RALLY café
AUTÓSPORT MAGAZIN
2. évf. 1. szám
2011. január
INGYENES

MIKULÁS RALI » 22
MONTE-CARLO RALI ELŐZETES » 30
SZILVESZTER RALI MŰSORFÜZET » 54

BUTTON AZ APJÁTÓL ÖRÖKÖLTE STÍLUSÁT

AMIKOR A MINIKEN NEM VOLT SAPKA

KÁVÉSZÜNET KISS PÁL TAMÁSSAL

www.rallycafe.hu
Már online is!



Alonso hazaért



100 éves a Monte-Carlo Rali

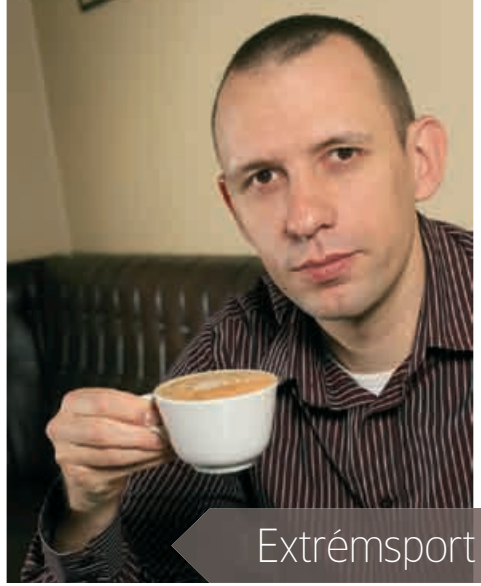




Tartalom

Mesél a fotós	4
Vége a BMW-nek	6
Hírek	8
Véleményünk szerint	
Hiba volt Michael Schumacher visszatérése?	12
Jenson Button megmondja	
Button az apjától örökölte stílusát	14
Nico Rosberg	
Ha Finnországban növök fel, jégkorongozó lennék	16
A vigyorgó majdnem világbajnok	
Alonso hazaért	18
Mikulás Rali	
Végre havas verseny Magyarországon	22
Osváth jutalomjátéka	27
Szíjj visszatért a gyökerekhez	28
Boldog születésnapot!	
100 éves a Monte-Carlo Rali	30
Ne tessék mesélni a Monte-Carlo Raliról	
Amikor a Miniken nem volt sapka	35
Ne tessék mesélni a Monte-Carlo Raliról	
A legnagyobb győzelem	38
Megkérdeztük Michelisz Norbertet	
Lesz jövőre folytatás?	40
Drift	
Mert driftelni jó!	44
Az Autónavigátor.hu tesztje: Peugeot RCZ	
Elérhető álom	46
Az Autónavigátor.hu vételi tanácsadója	
Peugeot 308 (2007-)	47
Az Autónavigátor.hu tanácsadó rovata	
Mindig hátra szereltessük a jobb állapotú gumikat	48
Az Autónavigátor.hu híre: Új Lancia Stratos	
Az összes Ferrarit lenyomja	50
A Rally Café kávézója	
Kávészünet Kiss Pál Tamással	52
Szilveszter Rali műsorfüzet	54

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



Extrémsport

Pár évvel ezelőtt extrémsporttá minősítették a ralit. Legalábbis ami a társadalombiztosítási részét illeti, így aki raliversenyezni akar, annak külön biztosítást kell kötnie. Azon gondolkoztam, hogy miért pont most nyilvánították extrémmé a ralit. Száz évvel ezelőtt, amikor az első Monte-Carlo Ralinak nekivágtak a résztvevők, akkor sokkal inkább extrém dolog volt több ezer kilométert autózni autópályák és egyáltalán kiépített utak hiányában. Na és persze a korabeli technikákkal, amikben nem nagyon volt még fűtés sem.
A Rally Café januári számát az év legrövidebb napján (december 21-én) próbáltuk befejezni, de nekünk valahogy ez lett a leghosszabb. Miközben a Szilveszter Rali műsorfüzetének utolsó simításait végeztük, szép lassan átcsorogtunk 22-ére. Negyed egykor megcsörrent a telefonom és az egyik versenyző frissességtől duzzadó hangon közölte: kerestél. Persze, mondtam, a műsorfüzetbe akartam egy interjút készíteni veled, de nincs már késő? Késő??? Korán van még. Majd egy jót beszélgettünk, az interjú elkészült és még be is került az újság utolsó oldalaira. Én meg többet nem gondolkoztam azon, hogy mitől extrémsport a rali.

Mihályi Csaba
főszerkesztő



Mesél a fotós

Az év első számához gondoltam, hogy egy partihangulatú képet választok, amit a 2010-es szezonnyitó Eger Ralin készítettem. Nagyon szeretem ennek a versenynek a rajtceremóniáját, de nem a rajtdobogót, hanem a környező utcákat, ahol mindig nagyon jó a hangulat. Ezt a hangulatot szerettem volna visszaadni úgy, hogy ne csak az autó, hanem a szurkolók és maga Eger is rajta legyen. Ezért készítettem a képet egy étterem teraszáról. Szerettem volna visszaadni az eredeti fényeket, ezért hosszú zársebességgel fényképeztem. Az autó miatt viszont mindenképpen kellett a vaku. A fényképezőgépre szerelt vaku szóba sem jöhetett, mert akkor az előtérben ülőket túlvillantja, ezért megkértem egy nézőt, hogy tartsa a vakut, amit a gépem infrával vezérelt, és csak az autóra villantson. Eleinte az étteremben mindenki engem figyelt, hogy mit akarok ott, ezért az első pár képet el is kellett dobni, de utána már nem foglalkoztak velem.

A kép Canon EOS 50D fényképezőgéppel, 1/8 másodperces zársebességgel, f3,5-es rekesszel készült ISO-400-as fényérzékenység mellett.

Kacsándi Norbert

DTM – Német Túraautóbajnokság 2010





Miért választotta a BMW a DTM-et?





WTCC – Túraautó világbajkokság 2010

Vége a BMW-nek



Immáron hivatalos a hír – amit hónapok óta sejteni lehetett –, a BMW 2011-ben kiszáll a túraautó világbajnokságból, legalábbis a gyári csapatával. Andy Priaulx és Augusto Farfus azonban nem maradnak munka nélkül, hiszen 2012-ben a BMW a Német Túraautó-bajnokságban (DTM) folytatja, addig pedig önkéntes száműzetését tölti az Intercontinental Le Mans-kupában, ahol az M3-as GT2-es változatával fognak versenyezni.

A BMW kiszállása után mindössze egy gyártó marad a túraautó világbajnokságon: a Chevrolet, illetve egy autóval, ha minden igaz, akkor jön a Volvo is. A BMW azonban nem hagyja magára a privát versenyzőket, ezért lehomolgizálja a 320 TC modellt, amibe a 2011-es szabályoknak megfelelően a kétliteres szívómotor helyett 1,6 literes turbómotort szerelnek. Ugyanazt az egységet, amelyet a Mini használ majd a Countryman WRC-ben.

A BMW neve ugyanúgy egybeforrt a túraautósporttal, mint a Ferrarié a Formula–1-gyel. A világbajnokság 2005-ös újraindítása után az első három évben ők nyerték mind a gyártók, mind pedig Andy Priaulx révén az egyéni vb-címet. Priaulx az idén is versenyben volt a vb-elsőségért, és csak az után veszítette el az esélyét, hogy a BMW-t Japánban kizárták a nem homológ váltó miatt.



Csak privát BMW-k maradnak 2011-től

A McLaren GT3-as versenyautót épít



A McLaren állta a szavát, és a 2011-ben bemutatkozó MP4-12C utcai modelljéből GT3-as versenyautót épít. A McLaren korábbi utcai sportautója az F1 szintén sikeres volt a versenypályákon, olyannyira, hogy 1995-ben abszolút győzelmet aratott a Le Mans-i 24 órás versenyen. Az MP4-12C-től nem várható ilyen siker, hiszen azóta változtak a francia verseny szabályai, de a GT3-as kategóriában várhatóan ütőképes autó lesz. A McLaren a CRS Racinggel együttműködve már 2011-ben szeretne rajthoz állni pár futamon, 2012-től pedig privát csapatok számára értékesítenék versenyautóikat.

A Lotusok háborúja

A Ferrari még mindig nem tett le róla, hogy a háromautós csapat elképzelést keresztülverje a szabályalkotókon. A Lotus azonban egy szempillantás alatt elérte, hogy négy autója legyen a 2011-es rajtrácson, ahol négy Lotus–Renault fog sorakozni. Kettőt a 2010-ben újraalakult Lotus-csapat állít ki, amely a Renault-val kötött szerződés szerint a francia gyártó motorjait fogja használni. A másik két Lotus–Renault pedig az idei Renault-csapatból alakul ki, amelynek a Proton gyár tulajdonában lévő Lotus autógyár lesz a névadó szponzora, így hivatalosan ők is Lotus–Renault lesznek. A Lotus-csapat és a Lotus autógyárat birtokló Proton között már egy ideje megy a vita a névhasználat miatt. Ugyanis annak idején a Lotus autógyárat és a Lotus Formula–1-es csapatát, illetve annak névhasználati jogát külön értékesítették, de úgy tűnik, hogy ebbe a Proton-gyár nem akar belenyugodni, és a két Lotus–Renault most egymásra próbál licitálni. Ráadásul mind a ketten az egykori Lotus–Renault-k fekete-arany dizájnjával szeretnének rajthoz állni.







A boxban a Mercedes GP volt a leggyorsabb

Ha a pályán nem is, a boxban a Mercedes GP csapata volt a leggyorsabb 2010-ben. A 19 nagydíjon nyolcszor ők cseréltek leggyorsabban kereket, ötször Schumachernek, háromszor pedig Rosbergnek. Az abszolút rekordot azonban a Red Bull állított fel, akik Monzában nagyon összekapták magukat Sebastian Vettel kerékcseréjénél, és mindössze 2,9 másodperc alatt hajtották végre. Ennek ellenére öt leggyorsabb kerékcseréjükkel csak a második helyre szorultak. A villám kerékcseréiről évtizedeken át híres Ferrari mindössze három alkalommal volt a leggyorsabb. Hogy nem csak a nagy költségvetésű csapatok dolgozhatnak gyorsan, azt mutatja a Sauber istálló két leggyorsabb kerékcseréje, míg a McLarennek be kellett érnie eggyel.

Fizetős lesz a csapatsorrend

Eltörölte az FIA a csapatsorrendet tiltó szabályt, így 2011-ben már nem jár büntetés azért, ha egy csapat valamelyik versenyzőjét előnyben részesíti a másikkal szemben. Ugyanakkor az FIA arra is felhívta a figyelmet, hogy továbbra is érvényben van az a szabály, mely szerint büntetés jár, ha valaki rossz fényben tünteti fel a sportot. Vagyis adtak a szarnak egy nagy pofont, mert aki eddig is sportszerű körülmények között, a versenyzők egyetértésével alkalmazott csapatsorrendet – lásd Ford a rali vb-n, Audi a DTM-ben, vagy Ferrari, amikor 2007-ben Massa gyakorlatilag átadta a győzelmet Räikkönennek, hogy ezzel a finn világbajnok legyen, vagy amikor Räikkönen 2008-ban próbálta Massát a világbajnoki címhez segíteni – annak eddig sem járt büntetés. Az olyan esetekben viszont, amikor a versenyzőt belekényszerítik egy helyzetbe – mint ahogyan a 2010-es Német Nagydíjon történt –, arra azonnal ráhúzható, hogy rossz fényben tünteti fel a sportot, és büntetés jár érte. A Ferrari is ezért kapta a büntetés a Német Nagydíj után, nem a csapatsorrend miatt (amit végül nem tudtak bizonyítani). Vagyis a csapatsorrend minden körülmény között alkalmazható lesz, legfeljebb ha valaki sportszerűtlenül csinálja, fizetnie kell érte. Meg a szurkolók érzik becsapva magukat, de ők úgysem számítanak, csak a világbajnoki cím, meg a pénz.



Ukrán IRC-futam













Ukrán futammal, a Jalta Ralival bővült ki a 2011-es IRC versenynaptár. Ukrajna első alkalommal adhat otthont rangos nemzetközi ralinak. A rendezők komoly erőket mozgatnak meg és a koncertekkel, valamint luxus partikkal szeretnék feldobni a versenyüket. Az IRC sportszakmai tanácsadója, Jean-Pierre Nicolas már meg is tekintette a pályákat és csak szuperlatívuszokban beszélt róluk: „A pályák egy kicsit hasonlatosak azokhoz, amilyenek a Monte-Carlo vagy a Sanremo Ralin vannak. Nagyon jó aszfaltborítással és 90-110 km/h-s átlagsebességgel. Jalta a Fekete-tenger partján fekszik, a gyorsaságik pedig a hegyekben vannak, úgyhogy nagyon kompakt verseny lesz, több gyorsasági, mint etapkilométerrel. Nagyon tetszett a szervizpark is, amit a kikötőben alakítottak ki" – mondta a francia szakember. A képek láttán pedig a körítéssel sem lesz gond.

Csak 265 lovas a Mégane R4



Kisebb csalódást keltett a Renault Mégane új R4-es változatáról közzétett adat, amely szerint az autó mindössze 265 lóerős motorral rendelkezik. A Renault, a Mitsubishi és a Subaru mellett az egyetlen gyártó, amelyik az elmúlt egy évtized alatt N4-es, vagyis kétliteres turbómotorral szerelt szériaautót homologizált (2011-től az R4 váltja a korábbi N4-es kategóriát). Bár a Mégane csak elsőkerékhajtású, jó minőségű aszfalton ez nem jelent hátrányt a két japán gyártó négykerékhajtású autóival szemben, ám ebben a kategóriában 300, de inkább 310 lóerő alatti motorral ma már nem igen lehet labdába rúgni.

Priaulx nem vált szakágat

A háromszoros túraautó világbajnok, Andy Priaulx is csatlakozott a Mini Coutryman WRC tesztelőinek sorához. A brit versenyző a Prodrive főhadiszállása közelében ülhetett a hivatalosan 2011-ben bemutatkozó autóba, de cáfolta, hogy a pályaversenyzésről a ralira váltana. „Nagyszerű dolog volt kipróbálni a Mini WRC-t" – lelkendezett a teszt után. „Szerencsére Kris (Meeke, a Mini hivatalos versenyzője) is ott volt, így meg tudott mutatni pár trükköt. Aztán elég bátor volt hozzá, hogy beüljön mellém. A Mini nagyon klassz kis kocsi, és biztos vagyok benne, hogy a program sikeres lesz. De még mielőtt bárki is találgatásokba bocsátkozna, szeretném leszögezni, hogy ez csak egy egyszeri alkalom volt és nem szándékozom a ralira váltani."

Priaulx egy héttel korábban tesztelte a BMW 320 TC túraautó modelljét, amibe ugyanazt az 1,6-os turbómotort szerelték, mint amit a Mini is használ.



Újra lesz teteje az Audi Le Mans-i autójának

Tizenkét év után újra kupé karosszériás autóval, az új R18-assal áll rajthoz a Le Mans-i 24 órás versenyen az Audi. A német gyár a szabályok változásával indokolta az új autó készítését. „Imádtam a nyitott autónkat, de az új szabályok miatt az aerodinamika egyre fontosabb lesz Le Mans-ban, amelyet a számítógépes szimulációnk és a pályán folytatott tesztjeink is alátámasztottak" – mondta dr Wolfgang Ulrich, az Audi Motorsport vezetője. 2011-től a korábbi 5,5 literes motorokat 3,7 literesre kell cserélni, amelyek miatt sokkal fontosabb lesz a karosszéria aerodinamikája. Az Audi 2000 óta kilenc alkalommal nyerte meg a Le Mans-i 24 órás versenyt, 2003-ban nem indult, hogy a Bentley-csapat sikerét segítse, 2009-ben pedig a Peugeot nyert. 2010-ben is a francia gyártónak állt a zászló, ám autóik sorozatos műszaki hibái miatt végül Audi-győzelem született. Viszont az is világossá vált, hogy a német gyártónak valami komoly dologgal kell előrukkolnia, ha 2011-ben is meg akarja ismételni a győzelmét.

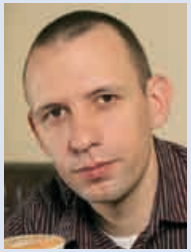


Hiba volt Michael Schumacher visszatérése?



A kérdésre igennel vagy nemmel felelni nagyjából annyi értelme van, mint azon elmélkedni, hogy a Megasztár vagy az X-Faktor műsora hordozott-e magasabb kultúrát. Az értékelési szempontok száma szinte végtelen, ám mivel karácsony környékén előtérbe kerülnek az érzelmek, én hadd vegyem ezt előre. Hadd gondoljak azokra a szurkolókra, rajongókra, akiknek a lelkében Michael Schumacher tulajdonképpen a motorsport, sőt, a sport istensége – volt. Addig mindenképpen, amíg ismét a kamerák és reflektorok kereszttüzében mosolygott, és mindegy, hogy ezúttal ezüstszínű overallban. Aztán jöttek a futamok, a kiábrándító rajtpozíciók, az elvesztett pontok azzal a csapattárssal szemben, akinek anno (a DTM-ben) még az édesapja ellen is versenyzett a hétszeres világbajnok. Én magam is sokáig hittem a német sztár megismételhető sikereiben, de pontosan emlékszem, számomra mikor illant el az illúziója annak, hogy a négy világbajnokot futtató évadban komoly szerep juthat Schumachernek. Nekem a Magyar Nagydíjat megelőző sajtótájékoztató volt a fordulópont. A személyes találkozás a száguldó cirkusz egykori uralkodójával egyértelművé tette, hogy ez az ember már nem az a versenyző, aki 2006-ban végleg visszavonult. A tűz, amely minden huszonéves ellenfele szemében ott lobog, a nagy Michael tekintetében már nem látszott. Aztán amit a futam végén művelt Barrichellóval, azzal megint rajongók tízezreit győzte meg: új bálványt kell találni.
A szurkolók maradék hányada még reménykedhet, hogy télen felszívja magát a nagy bajnok, a Mercedes győztes autót tud alátolni, és a sokat emlegetett keskeny első gumikat is megszokja végre, de én nem hiszek a csodákban.

Bethlen Tamás
Autósport és Formula Magazin főszerkesztő



Egyértelműen nem. Először is Schumacher visszatérésével sokkal többet kapott a sport, mint amennyit talán a legtöbben észrevettek belőle. Pontosan mérhető, hogy ha egy újság címlapján Schumacher szerepel, akkor abból többet lehet eladni. Az interneten pedig messze az ő nevére kattintanak a legtöbben. Sőt, ha a 2010-es Formula–1-es híreket összeszámolnánk, azon sem lennék meglepve, ha a legtöbb cikk őróla szólt volna. Schumacher folyamatosan foglalkoztatta a médiát, amely először szenzációként tálalta a visszatérését, aztán ahogy nem jöttek az eredmények, kritizálta, és most, hogy már mindenkinek a könyökén jön ki a „Schumacher már nem a régi" sztori, elővették, hogy ne írjuk még le őt. Szóval a médiának leginkább meg kellene köszönni Schumacher visszatérését, hogy volt miről írnunk 2010-ben. Ami a kérdés sportszakmai oldalát illeti, valóban vannak ciki visszatérések, amikor egy rocksztár járókerettel, pocakosan, megfakult hanggal még mindig azt hiszi magáról, hogy 18 éves. De Schumachernél erről szó sincs. Tény, hogy nem hozta azt a formáját, mint a ferraris évtizede alatt, de az idén a Mercedes GP sem volt olyan szinten, mint a Ferrari bármikor is a Schumacher éra alatt.
Én személy szerint becsülöm a bátorságát, hogy 41 éves korában, három év kihagyás után még érzett magában annyi motivációt, hogy újra megpróbálja felvenni a versenyt a mai fiatalokkal. És ha végül nem sikerül neki, akkor mi van? A hét világbajnoki címét senki sem veszi el tőle, ő akkor is Schumacher marad. És legalább elmondhatja magáról, hogy volt annyit bátorsága, hogy megpróbálta.

Mihályi Csaba
Rally Café főszerkesztője

www.zsirpapa.hu

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



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



Jenson Button megmondja

Buttont az apjától örökölte stílusát



Még gyerekkorában az apjától tanulta, hogyan kell finoman vezetni az autót, ami a mai napig a nagy erénye. Bár a világbajnoki címét nem tudta megvédeni, mégis pályafutása második legsikeresebb évét töltötte a McLaren-csapatnál, de azt is elárulta, hogy min kell javítania.

Nagy meglepetést keltett tavalyelőtt Jenson Button, amikor a világbajnok Brawn GP-től átigazolt a McLarenhez. Sokan hibás döntésnek értékelték és féltették őt attól, hogy a McLarennél nevelkedett, és gyakorlatilag több mint tíz éve a csapat körül lévő Lewis Hamiltonnal szemben nem fog labdába rúgni. Nem így lett. Button az év elején nyert két versenyt, még a vb-t is vezette, és bár végül csak ötödik lett, mégis 11 éves Formula–1-es pályafutása harmadik legeredményesebb szezonját zárta. Ennél csak 2009-ben (a világbajnoki évében) és 2004-ben volt eredményesebb, amikor a két Ferrari mögött a harmadik helyen végzett a vb-n. Mivel azonban akkor sem futamon nem tudott nyerni, sem esélye nem volt arra, hogy a világbajnoki cím sorsába beleszóljon, nyugodtan állíthatjuk, hogy a tavalyi (2010-es) volt második legsikeresebb F1-es szezonja.

„Szerintem is így van" – helyeselt Button. „Fantasztikus év volt. Annyira kellemesen fogadtak a csapatban, hogy nehéz elhinni, csak egy éve versenyzem itt. Nyilvánvalóan a két győzelmem Ausztráliában és Kínában volt az év fénypontja, de több jó versenyem is volt. Monzában pedig majdnem nyertem. Nagyon sok pozitív élményem van a szezonnal kapcsolatban, a viszonyom Lewishoz (Hamilton), a mérnökömhöz, a szerelőimhez, mind-mind nagyszerű dolgok."

Button az idén többször is kamatoztatta azt a képességét, hogy nagyon kíméletesen, finoman tudja vezetni autóját. Csapattársa, Hamilton inkább agresszívabb stílusban versenyez, de nem mindig ez a célravezető. „Tény, hogy más stílusban vezetünk. Nem is tudom, honnan jött nekem ez a finom stílus. Talán még gyerekkoromra vezethető vissza, amikor az apám tanított vezetni. Neki volt mindig fontos, hogy finoman bánjak az autóval. Lewis másképp vezet. Talán nem az agresszív a legjobb szó rá. Amikor fékez, akkor nagyon keményen fékez és a kormánnyal is keményen bánik. Én inkább a pedálokkal végzek komoly munkát."

Hamiltonnal – és a többi versenyzővel szemben is – az egyik gyenge pontja az időmérő volt Buttonnak. Előfordult, hogy a Q3-ba sem jutott be, de ha összehasonlítjuk az edzésteljesítményét a versenyen nyújtottával, akkor megállapítható, hogy vasárnap rendre sokkal jobban szerepelt, mint szombat délután. „Igen, ez sajnos így van. A téli időszakban nagyon át kell gondolnom az időmérőt, mert az az idén nem volt az erősségem. Biztosan sokat fogunk dolgozni a mérnökömmel azon, hogy megvizsgáljuk, hogyan tudjuk jobban hozzám igazítani az autót amikor kevesebb benzin van benne, és hogyan találhatnánk meg azt a hiányzó pár tizedet. Most már sokkal jobban ismerjük egymást a csapattal és a mérnökömmel, ezért bízom benne, hogy még jobban fel tudunk készülni a 2011-es szezonra."



Button tivornyázott

A brit média egy része napokig Jenson Buttonon köszörülte a torkát, akit több szemtanú is részegen látott az utcán. A hírek szerint Button Londonban, a Prince's Trust Rock Gala után tért be egy éjszakai mulatóhelyre, a Mahiki nightclubba. Onnan kifelé jövet látták őt olyan állapotban, hogy alig állt a lábán, és egy barátjának kellett a derekát fognia, hogy a helyes irányba terelje őt. Majd ez a barát rakta be Buttont az autójába. És most tessék figyelni, a gyengébb idegzetűek inkább ne is olvassák tovább a cikket. A szemtanúk még egy részletre hívták fel a figyelmet. Nem elég, hogy Button alig állt a lábán, nem találta a saját kocsiját, még az inge alja is foltos volt!

Hát igazán, erre már mi sem tudunk mit mondani. (Bár pontosan nem értjük, mit jelent, ha valakinek foltos az inge alja, de akkor is.) Az az egy szerencse, hogy Button az idén nem lett világbajnok, mert akkor még talán énekelt is volna, attól meg aztán mentsen meg minket a jóisten. „Amikor világbajnok lettem, az első dolog az volt, hogy még az autóban elénekeltem a We are the Championst" – mesélte Button. „De nagyon rosszul, borzasztó lehetett hallgatni."

Pár nappal Button tivornyázása előtt emelt szót Sir Stirling Moss – minden idők legsikeresebb nem világbajnok Formula–1-es versenyzője –, a világ rosszirányú változása miatt. „Az én időmben a versenyzők a cél után elmentek csajokat felhajtani, ma meg megköszönik a Vodafone-nak" – mondta a 81 éves legenda. Lehet, hogy csak neki akart Jenson Button egy kis örömet okozni, hogy mégsem múltak el teljesen a régi szép idők?

Nico Rosberg

Ha Finnországban növök fel, jégkorongozó lennék



A tél a fizikai felkészülésé a Formula–1-ben. Nico Rosberg is napi három órát edz, bár kedvenc sportját, a jégkorongot sérülésveszélye miatt nem űzheti. Szerinte a súlyemelgetés unalmas és a legjobb testedzés az autóversenyzés, de télen azt nem lehet, így marad a triatlon.

Egy kicsit melegebb verseny alatt nem ritka, hogy 50 ºC van az autóban, amelyet a többrétegű tűzálló overáll még jobban fokoz. A futam másfél-két órája alatt akár négy kilót is veszíthetnek a versenyzők a súlyukból, kb. 3000 kalóriát égetnek el, miközben 190-es a pulzusuk és olykor 5G-s erőhatásokkal kell megküzdeniük, vagyis a testsúlyuk ötszörösét kell tartaniuk az izmaiknak.

„Ezért olyan fontos a fizikai edzés" – kezdi Nico Rosberg, aki szezon közben időnként felcsipeget pár kilót, ami miatt a „Britney" becenevet is ráragasztották, de ennek ellenére az egyik legfittebb Formula–1-es versenyző.



„Szerintem a legjobb edzés az, ha autóversenyzel, akkor az össze szükséges izmodat megmozgatod. Sajnos a téli teszttilalom miatt ilyenkor keveset ülünk autóba, úgyhogy más edzés után kell nézni." Rosbergnél ez általában napi háromórás testmozgást jelent. A lakásában van saját edzőterme, a garázsában pedig egy speciális nyakedzőgép, de ha csak teheti, inkább kimegy a házból.

„A legjobban a jégkorongot szeretem, valószínűleg a finn vérem miatt. Ha Finnországban nőttem volna fel, biztos, hogy jégkorongozó lett volna belőlem. De ezt a sérülésveszély miatt nem űzhetem. Súlyt emelgetni nem nagyon szeretek, ha tehetem, inkább kerékpározom, futok vagy úszom. Biciklizni a hegyekben, vagy futni egyet vidéken, az az igazi mennyország a számomra. Szerencsére Monaco környékén még télen is jó az idő, úgyhogy lehet szabadtéren edzeni."

TROST márkafüggetlen szervizhálózatok,
a sikeres európai megoldás!

TROST
AUTO SERVICE TECHNIK

Szeretne a partnerünk lenni?



Technikai segítség • Hot Line • Szerviz segédprogram
Műszaki és üzleti képzések • Egységes arculat • Képviselet a piaci szereplők felé
Mobilitás garancia • Jogi támogatás • Minőség • Megbízhatóság
Megoldás a garanciális időn belüli és túli autójavításokra

Trost Auto Service Technik Kft.
Piri András - Szervizhálózat vezető
Tel.: 06 20 380 0033 | andras.piri@trost.com



Alonso hazaért

Mindössze öt ponton és egy rossz stratégián múlott, hogy 2010-ben nem Fernando Alonso lett a világbajnok. Ám az elmúlt négy évben mégis ez volt a legjobb szezonja, a csalódottságát pedig hamar leküzdötte, hiszen minden reggel vigyorral az arcán kel fel. Azt is elárulja, miért.

A világbajnoki pontverseny élén érkezett Fernando Alonso a szezonzáró futamra és minden jel arra utalt, hogy 2005 és 2006 után harmadik világbajnoki címét ünnepelheti. Ám végül öt ponttal lemaradt róla.

„Nehéz volt másodiknak lenni, pont olyan, mint amikor a foci vb-n vagy Wimbledonban elveszíted a döntőt" – mondta. „De nem adjuk fel és jövőre újra megpróbáljuk. Mi a Ferrari vagyunk és ha egy bajnokságon elindulunk, akkor csakis a bajnoki címért harcolhatunk. A második hely amúgy nem rossz eredmény és egy csomó pozitív oldala volt a szezonnak. Nyertem öt versenyt, 26-ra növeltem a futamgyőzelmeim számát, megelőztem vele olyan nagy neveket, mint (Juan-Manuel) Fangio vagy Niki Lauda."

Valóban, 2006-os második világbajnoki címének éve után az idei volt a legjobb szezonja. 2007-ben a McLarennél közel állt a világbajnoki cím megszerzéséhez, de állítása szerint csapatától nem kapott hozzá elegendő támogatást és csak harmadik lett, 2008-ban és 2009-ben pedig a Renault nem tudott igazán versenyképes autót adni neki. Az idén azonban a Ferrarinál új otthonra talált, mondhatjuk, hogy hazaért.

„Minden reggel mosollyal az arcomon ébredek, mert a Ferrarinál megtaláltam mindazokat az értékeket, amelyekkel én is rendelkezem: eltökéltség, profizmus, baráti és vidám légkör. A Ferrari nem egy átlagos csapat. Sokkal több annál, egy filozófia, sok ember számára egy életforma, a szurkolók számára pedig egy vallás. Az első ▶

Alonso csak rúgta a bőrt

Már pályafutása legelején is látszott Fernando Alonsón, hogy nem mindennapi képességekkel rendelkező versenyző. 2001-ben debütált a Formula–1-ben a Minardi (ma Toro Rosso) csapatban, majd a következő évét a Renault tesztpilótájaként töltötte.

„Amikor az első tesztjére jött hozzánk, az első napon nem vezetett, de ott volt a pályán" – mesélte Mike Gascoyne első találkozását Alonsóval még e Renault-s korszakból. „Az egész napját azzal töltötte, hogy egy futball labdát rugdosott a garázs falának. Mindenféle trükköket csinált, nagyon jó volt benne. Másnap, amikor rákerült a sor, volt egy kis problémánk az autóval, úgyhogy várnia kellett egy órát. Visszament és folytatta a labdarugdosást. Egy kicsit el is gondolkoztam rajta, hogy vajon komolyan gondolja-e az egész tesztet. Aztán kész lettünk az autóval, beült és elsőre olyan időt ment, mint a két állandó pilótánk. Ha ezt meg tudod csinálni, akkor komolyan jó vagy!"



Asztalifociban sem rossz – spanyol-brazil meccs a boxban

Pont, mint Schumacher

Sokan rajonganak Fernando Alonsóért, de legalább ennyien nem szeretik. Ezt sokan különleges természetével magyarázzák. Mások szerint viszont semmi baj vele. Igaz, hogy az interjúk során szinte mindig kerüli a szemkontaktust, amit sokan arroganciának vélnek, de ez inkább a zárkózottság jele. Egykori technikai igazgatójának, Mike Gascoyne-nak erre is megvan a magyarázata: „Elég különleges személyiség. Ha tisztel téged, akkor az egy életre szól, ha nem, akkor nem is létezel a számára. Nem az a kiabálós fajta, inkább nagyon koncentrál, és a nagyanyját is eladná egy tizedért. Pont, mint Schumacher. Ugyanakkor nagyon hűséges és barátságos is."



► látogatásom során nagyon le voltam nyűgözve attól, hogy valójában milyen nagy dolog is a Ferrari. Stefano Domenicali (csapatvezető) és Luca di Montezemolo elnök megmutattak mindent, a fioranói tesztpályát, Enzo Ferrari házát, én pedig egyre jobban kezdtem megérteni, hogy hova is kerültem. Ezért örülök minden reggel, hogy része lehetek a Ferrari-csapatnak."

De a Ferrarinál is legalább ennyire vigyorognak, hiszen Alonso személyében nem csak az egyik leggyorsabb versenyzőt tudhatják az autójukban, hanem egy igazi vezéregyéniséget is, amilyen Michael Schumacher volt, de amit Kimi Räikkönen nem akart felvállalni.

„Nem tudom, hogy ez mennyire igaz. Nekem az a dolgom, hogy vezessem az autót. Persze minél több információt adsz a csapatnak, annál jobban tudják azt felhasználni. De azt hiszem, hogy Felipe és én is hasonlóképpen teszünk, mind a ketten nagyon sok visszajelzést adunk a mérnököknek. Az elmúlt egy évben sokat tanultam a Ferraritól, hogy hogyan építenek fel egy hétvégét, hogy fejlesztik vagy állítják be az autót, amik újdonságok voltak a számomra. Én is biztosan tudtam olyan dolgokkal szolgálni, amit én tapasztaltam korábban. Talán ez is segítettet őket, nem tudom."

Bár Alonsóért hazájában szinte fanatikus módon rajonganak, Olaszországban szintén istenként kezelik, sokan nem kedvelik. Angliában főleg a 2007-es szezonja után, amikor olyan viharos kapcsolatba kerül a McLarennel és Lewis Hamiltonnal. Erre a tűzre volt olaj a Német Nagydíjon történt esemény, amikor a Ferrarit csapatsorrenddel vádolták.

„Nem szerethet mindenki. Ez része a sportnak. Ha 18. vagy, akkor te vagy a legkedvesebb ember, de ha nyersz, akkor sokan elkezdenek nem szeretni. Nekem ezzel semmi bajom. Sőt, ha így áll, akkor remélem, hogy a jövőben nagyon rossz ember leszek."

Eddigi csapattársaival szemben Alonso mindig előnyt tudott, vagy éppen próbált kiharcolni. Így történt 2004-ben Jarno Trullival majd 2005-ben és 2006-ban Giancarlo Fisichellával a Renault-nál és az idén Felipe Massával is. De ő nem érzi, hogy elsőszámú versenyző lenne.

„Szerintem a két versenyzőt egyenlően kell kezelni. Számos példa mutatja, hogy jó, ha egy csapatnak két lehetősége van a világbajnoki cím megszerzésére. Aztán ha a bajnokság úgy alakul, hogy matematikailag nincs más lehetőség, akkor a csapat úgy dönt, ahogy gondolja."

Na, hát ettől a gondolatmenettől sem lettünk okosabbak. Mindenestre Alonso megmondta, jövőre számolni kell vele, és ha valaki nem ezt teszi, az nagyot hibázik.

MINDENED A MOTORSPORT?
WWW.FORMULA.HU
Autósport és Formula
MAGYAORSZÁG MOTORSPORT MAGAZINJA

Végre havas verseny Magyarországon!

- 2010. december 5.
- Veszprém
- 117 páros
- 71 célbaérkező
- hó/aszfalt/murva
- 6 gyorsasági
- 66 km gyorsasági

Sok év szünet után végre újra havas versenyt láthattunk Magyarországon. Ráadásul a Mikulás Ralin nem is csak mutatóban volt hó, hanem a pályák nagy részét teljesen beborította, így előkerültek a szöges gumik és lehetett csúszkálni, a szurkolóknak pedig tábortűz mellett melegedni.

A rendező évek óta tiltakozik ellene, hogy bármilyen bajnokságnak is része legyen a Mikulás Rali, mert akkor az elvenné a verseny igazi hangulatát. Ennek ellenére az élmezőny pontosan ugyanolyan keményen készült rá, mintha az Országos Ralibajnokság futama lenne. Hiányoztak ugyan a Szuper–2000-es versenyzők, de az N-esek közül sokan eljöttek, úgyhogy nem csak a táv, de a mezőny alapján is megállapíthatjuk, hogy legalább egy fél ORB-futamot kitett a Mikulás Rali. A felkészülés terén azonban teljesen egyenrangú volt a rali 1-es futamokkal, hiszen aki nem tesztelt a verseny előtt, nem állított autót, vagy nem volt megfelelő gumija, az nem nagyon rúgott labdába. Sőt, nem csak a szöges gumik voltak fontosak, hanem az is, hogy ki hogyan tudta őket beosztani. A verseny legnagyobb esélyese a bajnok ▶



–10 °C és őzpörkölt

Az idei Mikulás Rali volt az egyik leghidegebb verseny a magyar raliversenyzés történetében. Nem csak a sofőröknek okozott problémát a hó és a jég, de a nézőket is alaposan próbára tette a –10 °C-os hideg.

Fotósunk, Kacsándi Norbi is alaposan felkészült a versenyre, ahogy mondta Svéd Ralis specifikáció szerint öltözött és végre kipróbálhatta a kamáslijját. Norbiról tudni kell, hogy reggeltől estig képes egyfolytában rohanni, hogy minél több helyszínről készíthessen fotót, és két lehetőség van: vagy annyi élelem (főleg csoki) van nála, amiből a kollégáknak is jut, vagy semmi. Bár a Mikulás Ralira élelemmel is felkészült, egy kellemes meglepetés érte. „A Sólyi-erdő gyorsaságira húsz perccel a rajt előtt értem ki, mert a folyamatos csúszás miatt nem lehetett pontosan tudni, hogy mikor indul a mezőny" – mesélte Norbi. „Pár szurkoló éppen őzpörköltet főzött bográcsban. Nagyon kedvesen megkínáltak belőle, én pedig nem utasítottam vissza. Nagyon finom volt és mondanom sem kell milyen jól esett a nagy hidegben. Mesélték, hogy már több mint tíz éve járnak versenyre, de még sehol nem jelent meg róluk kép. Akartam mondani nekik, hogy akkor szurkoljanak a versenyzőknek és lefényképezem őket, de maguktól is szurkoltak, így a fenti kép nem beállított, hanem egy elkapott életkép. Mint ahogyan az alsó is."







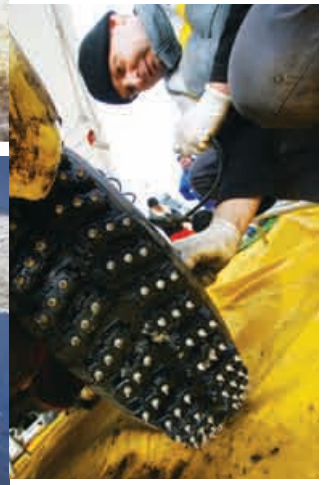


MIKULÁS RALI VÉGEREDMÉNYE		
1. Asi–Pikó	Mitsubishi Lancer Evo IX	46:09,6
2. Osváth–Farnadi	Mitsubishi Lancer Evo IX	+47,4
3. Kazár–Szőke	Mitsubishi Lancer Evo IX	+50,6
4. Zsiros–Őry	Skoda Octavia WRC	+2:09,9
5. Matics–Matics	Mitsubishi Lancer Evo IX	+2:17,5
6. Ferencz–Elek	Mitsubishi Lancer Evo IX	+5:19,3
7. Krupp–Becze	Mitsubishi Lancer Evo IX	+6:28,1
8. Balázs–Gál	Mitsubishi Lancer Evo IX	+6:37,5
9. dr Varga–Varga	Mitsubishi Lancer Evo IX	+6:49,6
10. Boroznaki–Kiss	Mitsubishi Lancer Evo VI	+7:13,8



A VERSENYBEN VEZETŐK	
1. gy.	Asi
2–3. gy.	Asi

GYORSASÁGI GYŐZTESEK	
Asi	5
Kazár	1







► Asi–Pikó páros volt Mitsubishi Lancerjukkal, akik a hat szakaszból ötször voltak a leggyorsabbak és 47 másodperc előnnyel nyertek. Azonban nem ők vezettek végig. A második szakaszon ugyanis egy kicsit túl óvatosak voltak, vagy az ellenfelek siettek? Ez a pálya volt a legkevésbé jeges és Asi mindenképpen a helyén akarta tartani a szögeket a gumijaiban, lévén ő mind a hat szakaszt egy garnitúra abronccsal teljesítette. A Kazár–Szőke páros jobban bevállalta ezt a gyorsaságit, megnyerték és átvették a vezetés. A második körre azonban vészesen fogytak a szögeik, így előbb Asi előzte meg őket, majd az utolsó gyorsaságin az Osváth–Farnadi kettős is. Így Osváth lett a második, Kazár pedig a harmadik.

A nem licences versenyzők kategóriáját a Zsiros–Őry kettős nyerte Skoda Octavia WRC-vel. A kétkerékhajtású mezőnyben az A8-as Mitsubishit R3-as Renault Clióra cserélő Szíjj–Nyirfás kettős volt a leggyorsabb. A kisebbik licences kategóriát a veszprémi pályák specialistája, a Zagyva–Tisch páros nyerte Suzuki Swifttel. A Ladák versenyében pedig a Molnár P.–Somodi kettős volt a leggyorsabb.

PANELPROGRAM

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



generál kivitelezés
homlokzat utólagos hőszigetelése
nyílászáró-csere
személyfelvonó-felújítás
lapostető-szigetelés
gépészeti felújítások

ISO 9001
14 ÉVE AZ ÉPÍTŐIPARBAN
ISO 14001

telephely: 6724 SZEGED, Kenyérgyári út 4.
e-mail: alpfavill@alpfavill.hu
www.alpfavill.hu
tel.: 20/956-8520, 20/977-3435
fax: 62/472-704



Osváth jutalomjátéka

A Mikulás Ralin elért abszolút második helyezése egy kicsit kárpótolhatja Osváth Péter, aki a 2010-es szezonban messze alulmúlta magát. Legjobb eredménye egy hatodik helyezés volt, az év végén pedig csak 15. lett. A Mikulás Ralin mutatott formája is bizonyítja, ennél többre képes.

„Nem volt jó évünk" – ismerte el Osváth mindjárt a beszélgetés elején. „Csak az első és az utolsó versenyünkön nem volt műszaki problémánk, a többin mindegyiken. Három versenyen kiestünk, kétszer hengerfejes lett a motor, egyszer pedig egy defekt miatt veszítettünk annyit, hogy már nem volt érdemes folytatni."

Persze az eredmények elmaradását Osváth sem csak a szerencse rovására írja, annál sokkal önkritikusabb. „Tízenvalahány éve versenyzem, de még mindig van mit tanulnom. Ha eredményt akarunk elérni, akkor nincs olyan, hogy nem tesztelünk a verseny előtt és majd a 3-4. gyorsaságin ébredünk fel. Az autót is sokkal pontosabban kell beállítani, több beállítást kell kipróbálni a verseny előtt. Nem elég csak úgy elkapni a fékutat, itt hajszálpontosan kell tudni, hogy mikor kell fékezni, mert különben kikapsz. Ha nem tudunk rendesen felkészülni, akkor inkább nem kell versenyezni." A Mikulás Ralin azonban egy kicsit jobban jött ki számára a lépés, na és persze itt elővehette a zsigulis múltját. „Szerintem nagyon komoly verseny volt. Nagyon sok jó pilóta indult, olyanok is eljöttek, akik nem a rali 1-ben versenyeznek, és velük is számolni kellett. A végén a gumiválasztás döntött és hogy ki hogyan tudta beosztani a gumijait. A havon és a vizes pályákon segített a zsigulis múlt, mert azzal az autóval többet csúszkáltunk keresztbe, így nem ijedtem meg, amikor elindult alattam az autó. Az utolsó gyorsaságin sikerült Kazárt megelőzni és feljönni a második helyre, ami persze, egy kicsit kárpótolt az idei év miatt, de jövőre szeretnénk a rali 1-ben is jobban szerepelni. Az autó, egyelőre úgy néz ki, hogy marad, ha engedik átépíteni R4-esre, akkor azt megtesszük, és megígérem, hogy többet fogunk vele tesztelni is."



Szíjj visszatért a gyökerekhez

Két évig láthattuk A8-as autóval versenyezni Szíjj Zsoltot, aki a Mikulás Ralin egy Renault Clióval nyerte meg a kétkerékhajtású kategóriát. Nem volt számára újdonság a kategória, hiszen korábban is versenyzett elsőkerekessel, sőt, úgy tűnik, hogy a jövő is ez lesz a számára.

„Nagyon szerettem és nagyon tetszett az A8-as autó, de ahogy az idén az S csoportba számúzték, úgy csökkent a létszáma és a támogatottsága a kategóriának" – indokolta Szíjj, hogy miért foglalkozik a kategóriaváltás gondolatával. „Az N4-et nem tudjuk megfinanszírozni, mert ahhoz egy új autót kellene vennünk, amit a költségvetésünk nem enged meg. Ezért néztünk szét R2-ben és R3-ban is. Kipróbáltuk Bútor Robi R2-es Citroënjét. Ami alapvetően nagyon jó kis autó. A környező országokban van is belőle márkakupa, ami pénzdíjas. Amikor az idén kint voltunk Aradon, akkor két C2 ment a román Citroën-kupában és a győztes ennek ellenére megkapta a 4000 euró pénzjutalmat. Így érdekelne ez a kategória is, de akkor külföldön mennénk, valamelyik kupában. Itthon az R3 jobban tetszene, mert azért azok erősebb autók." Bár az R3 és az R2 is kategóriában visszalépést jelenten, sportszakmailag nem érzi annak Szíjj. „Nem feltétlenül jelentene visszalépést. Szeretek versenyezni és ezekben a kategóriákban úgy tűnik, jó lesz a mezőny. Talán élményben nem nyújtja azt, mint az A8 és a legnagyobb visszalépés az lesz, hogy ezek az autók azért nem olyan szinten A-sok, mint régen a Felica kit car volt. Az egy ízig-vérig versenyautó volt, az R-esekben pedig több a sériaalkatrész. Szerintem egy jó Feliciával az R2-esek ellen még mindig fel lehetne venni a versenyt. Hogy mivel fogunk jövőre versenyezni, azt még nem tudom. Persze én is szeretnék Szuper-2000-essel menni, de a realitás talaján maradva az R2 vagy az R3 jöhet szóba."







100 éves a Monte-Carlo Rali

Idén ünnepli századik évfordulóját a Monte-Carlo Rali, amelyet a raliversenyek ősanyjának is tartanak, és kétségtelenül mára a leghíresebb, az egyik legnehezebb és olykor a legbotrányosabb versennyé is vált. Még azt a luxust is megteheti, hogy önként marad távol a világbajnokságtól.







A Monte-Carlo Rali volt 1911-ben az első autóverseny, amit ralinak hívtak, nevet adva ezzel a máig egyik legnépszerűbb technikai sportnak. Bár a várostól városig tartó versenyzésben messze nem volt az első, hiszen 1894-ben Párizs és Rouen között már rendeztek autóversenyt, sőt, még csak nem is volt a legnehezebb. Eleinte inkább úri passziónak tűnt elkocsikázni Monte-Carlóig. Bár az akkori technikát és az utak minőségét tekintve, lehet hogy az nagyobb vállalkozás volt, mint ma részt venni a versenyen.

Azonban minden kétséget kizáróan a Monte-Carlo Rali a legnagyobb múltra visszatekintő autóverseny, és az egyetlen rali, amelyet az első világháború előtt rendeztek és a mai napig fennmaradt.

Az elmúlt száz évben pedig mindössze 22 alkalommal, nagyrészt a világháborúk és az olajválság miatt maradt el.

Az első versenyek még messze nem voltak olyan híresek, mint manapság, és 1911-ben inkább úri passzió volt elindulni a Monte-Carlo Ralin. Akkor „mindössze" abból állt a verseny, hogy egy jó távoli városból indulva kellett adott időre Monacóba érkezni. Bár az akkori útviszonyok és a technika fejlettsége mellett ez talán nagyobb kihívás volt, mint manapság teljesíteni a versenyt. A csillagtúrajelleg egészen 1996-ig fennmaradt, és hogy ez mekkora feladatot jelentett, azt jól szemlélteti, hogy a tél beálltával nem egy alkalommal a résztvevők még a rajtvárosokba sem jutottak ►

A MONTE-CARLO RALI GYŐZTESEI ÉS A RAJTVÁROSOK

1911	Henri Rougier	Turcat-Mery	Párizs
1912	Jean Beutler	Berliet	Berlin
1924	Jacques Edouard Ledure	Bignan	Glasgow
1925	François Repusseau	Renault	Tunisz
1926	Hon V.A. Bruce	A.C.	John O'Groat
1927	M. Lefebvre-Despaux	Amilcar	Kalinyingrád
1928	Jacques Bignan	Fait	Bukarest
1929	Dr. Sprenger Van Eijk	Graham-paige	Stockholm
1930	Hector Petit	Licorne	Lasi
1931	Donald Healey	Invicta	Stavanger
1932	Maurice Vasselle	Hotchkiss	Umea
1933	Maurice Vasselle	Hotchkiss	Tallin
1934	Gas-Trévoux	Hotchkiss	Athén
1935	Lahaye-Quatresous	Renault	Stavenger
1936	Samfirescu-Cristea	Ford	Athén
1937	Lebegue-Quinlin	Delahaye	Stavanger
1938	Baker Schut-Karelton	Ford	Athén
1939	Trévoux-Lesurque	Hotchkiss	Athén
	Paul-Çontet	Delahaye	Athén
1949	Trévoux-Lesurque	Hotchkiss	Lisszabon
1950	Becquart-Secret	Hotchkiss	Lisszabon
1951	Trévoux-Crovetto	Delahaye	Lisszabon
1952	Allard-Warburton	Allard	Glasgow
1953	Gatsonides-Worledge	Ford Zephir	Monaco
1954	Chiron-Basadonna	Lancia	Monaco
1955	Malling-Fadum	Sunbeam-Talbot	Oslo
1956	Adams-Bigger	Jaguar	Glasgow
1958	Monraisse-Ferret	Renault	Lisszabon
1959	Coltelloni-Alexandre	Citroën	Párizs
1960	Shock-Moll	Mercedes	Varsó
1961	Martin-Bateau	Panhard	Monaco
1962	Carlsson-Haggbom	Saab	Oslo
1963	Carlsson-Palm	Saab	Stockholm
1964	Hopkirk-Liddon	Morris Mini Cooper	Minszk
1965	Mäkinen-Easter	BMC	Stockholm
1966	P. Toivonen-Mikkander	Citroën	Oslo
1967	Aaltonen-Liddon	BMC	Monaco
1968	Elford-Stone	Porsche	Varsó
1969	Waldegaard-Helmer	Porsche	Varsó
1970	Waldegaard-Helmer	Porsche	Oslo
1971	Andersson-Stone	Alpine	Marrakech
1972	Munari-Mannucci	Lancia	Almeria
1973	Andruet-Biche	Alpine	Monaco
1975	Munari-Mannucci	Lancia Stratos	Monaco
1976	Munari-Maiga	Lancia Stratos	Róma
1977	Munari-Maiga	Lancia Stratos	Róma
1978	Nicolas-Lavergne	Porsche Carrera	Monaco
1979	Darniche-Mahe	Lancia Stratos	Párizs
1980	Röhrl-Geistdörfer	Fiat 131 Abarth	Frankfurt
1981	Ragnotti-Andrie	Renault 5 Turbo	Párizs
1982	Röhrl-Geistdörfer	Opel Ascona 400	Bad Hombourg
1983	Röhrl-Geistdörfer	Lancia Rally	Róma
1984	Röhrl-Geistdörfer	Audi Quattro	Bad Hombourg
1985	Vatanen-Harryman	Peugeot 205 T16	Párizs
1986	Toivonen-Cresto	Lancia Delta S4	Sestriere
1987	Biasion-Siviero	Lancia Delta 4WD	Sestriere
1988	Saby-Fauchille	Lancia Delta 4WD	Sestriere
1989	Biasion-Siviero	Lancia Delta Integrale	Sestriere
1990	Auriol-Occelli	Lancia Delta Integrale	Sestriere
1991	Sainz-Moya	Toyota Celica	Barcelona
1992	Auriol-Occelli	Lancia HF Integrale	Sestriere
1993	Auriol-Occelli	Toyota Celica	Reims
1994	Delecour-Grataloup	Ford Escort Cosworth	Reims
1995	Sainz-Moya	Subaru Impreza	Barcelona
1996	Bernardini-Occelli	Ford Escort Cosworth	Reims
1997	Liatti-Pons	Subaru Impreza	
1998	Sainz-Moya	Toyota Corolla WRC	
1999	Mäkinen-Mannisenmäki	Mitsubishi Lancer Evo	
2000	Mäkinen-Mannisenmäki	Mitsubishi Lancer Evo	
2001	Mäkinen-Mannisenmäki	Mitsubishi Lancer Evo	
2002	Mäkinen-Lindström	Subaru Impreza WRC	
2003	Loeb-Elena	Citroën Xsara WRC	
2004	Loeb-Elena	Citroën Xsara WRC	
2005	Loeb-Elena	Citroën Xsara WRC	
2006	Grönholm-Rautiainen	Ford Focus RS WRC	
2007	Loeb-Elena	Citroën C4 WRC	
2008	Loeb-Elena	Citroën C4 WRC	
2009	Ogier-Ingrassia	Peugeot 207 S2000	
2010	Hirvonen-Lehtinen	Ford Fiesta S2000	







► el az időjárás viszontagságai miatt. Ez különösen a Balkánon fordult elő, ezért az athéni rajt mindig is rizikóval járt.

A csillagtúra mellett 1924-ben rendezték meg az első mért szakaszt, ami a mai gyorsaságik elődjének tekinthető, de valójában egy hegyi felfutó volt. Ezt követte egy nyolcvan kilométeres átlagtartó szakasz, amely a mai napig is szerepel a Monte-Carlo Historic programjában.

Az ötvenes évekre kezdte a verseny egyre jobban kiforrni magát és azzá a ralivá válni, amit mindenki meg akart nyerni. Ennek érdekében komoly erőket vetettek be a gyárak is, amelyek a Monte-Carlo Rali győzelemmel akarták népszerűsíteni autóikat a Mercedestől, a Citroënen át a Miniig. Akadt olyan autógyár is, amely nem nyerte meg a versenyt, de hirdetésében behazudta, hogy ő győzött, másoktól elvették a győzelmet, mert nem volt rajtuk sapka. A híres győzelmek, a hatalmas küzdelmek és az olykor emberfeletti teljesítmények mellett a botrányok is éppúgy a Monte-Carlo Rali részévé váltak, mint a világ leghíresebb kerékpárversenyének, a Tour de France-nak.

A Montén 1961-ben jelentek meg az első gyorsasági szakaszok. A verseny 53-tól, az Eb kiírásától kezdve része volt a kontinensbajnokságnak, majd 1973-ban a Monte-Carlo Ralival kezdődött a rali világbajnokság is. Az itteni győzelem pedig csak a világbajnoki címmel volt összemérhető.

Meglepő módon az első Montékon egyáltalán nem volt hó, csak a sokadik versenyre jutott először az égi áldásból. Később azonban a hó lett a meghatározója a versenynek. Vagyis a vegyes körülmények. A szakaszok egy részét ugyanis száraz pályán rendezték, a magasabban fekvőket viszont hó borította, a kettő között pedig olvadt hólé és jég volt. A Monte védjegyévé vált a híres éjszakai szakasz a Turini gyorsaságin, ahol a fagyhatár folyamatosan vándorolt a pályán, így szinte lehetetlen volt eldönteni, melyik kanyar fog csúszni és melyik nem. Többek között ebben rejlett a verseny nehézsége.

A csillagtúrát 1997-ben megszüntette az FIA, majd a világbajnoki futamok uniformizálása miatt elvesztette a verseny az éjszakai gyorsasági szakaszait is. 2009-ben pedig az FIA rotációs elve szerint egy évre kikerült a Monte-Carlo Rali a világbajnokság naptárából. A feltörekvő IRC azonban gyorsan lecsapott rá, és gyorsan beillesztette saját versenynaptárába, teljesen szabadkezet adva a rendezőknek. Így visszatért többek között az éjszakai szakasz is, és a verseny eredeti hagyományainak megfelelően sokkal nagyobb hangsúlyt kaptak a privát versenyzők, akiket az utolsó vb-s években szinte teljesen kiirtottak a Montéról. Az együttműködés annyira sikeres lett, hogy amikor 2010-ben visszavárták a Monte-Carlo Ralit a vb-re, a rendezők köszönték szépen, de maradtak az IRC mellett. Ráadásul a sorozatot tulajdonló Eurosport megvalósította azt az élő közvetítést, amit a vb-n évtizedek óta nem tudtak megtenni, így a Monte nem hogy veszített volna a világbajnoki szakítással, de még nyert is.

Az idén, a századik születésnapjuk megünneplésekor egy igazi gesztust gyakoroltak a rendezők azzal, hogy elengedték az amúgy borsos nevezési díjat. Az eredetileg tervezett 100 helyett 250 nevezés futott be hozzájuk, amiből végül 120-at fogadtak el. És úgy tűnik, hogy a verseny hagyományainak megfelelően igazán izgalmas futamot láthatunk az idén is, az Eurosport közvetítésének köszönhetően otthon, a fotelból is.




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

weko



Amikor a Miniken nem volt sapka

A Monte-Carlo Rali számos botránya közül talán az 1966-os versenyé volt a legnagyobb, amelyről minden olyan autót kizártak, amely a Citroën-csapat előtt végzett, mert állítólag már a verseny előtt eldöntötték, hogy csakis a francia márka nyerhet. A Miniken pedig épp nem volt sapka.

Próbáljon csak valaki rákeresni a Citroën bármelyik hivatalos honlapján az 1966-os Monte-Carlo Ralira, nem fog találni semmit. Ezt a versenyt a Toivonen–Mikander páros nyerte egy Citroën DS21-essel. Egy ilyen eredményre pedig bármelyik gyár büszke lenne, főleg, hogy 1959 után ez volt a második Monte győzelme a Citroënnek, amelyet csak 2003-ban a Xsara WRC-vel tudtak megismételni. De a 66-os győzelmét a Citroën maga is szeretné elfelejteni.

Ekkor már túl voltunk a Mini első két viharos győzelmén, amelyet a legendás Hopkirk–Liddon páros szerzett 64-ben, és a Mäkinen–Easter kettős ismételt meg 65-ben. 66 azonban másról szólt. A Monte rendezői megváltoztatták a szabályokat és Grouppe 1-es autók számára írták ki a versenyt, amelyekből a szabályok szerint évente legalább ötezer darabot kellett gyártani. A Grouppe 2-es és 3-as autók is részt vehettek a versenyen, de az ő gyorsasági idejüket 18%-kal megnövelve könyvelték el. A Mininek és a Fordnak újra kellett homologizálni az autóját, a Citroënnek nem. Sőt, a francia márkának a sokkal erősebb, nagyobb versenyautókkal sem kellett így számolnia.

De nem ez volt az egyetlen jel. A verseny előtti hetekben a dél-franciaországi kocsmákban azzal fogadták a Mini (hivatalosan BMC) és a Ford-csapat tagjait, hogy kár a gőzért, az idén a Citroën nyer, ezt már régen eldöntötték. A verseny azonban más képet mutatott. A Minik még mindig ▶



Dubai Programok
AZ EMIRÁTUSOK MAGYAR SPECIALISTÁJA





Ne tessék mesélni a Monte-Carlo Raliról





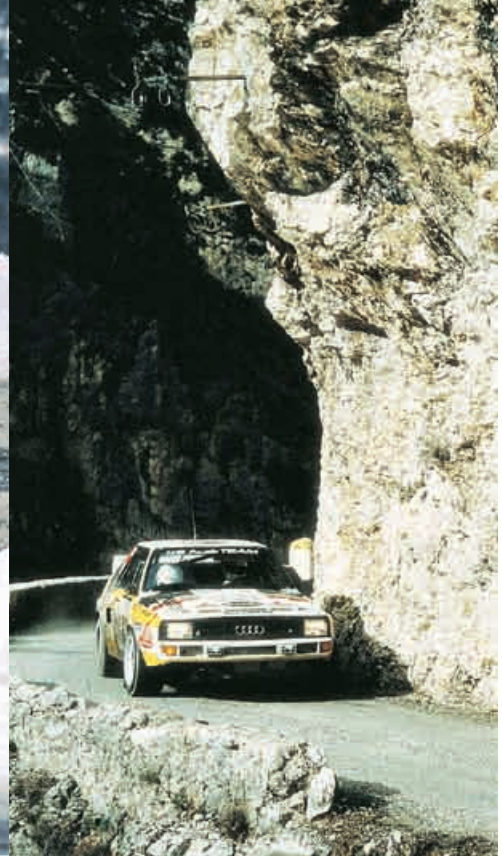
► lóerő hátrányban voltak, de nagyon komoly csapatmunka folyt a háttérben. Minden egyes gyorsasági után szerviz várta az autókat, háromféle gumival. Már akkor jégkémeket alkalmaztak, akik pontos információval szolgáltak a pályák állapotáról (vegyük figyelemben, hogy akkor még nem volt mobiltelefon és a hegyekben a rádió adóvevő sem működött). Sőt, a kritikus gyorsaságikon még egy speciális kocsi is végigment, ami lesöpörte a frissen hullott havat a nyomból. De a Ford-csapat sem volt kevésbé felkészült. Mivel a Mini nem alkalmazott csapatsorrendet, versenyzőik egészen az utolsó pillanatig vívhattak egymással, és végül Mäkinen, Aaltonen, Hopkirk sorrendben futottak be és arattak hármas győzelmet. A legendás Roger Clark futott be negyediknek Ford Lotus-Cortinával, míg Pauli Toivonen csak az ötödik lett a legjobb Citroën DS21-essel.

Csakhogy a verseny után a Citroën óvást nyújtott be a Minik és a Fordok ellen, szabálytalan lámpa használata miatt. A technikai ellenőrök az óvást elfogadták, és kizárták a két csapat első négy helyen végzett autóját. Amolyan van rajtuk sapka, vagy nincs rajtuk sapka elven. Így a versenyt a Citroën nyerte. A győztes Toivonen azonban annyira felháborodott az eljáráson, hogy azonnal szakított a Citroën-csapattal és soha többet nem is állt velük szóba, amivel igen nagy elismerést vívott ki magának a ralitársadalmon belül. Az eset persze hatalmas visszhangot keltett, és a Minit nagyobb publicitáshoz juttatta, mintha nyert volna. A Citroën pedig máig próbálja titkolni a második Monte-Carlo Rali győzelmét és annak körülményeit.

Egy évvel később a Mini visszatért és Aaltonen révén megszerezte harmadik Monte győzelmét. Ezúttal már az sem volt baj, hogy ha volt rajtuk sapka.











A legnagyobb győzelem

Négyszeres győzteseként érkezett Walter Röhrl az 1985-ös Monte-Carlo Ralira, ahol azonban Ari Vatanen, a Peugeot 205-össel diktálta a tempót. Egészen addig, amíg nyolc perc büntetést nem kapott. Utána viszont élete versenyét futotta és a rali történetének legnagyobb győzelmét aratta.

Furcsa verseny volt az 1985-ös Monte, amelyet a (sport?) politikai csatározások miatt kis híján nem is rendeztek meg. Csak decemberben kapott zöld utat a verseny. A Peugeot teljes csapatával állt rajthoz a 205-ös első generációs változatával. Az Audi két rövid Quattrót hozott, és abban bízott, hogy az előző öt Montéból négyet megnyerő Walter Röhrl megint előhúz valamit a kalapból. A Lancia az utolsó pillanatban nevezett a versenyre a hátsókerékhajtású 037-esekkel. A szöges gumikat a kétkerékhajtás jobban ette, ezért még azzal is megpróbálkoztak, hogy a négy teljesen havas szakasz közepén kicserélték autóik kerekét, de ez sem jött be igazán.

Már a rajttól kezdve ketten voltak versenyben a győzelemért. Ari Vatanen nyerte az első szakaszt a Peugeot 205-össel, de a másodikon a nézők közé csúszott, így Walter Röhrl állt az élre az Audival. Vatanen azonban hamar ledolgozta a hátrányát és a kilencedik gyorsaságin visszavette a vezetést. A 16. gyorsasági rajtjában azonban négy percet várakoztatták, de a menetlevelét nem javították ki. Így amikor a következő gyorsaságira megérkeztek, négy perccel korábban csekkoltak, amiért nyolc perc büntetés járt. „Terry (Harryman) hibája volt, bocs Terry!" – mesélte Vatanen évekkel később. „Nyolc perc büntetést kaptunk, amivel négy és fél perc hátrányba kerültünk Röhrllel szemben. Egyszerűen nem hittem el, hogy ez történt velünk. Még sohasem vezettem a Monte-Carlo Ralit, és ilyen módon elveszíteni az első helyet... Azonnal telefonáltam Ritának (Vatanen felesége) Angliába, hogy üljön az első gépre és jöjjön szurkolni. Terry nagyon maga alatt volt, de mondtam neki, hogy felejtse el, ami történt, mert ha valaha szükség volt rá, hogy tökéletesen olvassa az itinert, akkor az most van: támadni fogunk." Aki ismeri Vatanent, az tudja, hogy ez azt jelentette, hogy ha kell, a falon is átmegy, és nem született még olyan ember a földön, aki gyorsabban tudna közlekedni Vatanennél, amikor elhatározza, hogy támad. Mire a mezőny Monte-Carlóba ért, az utolsó esti szakaszok előtt már csak két perc volt a finn hátránya.

„Ez a két perc nem lesz elég holnap" – szögezte le Walter Röhrl, aki nagyon sokat kritizálta az orrmotoros Audi Quattrót, amely a középmotoros Peugeot 205-ös mellett valóban egy kicsit elavult technika volt. Viszont Röhrl zsenialitását mutatja, hogy még ezzel az autóval is ott tudott lenni az élen. Amikor azonban nekiszegezték a kérdést, hogy ez azt jelenti, hogy a Peugeot túl gyors az Audinak, akkor csak mosolygott rajta: „Csak annyit tudok, hogy Ari túl gyors nekem." Ez pedig a legnagyobb elismerés volt, amit egy versenyző kaphatott. És persze arról is sokat elárul, hogy milyen ember is volt Walter Röhrl.

Na de a versenynek még nem volt vége. Jött az utolsó éjszaka és Vatanen támadott. Röhrl pedig hibázott. Hiába volt ez már a tizedik Monte-Carlo Ralija, a havas pályákra rosszul választott gumit. Ráadásul az utolsó szakaszon az Audi elektronikája is meghibásodott, így Vatanen több mint öt perc előnnyel nyert. Ha a büntetését levonjuk, akkor 13 perccel volt gyorsabb mindenki másnál egy olyan versenyen, ahol gyakran csak másodpercek döntöttek.

A későbbi, 85-ös világbajnok Timo Salonen tíz perc hátránnyal lett harmadik Peugeot-val, míg a világbajnoki cím védője, Stig Blomqvist húsz perc hátránnyal negyedik Audi Quattróval.

„Minden kétséget kizáróan ez volt pályafutásom legnagyobb győzelme" – mondta Vatanen. „Mentálisan nagyon erősnek kellett lennem, és hinnem magamban, hogy meg tudom csinálni. Emlékszem Jean Todt (a Peugeot-csapat akkori vezetője) és a főmérnökünk is zokogtak a célban, hatalmas nyomás volt rajtunk, de megcsináltuk. Soha azóta nem tudtam úgy vezetni, mint akkor."



Lesz jövőre folytatás?

Már az is hátborzongató érzés volt, hogy magyar versenyzőnek szurkolhattunk egy világbajnoki sorozaton. Hát még az, hogy Michelisz Norbert egyáltalán nem sereghajtó volt a túraautó vb mezőnyében. Újonc létére hamar az élmezőnybe verekedte magát, az utolsó versenyen pedig megszerezte az első magyar világbajnoki futamgyőzelmet.

SOK INTERJÚT ADTÁL A GYŐZELMED ÓTA?

Igen, elég sokat. Pécsi vagyok, de a múlt héten is végig Pesten voltam. Szerencsére médiamegjelenés szempontjából még sosem álltunk ilyen jól. Sokat szerepeltem a tévében, újságokban. Ez egy kis munkával jár a részemről, de egyáltalán nem bánom. Jó lenne ezt a hullámot most meglovagolni és minél szélesebb közönséghez eljuttatni a túraautó vb hírét.

AKKOR MOST SZTÁR LETTÉL?

Nem tudom pontosan, hogy mit jelent ez a szó, de ha igen, akkor remélem, hogy csak a sportteljesítményemmel. Sokan ismernek meg az utcán, kérnek autógrammot, szurkolnak nekem, ez mindig jól esik.

AZ ÉV ELEJÉN NAGYON SOKSZOR ÉREZTÜK ÚGY, HOGY MOST MAJDNEM ÖSSZEJÖTT, AZTÁN MEGINT MAJDNEM ÖSSZEJÖTT. AZ UTOLSÓ KÉT HÉTVÉGÉN VISZONT TÉNYLEG JÓL JÖTT KI A LÉPÉS. MI VÁLTOZOTT?

Nem tudok konkrét dolgot mondani. Az utolsó két hétvégén már az én elképzeléseimet is bele tudtam vinni az autó beállításába. Mivel nem volt tesztlehetőségem, mindent a versenyek alatt kellett kitapasztalnom. Az egy gyors körrel nem volt baj az elején sem, azt viszont meg kellett tanulnom, hogy hogyan osszam be a gumikat egy versenytávra. A rutin és a beállítás 50-50%-ban lehetett az oka a formajavulásnak.

HA MOST KEZDENÉD AZ ÉVET, MIT CSINÁLNÁL MÁSKÉPPEN?

A rajtokra nagyobb hangsúlyt fektetnék. Ezt nem nagyon tudtam gyakorolni. A két verseny között az autónk többnyire Barcelonában, a SEAT Sportnál volt, de ha itthon lett volna, akkor sem tudtunk volna vele edzeni, mert a költségvetésünk nagyon ki volt centizve. Így is minden alkatrészt a végsőkig használtunk, a fékbetéteket, a féktárcsát csak a legvégén cseréltük. Emellett teszt nem fért bele.

MIÉRT OLYAN NEHÉZ A RAJT?

Nem annyira nehéz, de elég összetett dolog. A kormányról kell kezelni a rajtprogramot, közben nagyon kell figyelni a szinteres kuplungra, ami csak egy nagyon minimális csúsztatást enged és azt nagyon el kell találni. A turbódízel ráadásul nagyon érzékeny arra, hogy legalább három másodpercig le legyen nyomva a gázpedál, mert különben nincsen turbónyomás és nincs elég nyomaték, hogy elindulj. Közben még a kéziféket is húzni kell és a rajt pillanatában elengedni. Mindezt öt másodperccel a rajt előtt kell kezdeni, mert a motornak sem tesz jót, ha sokáig terheled. Ennek az öt-hat mozdulatnak kell összhangban lennie. Ha már van rutinod, akkor nem nehéz megcsinálni, de nekem ebben nem volt.

PRIVÁT VERSENYZŐKÉNT INDULTÁL A VB-N, EZ MENNYI HÁTRÁNYT JELENTETT A GYÁRIAKKAL SZEMBEN?

A legnagyobb különbség az anyagiakban van. A gyári versenyzők többet tesztelhetnek, többször használhatnak új gumit, új alkatrészt. Talán a több teszt miatt a rutint is hamarabb szerzem meg és a beállítások kitapasztalása is hamarabb ment volna. Már az év közepén eljutottam volna erre a szintre, ahol most vagyok. ▶

Megkérdeztük Michelisz Norbertet





AZ AUTÓD JOBB LETT VOLNA?

Nem hiszem. Heten versenyeztünk az idén SEAT-tal, de nem hiszem, hogy az én autóm akár egy kicsit is rosszabb lett volna, mint a tavalyi (2009-es) világbajnok Tarquinié.

ÉS A CHEVROLET-NÉL VAGY A BMW-NÉL?

A Chevrolet-nak iszonyatosan jól el volt találva az autója és kiegyensúlyozott teljesítményt nyújtottak. A BMW-nek most nem jött ki a lépés. A SEAT az idén kivonult a vb-ről, és nem is fejlesztették az autókat. Ez főleg az év vége felé látszott, akkor már nagyon lemaradtak a többiekkel szemben.

JÖVŐRE LESZ FOLYTATÁS?

Én is és a csapatom is nagyon szeretnénk, de egyelőre semmi konkrétumot nem tudok mondani. Az is nagy csoda volt, hogy az idén tudtunk versenyezni a vb-n. Mindenképpen ebben a sorozatban képzelem el a jövőmet, és nem nagyon szeretnék visszalépni, de bármi megtörténhet.

A GYŐZELEM SEGÍT TÁMOGATÓT TALÁLNI? ELÉG EZ AHHOZ, HOGY NEMZETKÖZI SZPONZOROD LEGYEN?

Mondjuk úgy, hogy nem hátrány. Nagy, nemzetközi szponzorhoz szerintem több győzelem és rendszeres dobogós helyezés kell, de azért nem teszek le róla. Egyelőre a magyar piacon próbálunk keresni.

HA FOLYTATOD, AKKOR MILYEN AUTÓVAL?

Ez még nem dőlt el. Jó lenne a SEAT mellett maradni, mert ezt az autót már kiismertem és elég jó a kapcsolatrendszerünk is. A kérdés az, hogy lesz-e jövőre a SEAT-nak új, 1,6 turbója. A jelenlegi kétliteres turbódízellel is versenyezhetnénk, de azt mondják, hogy a Chevrolet és a BMW 1,6 turbói 40-50 lóerővel erősebbek, mint az idei motorjaik voltak. Ez körönként két másodperc hátrányt jelenet, amit még súlykompenzálással is elég nehéz lesz ledolgozni. Egyelőre még sok a kérdés az autó felől.

HA NEM LESZ TÚRAAUTÓ VB, VAN MÁS ALTERNATÍVÁD?

Nem nagyon. Itt szeretnék versenyezni. Ha már egyszer eljutottunk ide, akkor most minden körmünkkel kapaszkodnunk kell ebbe az egész csapatunknak. A Formula autóhoz szerintem túl öreg vagyok már, a rali még szóba jöhet. Gyerekkoromban számomra az autóversenyző csak raliversenyzőt jelentett. De azért remélem, hogy nem kell szakágat váltanom.

HA NEKEM KÉT ÉVE VALAKI AZT MONDJA, HOGY EGY MAGYAR VERSENYZŐNEK SZURKOLHATUNK A TÚRAAUTÓ VB-N, AKI RÁADÁSUL NEM A SOR VÉGÉN KULLOG, AKKOR AZT MONDOM NEKI, SZÉP ÁLOM.

Az is! Pontosan ezen gondolkoztam én is. 2005-ben még a tévében néztem a túraautó vb-t és olyan távoli dolognak tűnt, hogy nem is álmodtam, hogy én ott fogok versenyezni. Valóban álomszerű az egész, hogy ötödik éve versenyzem és most ott vagyok a túraautó vb-n, ahol éppen futamot nyertem. Nem tudom, hogy kinek kell megköszönnöm ezt a nagy szerencsét. Sokan segítettek, a szüleimtől kezdve a barátaimon át a csapatomig, de nagyon sok tehetséges versenyző van Magyarországon, akik nem kaptak ilyen lehetőséget, mint én. Valaki nagyon szerethet odafent.

MILYEN ÉRZÉS VOLT AZOK ELLEN VERSENYEZNI, AKIKET 2005-BEN MÉG A TÉVÉBEN NÉZTÉL?

Fantasztikus! Iszonyatosan nagy megtiszteltetés egy mezőnyben menni velük. Képzeld el, amikor egy Tarquini Makaóban odajön hozzám és szívből gratulál. Azt mondta, hogy végig megpróbált nyomás alatt tartani, de nem tudott megelőzni. Ez hatalmas elismerés.

HOGYAN FOGADTAK A VERSENYZŐTÁRSAK?

A szezon végére befogadtak. Eleinte nem tudtak hova tenni. Részben ennek is volt köszönhető néhány ütközés, mert gondolták, hogy nekem úgysem számít. Persze én is rutintalanul kezeltem néhány helyzetet. Ha egy versenyző kivívja a tiszteletet, akkor jobban odafigyelnek rá.

VALAMI JÓ SZTORI A VÉGÉRE?

Az egész év egy nagy sztori volt. A legemlékezetesebb pillanat Makaóban volt, amikor álltam a dobogón és néztem a fiúkat, akik könnyes szemmel álltak. Ezt a pillanatot életem végéig sem fogom elfelejteni. Remélem, lesz még részünk ilyenben.



Mert driftelni jó!

drifter.hu

A drift szabad fordításban csúsztatást, sodródást jelent. Valójában nem más, mint egy adott versenyautó tökéletes uralásának, irányításának látványos demonstrálása oly módon, hogy az autó lehetőleg egy centimétert se haladjon a szokásos módon egyenesen.

A sportág maga nagyon hasonló a ralihoz, azonban itt nem az idő és a sebesség számít, hanem a stílus és a kanyartechnika. A drift lényege, hogy az autó hátulját a túlkormányozottságból fakadó kitörésekor a kanyarban csúszásban kell tartani anélkül, hogy az autó megtapadjon. A drift Japánból indult hódító útjára és 2001-ben már hivatalos D1 Grand Prix versenyeket tartottak. Napjainkban a felkelő nap országában az egyik legnézettebb autós sportágak egyike. Európában 2004-től lehetett felfedezni, hazánkban pedig a 2005-ös évben kezdődött meg a honosítása. A drift előnye, hogy páratlan élményt nyújt a nézőknek, mivel a versenyeket itt is stadion jellegűen kiépített pályákon vagy rendezvényterületeken tartják. Fontos, hogy a Drift sportág teljesen független a Nemzetközi Automobil Szövetségtől (FIA), és ezáltal az autósportok hazai képviseletétől a Magyar Nemzeti Autósport Szövetségtől (MNASZ) is. A legelső hivatalos driftedzés 2005 őszén történt, mely időpontot az Magyar Drift Szövetség (MDSZ) első alapkőletételének tekinthetünk, ugyanis ezen eseményt követő héten három drift egyesület alakult. Az egyesületek közös együttműködésével kezdődött meg a driftsportág hazai története.

















2010-ben öt bajnoki és egy Eb-futam került megrendezésre hazánkban. A szövetség év közben tárgyalásokat kezdeményezett számos környező ország szervezeteivel, hogy a Drift Európában egységes szabályzatok alá kerüljön, ugyanis a sportág fiatalságából adandóan nem rendelkezik hivatalos európai vagy világszervezettel.
Sikernek értékelhetjük, hogy Lengyelország állandó szakmai segítséget kért, míg a szövetség Romániával közös rendezvénytervet nyújtott be a 2011-es esztendőre az erdélyi Szatmárnémeti önkormányzata részére. A Magyar Drift Szövetség szoros kapcsolatot ápol ezen felül Németországgal, Csehországgal, Szlovákiával, Szerbiával és Horvátországgal is.

drifter.hu

Teszt: Peugeot RCZ 1,6 THP



Elérhető álom

Egyedi forma, minőségi kidolgozás és vezetési élmény jellemzi a Peugeot vadonatúj kupéját, amely a bevett „nullázós” gyakorlattal ellentétben, számok helyett betűket visel típusjelzés gyanánt. Talán ez is arra utal, hogy korszakváltás előtt áll a francia autóipar.

Európa a német autók bűvöletében él, a PSA-csoport azonban riadót fújt, megelégelték a beszólásokat, és elhatározták, igen komolyan rágyúrnak a minőségre, miközben új arculatot vezetnek be. A munka gyümölcse kezd beérni, és ennek első jele a Peugeot RCZ. A németautós sztereotípia ellen hatásos fegyvert dolgoztak ki a franciák: az RCZ – ha nem is kínai buzgalommal másolva, de – erősen emlékeztet az Audi TT kupéra, szándékosan sugározva, hogy van olyan jó, mint a négykarikás modell. És tényleg! A kompakt 308-as fődarabjaiból összecsipegetett RCZ igazi álomautó szerepkörben tündökölhet, miközben az ára a legdrágább kivitelben, a legerősebb motorral is ott végződik, ahol az Audi beugrót kínál a TT alkotta klubba. Az izgalmas vonalú karosszéria kortól és nemtől függetlenül vonzza a tekintetet, az RCZ valószínűleg akkor sem megy ki a divatból, amikor elül körülötte az újdonság vihara, és a legszebb az egészben, hogy különlegessége ellenére az autó hétköznapi módon használható. Az utastér maximum 2+2 személyes, ami a gyakorlatban inkább 2 felnőttet jelent, viszont a csomagtartó 321 litere meglepően jó érték. A felszerelés gazdag, a kidolgozás első osztályú, a csúcsmodellben még a műszerfalat is bőr borítja, és szép részlet a középkonzolra tett hagyományos óra. A 200 lóerős turbómotor könnyedén, erőlködés nélkül mozgatja a kupét, a manuális váltó pontos, akárcsak a kormányzás, és kanyarban remekel az RCZ – átlagos vezető soha nem tudja meg, hol húzódik a futómű tűréshatára. A menetkomfort elviselhető, de rossz úton azért zötyögős a haladás, és aki megrendeli a 19 colos felnit, számítson rá, hogy nagyon kell rájuk vigyázni. A tesztautó bő 10 millió forintos ára a lehetőségek maximumát jelenti, de 7,8 millió forintért már megszerezhető a gyengébbik 1.6 THP (156 LE).

Krepsz Zoltán, Autónavigátor.hu







„Nagyon különleges autó. A szép forma egy nagyon sportos, temperamentumos belsővel párosul. Erős a motorja, alacsonyan van a súlypontja, ami miatt nagyon jól kanyarodik. Én azt a változatot próbáltam, amin nagy fékek voltak, így nem csak a gyorsulása, hanem a lassulása is jó volt. Ízig-vérig sportautó. Elkezdesz vele menni, és nem is akarsz megállni, mert annyira különleges élmény a vezetése. Szívesen megtartottam volna.”

Ifj. Tóth János
hétszeres magyar bajnok raliversenyző

AUTÓNAVIGÁTOR.HU

Vételi tanácsadó



Peugeot 308 (2007–)

Pozitív

Divatos forma, tágas utastér, korszerű motorok, igényes anyagok az utastérben, kupé-kabrió és hétszemélyes kombi is van belőle, utóbbi nyújtott tengelytávolságú.

Negatív

Kissé feszes rugózás, pontatlan és lötyögős kézi váltó, rángatós robotizált automata.

- Korszerű BMW-benzinmotorok, saját HDi dízelek
- A 16 colosnál nagyobb kerekek rázóssá teszik a rugózást
- Akár kilenc légzsákkal is rendelhető, töréstesztje alapján nagyon biztonságos
- Sokat kitakar a vaskos A-oszlop
- Tágas utastér, különösen a nyújtott tengelytávú kombiban

Dízel motorral:

2 fajta motor, 90-140 LE, 1560-1997 cm³, 3 féle karosszériával

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

Benzines motorral:

2 fajta motor, 95-175 LE, 1397-1598 cm³, 3 féle karosszériával

NCAP töréstesztt eredmény:

Felnőtt utas	35 pont	★★★★★
Gyermek utas	39 pont	★★★★
Gyalogos	19 pont	★★★

Tanácsadó



Mindig hátra szereltessük!

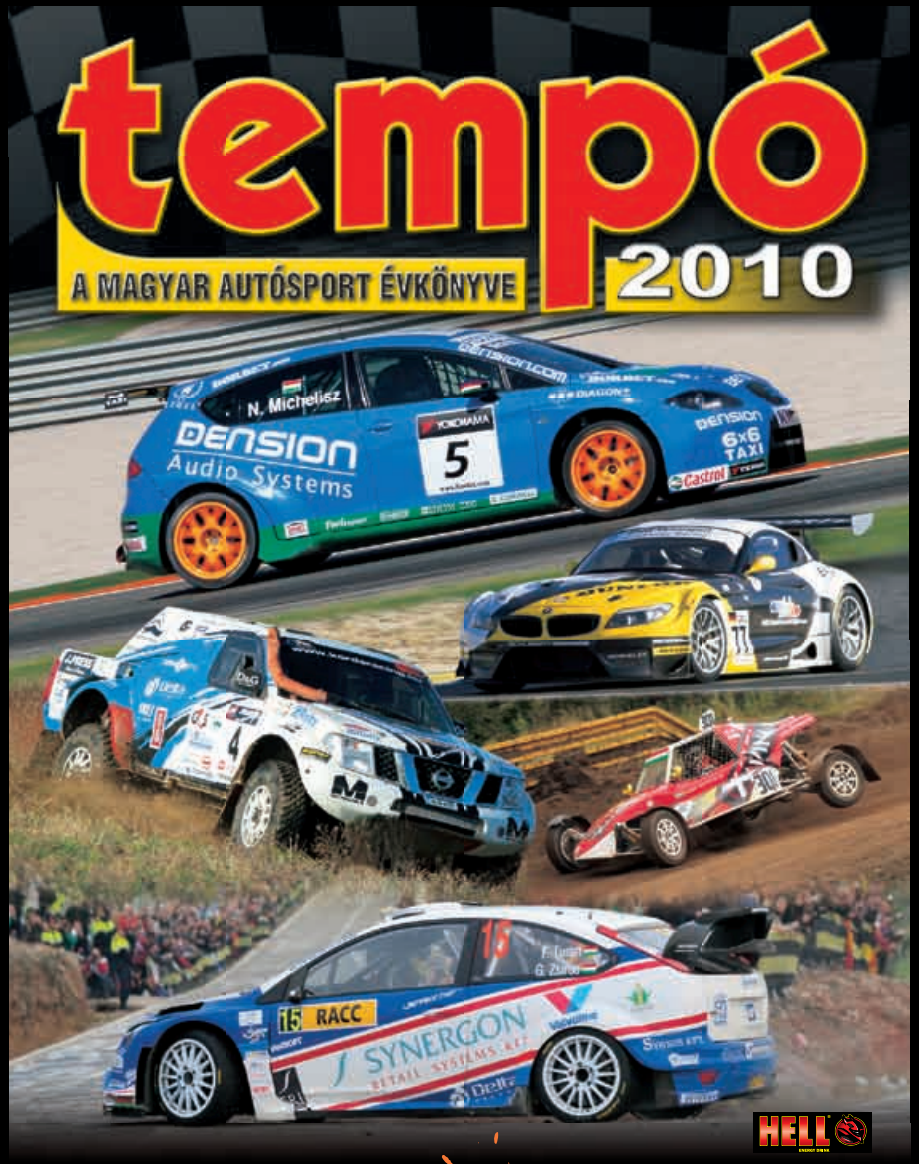
Ahogy az iskolában a rosszabb gyerekeket szokás előre, a tanár szeme elé ültetni, úgy a rosszabb állapotú guminak is – bármennyire is meglepő, és bármennyire is az ellenkezőjét sulykolták belénk évekig – az első tengelyen van a helye.

Manapság egyre nagyobb szerep hárul az autóban az elektronikus védelmi eszközökre, különösen a menetstabilizálóra (legközismertebb jelöléssel ESP), amely nagyon hasznos ugyan, de egyáltalán nem mindentudó, mint azt sokan tévesen képzelik. Arról nem is beszélve, hogy napjainkban, az olcsóbb modelleknél még nem általános a megléte, így különösen hasznos lehet azon tanács, miszerint ha nincs pénzünk teljes garnitúra téli gumit vásárolni, és csak két abroncsra futja a büdzséből, akkor mindig a hátsó tengelyre szereltessük fel a jobb állapotúakat – ez akkor is ajánlott, ha két jobb, illetve két rosszabb állapotban lévő használt gumink van. E módszer indoklása egyszerű fizikai magyarázat. Ha a jó gumik az első kerekeken vannak, a rosszabbak pedig hátul, akkor félrevezető lehet az autó viselkedése. Miközben azt hisszük, hogy jó a tapadás, és minden rendben van, a hátsó kerekek már nagy valószínűséggel elérték a kritikus határt, így amikor az autó eleje megcsúszik, az instabil far garantálhatóan ki fog törni, komoly vészhelyzetet előidézve. Ha a rosszabb állapotú gumik az első tengelyen vannak, ugyan előbb érezzük majd bizonytalannak a haladást, de éppen ez inthet minket kellő óvatosságra, ráadásul számíthatunk a jó hátsó abroncsokra.

Krepsz Zoltán Autónavigátor.hu

„Ha csak két új téli gumi vásárlására van szükségünk (vagy lehetőségünk), azokat mindig a hátsó kerekekre szereltessük."

MÁR KAPHATÓ!



Keresd a rallyeshop -ban!

www.rallyeshop.hu

Új Lancia Stratos



Az összes Ferrarit lenyomja

Ferrari alapokra épült a New Lancia Startos, ez eddig sem volt hétpecsétes titok, de azt nem tudtuk, hogy gyorsulásban elkeni az összes maranellói gép száját. Az egyetlen példányban létező New Stratos német tulajdonosának fontosabb az autó gyorsulása, mint a végsebessége.

Sokáig azt hittük, gyári projekten dolgoznak a Pininfarinánál, aztán kiderült: a New Lancia Stratos egyáltalán nem lesz sorozatgyártású termék, csupán egy német milliomos üzletember megrendelésére építették meg a különleges, múltidéző autót. A hír felröppenése óta különféle pletykák keringtek a műszaki adatokról, de most kiderült az igazság, hogy pontosan milyen alapra tervezték a kocsit, illetve, hogy mit is tud valójában.

Donor szempontjából a Ferrari F430 Scuderia helyes tippnek bizonyult, ám az alváz 200 milliméterrel rövidebb, mint a maranellói autó esetében, és egy FIA szabványnak megfelelő bukókeret is beszerelésre került. A New Startos teljes hosszúsága 4181 mm, szélessége 1970, magassága 1240 mm, tengelytávja pedig kereken 2400 mm. A saját tömeg 1247 kg, ennek 44 százaléka az első, 56 százaléka a hátsó tengelyre jut. A motor az F430 V8-asa, ám a Scuderia 510 lóereje helyett 540 lóerőt tud a gép 8200 1/min fordulaton, míg a forgatónyomaték maximuma 500 Nm. Az erősödésben nagy valószínűséggel szerepet játszik a német Capristo kipufogórendszer is. Summa summarum, egyetlen lóerőre csupán 2,3 kilogramm mozgatása jut, ami kifejezetten jó érték.

Az autó 3,3 másodperc alatt gyorsul 0-100, 9,7 másodperc alatt 0-200 km/órára, így ezzel tulajdonképpen veri az összes gyári Ferrarit. A végsebesség azonban kimondottan szerénynek tűnik, az ember többre számítana, mint 274 km/h, de ez a váltó rövid áttételezésével magyarázható – a tulajdonos jobban szereti a robbanékonyságot, mint a 300 km/h feletti száguldást.

Krepsz Zoltán – Autónavigátor.hu

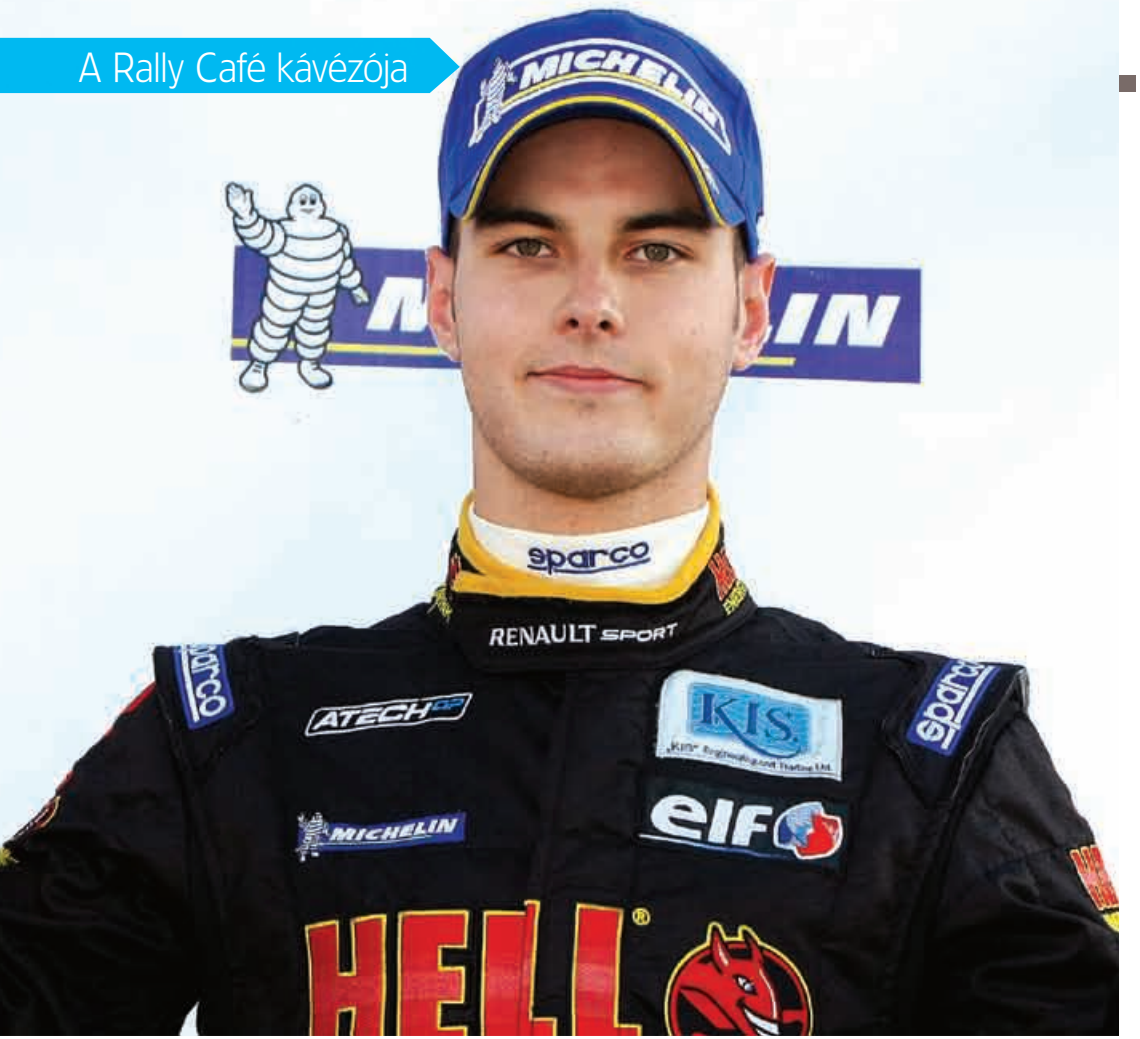
CENTRON GUMISZERVIZ
Pilisborosjenő, Bécsi út 23.
Tel.: 26/337-330, 20/585-6640
Centron®
Alufelni Javítás
- GUMIABRONCS ÉRTÉKESÍTÉS
- FUTÓMŰ BEÁLLÍTÁS
- GUMISZERELÉS, CENTRÍROZÁS
- GUMIJAVÍTÁS

Csepel Autócenter Kft.
1215 Budapest, Jókai u. 25.
Tel.: 277-6841, 277-5500, 277-0834, 276-9466
Nyitva: H-P: 8-17 ig
e-mail: info@auto-center.hu
web: www.auto-center.hu
ISO 9001:2002 minőségtanusítással rendelkező, márkafüggetlen szerviz
• karosszéria javítás
• fényezés szárítókamrában
• karambolos gépkocsik biztosítási ügyintézése
• szerkezeti javítások nyolc állások szerelőműhelyben
• kézi autómosó, kozmetika
• számítógépes futómű-beállítás
• gumiszerelés, centírozás
• gépjármű diagnosztika
• klíma javítás
• cégek részére flották kezelése megállapodás szerint
• eredetiség vizsgálat
• személy és haszongépjárművek teljeskörű javítása 3,5 t-ig
• kijelölt vizsgaállomás
• vizsgáztatás, vizsgára felkészítés
• zöldkártya
Akciós ajánlat!
Amennyiben hirdetésünkre hivatkozik, ingyenesen átvizsgáljuk gépkocsiját a téli időszakra.

auto-sport.tv
élő
internetes offroad közvetítések
Kattanj rá!
www.auto-sport.tv







Kávészünet Kiss Pál Tamással

A Brit Formula Renault-bajnokság idei harmadik helyezettje, Kiss Pál Tamás volt a vendégünk a kávészünetben, aki még nem tudta megmondani, hogy jövőre hol folytatja a Formula–1 felé vezető útját, de azért így is jót beszélgettünk vele.

HÁNY ÉVES KORODBAN VOLTÁL ELŐSZÖR AUTÓVERSENYEN?
Természetesen raliversenyen voltam először. Apukámat néztem meg, egy harmadosztályú versenyen, ahol kereklámpás Zsigulival indult. Én nem is nagyon emlékszem rá, csak fényképeken láttam. A bátyám hétéves volt, én akkor öt lehettem. Arra viszont emlékszem, hogy nagyon tetszett, mi festettük a rugókat. A bátyámat a rali fogta meg, engem inkább az autók, a hangjuk, az illatuk.

MELYIK SPORTOLÓT TISZTELED A LEGJOBBAN?
Nem tudnék egyet kiemelni, de minden olyan sportolót nagyon tisztelek, aki a sport mellett mást is csinál, tanul vagy dolgozik, illetve a profi sportolókat, akik emberfeletti teljesítményt nyújtanak. Kívülről egyiken sem látszik, hogy mekkora munkával jár.

MILYEN KÖNYVET OLVASTÁL UTOLJÁRA?
A rali évkönyvet. Előtte meg valamelyik kötelező-olvasmányt. Volt, amelyiket rövidítve. Inkább magazinokat szeretek olvasni.

MELYIK A KEDVENC FILMED?
Van egy pár. A Taken az egyik kedvencem, de nem rég néztem meg a Karate kölyköt, azt is viccesnek találtam. Az igazán jó filmeket szeretem moziban megnézni, de többnyire inkább otthon tévézek, az kényelmesebb.

MILYEN GYAKRAN HASZNÁLOD AZ INTERNETET?
Naponta. Minimum két órát. Az egyetemhez elengedhetetlen, nagyon sokat levelezek, de a versenyzéssel kapcsolatos ügyeket, repülő-, szállásfoglalást, autóbérlést, biztosításkötést is a neten intézem.

MIT TESZEL A KÖRNYEZETED VÉDELME ÉRDEKÉBEN?
Szelektíven gyűjtjük a hulladékot.

MILYEN ZENÉT HALLGATSZ?
Mindegyik műfajban van kedvencem, de leginkább a popot szeretem. Jason Derulo a kedvencem, de szeretem Rihannát és Lady Gagát is. Utazás közben, repülőn, kocsiban szoktam zenét hallgatni, de tanulás közben is szól mellettem valami.

MILYEN EGY VERSENYZÉSNÉLKÜLI IDEÁLIS HÉTVÉGÉD?
Nyugis. Szórakoztató sporttal telik, ami lehet túrabicikli, foci a barátokkal, kirándulás. Vagy egy olyan vasárnap, amikor nem csinálok semmit. De ahogy idősödik az ember, egyre kevesebb ilyen van.

KIT HÍVNÁL MEG EGY ITALRA?
Ross Brawnt, Frank Williamst vagy bármelyik Formula–1-es csapatvezetőt, mérnököt. Biztosan sok tanácsot tudnának adni, hogyan lehet eljutni a csapatukhoz.

MIT SZERETSZ AZ AUTÓVERSENYZÉSBEN A LEGJOBBAN?
Nagyon izgalmas dolog egy hibátlan kört összerakni, minden ezred másodpercért minden centiméterért megdolgozni.

MIT SZERETSZ AZ AUTÓSPORTBAN A LEGKEVÉSBÉ?
Azt a rengeteg „szerény" embert, akik még köszönni sem tudnak a másiknak.

MI ALAPJÁN VÁLASZTOTTAD A JELENLEGI UTCAI AUTÓDAT?
Egy hároméves „D" Opel Corsám van. Apukámmal közösen választottuk. A kényelem volt az elsődleges szempont. Használtan vettük, de nagyon elégedett vagyok vele. Arra, amire nekem az autó kell, tökéletesen megfelel. Az egyetlen dolog, ami nem tetszik benne, hogy háromajtós. Ettől jobban néz ki, de akkora az ajtaja, hogy büntetés vele parkolni.

MILYEN VERSENYAUTÓT PRÓBÁLNÁL KI A LEGSZÍVESEBBEN?
Egy GP2-est és természetesen egy Formula–1-es autót. Mindegy melyik csapatét, szerintem az utolsó F1-es autó is hatalmas élmény lenne. De nagyon érdekelne egy WRC is. Akár utasként is szívesen beülnék.

HA EGY DOLGOT VÁLTOZTATHATNÁL MAGADON, MI LENNE AZ?
Lelkileg lehetnék erősebb. Gyakran előfordult, hogy nem hittem magamban. Nem hittem el, hogy gyorsabb tudok lenni az ellenfeleknél. Illetve a tanulásban sokat segítene, ha egy kicsit több sütnivalóm lenne, és könnyebben a fejembe menne az anyag.

BE MERNÉL ÜLNI KISS PÁL TAMÁS MELLÉ EGY VERSENYAUTÓBA?
Persze. A bátyám nem szeret mellettem ülni, de én őmellé is simán beülök.

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

TÓVÁROS SZILVESZTER RALI





Tisztelt Versenyzők, Nézők, Sportbarátok!

Eltelt egy újabb év, és a Rallye szerelmesei idén utoljára találkozhatnak egymással.
Ismét a Hungaroring ad Otthont versenyünknek, köszönet érte a HS Zrt. vezetésének, és első sorban Frank Tamás Úrnak!

Nagy öröm számunkra, hogy a tavalyi sikeres verseny után ismét bizalmat szavaztak nekünk a versenyzők is, rekord számú, több mint 160 – as előnevezés érkezett be.
A rendgeteg nevezőt látva kimondhatjuk, hogy a MAGYAR RALLYE társadalomnak továbbra is szüksége van a HUNGARORINGRE, még ha azt egyes rendezők, vagy a sportban tevékenykedő egyéb személyek nem így gondolják.

Itt a bizonyíték, évről évre egyre többen szeretnék átélni azt az élményt, amit ez az egyedülálló rendezvény, ezen a fantasztikus pályán tud nyújtani!

Az idei évben is igyekeztünk újításokat bevezetni a verseny programjába!
Az ünnepélyes rajtceremónia, az első – sötétben zajló – gyorsasági szakasz, és az utolsó MAX CITY Superfinal körpálya méltó befejezése ennek a mindannyiunk számára nehéz esztendőnek.

Mindenkinek baleset mentes jó szórakozást kívánunk és bízunk a boldog békés új évben!

Füredi András, Garamvölgyi Zoltán

RALLY café · max-immun.eu · IMAR · ARCADOM · BIOEXTRA · Salix Kft. Autópark Kezelés · MAX CITY · Hungaroring · Damla · RESPONSUM · negarent · GarZonE · Delta csoport · COLAS Hungária



ÁTTEKINTŐ TÉRKÉP



2010. 12. 28. (kedd)			
IE/GY	Hely	Első autó	Utolsó autó
GY 1	Ring Belső	16:08	18:48

2010. 12. 29. (szerda)			
IE/GY	Hely	Első autó	Utolsó autó
GY 2	Ring Külső	7:33	10:13
GY 3	Ring belső	7:46	10:26
Szerviz			
GY 4	Ring Külső	10:19	12:59
GY 5	Ring belső	10:32	13:12
Szerviz			
GY 6	Ring Külső	13:05	15:45
GY 7	MAX CITY SUPERFINAL Körgyorsasági	13:18	15:58

Asi először a Szilveszter Ralin

Nem sokat bír otthon ülni Asi, aki az Országos Ralibajnokság megnyerése óta is folyamatosan versenyez, és persze nyer. Megkérdeztük tőle, hogy mi lesz akkor, ha a Szilveszter Ralin kikap, és mi lesz akkor, ha nyer?



„Még soha sem mentem a Szilveszter Ralin, de egy nagyon jó hírű verseny, úgyhogy éppen ideje volt, hogy kipróbáljam" – mondta Asi. „Azért indulok itt is, mint az összes többi meghívásos versenyen: hogy élvezzem. Amikor fiatalabb voltam, megtankoltam a dízel golfomat és addig autóztam vele a Bakonyban, amíg tartott a gázolaj. Ez most sokkal szervezettebb módja az autózásnak. A meghívásos versenyekre is szeretek felkészülni, de messze nem olyan komolyan, mint egy rali 1-es futamra. Általában használt gumikkal versenyzem. Legutóbb Kincsesbányán indultam egy versenyen, annak a pályabejárása alatt közgyűlésen voltam, és csak reggel a rajt előtt gurultam egyet a pályán. Ezt egy rali 1-es versenyen nem lehet megtenni. A Szilveszter Ralira is azért megyek, mint minden versenyre, hogy nyerjek, de ha valaki gyorsabb lesz nálam, akkor nyilván ő fog nyerni és fejet kell hajtani előtt. Nem nyerhetek meg minden versenyt, és szerintem a bajnoki címem sem lesz értéktelenebb, ha egy meghívásos versenyen vernek meg."

Kazár Miki a háromszoros győztes

Kétszer Mitsubishivel, egyszer pedig egy quaddal nyerte meg a Szilveszter Rali Kazár Miklós. Idén már licences versenyzőként indul, így abszolútban nem értékelik. A kéziféket viszont pont ezért lehet egy kicsit húzgálni.

„Nagyon szeretem a Szilveszter Ralit és nagyon kedves emlékeim vannak róla" – mesélte Kazár. „Itt nyertem először raliversenyt és egy nagyon színvonalas rendezvénynek tartom, olyannak, ahova meg lehet hívni a támogatókat, barátokat. Az idén elég sokat mentem a Hungaroringen a SEAT kupában, tulajdonképpen azzal az autóval is indulhatnék a Szilveszter Ralin. 300 lóerős, turbós az is, csak a hátsókerékhajtás hiányzik belőle. A szűk kanyarokban hátrány lenne, mert nincs benne kézifék. Meg a jobboldali ülés is hiányzik belőle, úgyhogy Szőke (Tamás) ott kapaszkodhatna a bukócsőbe. Ezért inkább a Mitsubishivel indulunk. Az idén már licences versenyző vagyok, úgyhogy abszolútban nem értékelnek. Eddig minden évben nagyon az időre mentünk, most egy kicsit lehet a nézőknek is autózni, és meghúzni a kéziféket. Egy Mecsek Ralin, ahol 1,6 másodperc dönt, nem lehet húzgálni a kéziféket, mert időt veszítesz vele és kikapsz, de itt belefér ez is."





Turán vb-ről a Szilveszter Ralira

A Catalunya Ralin elszenvedett balesete után a Szilveszter Ralin áll először rajthoz Turán Frigyes. Az eltört kulcscsontja már jól van és bízik benne, hogy ô is jó formában lesz, mert már alig várja, hogy autóba ülhessen. Ja, és ő is ígért valamit a kézifékkel kapcsolatban.



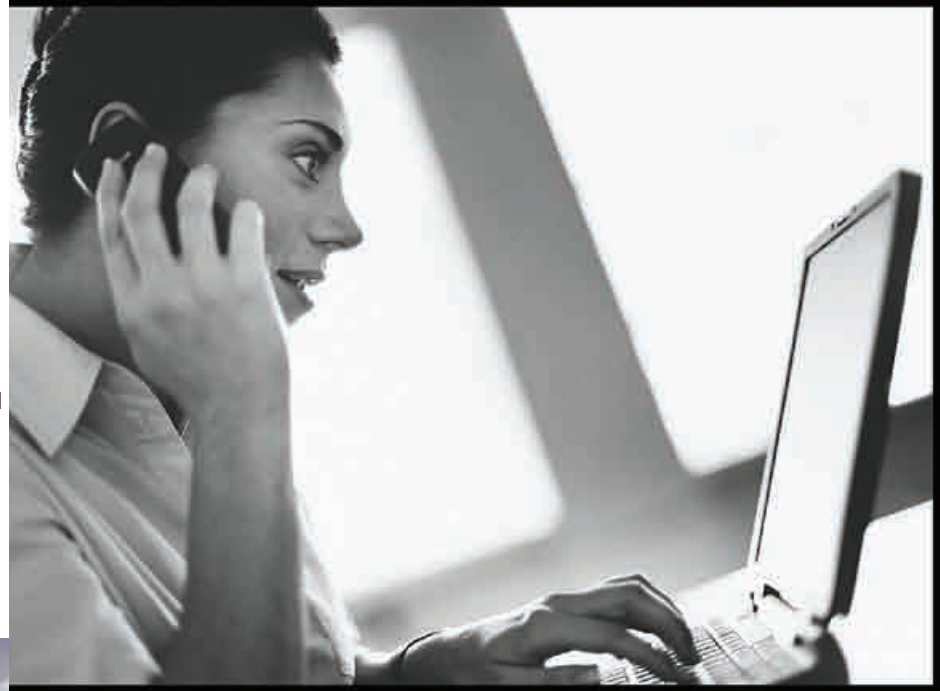
„Jó lesz már autóba ülni" – lelkendezett Turán Frigyes. „Év végén mindig külön-külön szoktunk versenyezni (Zsiros) Gabival. Ő az idén a Mikulás Ralit választotta, ott én voltam az ő csapatvezetője, most ő lesz az enyém. Egy nagyon kedves barátom, Nemrava Feri fog navigálni, akivel tavaly a Mikulás Ralit nem tudtuk befejezni a Fabiával, és még akkor megbeszéltük, hogy az idén bepótoljuk. Kiss Elemér Subarujával indulunk, amit évközben többször is vezettem, segítettem Elemérnek beállítani. Most pedig kaptunk tőle egy lehetőséget, hogy versenytempóban is kipróbálhassuk az autót. Természetesen szeretnénk most is nyerni, de az is fontos lesz, hogy a közönség és mi is jó hangulatban búcsúztassuk az évet, úgyhogy többször szeretnék lenyúlni a kézifékhez. Nagyon jó versenyre számítok, és ha nem is készülünk rá olyan alaposan, mint egy vb-futamra, komolyan vesszük. Remélem a kulcscsontom is jól bírja és én is jó formában leszek."

Zsírpapa, csak kilinccsel előre

Zsíros Imre szereti halmozni az élvezeteket, főleg ha a Szilveszter Raliról van szó. Erre a versenyre ugyanis mindig duplán nevez, egyszer előfutóként, egyszer pedig versenyzőként. Így több szponzorát tudja megautóztatni, és többször tud kilinccsel előre érkezi a VFTS-sel.

„Húúú, nagyon rossz évem volt" – mesélte. „A munka, tudod. Alig volt időm versenyezni, de már annyira hiányzott a VFTS. A nyáron felújítottuk, úgyhogy még csak bele sem tudtam ülni, de amikor kész lettünk elvittem bejáratni. Te, ezzel még a dugóban is egészen más állni. Az egyik lámpánál kiugrott a mellettem álló autóból egy srác és a VFTS kis ablakán betuszkolta a Rally Legend műsorfüzetét. Ezzel menjetek ki, hadd lássák az olaszok milyen az igazi versenyautó. Na, most akkor magyarázzam még, hogy miért indulunk a Szilveszter Ralin? Kétszer? Szerinted mennyire hiányzik már, hogy kilinccsel előre érkezzünk? A VFTS-sel! De pont neked magyarázzam?"



Delta csoport
Mesterségünk az intelligencia


Informatika

Services

Network

NEVEZÉSI LISTA

H9		
173 Gyabronka István	Maurer Péter	Opel Ascona
174 Benkő Ádám	Halenkár Gergely	Lada 2101
175 Gyenes András	Gyulai János	Lada 2101
176 Juraj Rakuscinec	Vladimir Lieskovec	Fiat 125 Special
177 Horváth Győző	Horváth Norbert	Opel Manta
H8		
1 Asi	Pikó Zsuzsi	Mitsubishi Lancer Evo IX.
2 Turán Frigyes	Nemrava Ferenc	Subaru Impreza 2010
3 Jozef Béres	Répás Zoltán	Mitsubishi Lancer Evo IX.
4 Igor Drotar	Vlado Banozi	Subaru Impreza WRC
5 Kazár Miklós	Szőke Tamás	Mitsubishi Lancer Evo IX.
6 Hideg Krisztián	Kismődi Endre	Mitsubishi Lancer Evo IX.
7 Matics Mihály	Matics Klaudia Dóra	Mitsubishi Lancer Evo IX.
8 Osváth Péter	Farnadi Ágnes	Mitsubishi Lancer Evo IX.
9 Ifj. Érdi Tibor	Táborszki Attila	Mitsubishi Lancer Evo IX.
10 Balogh János	„GPG"	Mitsubishi Lancer Evo IX.
11 st. Jozef Béres	Kovács Renáta	Audi Quattro Coupe
12 Roman Grendel		Mitsubishi Lancer Evo IX.
14 Szijj Csaba	Madar Gábor	Mitsubishi Lancer Evo VI.
15 Ifj. Cseh Vilmos	Fejes Gábor	Mitsubishi Lancer Evo IX.
16 Borsi Gergely	Diebel András	Mitsubishi Lancer Evo VII.
17 Domonkos László	Palotai Kristóf	Mitsubishi Lancer Evo VI.
18 Dr. Varga Attila	Savanyu Roland	Mitsubishi Lancer Evo IX.
19 Budavári Zoltán		Mitsubishi Lancer Evo VIII.
20 Borbás Szabolcs	Kiss Roland	Mitsubishi Lancer Evo VII.
21 Vas Zoltán		Mitsubishi Lancer Evo VI.
22 Maricsek Miklós	Adamcsek István	Mitsubishi Lancer Evo VI.
23 Kozma Gábor		Subaru Impreza N10
24 Notheisz Attila	Notheisz Atika	Lancia Delta
25 Jedlóczky László	Komáromi Béla	Subaru Impreza
26 Juhász Csaba	Juhász Zsolt	
27 Kádár Attila	Békési Gabriella	BMW 120D
H7		
28 Ollé Sasa	Budai Annamária	Suzuki Swift S1600
29 Pénzes Zsolt		Suzuki Ignis S1600
30 Dibusz László	Tenke Bertalan	Skoda Felicia Kit-Car
31 Broz Jiri	Neoral Martin	Skoda Felicia Kit-Car
32 Kurtos Imre	László István	Opel Astra OPC
33 Órai Balázs	Órai Tallér Zsuzsanna	Honda Civic Type-R
34 Rimár Tamás	Erdey János	Honda Civic Type-R
35 Boroznaki Tibor		Lada VFTS
36 Kiscsatári Imre		Lada VFTS
37 Szolyka Miklós	Gál Roland	Lada VFTS
38 Veréb Zoltán	Kailbach Gergely	Lada VFTS
39 Kunya Dávid	Hamza Tamás	Lada VFTS
40 Zsíros Imre		Lada VFTS
41 Milan Blahout	Hynek Streda	Lada 21074
42 Drávucz Olivér	Zsiga Gábor	Opel Corsa GSI
43 Alberti Szabolcs		Honda Civic
44 Sós Nacsa Gábor	Gódor József Ákos	Suzuki Ignis
45 Lendvai István Rolf	Madár Tibor	Peugeot 205 GTI
46 Madár Sándor	Oszlánszki György	Skoda 130 RS
47 Ördögh Miklós	Kispál Tibor	Ford Escort
H6		
48 Száger Csaba	Antal Miklós	Mitsubishi Lancer Evo V.
49 Kocsomba Károly	Mészáros László	Mitsubishi Lancer Evo IX.
50 Berényi László	Kovács Péter	Mitsubishi Lancer Evo IX.
51 Medvecz Péter	Medvecz Péterné	Mitsubishi Lancer Evo VI.
52 Pintér László	Sárga Viktor	Mitsubishi Lancer Evo VI.
53 Mózer Attila	Szilágyi Sándor	Mitsubishi Lancer Evo VI.
54 Lencse Zoltán	Viczena Gábor	Mitsubishi Lancer Evo IX.
55 Kicsák Attila		Mitsubishi Lancer Evo VI.
56 Ströbl Balázs	Tinter Oszkár	Mitsubishi Lancer Evo VI.
57 Fazekas Gábor	Madar Attila	Mitsubishi Lancer Evo VI.
58 Barsi Norbert	Nagy István	Mitsubishi Lancer Evo IV.
59 Köböl Ferenc	Valko Tibor „Gyula"	Mitsubishi Lancer Evo VI.
60 Lénárt András	Nagy Tamás	Mitsubishi Lancer Evo VI.
61 Karsai Zoltán	Karsai Zsolt	Mitsubishi Lancer Evo VI.
62 Tergulicza Sándor	Hagali Hammed	Mitsubishi Lancer Evo VI.
63 Pap Viktor	Petke Lóránt	Subaru Impreza N12
64 Lencsés Zsolt	Pétervári Tamás	Mitsubishi Lancer Evo VI.
65 Tóth Károly	Fodor Krisztián	Lancia Delta HF Integrale
66 Tóth István	Pesti Péter	BMW 325
H5		
67 Szlovák Ferenc		Seat Ibiza
68 Benis Ferenc	Andráskó Péter	VW Golf
69 Páhi Csaba	Rezgő Erik	Toyota Corolla
70 Schweizer Dániel	Vadász Sándor	BMWE30
71 Kőházi Károly	Kéri Sándor	BMW 320T
72 Tajmel Tibor	Gálik Katalin	BMW E30
73 Nyeste Róbert	Németh Gábor	BMW M3
74 Gyurkó Tibor	Géczy Tamás	BMW E36
75 Király Zsolt	Kustra Tamás	BMW318
76 Lisztes Imre	Seprényi Levente	BMW 325i
77 Lovas Zoltán	Börönyi Zsolt	BMW 325 E30
78 Bódi Szilárd	Láng Roland	BMW 325i
79 Suszter Szabolcs	Juhász János	BMWE30
80 Nagyhajú Szabolcs	Hajdú Péter	BMW 323
81 Varsányi Gergely	Bőd Attila	BMWE30
82 Törőcsik Zsófia	Deák Norbert	BMW 323
H4		
83 Haltiner Zsolt	Markus Fuchs	BMW 318i
84 Gonda Gábor	Balla Tibor	BMW E30
85 Szabó Barnabás	Szabó Beatrix	BMW 320
86 Szombati István	Kalmár Norbert	BMW 320
87 Takács Zoltán	Piszker István	BMW 318i
88 Papp László	Ifj. Ivanics Lajos	Volvo C30
89 Szemmelróth Attila	Szemmelróth Anetta	Honda Civic Type-R
90 Madari Imre	Haracska Tamás	Honda Civic Type-R
91 Órai Zoltán	KozekFerenc	Honda Civic Type-R
92 Jancza Tamás	Órai Balázs	Honda Civic Type-R
93 Patonai László	Tóth Krisztina	Opel Astra
94 Csaba Péter	Szabad Károly	Opel Astra
95 Potje Tamás	Szabados Gábor	VW Golf
96 Szabó Tibor	Zsebbik Zsolt	VW Golf
97 Varga Csaba	Imrik Tomy	VW Golf
98 Orosz Zsolt	Simon Levente	VW Golf
99 Ifj. Komáromi Béla	Komáromi Béla	Renault Clio
100 Ronyecz Zoltán	Varga Zoltán	Renault Clio
101 Csabina László	Forray János	Peugeot 306S16
102 Velencei Ádám	Toma József „Csimpi"	Opel Corsa
103 Kiss Zsolt	Kissné Móricz Nóra	Lada 2105
104 Faragó Ricsi	Koródi Tomi	Lada VFTS
105 Nagy Varga Géza	Koródi András	Lada 2101
106 Hajdú Gábor		Lada VFTS
107 Kókai Gábor	Lengyel Tibor	Lada VFTS
108 Kurali Bálint	Harmos Gergely	Lada VFTS
109 Oláh László	Fodor Ernő	Lada
110 Szőke Péter	Szőke Zsolt	Lada 2107

ARCADOM

ARCADOM Zrt.

2051 Biatorbágy, Vasút u. 3.
Telefon: (36-1) 476-2600
Fax: (36-1) 476-2610
E-mail: arcadom@arcadom.hu
Internet: www.arcadom.hu

Vezető neve: ***Hajdu László***
vezérigazgató

Tevékenységi kör:

- *Épületek generálkivitelezése*
- *Magasépítési munkák*
- *Egyéb építőipari szolgáltatás*
- *Mélyépítési munkák*

Range of activity:

- *General construction of buildings*
- *Building construction works*
- *Other building industrial services*
- *Foundation engineering works*

Tätigkeitsbereih:

- *Generalausführung von Gebäuden*
- *Hochbauarbeiten*
- *Andere Bauindustrie Dienstleistungen*
- *Tiefb auarbeiten*


SOTE EOK, Budapest

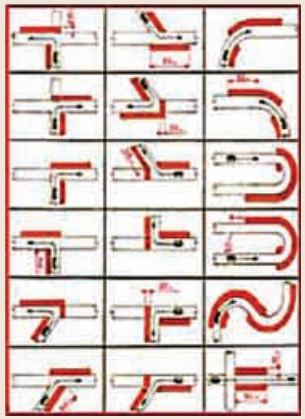

Művészetek Palotája, Budapest


WestEnd City Center, Budapest


Telenor Székház, Törökbálint

NEVEZÉSI LISTA

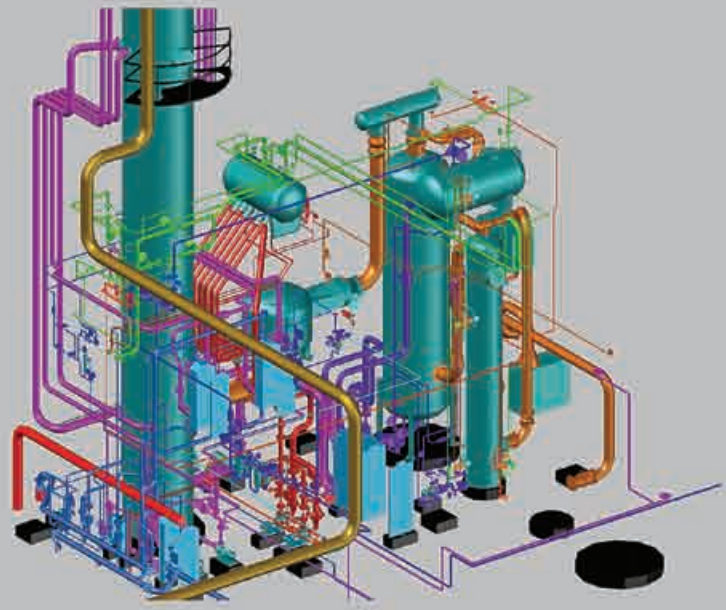
H3		
111 Dicső Péter	Herbály Attila	Lada VFTS
112 Krizsán Péter		Lada VFTS
113 Nemerey Ádám	Géczi Emese	Lada VFTS
114 Szabó Norbert	Soltész László	Lada VFTS
115 Kiss Zsolt	Szollár Csaba	Lada VFTS
116 Baran Norbert		Lada VFTS
117 Bíró Zsolt	Mészáros László	Lada VFTS
118 Kovács István	Juhász Lóránt	Lada VFTS
119 Nagy Ádám	Győri Tamás	Lada VFTS
120 Saly Miklós	Szabó Dávid	Lada VFTS
121 Simák Tamás	Baranyi Tibor	Lada VFTS
122 Traki	Kapcsos Tomi	Lada VFTS
123 Meggyes Zsolt	Meggyes Gábor	Lada VFTS
124 Zoltán József	Káposznyák Csaba	Lada VFTS
125 Balogh András	Soós István	Lada VFTS
126 Baksai László	Laboncz Katalin	Lada 2107
127 Bodogán Ferenc	Bodogán Balázs	Lada 2105
128 Borbély Tibor	Pannuska László	Lada 2101
129 Bődi Sándor	Székely Zsolt	Lada 21074
130 Csáki Sándor	Csáki Róbert	Lada 21074
131 Danis Tibor	Demjén Péter	Lada 21074
132 Erdei Zoltán	Mantz Ákos	Lada 21074
133 Ifj. Vizeli Károly	Újvárosi János	Lada 2107
134 Képes József		Lada 21074
135 Kun Gábor	Treitl Tamás	Lada 2107
136 Márta János	Homok Tamás	Lada 21074
137 Bucsi József	Siska János	Lada
138 Gazdik László	Ruga Endre	Lada 21074
139 Pánya Levente	Borcsin Zoltán	Lada 2107
140 Vadócz Dániel	Tóth Péter	Lada 2107
141 Varga Zoltán	Paulovics András	Lada 21074
142 Zsolna József	Szabó Vadkutya Zoltán	Lada 2107
143 Galambos Gábor	Rákosi Attila	Lada 2101
144 Holecz Krisztián	Nagy Zoltán	Lada 2105
145 Karner Zoltán	Koltai Zsolt	Lada 2105
146 Kocsis Gábor		Lada
147 Nagy Attila	Szecsődi András	Lada 2105
148 Sárosi Soma	Nagyváradi Róbert	Lada 2105
149 Tóth Gábor	Szilágyi Péter	Lada 21074
150 Schirger Péter	Gregus Gábor	Lada 2101
151 Joó László	Zeke Zsolt	Toyota Corolla
152 Majoros Gyula	Kulcs László Gergő	Skoda Felicia
153 Üveges Gábor	Nagy Marianna	Skoda Felicia
154 Kondor Lajos	Pazi	Peugeot 106
155 Mélykúti Lajos	Csejtei Péter	Honda Civic
156 Szegedi Ferenc	Szkupi Gábor	Honda Civic
157 Kárai István	Katona Gyula	Mazda 323
H2		
158 Ifj. Antalffy György	Vas Borosi Ádám	Suzuki Swift GTI
159 Rácz Péter	Papp Katalin	Suzuki Swift GTI
160 X	Y	Peugeot 106XSI
161 Takács András	Kovács Zoltán	Suzuki Swift GTI
162 Fábián Ottó	Paliczki Hajnalka	Suzuki Swift
163 Borbás Attila	Urógi Zsizsanna	Suzuki Swift
164 Szabó Zoltán	Kiss Márton Ambrus	Suzuki Swift
165 Tajti Árpád	Tőzsér Henrietta	Lada 2105
166 Borza Gyula	Cséfalvay Tamás	Lada 2105
167 Káré László	Mácsai Martin	Lada VFTS
168 Kollár Csaba	Fazekas Péter	Lada 2107
169 Poczang Valér	Berö Attila	Lada 2105
170 Tóth Tamás	Pityi Pityinger Péter	Skoda 130
H1		
171 Benke József	Kardos Gyöngyvér	Trabant
172 Somogyi Zoltán	Kávai György	Trabant
Előfutók		
0. Száger Csaba	Antal Miklós	Mitsubishi Lancer Evo V.
00. Páldi Zsolt	Csépány Csaba	Lada VFTS
000. Zsíros Imre		Lada VFTS
01. Horváth András	Horváth Zsolt	Lada 2105
02. Jánosa Ákos	Brunekker Árpád	Lada VFTS
03. Nagy Zoltán	Nagy Péter	Opel Omega
04. Martin Koci	Imrich Ferencz	Renault Clio R3
05. Herr Matyi	Szabó Géza	Dacia Duster

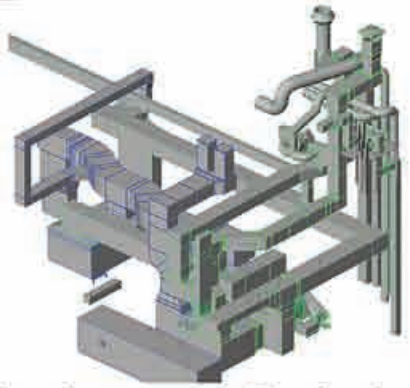


Szurkolj biztonságosan!

1. Olvasd végig!
2. Ne érezd magad sérthetetlennek és halhatatlannak!
3. Egy elszabadult autó nagyot tud ütni!
4. Nem biztos, hogy van túlvilág!
5. Ne állj, bámészkodj, olvass a pálya mellett, de még a közelében se!
6. Ne állj fa, korlát, fal, kerítés elé!
7. Semmiképpen ne ülj a pálya szélére, főleg ne egyre fogyatkozó tartalmú boroskannára vagy sörösrekeszre!
8. Ha rendőr vagy rendező rád szól, gondold végig: lehet, hogy mégis igaza van!
9. Jobb keveset látni, mint semmit soha többé!
10. Mindig jól nézd meg kinek a szurkoló táborába állsz vagy maradj csendben!
11. Anyád, apád, kishúgod, öcséd, nejed, gyereked stb., otthon vár.
12. Légy tekintettel édesanyádra. Képzeld el, mennyien emlegetik majd, ha miattad állítják le a versenyt.
13. Viselkedj úgy, hogy véletlenül se feltételezzék rólad, hogy csak balhé kedvéért jöttél ki a versenyre!

mAhler-bAu
Tervező Mérnöki Iroda Kft.





Iparban gondolkodunk...

Székhely:
H-2045 Törökbálint, Alsóerdősor 13.

Tervező iroda:
H-2030 Érd
Budai út 20. KORALL HÁZ I.

Telefon: +36-23-523-093
+36-23-523-094
Mobil: +36-20-942-0448
Mail: info@mahlerbau.hu
Web: www.mahlerbau.hu

24H FUTÁR

Éjszakai expressz gyűjtő,
és terítő szállítás.

•

Nappali expressz szállítás.

•

24 órás szállítás.

•

Logisztika.

