellett. Rajtuk kívül más nem tudott beleszólni az első hely sorsába.

Szöveg: Mihályi Csaba **Fotó:** Kacsándi Norbert és Mihályi Csaba

Az Eger Rali volt az a verseny, ahol mindenki az N-es autók győzelmére tippelt. A gyors pályákon az N-esek 210 km/h feletti tempót is elérhettek, míg a Szuper-2000-es autók végsebessége 175 km/h. Ennek ellenére a Bútor–Bacigál páros egy Szuper-2000-es Peugeot 207-essel nyerte a versenyt. Igaz, az első három szakaszon az Asi–Pikó kettős Mitsubishi Lancer Evo IX-essel már 7,5 másodperc előnnyel vezetett, amikor a negyediken eldurrant a kormány szervo csöve, és 14,2 másodperc hátrányba kerültek. Ekkorra azonban a Szuper-2000-es autóval mindösszesze második futamát teljesítő Bútor is felgyorsult és a hátralévő hét szakaszon Asi mindössze két másodpercet tudott faragni hátrányából. Ez a második helyre bőven elég volt, de az elsőt nem tudta elvenni Bútortól, aki így pályafutása első abszolút győzelmét aratta és a bajnokság egyik legnagyobb esélyesévé lépett elő.

Némi meglepetésre a Kazár–Percze kettős szerezte meg a harmadik helyet, az Asiéval teljesen azonos Mitsubishivel. Kazárt is meglepte az eredmény, amely szerinte a téli alapos felkészülés eredménye volt. A Skoda Fabia S2000-es végsebességével volt elégedetlen a Herczig–Benics páros, akik Bútortól egy percet kapva a negyedik helyen futottak be. Remekül mutatkozott be a Hadik–Juhász kettős a saját maguk által épített vadonatúj Subaruval, amit az első gyorsaságikon tudtak csak tesztelni, és bár a beállítások a verseny végére sem voltak tökéletesek, az ötödik helyen értek célba. A Kakuszi testvérek igazán nem tudtak magyarázatot találni, hogy Ford Fiestájukkal miért kaptak olyan sokat a többi S2000-estől. Volt ugyan két szerencsétlen gumiválasztásuk, de nem akarták erre fogni a hatodik helyüket. Igen jó gyorsasági eredményeket ért el a két mitsubishis Botka–Szenner és az Elek–Ferencz kettős is. Előbbi azonban két korai rajt miatt 1 perc 10 másodperc büntetést kapott, utóbbi pedig egy defekttel veszített sokat, így csak a hetedik, nyolcadik helyen végeztek. Az eredménylistáról hiányzik az ifj. Tóth–Tagai duó, akik Peugeot 207 S2000-esükkel a második szakaszon baleset miatt estek ki.



Piknik az utolsó szervizpark előtt (Pikó, Asi, Percze, Benics)



Balogh Janinak egy gumi volt útban a belsőíven



Asi tud keresztben is menni, ha kell



Hadik gyors volt az új Subaruval


A Németh–Szegő páros ezúttal is verhetetlen volt a Lada VFTS-sel


Hatalmas csatában nyerte a Budavári–Földi páros az S csoportot


Béres WRC-vel


Repül a sátor


Hering N-es Swifttel


Győzelemmel mutatkozott be Krózser


Ábrahám műszaki hiba után nyert

5. géposztály

Győzelemmel mutatkozott be az 5. géposztályban a Krózser–Lovay kettős az 1,6 turbós Citroën DS3 R3-mal. Menya fokozatosan gyorsult az autóval, amelynek a beállításai a verseny végére tökéletesedtek. Apró hiba miatt csúszott a második helyre a Hondát Renault Clióra cserélő Pálinkás–Bagaméri kettős, akik az egyik gyorsasági előtt nem tudták lelazítani a cserélendő kereket, és öt percet késtek. A tavaly még A8-as Mitsubishivel versenyző Szíjj–Nyírfás kettős szintén Clióval lett harmadik. A géposztály első helyéről esett ki az Ollé–Budai kettős, miután Szuper–1600-as Suzuki Swiftjük kigyulladt, de ezúttal a tüzet el tudták oltani.

6. géposztály

Három Citroën R2 végezett a 6. géposztály élén. Bár a Bessenyey–Papp kettős nagy fölénnyel nyert, a Szuper–1600-ról R2-re váltó Barcskai–Lovász és a Bakó–Gyöngy kettősök is biztató részeredményeket értek el.

8. géposztály

A gyorsasági szakasz rajtjában durrant szét az Ábrahám–Tóth kettős Hondájában a benzincső, ami miatt a gyorsaságin kellett szerelniük, de így is sikerült megnyerniük a 8. géposztályt, az újépítésű BMW 120d-vel induló Kádár–Békési kettős előtt.

9. géposztály

Csak ketten értek célba a 9. géposztályban, ahol a magyar bajnokságban az R3-as Hondát N-es Suzuki Swiftre cserélő Hering–Spitzer kettős nyert, a mezőny egyetlen tiszta lány párosa, a Leitgéb–Vörös kettős Suzuki Ignise előtt.

11. géposztály

Hatalmas csata folyt az S csoport győzelméért a mitsubishis Budavári–Földi és a subarus Michna–Kocsis kettősök között, akik állították, hogy csak tizedek döntöttek köztük. Valójában ennél többbel, 5,1 másodperccel nyert Budavári. Igaz, Michnát többször is hátráltatta, hogy utolérte az előtte rajtolót. A harmadik helyet a Borbás–Kiss kettős szerezte meg.

13. géposztály

Majdnem egy perc előnnyel nyerte a Németh–Szegő páros a VFTS-ek külön versenyét, amely annál is inkább nagy szó, mert egy igen rutinos párost, a Kovács–Holló kettőst győzték le. Nagyon felszívta magát a Zsíros–Forray kettős, akik a két fiatal mögött a dobogó harmadik fokára állhattak fel.


Asi a parkolást is pontosan kiszámolta



Fotó: Kacsándi Norbert

A felkészülésen múlott

Némi meglepetést okozott a Kazár–Percze páros harmadik helye az Eger Ralin, ami ráadásul nem csak szerencsével hullott az ölükbe, hanem a verseny elejétől a végéig jól autóztak. Kazárt is meglepte, hogy ennyire elől van, de szerinte minden a téli felkészülésen múlott.

„A jó eredmény alapja mindig a felkészülés és a tökéletes technikai háttér" – mondta Kazár a szervizparkban. „A télen, amint leesett a hó, én kint voltam és kb. 4000-5000 km-et autóztam egy Mitsubishivel. Ennek az eredményét borzasztóan éreztem Egerben, főleg a szűkekben mellőztünk minden ésszerűséget. Emellett nagyon fontos a fizikális és a szellemi felkészülés is. Mindennap másfél órát pingpongozom az egyik barátommal. Nagy előnye a pingpongnak, hogy rossz időben is tudsz játszani, nem sérülés veszélyes, nagyon jól fejleszti a reflexeket és az állóképességet. Minden meccsünkön komoly összeg a tét, ami miatt nem lehet lazsálni. A hónap végére általában egálban vagyunk, úgyhogy pénzt keresni nem lehet vele.
Az sem mindegy, hogy mit eszel és hogyan. A télen két orvossal is konzultáltunk ez ügyben, méregtelenítettünk, és pontosan betartjuk az előírásaikat. Például nagyon fontos, hogy sok vizet igyál, de legalább fél órával az étkezés előtt vagy utána, úgyhogy étteremben soha ne rendelj innivalót.

A téli hóautózás mellett nagyon sokat tesztelünk. Rajthoz álltunk Orfűn (ralisprinten), előtte is teszteltünk, utána is, úgyhogy Egerre már több száz kilométer rutin volt a csuklómban. Van külön tesztmotorunk, tesztváltónk, tesztdifferenciálunk. Soha sem a versenyfelszereléssel tesztelünk, hanem mindig ezeket tesszük be. A tesztalkatrészek általában már versenyen futottak, de még nem érték el az engedélyezett kilométer határukat.
És ne felejtsük el navigátoromat, Percze Nándit, aki amellett, hogy 55 kg, szakmailag nagyon ott van és hihetetlen önbizalmat ad. Rám szól például azért is, hogy kis kormánymozdulattal vezessek, de nem szabad káromkodnom sem az autóban. Minden gyorsasági rajtja előtt imádkozunk és kötelező keresztet vetni. Ezt a szokást Nándi hozta. Abban is segít, hogy ne bízzam el magamat. Tavaly előfordult, hogy azért forogtunk meg, mert túl okos akartam lenni. Az idén ilyen nem volt. Hát nagyjából ezeknek köszönhető a jó eredményünk."





Még nem R4-essel

Több magyar műhelyben is építenek N-es Mitsubishiket, méghozzá nem is rosszakat. Spitzmüller Csaba mégis úgy döntött, hogy az Evo X-es R4-es változatát fejlesztő, angol MML-csapattól bérel egy Mitsubishit. Egerben azonban még nem az R4-essel indultak.

„Nem mertük az R4-est elhozni, mert a verseny napjára kapta meg a homologizációt és nem mertük azt bevállalni, hogy ha valami probléma van, akkor itt állunk egy még nem homológ autóval" – mesélte Spitzmüller Csaba a szervizparkban, miután a versenyt elég hamar feladták az N4-es Evo X-es váltóhibája miatt.

„Tudtuk, hogy ez nem a mi versenyünk lesz. Elég későn döntöttük el, hogy N-es Mitsubishivel megyünk. Ha veszünk egy autót, akkor csak N-eset tudtunk volna venni, amire az első verseny után rá kell költeni egy csomó pénzt, hogy megvedd hozzá az R4-es kitet. Ezért döntöttünk úgy, hogy béreljük az autót. Nagyon jó a kapcsolatunk az MML-lel, akik régen a gyári Mitsubishi-csapat voltak, és a WRC-t is tőlük béreltük. Már nem olyan nagy csapat, mint régen, a rengeteg tartalék alkatrész is elfogyott, ami a gyári örökség volt, de a tudás megmaradt náluk. Az Evo X-esből ők fejlesztik az R4-est, úgyhogy amit tőlük bérlünk, annál jobb R4-es Mitsubishi nem létezhet. Emellett nem kell nekünk kitapasztalni az autót, hanem ők hozzák az összes beállítást magukkal, támaszkodhatunk az összes teszteredményükre. Miskolcon (hivatalos nevén a Kazincbarcika Ralin) már az R4-essel szeretnénk indulni."

Spici amellett, hogy egy év Ferrari Challange és egy éve romániai ralizás után visszatért az Országos Ralibajnokságba, az idén a ralikrosszt is kipróbálja egy Evo VIII-as Mitsubishivel.

„Ez megint egy új kihívás lesz a számomra. Nem tudom pontosan, hogy mire leszek képes, hiszen nagyon megerősödött a mezőny, sokan jönnek vissza. A Ferrari Challange-ben már megszoktam a lökdösődést, de megmondom őszintén, a ralikrosszban ettől tartok a legjobban. A raliban csak magadra kellett figyelni, itt meg jönnek melletted mind a két oldalon, és ha szerencséd van, akkor mögötted is. A cél azonban a dobogó legfelső foka a raliban és a ralikrosszban is."

RALLYHEART.HU
Információk első kézből!

GYÖMRŐI (REPTÉRI) ÚTON ÜZLETHELYISÉG KIADÓ!





KIVÁLÓ HELYEN – KULTÚRÁLT KÖRNYEZETBEN – KEDVEZŐ ÁRON

Budapesten, a 18. kerületben a Gyömrői főúton bemutató terem vagy raktárhelyiség, irodával, akár hosszútávra, kedvező áron kiadó. A területen dísztárgy, porfesték nagyker és fitneszgép kisker-nagyker üzemel.

√ Reptértől 7 percre, a reptéri út mellett
√ M0-ástól 10 percre
√ Belvárostól 15 percre
√ Óriási parkolóval
√ Kamion behajtási és rakodási lehetőséggel
√ Targonca rakodási lehetőséggel
√ Kultúrált, rendezett környezetben
√ Kedvező áron hosszútávra

Most 260 m² bérelhető nagyon kedvező áron, amiből:
√ Bemutató vagy raktár terület: 180 m²
√ Iroda terület: 80 m²

HÍVJON MOST!



Telefon: 06-30-9526-024
Cím: 1183 Budapest, XVIII. Kerület, Gyömrői út 91.
E-mail: cet3kft@gmail.com
Web: http://sites.google.com/site/cet3kft/

CET-3

Kategóriák helyett géposztályok



Fotó: Katsándi Norbert



Az S csoport csak magyar besorolást kapott



Az 5. géposztály tömöríti az R3-at és az S1600-at

Az idei évtől az FIA megszüntette a korábbi A és N csoport, valamint a kategóriák értékelését, és a már-már kaotikus betű, szám kombináció helyett egyszerűen beszámozta a géposztályokat. Az egyes számok alatt pedig több kategóriát vont össze.

Már tavaly is elég nehéz volt megérteni, a rali különböző kategóriáit, egy kívülállónak meg aztán még nehezebb volt elmagyarázni, hogy az R3-as autó tulajdonképpen A7-es és hogy a Szuper–2000-esek ugyan A csoportos autók, de N4-ben értékelik őket, de majd ha jön az R4, akkor megváltozik minden.

Az FIA ezt a káoszt szüntette meg azzal, hogy az idei évtől 11 géposztályt hozott létre, amely alá a már meglévő kategóriákat sorolták be. A 0. géposztály elnevezéséből is látszik, hogy az itt versenyző WRC-k minden felett állnak, és az FIA elképzelése szerint ez a géposztály csak a vb-n létezik. Külön géposztályt, az 1.-t kaptak az új WRC-k megszelídített társai, az 1,6 turbómotorral szerelt Szuper–2000-es autók. A 2. géposztályban két kategóriát vontak össze: a kétliteres, szívómotorral szerelt Szuper–2000-eseket, illetve az áprilistól homológ R4-eseket, amelyek a jelenlegi N4-es autók továbbfejlesztett változatai. A 3. géposztályba sorolták a jelenlegi N4-es autókat, a 4. géposztályba pedig a raliversenyekre homologizált GT sportkocsikat. Az egyik legnagyobb olvasztótégely az 5. géposztály lett, ami a klasszikus A7-nek felel meg, magába foglalva valamennyi 1600 és 2000 cm³ közötti A-s autót. Ide kerültek az R3-as autók, valamint a Szuper–1600-asak is. Így a versenyeknek külön R3-as vagy Szuper–1600-as győztese nem lesz. Ide soroltál az 1,6 turbóval, valamint a kétliteres turbódízellel szerelt R3-as autókat, de még az R2C kategóriát is. A 6. géposztály lett az 1400 és 1600 cm³ közötti A-s autóké. Ide sorolhatók az R2-es autók és a korábbi kit carok, valamint a tavaly még A6-osként ismert kocsik. A 8. géposztály a tavalyi N3-nak fele meg, a 9. az N2-nek, a 10. pedig az N1-nek. A géposztály besorolásokból kiderül, hogy az A5-ös 1400 cm³ alatti A-s autók kategóriája megszűnt.

Az FIA 11 géposztályán felül az Országos Ralibajnokságban további négyet hoztak létre az S csoport számára, külön választva a két liter feletti négy- és kétkerékhajtású autókat, valamint az 1600 cm³ alattiakat, és egy külön géposztálya van a prototípusoknak, a P csoportnak.

0. géposztály	2011-től homológ 1600 cm³-es turbómotorral szerelt WRC-k
1. géposztály	Szuper–2000-es autók, 1600 cm³ turbómotorral
2. géposztály	Szuper–2000-es autók, 2000 cm³ szívómotorral R4-es autók
3. géposztály	N-es autók nagyobb, mint 2000 cm³ (régi N4)
4. géposztály	RGT-autók (sportautók)
5. géposztály	A csoportos 1600 és 2000 cm³ közötti motorral Szuper–1600 R2C (max. 2000 cm³ szívó) R3C (max. 2000 cm³ szívó) R3T (max. 1600 cm³ turbó) R3D (max. 2000 cm³ turbódízel)
6. géposztály	A csoportos 1400 és 1600 cm³ közötti motorral R2B Kit car
8. géposztály	N csoportos autó 1600–2000 cm³ motorral
9. géposztály	N csoportos 1400 és 1600 cm³ közötti motorral R1B
10. géposztály	N csoportos autó 1400 cm³ alatt
11. géposztály	S csoport 1600–4000 cm³ négykerékhajtás
12. géposztály	S csoport 1600–4000 cm³ kétkerékhajtás
13. géposztály	S csoport 1600 cm³ alatt
14. géposztály	P csoport





A régi szép idők

- 2011. április 1-3.
- Eger
- 1-2/8 Historic ROB
- 12 páros
- 7/8 célba érkező
- aszfalt
- 6/5 gyorsasági szakasz
- 89,6/73,6 km gyorsasági
- 246,08/203,8 km össztáv

AZ EGER RALI 1. FUTAM VÉGEREDMÉNYE

1. Wirtmann–Schneer	Ford Escort Mk1 RS2000	36:55,4
2. Felián–Papp	Ford Escort Mk1 RS2000	+56,4
3. Gyabronka–Eigel	Opel Ascona B	+5:03,0
4. Kátai–Bauer	Fiat Abarth 124 Rally	+7:58,9
5. Ördögh–Imrik	Ford Escort XR3i	+9:40,4
6. Kalapács–Kalapács	Opel Kadett C GTE	+9:58,2
7. Varga R.–Varga	Lada 21011	+20:49,5

AZ EGER RALI 2. FUTAM VÉGEREDMÉNYE

1. Wirtmann–Schneer	Ford Escort Mk1 RS2000	43:15,2
2. Felián–Papp	Ford Escort Mk1 RS2000	+1:34,6
3. Juhász–Rimár	BMW 2002	+5:45,2
4. Gyabronka–Eigel	Opel Ascona B	+6:02,9
5. Varga R.–Varga	Lada 21011	+7:36,1
6. Kalapács–Kalapács	Opel Kadett C GTE	+8:44,2
7. Kátai–Bauer	Fiat Abarth 124 Rally	+11:21,0
8. Ördögh–Imrik	Ford Escort XR3i	+14:02,1

Fotó: Kocsándi Norbert

Wirtmann kettősgyőzelemmel kezdte a szezont



Felián lehet az új tűz



Gyabronka dobogóval mutatkozott be



Juhász BMW-je másnap tökéletes volt

Szépen fejlődött a historic rali mezőnye. A tavalyi Eb-futamunk után úgy látszik, egyre többen kapnak kedvet az öreg, de egyáltalán nem vén autók csatasorba állításához. Egerben a tavalyi négy páros helyett idén 12-en rajtoltak el, de a későbbi versenyeken még többen várhatók.

Több páros és autó is debütált Egerben, ám egy dolog nem változott tavaly óta: Ford Escort Mk1-esével most is a Wirtmann–Schneer kettős uralta a historic mezőnyt, és a szombati, valamint a vasárnapi versenyt is megnyerték. A szintén Mk1-essel versenyző Felián–Papp páros azonban több biztató időt autózott, és hamarosan komoly ellenfelei lehetnek Wirtmannéknak. Egerben azonban mindkétszer meg kellett elégedniük a második helyezéssel.

Szombaton kellemes meglepetésre a historicban újonc Gyabronka–Eigel kettős szerezte meg a harmadik helyezést Opel Ascona B-vel. Vasárnap pedig a negyedik helyen végeztek. Ekkor, az első napon a BMW kuplunghibája miatt kieső Juhász–Rimár kettős állhatott fel a dobogó harmadik fokára. Szombaton a negyedik helyen végzett a Kátai–Bauer páros a Fiat Abarth 124-gyel, ám vasárnap autójukat kímélve csak hetediknek futottak be. Két hatodik helyezéssel debütált a historicban a Kalapács–Kalapács kettős, akiknek Opel Kadett GTE-je már jó volt, csak a motorerőt kell egy kicsit meghizlalniuk a következő versenyre. Az S csoportból nyergelt át az Ördögh–Imrik páros a historicra, és mindjárt egy ötödik és egy nyolcadik helyezéssel lettek gazdagabbak a Ford Escort XR3i-vel. Szombaton lesántult futóművel a hetedik helyen csorgott be a Varga–Varga kettős Lada 21011-esével, vasárnap pedig késtek a rajtból, amivel a harmadik helyük úszott el és végeztek az ötödiken.



Ilyen egy gyorsszerviz a historicba. Ha hiszik, ha nem, másnap ment a Fityó

Asi, Kazár vagy Turi a jobb?

Nincs két egyforma versenyző, még ugyanazt az eredményt is különböző utakon lehet elérni. A legtöbbet erről Percze Nándor tudna mesélni, aki két abszolút bajnoknak, Asinak és Turi Tamásnak is navigált, most pedig Kazár Miklósnak olvassa az itinert, de Asi ellen még versenyzett is.

LÁTSZÓLAG HÁROM TELJESEN KÜLÖNBÖZŐ STÍLUSÚ ÉS MENTALITÁSÚ VERSENYZŐRŐL VAN SZÓ.

Mind a három más és mind a hárman másképp hozzák ki a maximumot. Jó lenne a három versenyzőt összegyúrni, mert az egy Loeb szintű pilótát adna ki. Nem viccelek. Asi nagyon elhivatott, szorgalmas és nagy tapasztalattal rendelkezik. Turi csuklóból tehetséges, ebben a tekintetben szerintem mindenkit felülmúl Magyarországon. Kazár pedig nagyon precíz, neki is sok tapasztalata van, de még a rali rutin hiányzik nála. Ami viszont közös bennük, hogy mind a hármuknak életük a versenyzés. Asinak a rali, Kazárnak a sport, ő quadozni is nagyon szeret, Turinak meg mindegy, csak kormány és gázpedál legyen benne. Asinak nagyon fontos a nagyon jól beállított autó. Egy 100%-osan beállított autóból ő 95-99%-ot kihozva versenyez. Nem azért nem megy 100%-on, mert nem tud, hanem mert biztonsági tartalékot hagy. De ez igaz Kazárra is. Ő most még talán egy kicsit nagyobb tartalékot hagy. Turi viszont akár egy 80%-os autóval is tud 110%-on menni. Ő ezt kompenzálni tudja, és gyakran észre sem veszi, hogy az autó nem jó. Asi, ha nem tökéletes az autó, akkor azonnal visszaveszi a gázpedált. A szervizben meg mondja, hogy valami nem stimmel, szerintem az összetartás nem jó. Megnézik a szerelők és tényleg nem jó az összetartás. (Kazár) Miki is nagyon érzi az autót, de mögötte még nincs meg az a tapasztalat, ami Asi mögött megvan.

EGERBEN KAZÁR KIEMELTE, HOGY NAGYON KOMOLY SZAKMAI TUDÁST VITTÉL A CSAPATÁBA. MILYEN NAVIGÁTORI TUDÁSRA VAN SZÜKSÉG AKKOR, AMIKOR RENDRE UGYANAZOKON A PÁLYÁKON VERSENYEZTEK TÍZ ÉVE?

A navigátorok feladatának kb. 20%-a az, hogy felolvassák az itinert. Sebesen menő autóban mindenki tud olvasni és kiabálni. 2004-ben a sportkórházba készült egy felmérés a versenyzőkről és a navigátorokról. Ott kitöltöttünk IQ-tesztet, vizsgálták a logikánkat, és az lett a végeredménye, hogy a navigátornak jó szolgálónak kell lennie, a versenyző jobb kezének. Jobban kell ismernie a versenyzőt, mint ahogyan a versenyző ismeri magát. Ezt kell tudatosítanod magadban, te azért vagy, hogy őt maximálisan kiszolgáld. Odafigyelsz például, hogy verseny közben egyen, igyon, olyan dolgokról beszélgetsz vele etapon, ami érdekli, megveregeted a vállát, ha jól megy. Én a magánéletben is nagyon sok emberrel találkozom, sokkal kerülök kapcsolatba, ami miatt elég jó tárgyalási képességem van. Ha ilyen ember a navigátor, az szerencsés. Ha nem alakul ki az első pillanatban a jó összhang a versenyző és a navigátora között, akkor az később sem fog kialakulni.

MAGYARORSZÁGON MINDENKI ISMERI FEJBŐL A PÁLYÁKAT, NEM ÉRZED ÚGY, HOGY EMIATT ELVESZIK VALAMI A RALI LÉNYEGÉBŐL?

Hol menjünk ismeretlen pályákon? Jó, vannak néha új gyorsaságik, vagy van új részük, de ha megerőltetem magam, öt tréning után fejből elmondok egy pályát. Nézz meg egy pályaversenyzőt, az megy 30-40 kört a pályán és ismeri. Onnantól kezdve csak az autóval foglalkozik, hogy hogyan tudja kihozni belőle a legtöbbet. A raliban is így van. ▶



Fotó: Kacsándi Norbert



Fotó: Kacsándi Norbert

Percze Nándi, Asi navigátorával, Pikó Zsuzsival. Miről beszélgethetnek?

Ha a pályát ismered, akkor könnyebben tudsz még többet kihozni az autóból.

DE A RALI AZ IMPROVIZÁLÁSRÓL SZÓL, NEM?

Persze. De gondolj csak bele, hogy egy pályán elmegy öt autó, az már nem ugyanolyan, kihordásos, saras lesz, a körülmények soha sem egyformák. Ezt nem tudod előre megtanulni, tehát mindig adódhat olyan körülmény, amikor improvizálnod kell.

ASIRÓL ÉS KAZÁRRÓL IS TUDJUK, HOGY NAGYON KOMOLYAN KÉSZÜLNEK A VERSENYEKRE ÉS SOK IDŐT SZÁNNAK A TESZTEKRE. A NAVIGÁTOR HOGYAN KÉSZÜL?

Az én szerepem egy kicsit más, engem az autó beállítása is érdekel, és úgy érzem, értek hozzá. Elméletben nagyon jól tudok vezetni, de a gyakorlatom nincs meg hozzá. Ügyességi versenyeken még mentem Asi ellen, volt, hogy meg is vertem, de aztán a munka miatt nem volt időm folytatni a vezetést. Akkor hívott Asi navigálni. Szeretek én is ott lenni a teszteken, és ha valamit érzek az autón, azt el is mondom. (Kazár) Mikivel ugyanazokkal a beállításokkal versenyzünk, mint Asi, de legutóbb Asi is azzal a hajtásprogrammal ment, amit én javasoltam. Éreztem, hogy nem úgy mozog az autó, ahogy kellene és egy kicsit előre adtuk a hajtást. Egy ötven másodperces pályán 2–3 tizeddel azonnal gyorsabb lett tőle a kocsi. (Turi) Tominál az autó beállítása rajtam múlott, a gumikat is én választottam. (Kazár) Miki először teljesen Asira támaszkodott, de most már neki is vannak saját elképzelései. Általában Asival és Mikivel hármasban alakítjuk ki az autó beállítását, de szívesen segítek Turinak is.

RALLYE RÁDIÓ ahol a rallye szól... RALLYE RÁDIÓ

Végrehajtó Ügyviteli Szoftver
A kőkorszaknak nem azért lett vége, mert elfogyott a kő.
Elérhetőség: www.vusz.hu | info@vusz.hu | Végrehajtó Ügyviteli Szoftver Kft.





Fotó: Venczel Ádám

A defektek döntötték el a versenyt

Nem a vezetői tudás, hanem a szerencse és a defekt döntötte el a Portugál Rali végeredményét. A két fordos egy-egy defekt és műszaki hiba miatt szorult a harmadik, negyedik helyre, Loeböt feltartották, így Ogier tavalyi győzelmét megismételve nyert.

Elég régen fordult elő, hogy a rali vb-n ennyit kelljen beszélni a defektekről. A korábbi években az egységes Pirellik csak hébe-hóba durrantak ki, most azonban a Michelinek nem ennyire erősek. Petter Solberg a Portugál Rali első napján négy defektet is kapott, ráadásul hármat egyszerre, ami miatt a nap utolsó gyorsaságiját inkább kihagyta és szuperralizott. Az így szerzett tíz perces büntetésével pedig csak hatodik lett.

Az első napon csak hét másodperc választotta el a négy gyári versenyzőt, másnap azonban a két fordos Mikko Hirvonen és Jari-Matti Latvala is defektet kapott, a kereket a pályán kellett kicserélniük. A nap végére Latvala összeszedett még egy féltengelytörést, Hirvonen pedig egy futómű sérülést, amivel el is dőlt, hogy csak a harmadik, negyedik helyért folytathatják a versenyt. Az élen, a két Citroën között is gyorsan eldőlt minden azzal, hogy Hirvonen a kerékcsere után Loeb elé állt vissza a pályára, és a francia a felverődő porban fél percet veszített. Ez pedig több volt, mint amit Sébastien Ogier-vel szemben le lehet dolgozni. Ogier így a tavalyi első vb-futamgyőzelmének helyszínén újra nyert, Loeb lett a második, Latvala a harmadik, míg Hirvonen a negyedik. Az erőgyorsaságit Loeb nyerte, és az érte járó három plusz ponttal utolérte Hirvonent a világbajnokság élén.

A négy gyári autó után most is hatalmas szakadék volt. A második csoport élén az új WRC-be egyre jobban beleteláló Matthew Wilson végzett az ötödik helyen, az említett Solberg lett a hatodik, Kimi Räikkönen újabb, meglehetősen visszafogott autózással a hetedik, de így is megelőzte Federico Villagrát, Henning Solberget és Dennis Kuiperst. Ken Block még a shake downon borult fel, ami miatt nem tudott rajthoz állni.



Hirvonen kerékcserében a leggyorsabb volt

A PORTUGÁL RALI VÉGEREDMÉNYE

1. Ogier–Ingrassia	Citroën DS3 WRC	4:10:53,4
2. Loeb–Elena	Citroën DS3 WRC	+31,8
3. Latvala–Anttila	Ford Fiesta RS WRC	+3:22,1
4. Hirvonen–Lehtinen	Ford Fiesta RS WRC	+6:16,3
5. Wilson–Martin	Ford Fiesta RS WRC	+7:48,5
6. P. Solberg–Patterson	Citroën DS3 WRC	+10:17,4
7. Räikkönen–Lindström	Citroën DS3 WRC	+10:54,1
8. Villagra–Pérez-Companc	Ford Fiesta RS WRC	+11:38,8
9. H. Solberg–Minor	Ford Fiesta RS WRC	+14:16,4
10. Kuipers–Miclotte	Ford Fiesta RS WRC	+17:54,6

POWER STAGE VÉGEREDMÉNYE

1. Loeb–Elena	Citroën DS3 WRC	4:10:53,4
2. Latvala–Anttila	Ford Fiesta RS WRC	+1,7
3. Ogier–Ingrassia	Citroën DS3 WRC	+4,1



Latvala már rutinból cserélt kereket



Loebnek nem volt szerencséje

GYORSASÁGI GYŐZTESEK

Solberg	6
Ogier	5
Loeb	3
Latvala	3
Hirvonen	2
Citroën	13
Ford	5

ÉLEN ÁLLÓK

1. gy.	Hirvonen
2. gy.	Solberg
3-6. gy.	Ogier
7-9. gy.	Latvala
10-17. gy.	Ogier

Ogier tette a dolgát és nyert

☺ Amíg nem szóltak közbe a defektek, nagyon együtt volt az élmezőny
☹ Az első hat helyezett sorrendjét a szerencse és nem a tudás döntötte el





Gyakorlás az alapja mindennek

Mikko Hirvonen kisebb csodát hajtott végre a Portugál Rali kilencedik gyorsasági szakaszán, ahol a defektes kerekét a pályán cserélte ki. Régen ez a művelet akár négy percig is eltartott a versenyzőknek, most azonban Hirvonen és navigátora, Lehtinen bőven két perc alatt hajtották végre a műveletet. Igaz, ehhez kellett a nagyon szigorú csapatvezető Malcolm Wilson is, aki a szezon előtt fél napon keresztül gyakoroltatta mindkét gyári versenyzőpárossal a kerékcserét. „Mikko (Hirvonen) pontosan azt tette, amit tanítottunk neki" – mondta Wilson. „A szezon kezdete előtt fél napot azzal töltöttünk, hogy a kerékcserét gyakoroltuk, mert tudtuk, hogy a defekt problémát jelenthet. Ezen felül minden verseny előtt is gyakorolniuk kell, hogy két percen belül le tudják cserélni a kereket. A Svéd és a Mexikó Rali előtt, nem nagyon örültek ennek az edzésnek, de most kifizetődött."

Loeb bocsánatot kért

Kisebb feszültség alakult ki Sébastien Loeb és Mikkor Hirvonen, valamint a Citroën- és a Ford-csapat között a fent említett defekt után. Hirvonen a kerékcseréjét követően Loeb elé állt vissza, aki a porban nem látott rendesen és fél percet lassulva, gyakorlatilag elvesztette a győzelmi esélyét. Loeb rádión kérte csapatát, hogy Hirvonen engedje el. A Citroën ezt a kérést továbbította a Fordnak, ahonnan azonban azt a választ kapták, hogy Hirvonen normális versenytempóban halad, nincs oka félreállni. Loeb a gyorsasági szakasz céljában hirtelen felindultságában meglökte Hirvonen autóját, ám mérge a következő gyorsasági rajtjára elszállt, és bocsánatot kért a finntől, aki ezt természetesen elfogadta. „Az egész eset csak egy vihar volt egy teáscsészében" – summázta a történteket Malcolm Wilson, a Ford csapatvezetője.



LifeFitness
WHAT WE LIVE FOR

Szereti a sportot?
Új, biztosan jövedelmező,
stabil vállalkozásba kezdene?

Ne habozzon lépni! Itt az alkalom!

A felnövő fiatalok egyre szélesebb rétege számára a sport, a fitnesz olyan, mint a fogmosás: a hétköznapi higiénia részévé vált. Ezért nem véletlen, hogy a cégünkkel kapcsolatban álló színvonalas fitnesz központok még a válság idején is meg tudták tartani vendégkörük nagy részét! Ha Ön szeretne a sport világában vállalkozni, és van frekventált helyen lévő (akár bérelt) területe, akkor segítünk megvalósítani vállalkozását.



Cégünk országos piac ismerettel és gyakorlattal rendelkező szakemberekkel működik. Mint a Life Fitness honi képviselete, Magyarországon egyedülálló, a világ fitnesz élvonalát folyamatosan követő know-how-val rendelkezünk. Tevékenységünk kiterjed a teljes megvalósításra:

TERVEZÉS – PROJECT KIVITELEZÉS – OKTATÁS – SIKERES BEINDÍTÁS



AKCIÓ
A hirdetés felmutatójának
INGYENESEN kiszámoljuk
a vállalkozás tőke szükségletét!

Hívjon minket most… és legyen egy
sikeres sportközpontja, akár már ősszel!

Tel.: 06-702-703-703
Web: www.lifefitness.hu

Ogier mester orrhosszal nyert

- 2011. április 15–16.
- Holt-tenger, Jordánia
- 4/13 vb-futam
- 29 páros
- 23 célba érkező
- murva
- 20 gyorsasági szakasz (14 megtartva)
- 333,04 km gyorsasági (259,56 megtartva)
- 1008,89 km össztáv



Kimi Räikkönen Jordániában mindig elemében van

A JORDÁN RALI VÉGEREDMÉNYE

1. Ogier–Ingrassia	Citroën DS3 WRC	2:48:28,2
2. Latvala–Anttila	Ford Fiesta RS WRC	+0,2
3. Loeb–Elena	Citroën DS3 WRC	+27,7
4. Hirvonen–Lehtinen	Ford Fiesta RS WRC	+2:44,7
5. Wilson–Martin	Ford Fiesta RS WRC	+5:44,9
6. Räikkönen–Lindström	Citroën DS3 WRC	+6:14,9
7. Villagra–Pérez-Companc	Ford Fiesta RS WRC	+9:18,7
8. Al-Qassimi–Orr	Ford Fiesta RS WRC	+9:43,7
9. Kuipers–Degandt	Ford Fiesta RS WRC	+14:27,5
10. Sousa–Costa	Ford Fiesta S2000	+15:05,5

ERŐGYORSASÁGI (POWER STAGE) VÉGEREDMÉNYE

1. Ogier–Ingrassia	Citroën DS3 WRC	5:21,7
2. Hirvonen–Lehtinen	Ford Fiesta RS WRC	+0,0
3. Loeb–Elena	Citroën DS3 WRC	+0,3



Ritkán fordul elő, hogy Loeb nincs versenyben az első helyért

GYORSASÁGI GYŐZTESEK

Latvala	5
Loeb	3
Ogier	3
Hirvonen	3
Solberg	1
Citroën	7
Ford	8

ÉLEN ÁLLÓK

1–6. gy.	törölve
7–8. gy.	Loeb
9–18. gy.	Ogier
19. gy.	Latvala
20. gy.	Ogier

VB 4/13 UTÁN

1. Loeb	74
2. Hirvonen	72
3. Ogier	69
4. Latvala	66
5. P. Solberg	31
6. Ostberg	28
7. Wilson	22
8. Räikkönen	18
9. Villagra	12
10. H. Solberg	10

GYÁRTÓK

1. Citroën	130
2. Ford	130
3. Stobart	43
4. Ice 1 Racing	26
5. Solberg	22
6. Munchi's	20
7. Abu Dhabi	13
8. Ferm	10
9. Monster	6

Latvalának már a zsebében volt a győzelem, de kicsúszott belőle

☺ A győzelem csak az utolsó métereken dőlt el, Ogier és Latvala is nagyot autózott
☺ Kétnaposra zsugorodott ugyan a verseny, de megrendezték, kár lett volna törölni



A rali világbajnokság történetének legszorosabb befutójával, mindössze két tized másodperc előnnyel nyerte Sébastien Ogier a Jordán Ralit. Ezzel zsinórban második győzelmét aratta és ő lett az első versenyző, aki a futamgyőzelem mellé az erőgyorsaságit is meg tudta nyerni.

Hihetetlenül szorosan alakult a Jordán Rali befutója. A verseny első napját a felszereléseket szállító hajó késése miatt törölni kellett. A másodikon egyértelművé vált, hogy nagy hátrányt jelent elsőnek rajtolni, ezért a mezőny nagy része, Sébastien Loeb, Jari-Matti Latvala és Petter Solberg taktikából lelassultak. Sébastien Ogier azonban bevállalta az elsőnek rajtolást és nem vette el a gázt, aminek köszönhetően, a három említett versenyző előtt fél perc előnnyel vághatott neki a második napnak. A négy győzelmi esélyesből előbb Solberg esett ki, aki szombaton kicsúszott és a nagy kövek között nem tudott visszajönni a pályára. Majd Loeb is búcsút mondott az első helynek, a Citroën túlkormányzottsága miatt. Latvala viszont nagyon nyomult, az utolsó négy szakaszból hármat zsinórban megnyert, és fél perces hátrányát ledolgozva, 0,5 másodperc előnnyel átvette a vezetést. A döntés az utolsó gyorsaságira maradt. Itt Ogier elsőnek rajtolva úgy leküldte a DS3-ast, ahogy csak lehet, és megnyerte a szakaszt Mikko Hirvonen előtt, aki pedig egyrészt kedvezőbb rajtpozícióban volt, másrészt erre a plusz pontot érő szakaszra spórolta a gumijait. Latvala a szakasz elején rontott el valamit, mert a részeredményei csapnivalóak voltak, a végére sikerült visszatornáznia magát, azonban így is hét tizeddel kikapott Ogier-től, aki így huszáros hajrával, két tizeddel megnyerte a versenyt. Latvala lett a második, Loeb pedig a harmadik. Hirvonen az első napon a pályatakarítással és egy kormányszervo hibával veszített sokat, így magányosan autózott be negyediknek. Az erőgyorsaságin Ogier mögött Hirvonen lett a második, Loeb pedig a harmadik. Utóbbi így két pont előnnyel átvette a vezetést Hirvonentől, de Ogier és Latvala is öt illetve nyolc ponttal vannak csak lemaradva tőle.

A 19. gyorsaságin egy defekt fosztotta meg Kimi Räikkönent az ötödik helytől, akit így Matthew Wilson megelőzött és végül csak hatodik lett. A maradék pontszerző helyeken Villagra, Al-Qassimi, Kuipers és Sousa osztoztak.

Turánék majdnem harmadikok

- 2011. április 15-16.
- Holt-tenger, Jordánia
- 2/8 Szuper-2000-es vb-futam
- 7 páros
- 5 célba érkező
- murva
- 20 gyorsasági szakasz (14 megtartva)
- 333,04 km gyorsasági (259,56 megtartva)
- 1008,89 km össztáv

A JORDÁN RALI VÉGEREDMÉNYE		
1. Sousa-Costa	Ford Fiesta S2000	3:03:33,7
2. Kruuda-Järveoja	Skoda Fabia S2000	+21,7
3. Gassner jr-Wüstenhagen	Skoda Fabia S2000	+2:22,1
4. Llovera-Vallejo	Abarth Grande Punto S2000	+17:33,5
5. Brynildsen-Menkerud	Skoda Fabia S2000	+23:21,5

GYORSASÁGI GYŐZTESEK	
Brynildsen	7
Al-Attiyah	5
Gassner jr	2

ÉLEN ÁLLÓK	
1-6. gy.	törölve
7-12. gy.	Al-Attiyah
13-20. gy.	Sousa

S2000-ES VB 2/8 UTÁN	
1. Kruuda	30
2. Prokop	25
3. Sousa	25
4. Hänninen	18
5. Tänak	15
6. Gassner jr.	15
7. Llovera	12
8. Brynildsen	10
9. Turán	0

Az utolsó előtti gyorsasági szakaszon gyulladt ki a Turán-Zsiros kettős Ford Fiesta S2000-ese, ami miatt a magyar páros a harmadik helyről adta fel a Jordán Ralit. Al-Attiyah motorhiba miatt esett ki az élről, Sousa nyert, Kruuda a második helyével is vezeti a bajnokságot.

Sikeresen mutatkozott be Turán Frigyes és Zsiros Gábor a Szuper-2000-es világbajnokságon, a Jordán Ralin, legalábbis ami a részeredményeket illeti. Pályafutásuk első versenyén a Ford Fiestával a hét rajthoz álló közül többször is autóztak harmadik időt, egy alkalommal pedig másodikak voltak a gyorsaságin. A verseny elején a Mexikóban is győző, ám ott kizárt Nasser Al-Attiyah vezetett, de a második nap elején dugattyútörés miatt kiesett. Eyvind Brynildsen lehetett volna a legnagyobb ellenfele, de a második megrendezett gyorsasági szakaszon defektet kapott és a futóműve annyira megsérült, hogy a verseny feladására kényszerült. A maradék öt páros közül Bernardo Sousa állt az élre, megelőzve a mezőny legfiatalabb versenyzőjét, a 18 éves Karl Kruudát. Turán a harmadik helyen állt, Hermann Gassner junior és Alberto Llovera, valamint a szuper ralival visszaállt Brynildsen előtt. Az utolsó előtti gyorsaságin azonban kigyulladt a Ford és kiestek. „Az üzemanyagszelep ment tönkre, ami miatt elkezdett égni az autó bal hátulja" – mondta Turán. „Először a lökhárító, aztán már az utastérben is felcsaptak a lángok, még szerencse, hogy volt egy tűzoltó ott, ahol megállunk, ennek köszönhetjük, hogy teljesen el tudtuk oltani az autót. Belefújtak körülbelül tizenöt kiló oltóanyagot a Fiesta hátuljába, de még így is folytattuk volna, mindent megpróbáltunk, de sajnos technikailag nem volt rá lehetőség."


Az S2000-es győztes Sousa

A versenyt Sousa nyerte, a bajnokságot azonban a mexikói harmadik és mostani második helyével Kruuda vezeti.

Indul a
KISALFÖLD
VÁGTA

2011. május 20–21–22. Győr-Gyirmót, Rodeo Ranch
Nevezési határidő: május 8.

A Kisalföld Vágta a Nemzeti Vágta hivatalos előfutama.
2011. május 20–21–22-én második alkalommal kerül megrendezésre a Győr-Gyirmóti Rodeo Ranchen a Crazy Dreams – Esküvő és Rendezvényszervezés Felsőfokon – szervezésében. Fővédnöke Borkai Zsolt, Győr Megyei Jogú Város polgármestere.

2011-ben számos új programmal egészül ki a rendezvény. Pl.
- Kisalföld Vágta Menyasszonya kerestetik pályázat útján.
- Csacsigalopp,
- Magyar Vágta futama, ahol kizárólag magyar fajtájú lóval lehet versenyezni
- Koncertekkel
- Gyerekprogramokkal

Csatlakozzon Ön is a Kisalföld Vágta rendezvényhez! Akár versenyző indítással, akár kiállítóként, akár résztvevőként!
Minden előfutamról az eddigi egy ló és lovas továbbjutó helyett, az első három helyezett jut fel a Budapestre a Hősök terén megerendezésre kerülő Nemzeti Vágtára.
3 féle csomagban kínálunk nevezési lehetőséget
- Alap csomag
- Széchenyi
- Kinizsi csomag

Bővebb információ a www.kisalfoldvagta.hu honlapunkon található

Jelentkezzen Ön és települése erre a nagyszabású vidék image-fesztiválra, mutassa be képzőművészetét, zenei kultúráját, népviseletét, hozza el leggyorsabb lovát, mint Lúdas Matyi és szurkoljunk együtt lovasainknak, gyermekeinknek!

Crazy Dreams Esküvő és Rendezvényszervezés Felsőfokon
kisalfoldvagta@gmail.com
Bán Renáta • +36 70/602-0959



IRC: Kanári-szigetek Rali

Hänninen első aszfaltos győzelme

- 2011. április 15-16.
- Las Palmas, Kanári-szigetek
- 2/12 IRC-futam
- 35 (IRC) páros
- 31 (IRC) célba érkező
- aszfalt
- 12 gyorsasági
- 190,59 km gyorsasági
- 668,28 km össztáv

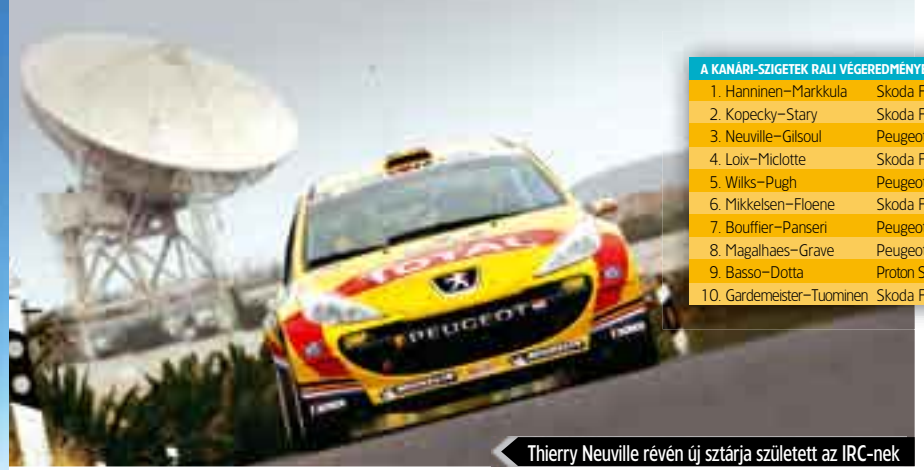
Kettős Skoda-győzelemmel zárult az IRC idei második futama, Juho Hänninen 1,5 másodperccel verte csapattársát, Jan Kopeckyt, és szerezte meg pályafutása első aszfaltos IRC-futam-győzelmét. A verseny meglepetésembere, Thierry Neuville állhatott fel a dobogó alsó fokára.

Autóverseny volt a javából a Kanári-szigetek Rali, ahol négy páros váltotta egymást az élen, négyen szinte az utolsó pillanatig esélyesek voltak a győzelemre, és a 11 megrendezett gyorsasági szakasz alatt 5,7 másodperc volt a legnagyobb különbség az első kettő között, de több ízben egy másodpercen belül volt az első két helyezett.

A verseny elején a tavalyi győztes, Jan Kopecky diktálta a tempót, akire óriási meglepetésre a 22 éves belga Thierry Neuville volt a legveszélyesebb. A kilencedik szakaszon át is vette tőle a vezetést, ám itt annyira elhasználta a gumijait, hogy a tizedik szakaszon nem maradt tapadása és pár másodperc veszteség is elegendő volt, hogy a harmadik helyre csússzon. Kicsit óvatosan kezdett Juho Hänninen a gyári Skodával, ám a verseny második napján alaposan belehúzott, két szakasszal a vége előtt átvette a vezetést, és bár az utolsó gyorsaságin csapattársa, Kopecky alaposan lefaragott hátrányából, 1,5 másodperc előnnyel megnyerte a versenyt, és átvette a vezetést a bajnokságban. Kopecky lett a második, míg Neuville pályafutása legjobb teljesítményét nyújtva a harmadik.

A pénteki gyorsaságin párásodott be Freddy Loix oldalablaka, ami miatt egy kicsit elbizonytalanodott a belga, ezt pedig a kiélezett versenyben senki sem engedheti meg magának. Gyakorlatilag az innen hozott hátrányával, 16,7 másodperccel lett negyedik.

Guy Wilks nyert ugyan két szakaszt, de autója beállítása miatt nem volt tökéletesen magabiztos, volt egy megforgása is, így az első négytől kicsit leszakadva végzett a negyedik helyen, megelőzve Andreas Mikkelsent. A Montét nyerő Bryan Bouffier nem nagyon találta a spanyol pályák ritmusát és a sovánka hetedik helyen futott be. Őt követte a monte-carlói bukását még nem teljesen kiheverő Magalhaes a nyolcadik helyen. Giandomenico Basso a kilencedikre hozta a némi javulást felmutató Protont, míg Gardemeister első versenyén saját csapatában csak tizedik lett.



Thierry Neuville révén új sztárja született az IRC-nek

A KANÁRI-SZIGETEK RALI VÉGEREDMÉNYE

1. Hanninen–Markkula	Skoda Fabia S2000	1:40:38,1
2. Kopecky–Stary	Skoda Fabia S2000	+1,5
3. Neuville–Gilsoul	Peugeot 207 S2000	+8,2
4. Loix–Miclotte	Skoda Fabia S2000	+16,7
5. Wilks–Pugh	Peugeot 207 S2000	+48,3
6. Mikkelsen–Floene	Skoda Fabia S2000	+55,6
7. Bouffier–Panseri	Peugeot 207 S2000	+1:00,6
8. Magalhaes–Grave	Peugeot 207 S2000	+1:49,8
9. Basso–Dotta	Proton Satria Neo S2000	+2:37,8
10. Gardemeister–Tuominen	Skoda Fabia S2000	+2:38,2

A VERSENYBEN VEZETŐK

1. gy.	Wilks
2–8. gy.	Kopecky
9. gy.	Neuville
10–12. gy.	Hänninen

GYORSASÁGI GYŐZTESEK

Kopecky	5
Hänninen	4
Wilks	2
Neuville	1
Skoda	8
Peugeot	3

IRC 2/12 UTÁN

1. Hänninen	33
2. Bouffier	31
3. Loix	30
4. Wilks	25
5. Kopecky	22
6. Neuville	15
7. Sarrazin	12
8. Delecour	10
9. Mikkelsen	8
10. Vouilloz	6

GYÁRTÓK

1. Skoda	73
2. Peugeot	67
3. Subaru	18
4. Proton	16
5. M-Sport	13
6. Honda	8
7. Ralliart	6
8. Abarth	1





A Skoda és a Peugeot nem csak a pályán harcolt egymás ellen

Bouffier nem találta a ritmust a Kanári-szigeteken

☺ Szoros verseny egészen a célig, az első négy versenyző páratlan teljesítményt nyújtott

☺ Thierry Neuville személyében új sztár született, aki hamarosan akár versenyt is nyerhet



Loix diktafont használt

Először versenyzett az idén Freddy Loix a Kanári-szigetek Ralin, ahol mindent be kellett vetnie, hogy az itinerét tökéletesítse. Navigátora Frédéric Miclotte nem menetközben javította a kanyargós pályák miatt nagyon sűrű itinert, hanem diktafonnal rögzítették az autóban folyó beszélgetést, etapon visszahallgatta, és az alapján javította az itinert a következő körre. „Nagyon sokat változtattunk az itineren, mert még soha sem versenyeztünk itt, és nem volt tapasztalatunk" – mondta Loix. „Egy diktafont vittünk magunkkal, és Fédéric az alapján javította az itinert, amit nagyon hasznosnak bizonyult."



Hering első IRC-futama

Első alkalommal indult Hering Gyula IRC-futamon, aki a Kanári-szigetek Ralin nemzetközi versenyeken is rutinos navigátorra, Táborszki Attilára támaszkodhatott. Az R3-as Honda Civic Type–R-rel az ötös géposztály hatodik helyén végeztek, míg az IRC kétkerékhajtású kupájában a 17 célba érkező közül a 12. helyet szerezték meg.



MAGYAR AUTÓ-, SZABADIDŐSPORT ÉS KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI EGYESÜLET

CÉLKITŰZÉSÜNK:

Az autósport népszerűsítése, a sportbírók érdekképviselete, valamint, a gyerekek helyes közlekedéssel kapcsolatos oktatásának elősegítése. A mindennapok közlekedésbiztonságának fontosságára való figyelemfelhívása. Az autósport bemutatása az igen magas fokú biztonság szemszögéből.







TEVÉKENYSÉGEINK:

I. Közlekedésbiztonsági programok megszervezése, lebonyolítása
II. Versenyek, rendezvények szervezése
III. Szakmai oktatások, továbbképzések, érdekképviselet, támogatás

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI PROGRAMJAINK:

„PÁLYA!!"
„Közlekedésbiztonság az autóversenyzők szemével."
„ZEBRA"
„Közlekedésbiztonság nem csak gyerekeknek!"
„CHALLENGE"
„Országunk és közlekedésünk versenyautóból nézve."

PÁLYA!! programok:		
április 1.	Eger	ORB, RTE
április 16.	Mátra	SRT
április 23.	Nagyszékely	TME
április 28.	Kazincbarcika	ORB
május 14.	Ózd	RTE
május 21.	Szirák – Vanyarc	SRT
május 28.	Majs	TME
június 3.	Bük/Bükfürdő	ORB, RTE

„PÁLYA!!"
„Közlekedésbiztonság az autóversenyzők szemével." **A program célja egy olyan rendezvénysorozat létrehozása, amely megismerteti, közelebb hozza a mindennapi embereket az autósporthoz és bemutatja a versenyek előtt annak szépségeit. A program részeként jelentős szerepet kap a versenyeken és a hétköznapokban is fontos közlekedésbiztonság.**

„ZEBRA"
„Közlekedésbiztonság nem csak gyerekeknek!" **A „Zebra" egy olyan differenciált oktatási tanagyagot és roadshow jellegű rendezvénysorozatot takar, amely az általános- és középiskolák tanulóihoz juttatja el a közlekedésbiztonság alapvető információit, kiegészítve az autósporttal.**

„CHALLENGE"
„Országunk és közlekedésünk versenyautóból nézve." **A „Challenge" lényege egy olyan rendezvénysorozat létrehozása, amelyben az autósportot mutatjuk be, karöltve a közlekedésbiztonsággal. A szigorú szabályozású autóversenyek rendezésével szeretnénk az autósportot közelebb vinni az emberekhez, melyekben aktívan részt tudnak venni mint versenyzők, vagy mint érdeklődők.**

Michelisz nélkül kezdték el



- 2011. március 20.
- Curitiba, Brazília
- 1-2/22 WTCC
- 3695 m hosszú pálya
- 2x14 kör

WTCC 2/22 UTÁN	
1. Huff	37
2. Menu	33
3. Muller	33
4. Coronel	30
5. Bueno	25
6. Tarquini	14
7. Poulsen	10
8. Monteiro	6
9. Villa	4
Nykjaer	4

GYÁRTÓK	
1. Chevrolet	83
2. BMW ügyfél	53
3. SEAT ügyfél	40
4. Volvo	12

Mindössze egy gyári csapat maradt a túraautó világbajnokságon, a Chevrolet, amely a várakozásoknak megfelelően mindkét szezonnyitó futamot megnyerte Brazíliában. Michelisz Norbert az első hétvégét kihagyta, de jó hír, hogy idei autóját, a BMW-t nem kell leírni.

Nyomasztó Chevrolet fölényben telt a túraautó világbajnokság nyitófutama Curitibában, ahol a Cruze-ok az első versenyen az első három, a másodikon pedig az első ötből négy helyet béreltek ki maguknak. A futamgyőzelmeken Robert Huff és Alain Menu osztoztak. Az látszott az időmérőn, hogy a Chevyk a leggyorsabbak, és ha az élről rajtolnak, akkor nehéz velük lépést tartani. Az első futamot 12 másodperc előnnyel nyerték a legjobb BMW-s Tom Coronel előtt. A második versenyen azonban – ahol az idei évtől nem az első futam első nyolc helyezettjét indítják fordított sorrendben, hanem az időmérő első tíz helyezettjét fordítják meg –, Coronel maga mögött tudott tartani három Chevrolet-t, Mullert, Huffot és Buenót, és a második helyet szerezte meg. Ez mindenképpen jó hír a számunkra, hiszen Michelisz Norbert is Coroneléhez hasonló BMW-vel versenyez az idei szezon második hétvégéjétől kezdve. Némi, megbocsátható elfogultsággal azt is mondhatjuk, hogy a Chevynek könnyű dolga volt, hiszen a BMW egyik idei ásza, nem volt ott a versenyen. De majd a túraautó vb második állomásán, Zolderban reszkessetek ellenfelek, mert jön Norbi! A Chevrolet fölény mellett az is tisztán látszott a szezonnyitón, hogy az 1,6 turbómotorok dominálnak, hiszen a még kétliteres turbódízellel versenyző SEAT-ok igencsak lemaradtak. A 2009-es világbajnok, Tarquini a Chevrolet-k és a legjobb BMW-k mögött csak a hetedik, illetve a hatodik helyet tudta megszerezni.

CURITIBA 1. VERSENY VÉGEREDMÉNYE		
1. Robert Huff	Chevrolet	19:29,481
2. Yvan Muller	Chevrolet	+0,873
3. Carlos Bueno	Chevrolet	+3,924i
4. Tom Coronel	BMW	+12,714
5. Kristian Poulsen	BMW	+13,004
6. Alain Menu	Chevrolet	+13,402
7. Gabriele Tarquini	SEAT	+14,214
8. Michel Nykjaer	SEAT	+14,716
9. Franz Engstler	BMW	+19,100
10. Mehdi Bennani	BMW	+19,591

CURITIBA 2. VERSENY VÉGEREDMÉNYE		
1. Alain Menu	Chevrolet	19:38,428
2. Tom Coronel	BMW	+0,265
3. Yvan Muller	Chevrolet	+0,917
4. Robert Huff	Chevrolet	+1,321
5. Carlos Bueno	Chevrolet	+2,409
6. Gabriele Tarquini	SEAT	+4,512
7. Tiago Monteiro	SEAT	+7,810
8. Javier Villa	BMW	+16,894
9. Franz Engstler	BMW	+17,571
10. Pepe Oriola	SEAT	+20,361

Újdonság a csapatépítés piacon!!!

Különlegesen izgalmas és élvezetes programot szeretne munkatársai vagy partnerei részére?



RALLY KALAND
Egy extrém nap Rallye környezetben

Szereted a száguldást, a férfias megmérettetést? Próbára tennéd magad mint versenyző?

Akkor jelentkezz nálunk a Rally Kalandra, és éld át a technikai sportok által nyújtott extrém adrenalin sokkot!
Jelentkezz, és forgasd fel velünk az életed!

• Egy kis elmélet játékkal.
• A navigátorülésben egy profi pilóta mellett élheted át életed legextrémebb élményét.
• Kipróbálhatod magad, mint rally pilóta.
• Rally konyha, hogy az élmény közben ne maradj éhesen, szomjasan.

Race Média Kft.
info@rallycafe.hu
00 36 20 222 30 03
00 36 20 403 36 99

RALLY KALAND MARIOSEK CSAM

Renault Laguna Coupé 2.0 dCi Monaco GP teszt

Szalonban jól néz ki



Lenyűgöző formájával bárkit képes levenni a lábáról a Renault Laguna Coupé, különösen a limitált szériás Monaco GP, amely nem csak kívülről próbál vakító fehérségével hódítani. Ám akadnak rajta fekete foltok is.

Szöveg: Krepsz Zoltán (Autónavigátor.hu)

Kupét alkotni nem egyszerű feladat, de a jelen esetben nem négy, hanem ötajtós Lagunából kialakított Coupé a jól sikerült munkák közt említhető. Egy ilyen kétajtós modelltől azt várják a tulajdonosok, hogy sugározzon belőle az elegancia, hogy azonnal adja mindenki tudtára, ízlésvilágunkat tekintve nem vagyunk hétköznapi emberek, és rajongunk a szép dolgokért. A franciák megtették, amit meg kellett tenni, a tető könnyeden ívelő kupolája, a mesterien kialakított farrész, a jól eltalált arányok megteremtik az álomautós, ugyanakkor mégis hivalkodásmentes hangulatot, az emberek tekintetét mágnesként vonzza a karosszéria.

Amint beleültem, azonban kijózanodtam. A Laguna Coupé kerreg, rezonál a motor, a váltó pontatlan, a futómű pedig szétrázza a lelked, a rugózást hírből sem ismeri, pokolba az egésszel. Azon nem érdemes vitázni, hogy szabad-e négyhengeres dízelmotort szerelni ilyen kocsiba, szerintem nem. De a piac diktál, a kereslet pedig a gyári elméletet igazolja, így a kétliteres, 180 lóerős dCi bekerülhet a gépházba, ahol hidegen csúnyán, az elegancia legcsekélyebb jele nélkül kerreg, és később is beszűrődik a rezonanciája.

A Monaco GP egy különleges széria, voltaképpen egy opciós csomag, amelyben külső és belső kiegészítő tartozékok foglaltaknak benne. Ilyenek a sportosabb külsőt kölcsönző karosszériaelemek, a sötét színű, 18 colos felnik, a Monaco GP feliratos kárpitozás, a kontrasztos cérnával varrt tűzések, és még jó néhány apróság. A tízezer forint híján kilencmilliós alapárban sok minden benne foglaltatik, de







a lényegi mondanivaló hasonlít a közismert Master Card reklámhoz, amely arról szól, hogy pénzért szinte bármit könnyedén meg lehet vásárolni, ám az érzés megfizethetetlen. Nem tagadom, engem első találkozásra alaposan elvarázsolt a Renault Laguna Coupé, a kisugárzása úgy rabul ejtett, hogy könnyedén elsiklottam nyilvánvaló hibái felett, és most biztosan sokan furcsának találják majd, amit mondok, de az igazi kupé, egy igazi Gran Turismo éppen erről szól. Ha viszont eljön a kijózanodás pillanata, akkor ne csodálkozzunk, hogy kiderül, a pillangó is csak egy állat...

Részletes teszt az Autónavigátor.hu-n olvasható

Vételi tanácsadó



Renault Laguna (2007–)

Pozitív

Jó minőséget mutató, gazdagon felszerelt, kényelmes típus, családi és cégautónak egyaránt alkalmas.

Negatív

Főbb konkurensei valamivel több férőhelyet kínálnak hátul, és a futómű komfortja is hagy némi kivetnivalót maga után.

- Takarékos dízelek
- Érzéketlen kormányzás, nem tökéletes futómű beállítás
- Az összkerék-kormányzással nagyon gyorsan lehet fordulni
- Hátul egyáltalán nem bőséges a helykínálat

Dízelmotorral:

3 fajta motor, 110–235 LE, 1461–2993 cm³,
3 féle karosszériával

Benzinmotorral:

4 fajta motor, 110–238 LE, 1598–3498 cm³,
3 féle karosszériával

NCAP töréstesztt eredmény:

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

Felnőtt utas	36 pont	★★★★★
Gyermek utas	41 pont	★★★★
Gyalogos	10 pont	★★

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

Edo Competition Mercedes-Benz McLaren SLR

7 óra 22 perc helyett 722 lóerő



Az SLR hivatalos formában már nem érhető el a Mercedes-Benz palettán, az Edo Competition mégis készített egy különleges változatot, a neve SLR 722. 650 helyett 722 lóerő dolgozik a matt fekete, piros díszítésű Mercedes-Benz sportkupé hosszú gépházában.

szöveg: Katona Mátyás (Autónavigátor.hu)

A nevesebb tuningműhelyeket általában nem szokta zavarni, ha egy-egy típus már nem érhető el kereskedelmi forgalomban, az exkluzív modellekhez utólag is gond nélkül hozzányúlnak. Most így tett az Edo Competition, amely az SLS AMG korszak előtti Mercedes-Benz szuperjárgányt vette kezelésbe. A végeredmény, a 722 azonban megtévesztő. A McLaren céggel közösen fejlesztett SLR ezüstnyíl gyárilag is létezett különkiadásban 722-es jelzéssel, a híres Mille Miglia győztes autó rajtszámával, amelyen a 722, az autó 7 óra 22 perces rajtidejét jelentette. Az átalakított modell karosszériáját matt fekete fóliával borították be, és a piros oldalsó díszítés mellett hatalmas számokat is tettek rá – nem véletlenül. Az 5,5 literes, kompresszoros, gyárilag 650 lóerős V8-as az Edo Competition hathatós kezelése után 722 lóerővel, és 890 Nm forgatónyomatékkal büszkélkedhet, amely erőcsomaggal 3,4 másodperc alatt képes álló helyzetből 100 km/órára gyorsítani. A 21 colos kerekeken száguldó fenevad végsebességét elektronika szabályozza 345 km/órára, és a sportautóknál álomhatárnak jelentő 300-as határ átlépéséhez csupán 24,5 másodpercre van szüksége..





Tippek, tanácsadó

Lézerblokkoló beépítése

Útjainkon egyre több és egyre gonoszabb a sebesség-ellenőrzés. Hogyan, és mennyiért kerül be az autóba a védelmet jelentő lézerblokkoló? A költségvetési bevételeket gazdagító sebességmérések ellen a leghatásosabb legális védekezés a lézerblokkoló. Így építik be.

Szöveg: Katona Mátyás (Autónavigátor.hu)

Lehet vitázni a sebességmérők elleni védekezés moralitásáról, de nem érdemes, hiszen az országot kormányzó párt frakcióvezetőjének autóján is láttuk a lézeres sebességmérőket blokkoló szerkezetet. Az üzenet egyértelmű: akinek munkája sok utazást igényel, az bizony kénytelen ilyen kütyüt beszerezni.

Felkerestük az egyik vezető lézerblokkoló és radardetektor forgalmazót. Mi a tökéletes védelem, kik a megrendelőik? Mázlink volt, épp egy erős védelmet rendelt ügyfelük BMW X3-asával találkozhattunk műhelyükben. Előre felkészítettek a srácok: vevőik nem tuningőrültek, nem utcai harcosok, sem kemény gengszterek, hanem cégvezetők, üzletkötők, területi képviselők, sőt, áruterítők – egy szóval olyanok, akik munkája sok autózást követel, és megelégelték a sokszori, jellemzően értelmetlenül kiszabott bírságot. Rászánta magát, és bekopogtatott a detektorbolthoz a „Tegyétek a lézerek számára láthatatlanná autómat!" kéréssel.

Ilyen esetben kétféle megoldás létezik, ha az adott modellt már mérte saját, de a rendőrségével egyező típusú műszereivel a radardetektor- és lézerblokkoló-specialista, akkor pontosan meg tudja mondani, hogy arra mérete, lézersugár visszaverése alapján milyen eszköz való.

Esetünkben, azaz az X3-példájánál maradva, kapásból tudták a választ a srácok, erre mérete miatt még a lézersugarakat kevésbé visszaverő fekete színe ellenére is négydiódás (AL G9 RX GUARDIAN QUAD) blokkoló való, elöl-hátul 2-2 fejjel. Ez a védelmirendszerek csúcsa, elölről, hátulról hatásosan véd a traffipaxok ellen – ára is ennek megfelelő, 294 900 forint, kisebb méretű autó, a gyakoribb és a hátulról történőnél kevésbé előrelátható szemből mérés ellen kevesebb, mint fele ennyiért is felvértezhető a gyártó Single típusú készülékével. A négydiódás rendszer persze nem csupán jobb védelme miatt éri meg jobban az árát, ez már tökéletes parkolószenzorként is funkcionál. Így egyrészt már kicsit sem sántít, hogy a rendőrség által használt sebességmérőkkel azonos, 905 nanométeres hullámhosszon üzemelő, azok működését megzavaró elektronika valójában parkolás-segéd. Meg kell nyugtassuk azt, aki kételkedne az eszköz felszerelhetőségében, a parkolószenzor hivatalos E-minősítéssel rendelkezik, így ha a rendőr bele is köt, jogosan nem tud vele mit kezdeni. Persze a rendszer kerüli a konfliktust, amennyiben a működését zavaró lézerhullámokat (leginkább sebességmérést) észlel, azt beállítástól függően 4-8 másodpercig blokkolja csak az általa kibocsátott sugarakkal (közben természetesen jelez a sofőrnek), majd automatikusan kikapcsol. A megfelelő blokkoló kiválasztása után jöhet a beszerelés, melynek ára 12-től 38 ezer forintig tart. Az X3 fullos rendszere természetesen utóbbi kategóriába esett, ilyenkor nagyjából egynapos munkával kell számolni. Nem kell komoly megbontásra számítani, a lökhárítók például legtöbb esetben maradnak az autón, s jó esetben (mint például az X3-nál) csak a műszerfal alsó burkolatát kell kiszerelni. Ha pedig az autót eladjuk, akkor nyom nélkül leszerelhető róla a drága csecsebecse, és felszerelhető új autónkra is.





Kávészünet Elek Istvánnal

Navigátorként kezdte raliversenyzői pályafutását Elek István, de nagyon gyorsan átült a baloldalra. Bár egy Toyota Corolla WRC-t is kipróbált, szinte teljes pályafutását N-es Mitsubishiben töltötte, amellyel amolyan sötét ló, ha összejön neki minden akár a győzelemre is esélyes.

HÁNY ÉVES KORODBAN VOLTÁL ELŐSZÖR RALIVERSENYEN?
18 lehettem. A Salgó Rali itt volt a szomszédunkban. A haverok mentek, én is elmentem velük, és rettenetesen zavart, hogy én nem versenyezhetek ott a többiekkel.

MELYIK SPORTOLÓT TISZTELED A LEGJOBBAN?
Sport terén mindenevő vagyok, és minden sportteljesítményt tisztelek. Mondjuk Papp Lacit, aki háromszor tudott egymás után Olimpiát nyerni, vagy Egerszegi Krisztinát, aki mindig egyéni számban nyerte az aranyérmeit, különösen.

MILYEN KÖNYVET OLVASTÁL UTOLJÁRA?
Maffia a világháborúban. Nagyon szeretem a II. világháborúról szóló könyveket. Általában akkor van időm olvasni, hogy ha elutazunk valahová, este lefekszenek a gyerekek én meg három éjszaka alatt kiolvasok egy könyvet.

MELYIK A KEDVENC FILMED?
Black rain Michael Douglas-szel. A másik pedig a Dumb és Dumber. Nálam ez a kettő alapfilm.

MILYEN GYAKRAN HASZNÁLOD AZ INTERNETET?
Naponta. A céggel kapcsolatos ügyeket is interneten intézem, nagyon sok hírt olvasok, főleg az építőiparral kapcsolatban, de a gazdasági és sporthíreket is meg szoktam nézni. Nem ritka, hogy éjfélig olvasom őket.

MIT TESZEL A KÖRNYEZETED VÉDELME ÉRDEKÉBEN?
Mindent újra hasznosítok. Otthon komposztálunk, a műanyag és a papírhulladékot nem tudom otthon újrahasznosítani, bár Japánban már létezik olyan gép, ami a műanyagpalackokból olajat csinál. A cégnél is nagyon sok újrahasznosított anyagot használunk. Ez az útépítésnél akár 90% is lehet. Általában jobb az újrahasznosított anyag, a költsége is kiesebb és nem kell új söderbányát nyitni miatta. Nem szeretek pazarolni, ha a család húsz deka sonkát eszik meg, akkor ne vegyünk harmincat. A nagyfogyasztású autókat sem szeretem.

MILYEN ZENÉT HALLGATSZ?
Simple Red, Cool and the Gang és Sting a kedvencem, de nagyon ritkán hallgatok zenét. A kocsiban lenne rá időm, de ott is inkább a hírek vagy a német nyelvleckém szól.

MILYEN EGY VERSENYZÉSNÉLKÜLI IDEÁLIS HÉTVÉGÉD?
Amikor pénteken vége a sulinak, akkor elmegyünk a gyerekekkel úszni, fürdeni. Szombat reggel irány a (zöldség) piac a feleségemmel, délután fűnyírás, kertészkedés, játék a gyerekkel a kertben, kirándulás a szomszéd erdőbe. Vasárnap ugyanez. A másik lehetőség, hogy a lányaimmal az ország különböző pontjára megyünk táncversenyre. Az Eger Rali alatt is volt versenyük, telefonon tartottuk a kapcsolatot, hogy ki hogyan áll. Persze ők szerepeltek jobban, a nagyobbik első, a kisebbik hatodik lett.

KIT HÍVNÁL MEG EGY ITALRA?
Nem nagyon fogyasztok alkoholt, úgyhogy csak valami csatos üveges bambi lehet. Veled (a Rally Café főszerkesztője) mindig szívesen beszélgetek.

MIT SZERETSZ A RALIBAN A LEGJOBBAN?
Azt a kis csapatot, amelyik körülvesz. Szeretem velük együtt jól érezni magam. Jó érzés, amikor a gyorsaságin nem jön szembe veled senki, nincs trafipax és élvezhetem a sebességet. Ha pedig jól sikerül a verseny, akkor örömet okozok azoknak is, akik szurkolnak nekem.

MIT SZERETSZ A RALIBAN A LEGKEVÉSBÉ?
Ha a rali nem a raliról szól. Technikai sport révén a rali mindig egy kicsit a pénzről is szólt, de most úgy érzem, jobban elment ebbe az irányba, mint kellett volna.

MI ALAPJÁN VÁLASZTOTTAD A JELENLEGI UTCAI AUTÓDAT?
A feleségemnek volt egy Volkswagen Polója, ami fiatal volt ahhoz, hogy eladjam. Én szeretem a kis fogyasztású autókat, és nem nagyon szeretek feltűnősködni velük, úgyhogy most ezt használom. Nem mondhatnám, hogy nagyon elégedett lennék vele, azért én ennél többet várnék egy Volkswagentől. Előtte egy Toyota Avensis-szel jártam. Az rendben volt.

MILYEN RALIAUTÓT PRÓBÁLNÁL KI A LEGSZÍVESEBBEN?
A B csoportos Peugeot 205 turbót.

HA EGY DOLGOT VÁLTOZTATHATNÁL MAGADON, MI LENNE AZ?
Jó lenne a jövőbe látni, hogy megtudjam a lottó nyerőszámait.

BE MERNÉL ÜLNI ELEK ISTVÁN MELLÉ NAVIGÁLNI?
Be. Több embernek is navigáltam azóta, hogy vezetek. Másban is megbízok, de biztosan próbálnám magamat jobbról is gyorsítani egy kicsit.

Fotó: Kacsándi Norbert



Versenynaptár

HOGY NE MARADJON LE SEMMIRŐL

május

5–8. WRC: Szardínia Rali
6.–8. F1: Török Nagydíj
13–15. IRC: Korzika Rali
14–15. WTCC: Olaszország
20–22. F1: Spanyol Nagydíj
21. Drift: PRO-2 Rabócsiring
21–22. SRT: Szirák–Vanyarc RS .
26–29. WRC: Argentin Rali
26–29. F1: Monaco Nagydíj
28–29. BAZ RS
29. Drift: Street-2 Mezőkövesd

június

2–4. IRC: Jalta Rali (Ukrajna)
3–5. ORB/R2: Prince Bükfürdő Rali
3–5. WTCC: Hungaroring
4–5. SRT Mini Rali: Visonta
10–12. F1: Kanada Nagydíj
11. Drift: PRO-3 Tököl
18–9 SRT: Zabar–Domaháza RS
16–19. WRC: Akropolisz Rali
19. Drift: Street-3 Debrecen - Vásártér
18–19. WTCC: Csehország
23–25. IRC: Ypres Rali
24–26. F1: Európa Nagydíj
25–26. BAZ RS
25–26. Drift OB- Pro liga és Street Legal – Szentkirályszabadja

július

1–3. WTCC: Portugália
2–3 SRT MiniRally Vác V. ford.
8–10. ORB: Veszprém Rali
8–10. F1: Brit Nagydíj
9. Drift: Fesztivál & King Of Europe, Rabócsiring
14–16. Hist Eb/Hist/R2: Mecsek Rali
14–16. IRC: Azori-szigetek Rali
16–17. SRT: Cered–Zagyvaróna RS
15–17. WTCC: Nagy-Britannia
22–24. F1: Német Nagydíj
28–31. WRC: Finn Rali
29–31. F1: Magyar Nagydíj
30–31. WTCC: Németország

augusztus

4–6. IRC: Madeira Rali
5–7. ORB/R2: Arad vagy Salgó Rali
6–7. SRT Mini Rali: Visonta
13–14. BAZ RS
18–21. WRC: Deutschland Rali
20–21. Drift: Pro liga és Street Legal - Kalocsa
26–28. F1: Belga Nagydíj
26–28. IRC: Barum Rali
27–28. SRT: Vác RS VI. ford.
27. Drift: PRO-4 Rabócsiring
27. Drift: Night-2 Rabócsiring

szeptember

3. Drift: Street-4 Mezőkövesd
3–4. WTCC: Spanyolország
3–4. SRT: Mini Rali Kakucsring
8–11. WRC: Ausztrál Rali
9–11. F1: Olasz Nagydíj
9–11. IRC/ORB: Mecsek Rali
17–18. BAZ RS: Sátoraljaújhely
22–24. IRC: Sanremo Rali
23–25. F1: Szingapúri Nagydíj
29-okt 2. WRC: Francia Rali

október

1–2. SRT: Kazár–Somlyóbánya RS
2. Drift: Street-5 Tököl
7–9. R2/Hist: Baranya Kupa
7–9. F1: Japán Nagydíj
8–9. Drift: Pro liga és Street Legal, Kiskunlacháza
8–9. SRT: Mini Rali Opava
14–16. F1: Koreai Nagydíj
14–16. IRC: Skót Rali
16. Drift: Night-3 Kakucsring
20–23. WRC: Catalunya Rali
21–23. WTCC: Japán
22–23. BAZ RS: Bükkszentkereszt
25. Drift: PRO-5 Kunmadaras
28–30. F1: India Nagydíj

F1: Formula–1
Hist: Historicbajnokság
IRC: Intercontinental Rally Challenge
ORB: Országos Ralibajnokság
R2: Rali 2-es bajnokság
WRC: rali világbajnokság
WTCC: túraautó világbajnokság

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!

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

24H FUTÁR

Éjszakai expressz gyűjtő, és terítő szállítás.
•
Nappali expressz szállítás.
•
24 órás szállítás.
•
Logisztika.
•
City Expressz.



webtaska.hu

1118 Budapest Frankhegy u. 11. 20/4413444

Reisenthel



- Bevásárló kosarak
- Bevásárló táskák
- Női táskák
- Húzható bevásárlókocsik
- Esernyő, esőkabát
- Otthoni tárolók, szennyestartók
- Üveghordó
- Notebook/laptop táskák
- Utazótáskák

Iskolatáska



- Hama iskolatáskák széles választéka
- Herlitz iskolatáskák és szettek teljes kínálata
- Disney karakteres iskolatáskák, írószerek kiegészítők ovis táskák lányoknak, fiúknak

Fotós táska / laptop táska



- HAMA notebook táskák, fotós táskák netbook táskák
- Lowepro profi fotós felszerelés
- GOLLA notebook táskák