

RALLYcafé

AUTOSPORT MAGAZIN

2. évf. 7. szám
2011. július
INGYENES

ORB: BÜKFÜRDŐ RALI » 28 RALI VB: ARGENTIN RALI » 40 IRC: JALTA RALI » 44 WTCC: HUNGARORING » 52 GP3-SZÉRIA: BARCELONA » 54

SKODÁVAL INDUL
A VOLKSWAGEN

KIMI RÄIKKÖNEN
MENNI AMERIKA

KÁVÉSZÜNETHET CSÖKÖ
ZOLTÁNNAL

MICHELISZ MENETELT
A HUNGARORINGEN

INGYENES!



www.rallycafe.hu



Keresse az Avia benzinkutakon

Kazár első abszolút győzelme

Még mindig Loeb a király



ROSSZUL ALSZIK? HÍZIK? GYAKRAN BETEG?

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

KEZDJEN MOZOGNI!



- ☆ **INGYENESEN** felmérjük általános fittségét.
- ☆ **KIVÁLASSZUK** a több, mint 30 féle termékből az Önnek legmegfelelőbb fitness eszközt, mellyel rövid időn belül látványosan javíthatja kondícióját... akár heti 2 x 20 perccel.
- ☆ **TANÁCSOT ADUNK** sportprogramja összeállításban.
- ☆ **3 ÉV GARANCIÁT** biztosítunk a kiválasztott termékre:
szobakerékpárok, elliptikus- és futógépek, evezők, lépcsőzők, súlyzós centerek, kis sporteszközök, ping-pong asztalok.

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

KETTLER Fitness Szakáruház

Cím: 1183 Budapest, XVIII. Gyömrői út 91. **Tel.:** 06-1-297-1510
Web: www.kettler.hu
Nyitva: H-P: 8-17-ig **e-mail:** kettlerinfo@kettler.hu

KETTLER



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

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

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

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

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

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



www.avia.hu





A Texaco megvédi az Ön motorját is, pénztárcáját is



A gyengébb minőségű kenőanyag használata, magasabb karbantartási költségeket eredményez, és végső soron rövidebb a motor élettartamot. Texaco kenőanyagok a legszigorúbb szabványoknak megfelelően készülnek, azzal a céllal, hogy javuljon a teljesítmény, minimálisra csökkenjen a lerakódások és a mozgó alkatrészek kopásából keletkező hibák esélye, ezáltal meghosszabbítva a motor élettartamát.

Megéri Texaco kenőanyagra költeni... a motornak is, a pénztárcájának is.



Prista Oil Hungary Kft.,
Hivatalos Texaco Forgalmazó
2054 Bicskeiújfalva, Rózsa Péter út 11/B
Tel: +36-23-524 740 Fax: +36-23-524-750
Email: info@prista-oil.hu 1066 www.prista-oil.com

GENEOT_AO_44_COBRINO_03119511_HU_PRINTEN

Tartalom

Mesél a fotó(s)	6
Mit csinálnak a versenyzők, amikor nem versenyeznek	8
Hírek	10
Túraautó vb-t a magyarnak	
Magyarországot a túraautó vb-nek	14
Véleményünk szerint: Hibázott-e Michelsz Norbert a második futam rajtjánál?	16
Kipufogó mágia – Silverstone-tól melegen, jövőre hidegen sem lehet fújni	18
Michael Schumacher hosszabbíthat 2014-ig maradhat az F1-ben	20
Gyári csapat már az idén	
Skodával indul a Volkswagen a rali vb-n	22
Újra vb-futam lesz a Monte-Carlo Rali	
Lemondhatunk az élő közvetítésről	24
NASCAR vendégszereplés	
Kimi Räikkönen menni Amerika	26
ORB – Országos Ralibajnokság: Bükfürdő Rali	
A tanítvány legyőzte mesterét	28
Kazár első abszolút győzelme – Követte Asi tanácsait	32
Asinak elment a kedve – Odaajándékozta a győzelmet	34
Íj, Tóth János megküzdött	36
Hová lett Bútor? – Mégsem elégedetlen	38
Rali vb: Argentín Rali – Még mindig Loeb a király	40
IRC: Jalta Rali – Hänninen visszatért	44
Vizin Laci bácsi jelenti a Jalta Raliról	46
Megkérdeztük Puskádi Jánost	
Az első IRC-pontjáról	48
WTCC – Túraautó világbajnokság: Hungaroring	
Michelsz menetelése	52
GP-széria: Barcelona – Tomi újra a csúcson	54
Le Mans-i 24 óras: Drámai sprintverseny 24 órán át	56
Opel Insignia tesz	58
Renault Mégane RS Trophy 265	60
Navigációs rendszerek gyorsmérkőzése	62
Kávészünet Csökő Zoltánnal	64

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



Micsoda hónap!

Huhú, micsoda hónap! Igazán nem lehet panaszkodni a magyar versenyzőkre, akik a Rally Café júniusi száma óta egymásra licitálva próbálnak kényeztetni bennünket. Először is Kiss Pál Tamás nyert GP3-as futamot Barcelonában, ami főleg azok után nagy dolog, hogy a sorozat első hétvégéjén még igencsak magázta az autót és a környezetet is. Egy hónappal ezelőtt még azt ecsetelgette, hogy az időmérőn az első tízbe kellene kerülni, és akkor lehet szó a pontszerzésről, most pedig már egy futamgyőzelem is szerepel a neve mellett.

Aztán jött Michelsz Norbert, aki a Hungaroringen megrendezett első magyar túraautó világbajnoki futamon, ha nem is nyert, de heroikus küzdelemmel szerezte meg a második helyet. Aki látta, és végig izgulta a versenyt Norbiért annak, biztos vagyok benne, hogy ez a szereplés is felért egy győzelemmel.

Szóval tessék növesztetni a körmöket, hogy legyen mit tövig rágni ennek a két fiatalembernek a futamain, mert ezek után aligha akadhat olyan ember Magyarországon, aki ne lenne KPT, vagy éppen Michelsz rajongó.

Mihályi Csaba
főszerkesztő



Mesél a fotó(s)

Végre murvaverseny! Végre nem a fényhátasokról és a különleges effektokról kell írnom, hanem a rali lényegéről, a keresztbe csúszásról. Elvégre a szurkolók nagy része az ilyen keresztbe csúszások és a látványos autózás miatt jár ki a versenyekre. A Bükfürdő Ralin pedig szerencsére elég sok keresztbe csúszást, láthattunk. Azért választottam ezt a képet, mert egyrészt Janika nagyon jól ment ezen a versenyen, látványos

és gyors is volt, másrészt a kép még érdekesebb, ha egy top autót láthatunk keresztbe csúszni. Azonban most is nagyon oda kellett figyelni a kép megkomponálására. Először is az igazán gyors autók a kanyar közepén állnak a leginkább keresztbe, a kijáratnál már szinte teljesen egyenesen jönnek el. A kanyar közepén áll alászedve az első kerék is, ami tovább növeli a látványt. Fontos az is, hogy az autó ne oldalról látszódjon a képen, hanem inkább az eleje, és egy kicsit az oldala. Ehhez elég messze kellett menni a kanyartól,

és nagy segítség volt benne a 300 mm-es teleobjektív is. Ennek az objektívnek van még egy olyan jótékony hatása, hogy egészen kicsit a mélységeessége, ezért szinte csak az autó éles rajta, minden más homályos, így még jobban kiemeli az autót. Készítettem pár olyan képet is a verseny alatt, amin faltól falig csak az autó látszik. Ezen az előtérben látszik az út, amely egyre jobban elhomályosodik, így segít kiemelni az autót, és látszanak a nézők is, ami szerintem nagyon fontos, mert ebből látszik, hogy raliversenyen készült a kép.

Szerencsém volt, mert pár kockával később már a beköttőúton parkoló autók is látszottak a képen, ami nagyon elrontja az összehatást. Egy kicsit megdöntöttem a fényképezőgépet, ami még jobban kihangsúlyozza azt az erőt, ahogy a Peugeot beesik a kanyarba. Most is Canon EOS 50D fényképezőgépet használtam fix 300 mm-es objektívvel, 1/500 másodperces zársebességgel, f3,5-es rekesznyílással, ISO320-as érzékenység mellett.

Kacsáncsi Norbert

Mit csinálnak a versenyzők, amikor nem versenyeznek?



Monacóban egy ilyen, ideiglenes konténervárosban húzzák meg magukat a csapatok vendégei



Fernando Alonso 2016-ig írt alá a Ferrarihoz



Felipe Massa ki tudja, hova



Button és Hamilton új csapatársat kaptak



Sebastian Vettel példaképével



A hétköznapi kemény munka a verseny alatt is folyik



Vettel csaja



Lewis Hamilton éppen a hideg- és melegfűtéses diffúzor közti különbséget magyarázza Rhiannának



Ha valaki sokat gyalogolt, a Red Bull közös lábáztatójában pihenhetett



Nem, Webberé



Végül csak Bernie Ecclestone-nal ment el az ex-Spice Girl, Geri Halliwell?



Valaki szólhatna Ron Dennisnek, a McLaren egykori csapatvezetőjének, hogy talpas poharat a száránál illik fogni

Visszatér a hosszú távú világbajnokság



Húszévnyi csipkerózsika álmából jövőre feltámad a hosszú távú (endurance) világbajnokság, jelentette be az FIA, amely a Le Mans-i 24 órás sorozatot rendező ACO-val közösen szeretné feltámasztani a vb-t. A bajnokság a tervek szerint az idei Le Mans-széria futamaiból – Le Castellet, Spa-Francorchamps, Imola, Silverstone, Estoril

– és magából a Le Mans-i 24 órás futamból áll majd. Egyaránt hirdetik egyéniben és a gyártók versenyében is világbajnokot. Ez nagy lendületet adhat a sport prototípusok versenyének, hiszen így nem csak egyetlen versenyre, Le Mans-ra kellene a gyártóknak autót építeni, hanem világbajnoki címért is versenyezhetnének. Jelenleg

három autógyár, az Audi, a Peugeot és az Aston Martin, illetve több privát csapat rendelkezik a sorozatra alkalmas LMP1-es autóval. A sport prototípusok világbajnokságát 1953 és 1992 között rendezték meg. A sorozat legsikeresebb gyártója a Porsche volt, de a legutolsó, 92-es világbajnoki címet a Peugeot nyerte.

Ken Block a Forma-1-ben

Augusztus elején a Pirelli Forma-1-es tesztautóját próbálhatja ki Ken Block a monzai versenypályán. Az olasz gumigyártó a Toyota 2009-es versenyautójával végzi az F1-es gumik tesztjét, aminek a súlyelosztását az idei modelleknek megfelelően módosították. Ezzel az autóval fogja Lucas di Grassi két napon keresztül tesztelni az új abroncsokat, amelyet követően Ken Block is a volánja mögé ülhet. „Elég szerencsésnek mondhatom

magamat, hiszen pályafutásom során sok látványos dolgot műveltem, de ez valami egészen más lesz. Alig várom, hogy kipróbálhassam az F1-es autót” – mondta Block. Tulajdonképpen az ötlet nem rossz, hiszen Block a rali vb-n használt autójánál jóval erősebb kocsikkal szokta készíteni gymkhana videóit. Talán egyszer egy Forma-1-es autóval is megmutathatja, majd hogyan kell vele keresztben csúszni.



Újdonság a csapatépítés piacon!!!

Különlegesen izgalmas és élvezetes programot szeretne munkatársai vagy partnerei részére?



RALLY KALAND

Egy extrém nap Rallye környezetben

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

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

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

Race Média Kft.

info@rallycafe.hu

00 36 20 222 30 03

00 36 20 403 36 99



Hamilton: A NASCAR és a Red Bull is várhat



A kétszeres NASCAR Sprint-kupa győztesével, Tony Stewarttal cserélt autót Lewis Hamilton az amerikai Watkins Glenben, hogy mindketten új szakágat próbálhassanak ki. A rövid próbakör után azonban a 2008-as Forma-1-es világbajnok úgy nyilatkozott, hogy nem szándékozik a Forma-1-et elhagyni. „A NASCAR-ról azt gondolom, gyerekként úgy nőttem fel, hogy Forma-1-es világbajnok

akartam lenni, és még nem értem el mindent az F1-ben, amit akartam.” A brit versenyzőt szintén megkérdezték a Red Bull-csapatról, amely 2012-es McLarenes szerződésének lejártá után élénken érdeklődik Hamilton iránt. Sőt, a Kanadai Nagydíjon többen látták őt, amint a Red Bull csapatvezetőjével, Christian Hornerrel tárgyalt. „Sok emberrel szoktam beszélgetni a Forma-1-ben, ismerem

az összes csapatvezetőt. Sokat beszélek Stefano Domenicalival (Ferrari) vagy Norbert Hauggal (Mercedes GP) és persze Christiannal (Horner) is” – kommentálta az eseményt Hamilton. „A McLaren az egyetlen másik csapat, amelyik versenyt tudott nyerni az idén, úgyhogy mi értelme lenne a váltásnak?” Ha csak az nem, hogy a Red Bull-lal lehet világbajnok az ember.

Kubica még az idén versenyezhet

Akár a szezonzáró Brazil Nagydíjon visszatérhet a Forma-1-be Robert Kubica, állítja a lengyel Forma-1-es versenyző menedzsere, Daniel Morelli: „Nagyon pozitív a felépülési folyamata. A jobb lába teljesen rendben van, ha csak az lett volna a probléma, akkor készen is állna a versenyzésre. Az Olasz Nagydíj még túl

korai lenne, egyelőre a szezon utolsó futamán gondolkodunk.” Kubica júniusban átesett az utolsóknak tervezett kézműtétjén, és a végleges rehabilitációt augusztusban kezdheti meg. A Renault-csapat természetesen visszavárja őt, bár a 2012-es versenyzői felállásról augusztusban már dönteniük kellene.



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

Team Felian Historic
www.felianhistoric.eu

**VERSENYAUTÓ
ÉPÍTÉS
BÉRBEADÁS
SZERVIZELÉS
VERSENYEZTETÉST**

info@felianhistoric.eu

Magyarországot a túraautó vb-nek!



Michelisz Norbert egyszerűen fantasztikus volt a túraautó világbajnokság hungaroringi futamán, amit legfeljebb csak a magyar közönség múlt felül. Elég nehéz lesz okot találni arra, hogy az elmúlt évek legjobb hangulatú versenyét ne tartsák meg a sorozatban jövőre is.

Csoda történt a Hungaroringen, amelynek 1986-os átadása óta sokat sopánkodtunk azon, hogy a Forma-1-en kívül nem nagyon sikerül rajta igazi közönséget vonzó versenyt rendezni. Persze, mert a magyaroknak nincs pályaverseny kultúrája, állították sokan. Bezzeg a németeknél vagy az angoloknál, ott még a nemzeti túraautó bajnokságra is dugig megtöltik a lelátókat.

Hát, kérem szépen ez most megváltozott. Jött ez a Michelisz Norbert nevű, mindig szerényen és tökéletesen sportszerűen nyilatkozó fiatalember, a modernkori népmesék igazi hőse, aki nem utolsósorban a világ egyik legjobb autóversenyzőjévé nőtte ki magát. Na és persze a kellőképpen örült csapata, a Zengő Dension Team, akik egy emberként képesek a fél karjukat is odaadni Norbinak, ha az kell a jobb eredmény elérése érdekében. És láss csodát, a magyaroknak hirtelen lett pályaverseny kultúrája.

Amikor pár hónapja eldőlt, hogy túraautó vb-futamot rendezhetünk, a szervezők tízezer nézővel számoltak, amelyek ügyes elhelyezésével nem kellett volna szégyenkeznünk az üresen tátongó lelátók képével, és nem kellett volna tarkára cserélni az üléseket, hogy úgy tűnjön, tele a lelátó, mint ahogyan sok Forma-1-es versenyen teszik. Ehhez képest a Hungaroring megtelt. Sőt, nem csak hogy megtelt, de ha valaki nem lett volna tisztában vele, hova is csöppent hirtelen, akkor akár azt is hitette volna, hogy Monzában van, a fanatikus Ferrari-szurkolók oroszlánbarlangjában. Csak a zászlók álltak furcsán, piros-fehér-zöldre forgatva.

Évek óta figyelem a túraautó világbajnokságot, de még egyetlen alkalommal sem tapasztaltam, hogy a közönség hangja a belsőkamerás közvetítés során elnyomja a versenyautó üvöltő motorjának a hangját. Még a túraautó vb szervezőinek

is leesett az álla. Marcello Lotti, a WTCC Bernie Ecclestone-ja bevallotta, hogy ilyen közönséggel még sohasem találkozott. Azt már megszokhattuk, hogy a Zengő Dension-csapat boksza szerepel a legtöbbet a közvetítésekben, mert náluk van a legtöbb érzelmi kitörés, de ez a hétvége olyan volt, mintha kifejezetten a magyar közönségnek tudósítottak volna. Alain Menu hibátlan, sőt, ravaszul szeniális autózással nyerte az első versenyt, de a kamerák csak Micheliszt, és az őt ünneplő csapattagokat, szurkolókat mutatták. A közvetítés pedig már-már egy Michelisz Norbert dokumentumfilmhez kezdett hasonlítani.

A második futamban Norbi a rajtnál ütközött, de csapata heroikus küzdelem árán összeszegette, ragasztószalagozta, gyorskötözte a BMW-t, így a megszakított, majd újra indított versenyt egy kör hátránnyal ugyan, de folytathatta. Semmi esélye nem volt arra, hogy pontot szerezzen, de a közönség üzte, hajtotta őt, a hangulat pedig ismét tetőfokára hágott. A 25 éves Hungaroringünk pedig olyan csodát látott, amelyet még soha. Magyar

autóversenyzőért zengtek a lelátók egy világbajnoki futamon, ahol annak a bizonyos magyar versenyzőnek – minden elfogultság nélkül – megvolt a győzelmi esélye. És csodát látott a túraautó világbajnokság is, mert hétéves fennállása óta nem nagyon fordult elő olyan futam, ahol a közönség ilyen karneváli hangulatot teremtett volna, és amely ekkora ünnepe lett volna az autóversenyzésnek.

A Hungaroringre csak az elmaradt marrakechi futam után, beugróként hozták el a túraautó világbajnokságot. A sorozat rendezői pedig az Egyesült Államok és Kína felé szeretnének nyitni, így új helyszínnek nem sok esélye van bekerülni a sorozatba. A verseny előtt még úgy nyilatkozott Marcello Lotti, nem sok esélyünk van arra, hogy 2012-ben is visszajöjjön a túraautó vb a Hungaroringre. De akkor még nem ismerte a magyar közönséget. Ez után a verseny után pedig elvinni Magyarországról a túraautó vb-t pontosan olyan öngyilkosság lenne, mint Monzában nem rendezni Forma-1-es futamot.

(Verseny tudósítás az 52. oldalon)

Hibázott-e Michelisz Norbert a második futam rajtjánál?

Egy kérdés, amelyre magyar szívvel csak egyféle választ lehet adni.

Hiszen ha valaki hibázik, az azt jelenti, hogy utólag másképpen csinálná. És lehetett volna-e másképpen elindulni a WTCC második futamának rajtjánál, mint ahogyan Michelisz tette? Tudott-e volna bármelyik magyar versenyző, vagy bármelyik magyar szurkoló parancsolni a szívének (és a lábának), hogy ne az utolsó utáni pillanatban fékezzen a Hungaroring első kanyarjában? Persze, hogy nem. Miután közel százezer ember ordította a nézőtérén „Norbi” nevét, a fekete-narancs



BMW-ben csak azon járt volna mindenkinek az agya, hogyan lehetne csodát tenni, Mogyoródon megverni a Chevrolet-eket, és a dobogó tetejéről sírva hallgatni a Himnuszt...

Végül a La Marseillaise-t hallgattuk és Yvan Mullert láttuk pezsgőt locsolni, a Zengő-pilótának pedig „csak” egy 15. hely, és egy leggyorsabb kör jutott. De nincs ember, aki emiatt haragudni tudna a hímesházi fiatalemberre. Michelisz tette, amit tennie kellett. Örömet okozott az összes honi motorsport-rajongónak, eddigi teljesítményével alighanem megcsípte a Hungaroringnek a WTCC-sorozatát, és visszaadta a magyar motorsport rangját.

Bethlen Tamás

Autósport és Formula Magazin főszerkesztője

Igen, hibázott, hiszen az ő és másik két társa versenyének is vége lett az ütközéssel. Sőt, gondolkunk csak bele, hogy ha Bennanin vagy Poulsennek szurkoltunk volna olyan elfogultsággal, mint ahogyan Norbinak tettük, akkor most biztosan a pokolba kívánnánk Michelisz – mint ahogyan tavaly nagyon sok versenyzőt kívántunk a pokolba, amikor kilökték Norbit.



Ha hibázott, akkor valamit másképp kellett volna csinálnia, de mit? Persze ha az ember tudja, hogy elesik, akkor előre leül. De nem ülhetünk le minden lépésünk előtt, sőt az eget sem kémlelhetjük folyamatosan, hogy nem esik-e éppen egy tégla a fejünkben, mert akkor meg egy fedél nélküli csa-

tornába léphetünk bele. Michelisz nagyon jól rajtolt és tört előre, ahogy tudott. Még a nagyhírű brit Autosport újság tudósítása is azt elemezte, megvolt az esélye arra, hogy a második futamot megnyerje. Ehhez pedig gyorsan kell menni, és a lehető legtöbb versenyzőt kell megelőzni a rajtnál. Michelisz nagyon gyors volt, Bennani óvatos. Két olyan dolog, amit nem lehet egyetlen versenyzőnek sem felröni. A szituáció inkább szerencsétlen volt, mint túlfűtött optimizmus eredménye. Amikor pedig Poulsennek ütközött Norbi, akkor már csak utas volt. Persze sajnáltuk Michelisz, és szerintem nagyon sokan sajnáltuk Poulsent és Bennanit is. De hát ilyen túraautózás, ilyen a test-test elleni küzdelem, de ezt a sportot pont ilyenek szeretjük.

Mihályi Csaba

Rally Café főszerkesztője



Az emberek bíznak a Texaco-ban

A Texaco márka egyet jelent a fejlett technológiájú kenőanyagokkal már több mint egy évszázada.

Ez az, amiért a speciális kenőanyagokat igénylő ipari felhasználók, valamint a haszonjármű-üzemeltetők és a hétköznapi autósok mindig a Texaco kenőanyagokat választották, hogy segítsék javítani a gépek teljesítményét. A Texaco márka továbbra is vezető szerepet tölt be kenőanyag-gyártás területén.

Tehát ami a követelményt illeti, legyen szó a motor olajokról, hűtőfolyadékokról vagy ipari kenőanyagokról és speciális folyadékokról – szavazzon bizalmat a Texaco termékeknek, hogy elősegítse az optimális működés hatékonyságát és megbízhatóságát.

Mi is ezt tesszük.



© 2011 PRISTA OIL, hivatalos Magyarországi a Texaco kizárólagos licenccel rendelkező üzemeltetője a PRISTA, amely a Texaco kizárólagos licenccel rendelkező üzemeltetője.

www.prista-oil.com

Prista Oil Hungary Kft., Hivatalos Texaco Forgalmazó
2054 Biatróbágy, Rozália Park III/B
Tel: +36-23-524-740 Fax: +36-23-524-750
Email: info@prista-oil.hu Web: www.prista-oil.com



© Chevron company brand

Silverstone-től melegen, jövőre hidegen sem lehet fűjni



Egyes vélemények szerint könnyen elveszítheti a Red Bull az időmérőn tapasztalt eddigi főlényét, hogy ha a Brit Nagydíjtól kezdve betiltják a diffúzorok melegfűjását. De a Ferrari is gondban lehet. Ez azonban csak az első lépés, jövőre betiltanak minden furmányos kipufogót.

A Forma-1-es szakma a kipufogócsövektől és a diffúzoroktól volt hangos az elmúlt hónapokban, és nagyon téved valaki, hogy ha azt gondolja, hogy a kipufogócső legfontosabb feladata a kipufogógázok elszállítása. Nem az. Ma már sokkal fontosabb szerepe van az aerodinamikában. Ezt láthattuk az év elején a Renault-csapatnál, akik az autó elejére vezették ki a kipufogócsövet, vagy a McLaren elvetélt poliprendszerű, több helyre történő kivezetésével. A legjobb rendszert azonban – minő meglepetés –, a Red Bull használja, amely a kipufogót közvetlenül a hátsó diffúzor elé vezette ki és az autó alvázat úgy alakították, hogy a kipufogógázok „egész véletlenül” a diffúzor alá kerüljenek. Ez ugye plusz leszorítóerőt generál, ami az F1-ben az egyik legnagyobb kincs. Csakhogy, ha már megvolt ez a cső, a mérnökök nem elégedtek meg azzal, hogy csak a kipufogó-

gázokat használják fel. Ezért gázévtelkor ugyan nem fecskendeznek benzint a motorba, de a szívó és a kipufogó szelepeket is kinyitják, hogy a motornak szabadon átáramoljon a levegő. Ezzel gázévtelkor is levegő áramlik ki a kipufogón, vagyis fékezéskor is megmarad a leszorítóerő. A motorok ilyen átöblítésének van némi hűtési hatása is, főleg a kipufogószelepekre, ezért ezzel a csellel az összes motorgyártó él. Ezt a megoldást nevezik hidegfűjásos diffúzornak.

A Renault és a Ferrari-motoroknál azonban nem elégedtek meg még ezzel sem, hiszen ők gázévtelkor is benzint fecskendeznek a motorba, amely nyitott kipufogószelep mellett gyakorlatilag a kipufogócsőben ég el, jóval nagyobb nyomású és sebességű gázt hozva létre, mint a hidegfűjásos megoldásnál. Ez a gáz pedig még nagyobb leszorítóerőt hoz létre.

A melegfűjásos megoldással a motorok fogyasztása 5–10%-kal nő, ami miatt nem alkalmazható a verseny teljes távja alatt, de például az időmérőn kiválóan alkalmas arra, hogy néhány tizeddel javítsa az autó köridejét. A rendszert a Renault-motorok alkalmazzák a legjobban, és a Red Bull karosszériája nyeri belőle a legnagyobb előnyt. A Mercedesnél is kísérleteztek vele, de miután sorra robbantak fel a motorjaik, ők letettek róla.

Az FIA viszont megelégedte a fölösleges benzinégetéssel, és a Brit Nagydíjtól betiltotta a melegfűjást. Ez egyes vélemények szerint, akár 0,8 másodperccel isronthatja a Renault és a Ferrari-motoros autók köridejét.

Hogy a mérnökök ne kezdjenek el egyéb furmányokon gondolkodni, az FIA bejelentette, hogy jövőre fix helyen, az autó hátsó tengelye mögött, adott magasságban kell kivezetni a kipufogócsövet, így a kipufogógázokat nem lehet felhasználni a leszorítóerő növelésére, és se a hideg-, se a melegfűjásnak nem lesz értelme.

MINDENED A MOTORSPORT?



WWW.FORMULA.HU

Autósport és
Formula
MAGYARORSZÁG MOTORSPORT MAGAZINJA



2014-ig maradhat az F1-ben



Annyian keltették már idő előtti visszavonulásának hírére, hogy végül úgy döntött Michael Schumacher, jelenlegi szerződését akár még két évvel meghosszabbíthatja, és 2014-ig marad a Forma-1-ben. Felesége, Corinna Schumacher már áldását is adta a dologra.

„A Red Bullnak négy évre volt szüksége, hogy világbajnok legyen, nekem a Ferrarival ötre” – indokolta Schumacher a hosszabbítási szándékát, mely szerint jelenlegi szerződése lejártá után, 2012-ben még további két évet írta alá a Mercedes GP-nél.

A német a talányos mondata elejtése után nyilatkozott többet a terveiről, de felesége, Corinna Schumacher biztosította a támogatásáról: „Bármint is akar tenni Michael, a maximális támogatottságomat élvezni” – nyilatkozta a német sajtónak. Láthattuk ezt a Kanadai Nagydíjon is, amikor Corinna tövig rágta körmét, mikor férjura a második helyre keveredett.

Schumacher visszatérése óta folyamatosan lábra kelnek olyan pletykák, mely szerint nem tölti ki 2012-ig szóló hároméves szerződését, mert kép-

telen felvenni a versenyt még saját csapattársával, Nico Rosberggel is. A Kanadai Nagydíjon azonban tanúbizonyosságát adta annak, hogy még nem felejtett el vezetni, hiszen a vizes pályán egészen a második helyig kapaszkodott fel. Végül csak negyedik lett, de ezt inkább a siralmasan gyenge Mercedes számlájára lehet írni, ami mellett a felszáradt aszfalton úgy ment el Jenson Button McLarenje és Mark Webber Red Bullja, mintha a német kocsi lekörözött lett volna.

Schumacher tehát egyelőre kitartó, és egyre inkább úgy néz ki, a siker kulcsa a Mercedes kezében van. Már csak a 2009-es világbajnok csapatnak kellene egy épkezéző autót terveznie a csodamotorjuk köré, mert Schumacher 2014-ben már 45 éves lesz, és nem várhat sokáig egy nyerő kocsira.

PET-PACK
IPARI ÉS KERESKEDELMI KFT.

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

H-2120 Dunakeszi Fő út 143/a
Telefon: (06-36) 27 342-101
Fax:(06-36) 27 342-841

BALFI
PANNON AQUA
VISEGRÁDI
Vitalin

Fogyaszd!
dejt



Race Technology műszerek már Magyarországon is!



CSOMAG-AKCIÓ!

Ajánlatunk tartalmazza a két legnépszerűbb terméket (a fedélzeti kijelzőt és az adattárolót), plusz egy memóriakártyát és egy olvasót, hogy azonnal dolgozni is lehessen velük!

A csomag tartalma:

- DL1 adattároló
- DASH2 kijelző
- 512MB memóriakártya
- USB 2.0 kártyaolvasó
- CD a Race Technology szoftverrel



Mindez szenzációs áron: 990 EUR

Bővebb információért keress fel honlapunkat: www.srteam.eu

Lemondhatunk az élő közvetítésről



Három év távolmaradás után jövőre visszatér a Monte-Carlo Rali a világbajnokságra. A 2012-es rali vb-szezon így újra a klasszikus versennyel kezdődik majd. Az útvonal nagyjából megegyezik az ideivel, Valence-ban lesz a rajt, és szombat hajnalban Monte-Carlóban a befutó.

Nem kell tehát többet megerőszakolni a Montét a vb korábbi ostoba szabályaival, amik közé sehogyan sem lehetett beilleszteni a külön rajt- és célvárossal, valamint éjszaka rajtoló és hajnalban célba érkező etappal rendelkező versenyt. A rossz hír viszont az, hogy így a Monte egészen biztosan nem szerepel az IRC-sorozatban, és az elmúlt években az Eurosport által készített látványos élő közvetítésről is lemondhatunk.

További érdekessége a naptárnak, hogy ideiglenesen ugyan, de visszakerült az olasz futam, amelyet a tervek szerint valamikor októberben rendeznek. Korábban az a hír járta, hogy Szardínián többet nem akar vb-futamot az FIA, és a kontinensen keresnek helyszínt. Az egyik lehetőség a korábbi

Sanremo Rali, amelynek rendezői már tavaly is fontolgatták a visszatérést a klasszikus murvás szakaszokra.

Ezúttal sem sikerült viszont az Abu-Dzabi Ralit lenyomni az FIA torkán, amely még mindig hiányolja a közel-keleti ország kandidáló futamát. Argentínában viszont úgy tűnik, jövőre megrendezik az első modernkori maratoni ralit, amely az ígéretek szerint hatnapos lesz és egy mini Dakar Ralinak fog beilleni.

A klasszikusan szezonzáró Wales (Brit?) Rali szeptember közepére került, amikor sokkal enyhébb az időjárás Walesben. Bár a versenyzők és a közönség is jobban szerette a szezonzáró Wales Ralit, mint a pár éve már kipróbált korábbi időpont

KVALIFIKÁCIÓS FUTAM LESZ A SHAKE DOWN

Jövőre megszűnik a rajthely taktika, és már az első napon sem büntetik a világbajnokságot vezető versenyzőt. A murvás versenyeken a shake downon elért eredmény alapján választhatják meg az elsőnapos rajthelyüket az egyes és a kettes prioritással rendelkező versenyzők. A legjobb időt elérő versenyző választhat elsőnek. A következő napokon az összes egyes és kettes prioritással rendelkező versenyző fordított sorrendben rajtol majd.

SOLBERG-SZABÁLY

Petter Solberg svédországi incidense után módosította az FIA a rali szabályait, melynek értelmében a páros mind a két tagjának érvényes jogosítvánnyal kell rendelkeznie a verseny teljes időtartama alatt. Solbergtól gyorsajtás miatt vették el a jogosítványát, ami miatt a Svéd Rali utolsó gyorsaságiján navigátorának, Chris Patter-sonnak kellett vezetnie.

EGYSÉGES GUMI AZ R4-BEN

Minden R4-ben induló párosnak az FIA által meghatározott – egyforma – gumival kell versenyezni a világbajnokságon.

CSAK A LEGJOBB VERSENYEK LEHETNEK EB-FUTAMOK

A világbajnokság mellett a rali Európa-bajnokságot is szeretné megreformálni az FIA, hogy egy kicsit visszatérjen a kontinensbajnokság igazi rangja. Ennek érdekében egy pontozási rendszert dolgozott ki, amely során súlyozottan értékelik egyrészt a rajthoz állt versenyzők számát, másrészt, hogy ezek közül hány jött külföldről. Amelyik Eb-futam az év végén a legkevesebb pontot kapja, automatikusan kiesik, helyét pedig a legmagasabb pontot elért Európa-kupa futam veszi át. A Mecsek Rali 5-szörös szorzójú Ek-futam lesz az idén, ami az IRC és a hazai mezőny miatt valószínűleg jól szerepel majd ebben a pontozásban, így eséllyel pályázhat akár Eb-rendezésre is.

2012-ES RALI VB-NAPTÁR

január 22.	Monte-Carlo Rali
február 12.	Svéd Rali
március 11.	Mexikó Rali
április 1.	Portugál Rali
április 29.	Argentín Rali
május 27.	Akropolisz Rali* (vagy június 3.)
június 24.	Új-Zéland Rali
augusztus 5.	Finn Rali
augusztus 26.	Deutschland Rali
szeptember 16.	Brit Rali
október 7.	Francia Rali
november 4.	Catalunya Rali
október	Olaszország (tartalék)

versenyt. A szezon viszont így a Catalunya Ralival ér véget. Az FIA által közzétett vb-naptárban csak vasárnapi dátumok szerepelnek, de a rendezőknek nem írták elő, hogy csak ezen a napon zárulhat a futam, így a Monte mellett más is eltérhet a péntektől vasárnapig tartó formátumtól.

Gyári csapat, már az idén

Skodával indul a Volkswagen a rali vb-n



A Volkswagen Polo WRC ugyan csak 2013-ra készül el, de a német gyári csapat már az idei Finn Ralin bemutatkozik három Skoda Fabia S2000-essel. Egy autót Nasser Al-Attayah kap, a másikat tapasztalt versenyzőre bízják, a harmadikban pedig öt tehetséget próbálnak ki.

Nem bízza a véletlenre a Volkswagen a rali világbajnoki programját, amelyet hivatalosan csak 2013-ban kezd meg az addigra kifejlesztett Polo WRC-vel. A gyári csapatot azonban már az idén öt vb-futamon bevetik, hogy minél jobban szokják a légkört és a speciális körülményeket. A VW nagyrészt a Dakar-programon nevelkedett gárdájára kíván támaszkodni, akiknek azonban nincs tapasztaltak a rali vb-n. Ezt szerezhetik meg idén és jövőre, mielőtt az éles VW WRC megérkezik.

„Van két Skoda Fabia S2000-esünk, amelyet a saját csapatunk, a Volkswagen Motorsport színeiben fogunk indítani az idén öt vb-futamon” – mondta a VW szóvivője. A két Fabia időközben háromra gyarapodott. Az egyik autót egészen biztosan a Volkswagen Dakar győztese, Nasser Al-Attayah

kapja. Egy másik Fabiát egy tapasztalt versenyzőre akarják bízni, akinek kilétét egyelőre nem hozták nyilvánosságra. Kézenfekvő lenne a Skoda gyári versenyzője, Juho Hänninen, aki amúgy is Fabiával versenyez a vb-n, és akár még a Polo WRC ülésére is jó eséllyel pályázhat. A harmadik autót viszont minden versenyen más-más fiatal pilótának ajánlják fel, természetesen a VW-gyár költségére. Azt korábban megtudhattuk Kris Nissentől, a Volkswagen Motorsport vezetőjétől, hogy 2012-ben egy német versenyzőt is szeretnének indítani – akkor még mindig Skoda Fabia S2000-essel –, de az idén a fiatal tehetségek terén nem ragaszkodnak honfitársaikhoz. A Volkswagen Motorsport idei öt vb-futama a Finn, a Német, a Francia, a Catalunya és a Wales Rali lesz.

Vasvárhelyi István Horgász Egyesület Kistokaj
Vízünk: Kistokaj, Mátiz (2 tó), Ópuszt (2 tó)
Kedvező feltételek pontyozáshoz, hajlászhoz,
tvaszaráshoz, keltetés ágránczathoz!
Rekordlistás halak!
Napi 45 éves jegyek válthatók! Tel: 06-30-9782-582 www.vihe.hu

AutoCris

A szerelő gondoskodás



Jól képzett munkatársaink szakszerűen javítják autóját!

- gyorsszervíz
- gumiszervíz
- futóműállítás
- flottakedvezmények
- hozom-viszem szolgáltatás
- karosszéria javítás, fényezés

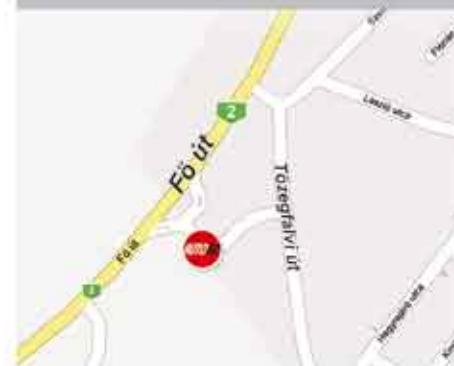


Prémium autókozmetika



AutoCris
Márkafüggetlen autószerelő

H-2120 Dunakeszi, Fő út 1. (a Shell kút mellett)
Mobil: +36 70 510 9536
Tel./Fax: +36 27 391 559
www.autocris.hu



Kimi Räikkönen men ni Amerika

Két rali vb-futamot is kihagyott Kimi Räikkönen, ami alatt átruccant Amerikába és a NASCAR-sorozat két különböző osztályában állt rajthoz. A Truck-szériában egy 15., a Nationwide-ban pedig egy 27. helyezéssel lett gazdagabb, de a falon is otthagya nyomát.

Talán már nem is olyan nagy szenzáció, hogyha a 2007-es Forma-1-es világbajnok, Kimi Räikkönen különböző szakágakban próbálja ki magát. Az F1 mellett megvolt már neki a rali vb, de indult motorcsónak és motorosszán-versenyen is. Le Mans-nal még csak kacérkodik, de a NASCAR-ba alaposan belevetette magát. Először csak tesztelte a harmadik vonalnak számító Truck-széria pick-up versenyautóját, majd Charlotte-ban rajthoz is állt. Nem választott sem könnyű pályát, sem könnyű versenyt. A NASCAR oválpályái egyformának tűnnek, de közel sem azok, a hosszuk, a kanyarok dőlése, de még a kanyarok száma miatt is jelentős különbség van köztük. A Charlotte-i ovált az egyik legnehezebbnek tartják, amit mutatott, hogy a Truck-széria rutinos rókái is alaposan átfestették a külső ív falát, sőt, többen is baleset miatt estek ki. A szabadedzések során Räikkönen a 30.-nál jobb időt nem tudott futni,

és a 31. helyről rajtolt. Innen azonban sikerült felkapaszkodnia egészen az ötödik pozícióba, ami biztató fejlődést mutatott. Ekkor azonban félreértette a rádióüzenetét és korábban állt ki a pitbe (az oválpályán nincs bokszt). A 200 mérföldes verseny során kétszer is nekiment a falnak és végül a 15. helyen ért célba. „Az edzésen egy kicsit csalódott voltam, de a ma esti futam után sokkal boldogabb vagyok” – nyilatkozta Räikkönen. A finn egyik önkéntes idegvezetője a 2005-ös és 2006-os McLarenes csapattársa, Juan-Pablo Montoya volt, aki az F1-es alakulattal való szakítása óta a NASCAR-ban versenyez. „Kimi nagyszerűen ment, nagyon okos volt, hogy hátról rajtolva türelmesen várt. A NASCAR-ban ha követsz valakit, akkor nagyon sok mindent leshetsz el tőle.”

Bár az eredeti terv az volt, hogy az idén 3-5 Truck-széria versenyen áll rajthoz Räikkönen, a finn vérszemet kapott, és a debütáló futama utáni héten Virginiában már a NASCAR élvonalába tartozó Sprintkupa autóját is tesztelte. A hétvégére pedig visszautazott Charlotte-ba, ahol a Truck-széria után a NASCAR második vonalának tekinthető Nationwide-széria versenyét tartották. Kimi itt is rajthoz állt. Az edzésen sokkal jobban érezte magát, mint egy hete, és az erősebb mezőny ellenére is a 22. helyre kvalifikálta magát. A versenyen a 15. pozíciója volt a legjobb, de egy pitutca gyorsajtás miatt kapott áthaladásos büntetés után visszaesett. Szintén hátráltatta őt a kocsi kezelhetősége, egész pontosan a kanyarodóképessége, ami

miatt végül négy kör hátránnyal a 27. helyen ért célba. „Az elején rendben ment minden, tudtam előzni, de aztán az autó viselkedése megváltozott és alig bírtam befördíteni” – magyarázta Räikkönen. „Az edzésen is volt ilyen problémánk, akkor sikerült jól beállítani a kocsit, de verseny közben újra visszajött. Többé-kevésbé mindenhol nekimentem a falnak. Ha rendben lett volna az autó, akár nagyon elől is végezhettem volna.” Az amerikai turné után Räikkönen visszatért Európába, hogy megkezdje a felkészülést az Akropolisz Rali vb-futamra. A NASCAR-sorozatot azonban aligha hagyta el végleg. Amennyiben lehetőséget kap, hogy a Sprintkupában is rajthoz állhasson, valószínűleg azonnal repülőgépre száll, hogy meghódítsa Amerikát.



A tanítvány legyőzte mesterét

- 2011. június 3-5.
- Bükfürdő
- 3/6 ORB-futam
- 60 páros
- 36 célba érkező
- murva
- 12 gyorsasági szakasz
- 131,70 km gyorsasági
- 540,30 km össztáv



Mindenidők legszorosabb befutójával, mindössze 0,7 másodperc előnnyel nyerte Kazár Miklós a Bükfürdő Ralit, saját csapattársa, Asi előtt, akinek a lassítók miatt egy kicsit elment a kedve a versenytől. Ifj. Tóth a harmadik helyezéssel lett a legjobb S2000-es versenyző.

szöveg: Mihályi Csaba Fotó: Kacsándi Norbert, Mihályi Csaba

Három versenyből a harmadik győztest avattuk a Bükfürdő Ralin, ahol Kazár Miklós, Percze Nándi navigálásával pályafutása első abszolút győzelmét aratta. Legalábbis mint sofőr, mert navigátorként korábban már háromszor nyerte meg a Bükfürdő Rali elődjét. A szezon első murvás versenye sokak szerint jobban kedvezett a nagyobb végsebességre képes N-es és R4-es Mitsubishi-knek, mint a Super-2000-es autóknak. Az első napon leesett eső ezt az előnyt csökkentette, és inkább a szerencsés gumiválasztás döntött. Ebben a kérdésben a Kazár–Percze páros taktikázott a legjobban, akik a második körben az első két saras gyorsaságin nyitott mintázatú gumival versenyeztek, majd a szárazabb, harmadik pályára felrakták előre a magukkal vitt két zárt gumit, és a nap végén az élre ugrottak.

A negyedik szakasz után még a Herczig–Benics duó állt az élen Skoda Fabia S2000-essel, de a következőn partoldalnak csúsztak, és felborultak. Az első három és az ötödik szakasz után az Asi–Pikó páros vezetett R4-es Mitsubishi-vel, de aztán egy traktorgumit találtak maguk előtt a pályán, amin Asi állítása szerint kis híján totálkárosra törték az autót. Innentől kezdve kicsit kedveszegetten botorkált be a célba, és csúszott vissza a harmadik helyre. Másnap, a száraz pályákon hamar megelőzte az addig második helyen álló ifj. Tóthot, és mivel még az utolsó napi rajt előtt megállapodtak Kazárral, ha kettejük között dől el az első hely sorsa, akkor Asi nem nyomja, maradt második. Igaz, Asi nagyon kicentizte ezt a nem nyomást, hiszen mindössze 0,7 másodperccel „hagyta” nyerni Kazárt.

A BÜKFÜRDŐ RALI VÉGEREDMÉNYE

1. Kazár–Percze	Mitsubishi Lancer Evo IX	01:08:28,3
2. Asi–Pikó	Mitsubishi Lancer Evo IX R4	+0,7
3. ifj. Tóth–Tagai	Peugeot 207 S2000	+12,2
4. Elek–Ferencz	Mitsubishi Lancer Evo IX	+20,6
5. Bútor–Bacigal	Peugeot 207 S2000	+48,6
6. Pethő–Rubóczky	Mitsubishi Lancer Evo IX RS	+1:12,7
7. Matics–Viczena	Mitsubishi Lancer Evo IX RS	+1:13,8
8. Kakuszi–Kakuszi	Ford Fiesta S2000	+1:39,3
9. Hadik–Juhász	Subaru Impreza	+1:39,5
10. Osváth–Farnadi	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1:55,1

GÉPOZTÁLY GYŐZTESEK

5. Krözser–Lovay	Citroën DS3 R3	1:14:14,0
6. Bessenyei–Papp	Citroën C2R2MAX	1:16:48,4
8. Hibján–Szlágyi	Ford Fiesta ST	1:20:49,4
9. Spindler–Csizmadia	Suzuki Swift Sport	1:23:50,9
11. Budavári–Földi	Mitsubishi Lancer Evo VIII	1:11:35,7
13. Kovács Z.–Holló	Lada VFTS	1:22:15,0

GYORSASÁGI GYŐZTESEK

Asi	6
Kazár	3
Elek	2
Spitzmüller	1

ORB 3/6 UTÁN

1. Asi	50
2. Kazár	38
3. Bútor	28
4. Herczig	25
5. ifj. Tóth	22
6. Kakuszi	21
7. Hadik	18
8. Elek	17
9. Matics	9
10. Pethő	7

ÉLEN ÁLLÓK

1-3. gy.	Asi
4. gy.	Herczig
5. gy.	Asi
6-12. gy.	Kazár

Elek akár a győzelemért is versenyben lehetett volna

Az ifj. Tóth–Tagai kettős az egi esésének nyomából végre kikeveredett, és az általuk nem túlságosan kedvelt pályákon ezúttal a legjobb S2000-esként, 12 másodperccel lemaradva szereztek meg idei első dobogós helyezésüket. Csak egy rossz gumiválasztáson múlt, hogy az Elek–Ferencz kettős nem tudott az első helyért versenybe szállni Mitsubishi-jükkel. A hatodik gyorsaságin száraz pályára választottak gumit, de mire rájuk került a sor, leszakadt az eső. Nyertek két gyorsaságit, és végül negyedikek lettek. Szintén nyert gyorsaságit a Spitzmüller–Szőke duó, akinek az Evo X-es Mitsubishi-jében azonban megállt a váltó és a kilencedik gyorsaságin a negyedik helyről estek ki. Az utolsó szakaszon bukta el az ötödik helyét a Balogh–Holczer páros, akiknek egy kicsúszás után ült fel a Mitsubishi alja. Az ötödik helyet így a folyamatosan rossz gumit választó Bútor–Bacigal kettős szerezte meg Super-2000-es Peugeot-val. A Pethő–Rubóczky páros alig több mint egy másodperccel előzte meg a Matics–Viczena kettőt, és végzett a hatodik helyen.



A Kazár–Percze páros első abszolút győzelmét aratta



Pethő érdekes módját választotta a szellőztetésnek



Navigátorok egymás között



Herczig ahogy az élre állt, a következő szakaszon felborult



Idei első győzelmét aratta a Hibján–Szilágyi páros a 8. géposztályban



A Spindler–Csizmadia kettős mellől elfogytak az ellenfelek



S csoportban a Budavári–Földi duó volt a leggyorsabb

5. géposztály

Idei második győzelmét aratta az 5. géposztályban a Krózser–Lovay kettős Citroën DS3-assal. Ám ezúttal nagyon meg kellett harcolniuk érte, hiszen az Ollé–Budai páros, a Szuper–1600-as Suzuki Swifttel mindent megtett, hogy ebben megakadályozza őket. Többször váltották egymást az élen, de végül Krózser 6,2 másodperccel gyorsabbnak bizonyult. A kategória tavalyi bajnoka, a Pálinkás–Bagaméri kettős szerezte meg a harmadik helyet.

6. géposztály

Megőrizte veretlenségét a Besseney–Papp kettős Citroën C2 R2 Maxszal, és toronymagasan vezetik a 6. géposztály bajnokságát. A Lukács–Zagyva kettős hasonló autóval szerezte meg a második helyet.

8. géposztály

Három verseny alatt három különböző győztest ünnepelhettünk a 8. géposztályban. Ezúttal a Hibján–Szilágyi párosnak sikerült nyernie Ford

Fiestával, a Lantos–Taky és a Schuck–Herczig kettős előtt. A három győztes ellenére egy negyedik páros, a Kádár–Békési duó vezeti a bajnokságot, akik Bükfűrdőn, a negyedik helyen értek célba.

9. géposztály

Egyetlen célba érőként a Spindler–Csizmadia páros nyerte a géposztályt Suzuki Swifttel.

11. géposztály

Nagy volt a hullás az S csoportban, amelynek a nagyobbik géposztályát a Budavári–Földi duó nyerte Mitsubishi Lancer Evo VIII-cal, a hatossal induló Perge–Kikiny és a Bíró–Kovács kettős előtt.

13. géposztály

Miskolc után újabb győzelmet aratott a Kovács–Holló páros, akik így növelni tudták előnyüket a VFTS-ek géposztályának bajnokságában, ahol a Zsíros–Forray duó lett a második, a Tóth–Laboncz páros pedig a harmadik.



Zsírpa éppen a gumikerülgetést kritizálja



BZ idén harmadszorra nyert



Ollé második lett



Miskolc után Bükfűrdőn is nyert a Kovács–Holló kettős



Nagy fölényrel vezet az 5. géposztályt a Krózser–Lovay kettős

ORB 3/6 UTÁN

2. géposztály

- 1. Asi 20
- 2. Kakuszi 17
- 3. Bútor 16

3. géposztály

- 1. Kazár 26
- 2. Hadik 20
- 3. Elek 18

5. géposztály

- 1. Krózser 28
- 2. Ollé 18
- 3. Pálinkás 14

6. géposztály

- 1. Besseney 30
- 2. Baracska 16
- 3. Lukács 14

8. géposztály

- 1. Kádár 21
- 2. Schuck 16
- 3. Hibján 16

9. géposztály

- 1. Spindler 15
- 2. Leitgéb 12
- 3. Hering 10

11. géposztály

- 1. Budavári 20
- 2. Michna 16
- 3. Bíró 15

13. géposztály

- 1. Kovács 28
- 2. Zsíros 14
- 3. Németh L. 10



Követte Asi tanácsait

Navigátorként már több versenyt nyert Kazár Miklós Spitzmüller Csaba oldalán, de a Bükfürdő Ralin sofőrként is megszerezte első abszolút győzelmét. Könnyű dolga volt, csak követnie kell Asi tanácsait, és elmebeteg módra kellett közlekednie a vizes, saras pályákon.

„22,7 méter. Most számoltam ki” – mondta Kazár a telefonba a verseny utáni délelőttön. Hangjában nem kevés büszkeséggel ecsetelve, hogy a 0,7 másodperc előny, amivel megnyerte a versenyt, mekkora távolságot jelentett volna a célvonalon. „Olyan pályák voltak, ahol a vízen kijött, hogy ki tud hóban jól autózni, kinek van bődületes szerencséje, és ki választ jól gumit. Miskolcon próbáltam okoskodni a gumiválasztással, de ott nem jött be, úgyhogy most csak úgy választottunk, ahogyan Asi. Erre nem volt gondunk. Káldon az esőben úgy álltam rajthoz, hogy most vagy soha. A végén (Percze) Nándi (Kazár navigátora) azt mondta, hogy 100%-os volt. Pedig ő mindig nagyon kritikus. De figyelj, tényleg elmeháborodottan mentünk. Ötven méterrel előbb dobtam rá az autót a kanyarra. Nagyon élveztem. Minden tökéletesen összejött a versenyen. Nem csak egy ember érdeme, Nándi, a csapat, az autó mindenki

re fel volt húzva. Azt feltétlenül írd le, hogy köszönöm mindenkinek a csapatban, és Markó Tibinek is, hogy ilyen jó versenyt rendezett.”

Asi akár hagyta magát megverni, akár nem, mindenképpen elismerésre méltó, ha valaki akár csak meg is tudja őt szorongatni. Kazár pedig több alkalommal is megverte a pályán, és végül a versenyen is. Vagyis a tanítvány legyőzte a mestert.

„Természetesen Asi gratulált elsőként a célban. Nagyon sok mindenben segít, nagyon korrekten, mindig, mindent megoszt velem, mint egy igazi csapattárral. Az ő itineréből megyünk, most az ő gumiválasztásait követtük, ha betartom a tanácsait, itt az eredménye. Mindent meg szoktunk beszélni, ő is kikéri a véleményemet, nem biztos, hogy megfogadja, de meghallgatja. Sokat elmond, hogy a csapatunk az első két helyen végzett Bükfürdőn, és az első két helyen állunk a bajnokságban is.”

Audi SEAT VOLKSWAGEN SKODA



Cím: 1185 Budapest, Kupeczky J. u. 14.

Tel./Fax: 06 1 292-4637

Telefon: 06 1 290-6112, 06 1 297-0113

E-mail: autokm@enternet.hu

Folyamatos akciókkal!

gyári alkatrészek raktárról - karosszéria elemek
computeres motor beállítás (gyári program)
műszaki vizsgáztatás - gumiszerelés
futóműállítás - hengerfej felújítás - javítás



AUTÓ K&M AUTÓSHÁZ
SZAKSZERVIZ ÉS ALKATRÉSZ SZAKÜZLET
www.autokm.hu



emblemazas.hu

Váci telephely
Cím: Bánkúti 2004 Kft.
2600 Vác, Csatamező u. 6/a
Mobil: 06 30 22 88 800
Telefon: 06 27 303 648/106

Budapesti telephely
Cím: Bánkúti 2004 Kft.
1097 Budapest, Gubacsi út 61.
Mobil: 06 30 338 3820

- NYOMDA ÉS DIGITÁLIS NYOMDA
- NAGYFORMATUMÚ NYOMTATÁS
- GÉPIHÍMZÉS
- SZITANYOMÁS
- TAMPON ÉS UV NYOMÁS
- ÜZLET- ÉS AUTÓDEKOR
- LÉZERVAGÁS GRAVIROZÁS
- NYAKPÁNT
- ZÁSZLÓK ÉS MOLINÓK



Asinak elment a kedve



Odaajándékozta a győzelmet

Asi állítása szerint megnyerhette volna a Bükfürdő Ralit, ám a sok és állandóan vándorló lassító miatt elment a kedve a versenyzéstől. Az nem zavarja, hogy saját tanítványa verte meg, ő már nyert versenyt, volt bajnok, inkább a jó versenyzés, mint a győzelem érdekli.

„Elment a kedvem a versenyzéstől” – kezdte Asi „A laktanyán két teherautó gumi volt kirakva egy enyhe jobbos kanyarban. A két és fél méter széles útra egy méterre lógott be. Majdnem totálkárosra törtük az autót rajta. Utána elment a kedvem, és már nem nyomtam annyira.”

A gumit azért rakták ki a pályára, mert egy vascső volt a belső íven, és ezzel akarták jelezni a versenyzők számára. A gumi azonban annyira zavaró volt, hogy pár autó után a versenyzők kérésére el is vették. De Asinak nem csak ezzel a gumival volt problémája. „Rengeteg lassító volt a versenyen. Káldon például az első három folyamatosan arrébb lökte a lassítót, így folyamatosan nyílt. A laktanyán volt olyan lassító, amin 140-nel mentem át. Ez (a sok lassító) megint csak arra jó, hogy problémát szüljön. Szerintem a raliban nincs helye lassítóknak, mert nem tudod megoldani, hogy mindenkinek egyenlők legyenek a feltételek. Aki gumit akar kerülni, az menjen szlalomversenyre.”

A bajnoki cím védőjét végül saját tanítványa, Kazár verte meg, Asi állítása szerint csak azért, mert hagyta magát. „Ha akarom, nyerhettem volna így is, csak rajtam múlt. Én már nyertem versenyt is, bajnokságot is, (Kazár) Miki pedig még nem. Ez egy gesztus volt a részemről. Az utolsó nap elején megbeszéltük, hogy ha Janika eléggé leszakad mögöttünk, akkor hagyom őt nyerni. Ha a gyorsaságin megelőztem volna, akkor az időellenőrzőről kések ki.”

Asi ezzel egy potenciális ellenfelet nevelt ki maga mellett, de ez sem zavarja. „Nem baj, hogy ha minél többen vagyunk jó versenyzők, annál jobb a bajnokság. Egerben például Bútor győzelmét nagyon nagyra tartom. Le a kalappal előtte.”

Nem Kazár az első, akinek Asi átadta tudása egy részét, akár itinerírásról, akár autó beállításról van szó, de vajon bárkinek segítene? „Persze, van az a pénz” – mosolyodott el a beszélgetés során először. „De akinek eddig segítettem, azt mind ingyen tettem.”

ENERGETIKAI KORSZERŰSÍTÉSEK PANELPROGRAMON BELÜL

ALP-FAVILL '96
ÉPÍTŐIPARI SZOLGÁLTATÓ KFT



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

ISO
9001

15 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



Ifj. Tóth János megküzdött

Minden körülmény között jól kell menni



Tavaly a Bükfürdő Rali volt ifj. Tóth János szezonjának a mélypontja, ahol saját bevallása szerint sem ment jól. Az idén okult a hibáiból, és a harmadik helyezéssel a legjobb Szuper-2000-es versenyző lett. Úgy tűnik, az egri bukását is sikerült teljesen kihevernie.

„Tavaly sokszor befullasztottam az autót a kanyarokban, rossz fordulatszám-tartományban használtam az autót” – mesélte Janika. „Az idén erre jobban figyeltem. Az esőben nem jött ki annyira az N-esek előnye a nagyobb végsebességgel, akkor másodikok voltunk, de a száraz pályákon nem tudtam velük mit kezdeni. El kell fogadni, hogy ezeknek az (S2000-es) autóknak 300 Nm a nyomatéka és 175 km/h a végsebessége. Azt gondolom, hogy amit lehetett, kihoztam ebből a versenyből.” Ifj. Tóth az év eleji sajtótájékoztatóján úgy fogalmazott, hogy az első három verseny eldobós lesz a Szuper-2000-es autóval, és inkább a szezon

második fele fog feküdni neki. „Hát igen, de azért nem arra gondoltam, hogy úgy dobjuk el, mint az Eger Ralit. Miskolcon, főleg az első körben még érezhető volt a bukás nyoma, mostanra azonban sikerült kikönnem belőle. Most is azt állítom, hogy a hátralévő három verseny fekszik nekünk. A Veszprém Rali mindenképpen, ott tavaly is jól mentünk. A Bükfürdő Rali nem volt rossz verseny, de a pályák nem adtak túl nagy feladatot. Ez persze semmit nem von le a győztes érdemeiből, minden körülmény között jól kell menni. Remélem, hogy a következő három versenyen ezt én is be tudom bizonyítani.”

ACÉLLEMEZEK, ZÁRTSZELVÉNYEK, GERENDÁK, LAPOSACÉLOK, SZÖGACÉLOK, BETONACÉL

BETONYT

KERESKEDELMI ÉS ÉPÍTŐIPARI
KORLÁTOLT FELELŐSSÉGŰ TÁRSASÁG

Iroda: Budapest
József A. u. 33.
tel.: 06/20-467-4122
Győr: 06/20-556-0825

Raktár: Csepel Művek területén
Alumíniumhenger u.
tel.: 06/20-983-5580
06/20-238-8988



DANUBIUS
PremierFitness

A Danubius Hotels Group „Danubius Premier” márkanév alatt valósította meg az ország első fitness klub hálózatát.

A Danubius Premier hálózat fitness centrumai 4 budapesti és 2 vidéki szállodában kerültek kiépítésre.

A Danubius Premier Fitness hírnevének záloga vendégei elégedettségében rejlik. A többéves múltra visszatekintő fitness hálózat mindig is élen járt a színvonalas, vendégorientált szolgáltatások nyújtásával. Előnyt élvez klubjai tiszta, exkluzív környezetével, és azzal, hogy a fitness-t, wellness-t a szállóvendégeken kívül a nagyközönség is igénybe veheti. A Premier Fitness klubokban tüniktől a nagyszülőktől minden korosztály megtalálja a számára legideálisabb mozgásformát.

Mindenkiben megfogalmazódik a sportolás iránti igény, így fogadalmak tucatját tesszük, hogy hetente időt szakítsunk rá. A Danubius Premier Fitness olyan atmoszférát nyújt, ahol a teljes relaxáció garantált. A fitness termekben szakképzett trénerek állnak rendelkezésre korszerűen felszerelt gépparkkal (kardio részleg, erőgépek, súlyok, stb.), aerobic teremmel, ahol az alacsonyabb intenzitású csoportos foglalkozásokat, mint jóga, gerinctorna, meditatív aerotréning, továbbá a vízhez kötött aquatréning is korlátlanul igénybe vehető, ezen túl pedig minden klubban lehetőség nyílik az úszásra is.

Kényeztesse magát és kedvesét, látogasson el egy jól megérdemelt pihenésre, kikapcsolódásra a Danubius Premier Fitness helyszínein. Napijegy, bérletek széles választékban válthatók.

HELYSZÍNEK:

Danubius Health Spa Resort Margitsziget,
1138 Budapest Margitsziget
Danubius Health Spa Resort Helia,
1133 Budapest, Kárpát utca 62-64.
Danubius Hotel Arena,
1148 Budapest, Ifjúság útja 1-3.
Danubius Hotel Flamenco,
1113 Budapest, Tas vezért utca 3-7.
Danubius Health Spa Resort Hévíz,
8380 Hévíz, Kossuth Lajos utca 9-11
Hotel Lövér,
9400 Sopron, Várisi út 4.

További információ: www.premierfitness.hu

Ezen kupon felmutatója
10% kedvezményt
kap bármilyen egyéni
bénítvásiállítás esetén
2011. július 30-ig.



Mégsem elégedetlen

A szezonnyitó Eger Ralin aratott győzelme után a bajnokság legnagyobb esélyesének gondoltuk Bútor Róbertet. Miskolcon azonban egy buta hibát követett el, a Bükfürdő Ralin pedig csak ötödik lett. A bajnokságban 22 pont hátránnyal harmadik, de nem elégedetlen.

„Felemásra sikeredett a versenyünk. Az eredmény lehetett volna jobb is, de nagyon élveztem, hogy ilyen autóval mehettem murván” – mesélte Bútor, aki még valamikor a múlt században versenyzett murván összkerekes autóval az ex-Érdi-féle Mazdával, és a Mikulás Ralin indult egyszer egy Mitsubishi-val, de azt leszámítva csak kétke-rekhajtású autóval volt tapasztalata laza talajon. „Aszfalton nagyon hasonlít (az S2000-es) az Szuper-1600-asra, de murván egészen más. Össze sem lehet hasonlítani. Rendesen el lehet vele rajtolni, lehet vele keresztbe menni, sokkal nagyobb élményt nyújt.”

A verseny előtt hatvan kilométert tesztelhetette Bútor a Peugeot 207-est, ami egy szokásos verseny előtti shake down teszthez képest sok, de azért ennél sokkal többre lenne szükség, ahhoz, hogy

valaki kiismerjen egy Szuper-2000-es autót murván. „Persze, lehetett volna sokkal többet is tesztelni, de én nem érzem kevésnek a hatvan kilométert. Jó alapbeállításokat találtunk és sikerült az autóval összebarátkoznom. A Szuper-2000-es mezőnyhöz képest rendben volt az eredményünk. Azt a verseny előtt is tudtam, hogy Asi és Kazár gyorsak lesznek. Mögöttük tudtuk volna menni, de négyből négyszer rosszul választottunk gumit. Az utolsó körre pedig nagyon rosszul. Veszprém-ben szerintem jobbak leszünk. Janika tavaly megmutatta, hogy ott lehet Szuper-2000-es autóval nyerni. A bajnokságban Asi egy kicsit elhúzott, de nem mondtam le a célomról, a bajnokság megnyeréséről. Nem vagyunk könnyű helyzetben, az utolsó három versenyen nem hibázhatunk, de szerintem van még esélyünk a bajnokságban.”



ahol a rallye szól...



Trend of the YEAR 2011**

TAXI 4®

PRÓBÁLD KI 4-ESBEN!
Csak **184 Ft/km***

- Vidék: 95 Ft/km-től
- Reptéri transzfer
Pestről 4 300 Ft
- Bankkártya-fizetési lehetőség

* telefonos rendelés esetén max. 4 személy egyidejű szállítása



4-444-444

Még mindig Loeb a király

- 2011. május 27-29.
- Villa Carlos Paz, Argentína
- 6/13 vb-futam
- 33 páros
- 27 célba érkező
- murva (aszfalt betétekkel)
- 19 gyorsasági szakasz
- 378,15 km gyorsasági
- 1457,08 km ösztáv

Két és fél napon keresztül úgy tűnt, hogy egész izgalmasan is alakulhat egy világbajnoki futam az idén. Vezetett Latvala majd Ogier, győzelmi esélyei voltak Solbergnek, de végül Sébastien Loeböt még egy perces büntetése sem akadályozhatta meg a győzelemben.

Kétségtelenül izgalmas volt az Argentin Rali befutója, hiszen az első három hely mindegyike az utolsó gyorsaságin dőlt el. Itt ugrott az élre Sébastien Loeb, a második helyre Mikko Hirvonen és csúszott vissza a harmadikra az addig vezető Sébastien Ogier. Ráadásul az első három között mindössze 7,3 másodperc különbség volt. A helyzet azonban az, hogy Loeb nem csak zsinórban hatodik győzelmét aratta Argentinában, de alaposan le is iskolázott mindenkit. Az egyelőre még csak hétszeres világbajnok a verseny első napján kapott egyperces büntetést, miután a szervizparkból kifelé jövet a nagy tömegben pár másodperccel az ideális idejük előtt hajtottak be az időellenőrző állomásra. Loeb szerint ez után nem maradt esélye a győzelemben. Dehogynem! Latvala nagyon jól kezdett és az első nap végén vezetve sem taktikázott, bevállalta, hogy elsőnek rajtol. Aztán másnap az egyik bakháton eltalált egy követ, megsérült a futóműve, és bár próbálta megjavítani, végül két gyorsot szuper raliznia kellett. Maradt az élen a két citroënes, Ogier és Solberg. Utóbbinak azonban még a második napon

elromlott a kormányoszlopa és Ogier hirtelen 43 másodperc előnnyel az élen találta magát. Még taktikáznia sem kellett, csak bekocogni a célba és nyerni. De négy gyorsasággal a vége előtt felborult, leszakította autója hátsó szárnyát, és tönkrement a kormányoszlopa is. Az előnye meg csak fogyott, fogyott, az utolsó 3,9 km-es szakaszon pedig elsőből harmadik lett. Loeb minden gond nélkül vágta át magát a második Hirvonennek, aki a murvas szakaszokon nem ment jól, az idén először bevetett aszfalton viszont kifejezetten pocskék volt, és ha mindenki gond nélkül ér célba, közelében nincs a dobogónak. De hát ilyen a rali. Petter Solberg a kormányoszlopa hibája után jött be negyediknek, megnyerve a három pontot érő erőgyorsaságot. Mads Ostberg zöldfülű létére jól teljesített és öt perc hátránnyal ugyan, de ötödik lett, megelőzve Villagrát, a szuper ralizó Latvalát és Wilson. A világbajnokságon Loeb 13 pontra növelte előnyét Hirvonennel szemben, ami egész szorosnak mondható, ám ahogy a francia ezt a győzelmet kirázta a kisujjából, úgy a ketjük közti különbség a számszerű adatnál lényegesen nagyobb.



Latvala győzelme egy kövön úszott el

AZ ARGENTIN RALI VÉGEREDMÉNYE		
1. Loeb-Elena	Citroën DS3 WRC	4:03:56,9
2. Hirvonen-Lehtinen	Ford Fiesta RS WRC	+2,4
3. Ogier-Ingrassia	Citroën DS3 WRC	+7,3
4. P. Solberg-Patterson	Citroën DS3 WRC	+32,6
5. Ostberg-Andersson	Ford Fiesta RS WRC	+5:16,8
6. Villagra-Pérez-Companc	Ford Fiesta RS WRC	+6:48,5
7. Latvala-Anttila	Ford Fiesta RS WRC	+11:34,5
8. Wilson-Martin	Ford Fiesta RS WRC	+13:32,7
9. Paddon-Kennard	Subaru Impreza	+25:43,8
10. Flodin-Anderson	Subaru Impreza	+33:34,1

ERŐGYORSASÁGI (POWER STAGE) VÉGEREDMÉNYE		
1. P. Solberg-Patterson	Citroën DS3 WRC	2:20,1
2. Hirvonen-Lehtinen	Ford Fiesta RS WRC	+0,5
3. Loeb-Elena	Citroën DS3 WRC	+0,5



Loeb már a rajt előtt is királykodott



GYORSASÁGI GYŐZTESEK	
Loeb	8
Latvala	5
Ogier	3
P. Solberg	3
GYÁRTÓK	
Citroën	14
Ford	5

ÉLEN ÁLLOK	
1. gy.	Loeb
2-12. gy.	Latvala
3-18. gy.	Ogier
19. gy.	Loeb



A rali szenvedélyének neve: Loeb

VB. 6/13 UTÁN	
1. Loeb	126
2. Hirvonen	113
3. Ogier	96
4. Latvala	74
5. P. Solberg	61
6. Ostberg	48
7. Wilson	28
8. Villagra	20
9. Räikkönen	18
10. H. Solberg	10



Ogier az utolsó napig reménykedhetett győzelmében

GYÁRTÓK	
1. Citroën	207
2. Ford	174
3. Stobart	75
4. Solberg	49
5. Munchi's	32
6. Ice 1 Racing	26
7. Abu Dhabi	19
8. Ferm	10
9. Monster	8
10. Brazil	1



Ogier csak befordult és felborult

Az Argentin Rali 16. gyorsaságiján borult fel Sébastien Ogier, amelynek következtében autója megsérült, kormányservoja elromlott, és 43 másodperces előnye négy gyorsasági alatt elolvadt. A legutolsó szakaszon pedig az elsőről a harmadik helyre esett vissza.

„Csak célba kellett volna érniünk és megnyernünk a versenyt” – mondta Sébastien Ogier. „Az itine-

remben az szerepelt, hogy le kell vágni a kanyart, ami egy bukófencsel végződött. Valószínűleg rossz volt az itinerünk. Tovább tudtunk menni, de az előnyünket már nem tudtuk megtartani. Nagyon hülye hiba volt.”

Ogier ezzel 17 pontot ajándékozott Loebnek, aki 30 ponttal vezet elötte a világbajnokságot, Hirvonen pedig 17 ponttal áll elötte a második helyen.

Hirvontól ellopták a győzelmet

Bár egyetlen gyorsasági szakaszt sem nyert Mikko Hirvonen az Argentin Ralin, végül csak 2,4 másodperccel szorult le a második helyre Sébastien Loeb mögött. De egy rendező

zói hiba négy másodpercet és ezzel együtt a győzelmet vette el tőle. A rendező által kiadott itinerben egy körforgalom úgy volt jelölve, hogy azt háromnegyed kört megtéve kell abszolválni. Amikor a mezőny először haladt át a gyorsaságin, a levágási lehetőség le volt szalagozva, másodsorra azonban a szalagot eltávolították. A Ford versenyzői az itiner szerinti háromnegyed kört tették meg, a Citroën pilótái azonban éltek a lehetőséggel és levágták azt, a számítások szerint négy másodperc előnyhöz jutva ezzel. A Ford-csapat észrevétele után a rendezőket 5000 euróra büntették, de a végeredményt nem módosították.



Auto Trader - Kereskedés határok nélkül!



Hirdesse meg eladó járművét az interneten is!



www.
auto
TRADER.HU

Hänninen visszatért

- 2011. június 2-4.
- Jalta, Ukrajna
- 4/12 IRC-futam
- 43 (IRC) páros
- 24 (IRC) célba érkező
- aszfalt
- 14 gyorsasági
- 261,87 km gyorsasági
- 721,61 km össztáv



A Korzika Ralit ugyan kihagyta Juho Hänninen, de Ukrajnában ismét bebizonyította, hogy lehet szó murváról vagy aszfaltról, aki bajnok akar lenni, annak őt kell legyőznie. Ezúttal ez senkinek sem sikerült, kihívói közül Bouffier második lett, Neuville egy defekt után hatodik.

Pályafutása hetedik IRC-futamgyőzelmét aratva Juho Hänninen lett a sorozat legsikeresebb versenyzője. Ez már csak azért is igaz rá, mert az idei négy futamból három vett részt, kettőt megnyert, a Montén pedig csak csapata gumiváltása fosztotta meg a győzelemtől, úgyhogy könnyen előfordulhatott volna, hogy három versenyből három győzelem áll a neve mögött. Ráadásul még csak most következnek Hänninen erősségei, a murvás versenyek. Nem túl jó kilátás ellenfelei számára.

Az elmúlt két verseny sztárja, Thierry Neuville most is remekül kezdett, ő nyerte az egész verseny alatt a legtöbb, szám szerint négy gyorsasági, és a negyedik szakaszig az élen is állt. Egy elég nagy tempójú megforgás és egy defekt után azonban visszaesett, és ezúttal csak hatodik lett. Korzikán

az utolsó gyorsaságin esett árokba Bryan Bouffier, de most nem követett el ilyen butaságot. Neuville-t két szakaszig ő váltotta az élen a gyári Peugeot-val, de csak azért, mert Hänninen a második gyorsaságin korai rajt miatt tíz másodperc büntetést kapott, és a finnek a hetedik szakaszig tartott a hátrány ledolgozása. Onnantól kezdve Hänninen diktált. Bouffier ugyan végig ott loholt a nyakán, egy alkalommal még öt másodpercre is csökkentette hátrányát, de a finn végül 11,7 másodperc előnnyel nyert, és visszavette a vezetést a bajnokságban. Bouffier futott be a második helyen és lépett előre a pontverseny harmadik helyére.

A két éllovas mögött az utolsó nap kezdetén már több mint egy perccel volt lemaradva a harmadik helyezett Jan Kopecky. A gyári skodás versenyző két kicsúszással és a kormányszervo hibájával ve-



A JALTA RALI VÉGEREDMÉNYE			
1.	Hänninen-Markkula	Skoda Fabia S2000	2:27.06,6
2.	Bouffier-Panseri	Peugeot 207 S2000	+11,7
3.	Kopecky-Stary	Skoda Fabia S2000	+38,7
4.	Mikkelsen-Floene	Skoda Fabia S2000	+57,3
5.	Wilks-Pugh	Peugeot 207 S2000	+4:00,4
6.	Neuville-Gilsoul	Peugeot 207 S2000	+5:01,5
7.	Gardemeister-Suominen	Skoda Fabia S2000	+7:59,3
8.	Kruuda-Järveoja	Skoda Fabia S2000	+10:01,3
9.	Sandell-Parmander	Skoda Fabia S2000	+18:08,9
10.	Puskádi-Gódor	Honda Civic Type R	+29:58,0

Wilks két defekt után lett ötödik

A VERSENYBEN VEZETŐK

1-4. gy.	Neuville
5-6. gy.	Bouffier
7-14. gy.	Hänninen

GYORSASÁGI GYŐZTESEK

Neuville	4
Kopecky	3
Mikkelsen	3
Hänninen	2
Wilks	1
Bouffier	1

GYÁRTÓK

Skoda	8
Peugeot	6

IRC 4/12 UTÁN

1. Hänninen	58
2. Kopecky	55
3. Bouffier	49
4. Neuville	48
5. Loix	45
6. Wilks	35
7. Mikkelsen	28
8. Magalhães	14
9. Sarrazin	12
Campana	12
18. Puskádi	1

GYÁRTÓK

1. Skoda	146
2. Peugeot	134
3. Subaru	33
4. Honda	28
5. M-Sport	27
6. Proton	16
7. Ralliart	16
8. Abarth	4

2-KERÉKHAJTÁSÚ KUPA

1. Raoux	31
2. Campana	25
Gugliemi	25
Vinyes	25
9. Puskádi	17



Ukrajna több arcát is megmutatta



Mikkelsen harcban volt a dobogóért

szített sok időt. Az utolsó napon azonban nagyon kapkodnia kellett a lábát, mert a Skoda UK versenyzője, Andreas Mikkelsen rárontott a harmadik helyre. Kopecky nyert három szakaszt, Mikkelsen szintén, ám a norvég nagy igyekezetében beletolatott egy fába, így Kopeckyé lett a harmadik hely, Mikkelsené a negyedik.

A sok murvakihordás miatt többen is defektet kaptak a pénteki pályákon. A már említett Neuville és Mikkelsen mellett így járt a Peugeot UK versenyzője, Guy Wilks is, aki két abroncsot is tönkretett, és csak ötödik lett. Toni Gardemeister szintén defekt miatt veszített időt, és csúszott vissza a hetedik helyre. Pályafutása első S2000-es IRC-futamán lett nyolcadik a 18 éves észt Karl Kruuda, míg Patrik Sandell a kilencedik helyet szerezte meg. Bár a kétkerekesekek versenyét nem a Puskádi-Gódor páros nyerte, de a győztes Raoux Renault-ját nem értékeli abszolútban, így a magyar hondás páros szerezte meg a tizedik helyet, és az érte járó IRC-pontot.



Bouffier ezúttal csak a második helyre volt jó

Lenin-szobor és a mosogatószivacs



Lenin elvtárs szobra még áll



Vizin Laci bácsi viszont a kikötőben inkább ült

Két műszaki hiba miatt mindössze három gyorsasági szakaszt teljesített Vizin László és Zsiros Gábor idei első IRC-futamukon, a Jalta Ralin. Laci bácsinak azonban így volt ideje egy kicsit körülnézni. Nagyon tetszett neki az ukrán verseny, de jövőre biztos nem tér vissza rá.

„Nagyon jó verseny volt” – lelkesedett a harmadik IRC-szezonját kezdő Vizin, aki két év hondezés után az idén egy Volkswagen Polo S2000-es-re váltott. Igaz, hogy a VW-gyár nem nevezett a sorozatra, így IRC-pontokat nem szerezhettek, de így is komoly mezőnyben és komoly pályákon versenyezhetett. „A pályák nagyon technikásak voltak, kanyar, kanyar hátán, hatalmas szintkülönbségekkel, volt úgy, hogy 300 méter magasan rajtoltunk, és felmentünk 1500 méterre. A legnagyobb veszélyt azonban a sok vízfolyás és a murvakihordás jelentette. Mi a csütörtöki első két gyorsaságit egy kicsit elspóroltuk, mert sok volt a padka. Pénteken, az első szakaszon elrepedt a forrasztás az egyik vízcsövünkön, és elfolyt a hűtővizünk. A következő gyorsan ki is álltunk. Szombaton szuper ralival újra elindultunk, akkor meg egy kilométerrel az első szakasz célja előtt a jobb első futóművünk szakadt ki, így sokat nem

tudtunk versenyezni. Jalta nagyon szép hely, hasonlít San Remóhoz, ugyanúgy a jachtkikötőben volt a szervizpark, csak itt egy kicsit öregebbek voltak a jachtok. Ja, és még áll Lenin elvtárs szobra. A rendezők is nagyon igyekeztek, de úgy általában a helyi mentalitás egy kicsit megnehezítette a dolgunkat. A szervizcsapatok az ukrán határtól rendőri felvezetést kaptak, és három nap alatt értek Jaltába. Az adminisztratív átvételen fél órán keresztül próbálták kideríteni, hogy van-e biztosításunk a bérelt tréningautóra, a technikai átvételre pedig vissza kellett vinni a versenyautót, mert hangosnak találták. Ez azért furcsa, mert a Szuper-2000-eseknek alpból van egy hangja, amivel nem tudsz mit kezdeni. Vettünk fém mosogatószivacsot, és mint 15 éve a Salgó Ralin, teletöltöttük a kipufogót. Úgy már elfogadták. A verseny maga tetszett, de elég macerás volt, nem hiszem, hogy jövőre újra jönnénk.”



Az egyik kép, ami a szovjet utódállamról azonnal eszünkbe jut



Jalta méltán híres üdülőhely



A tábla figyelmeztet a sok levágásra és kihordásra, a Vizin-Zsiros páros azonban műszaki hiba miatt esett ki – mind a kétszer



Az első IRC-pontjáról

A Jalta Ralin az abszolút tizedik helyen végzett Puskádi János, aki így Szabó Gergő és ifj. Tóth János után a harmadik magyar versenyző lett, aki abszolút értékelésben IRC-pontot tudott szerezni. De mint ahogyan az az interjúból kiderül, Puskádi nem szeretne itt megállni.

– ELŐSZÖR IS GRATULÁLUNK AZ IRC-PONTHOZ.

– Köszönöm szépen, nagyon nagy szó az IRC-n (abszolút értékelésben) pontot szerezni, főleg egy kétkerékű autóval, de azért az igazsághoz az is hozzátartozik, hogy a versenyen 12.-ek lettünk, a kétkerékű kupában pedig harmadikok, csak a két előttünk végzett Renault-t nem értékelték abszolútban, így lehetett a miénk az IRC-pont. Ettől függetlenül nagyon büszkék vagyunk rá.

– DE GONDOLOM INKÁBB A KÉTKERÉKHAJTÁSÚ KUPÁRA KONCENTRÁLTOK, AHOL JELENLEG A KILENCEDIK HELYEN ÁLLTOK.

– Igen. Két éve indultunk először IRC-futamon, és annyira megtetszett a versenyek hangulata, hogy tavaly már több versenyt vettünk célba. Az idei évünk szerencsésen indult, mert Korzikán és a Jaltán is sikerült pontot szerezni a kétkerékű kupában. Korzikán kilencedik lettünk, Jaltán harmadikok, így most 17 ponttal a kilencedik helyen állunk. Ez a két jó szereplés adott egy lökést az idei szezonunkra. A Barum és a Mecsek Ralin biztosan ott leszünk, és az év végén a Ciprus Ralin is szeretnénk rajthoz állni, ami dupla szorzós lesz. Szeretnénk a bajnokságban előrébb kerülni. Ha megnézed a ponttáblázatot, nagyon sok olyan versenyző van elől, akik egy-egy futamon indultak és nyertek. Ha (az egy győzelemért járó) 25 pontnál többet tudsz szerezni, akkor dobogó, vagy annak közelében lehet végezni.

– EHÉZ AZONBAN A HELYBÉLI VERSENYZŐKET KELL MEGVERNI, AMI NEM KÖNNYŰ FELADAT.

– A legtöbb versenyen ez igaz. Korzikán például (a kétkerékű kupában) az első két versenyző nem csak francia volt, hanem korzikai, a győztes konkrétan Ajaccióban lakott, úgyhogy, amikor kenyeret vesz, akkor is a gyorsaságikon kell köz-

lekednie. Nekünk minden új volt. Tavaly indultunk a Sanremo Ralin, ami után azt hittük, hogy láttunk sok kanyart. Felejtsd el, Korzikán még több van. (Gódor) Barni általában nyolc sort ír az itner minden lapjára. Most Korzikán volt olyan itnerünk, ahol 17 oldalon keresztül nem volt egyetlen egy méterre végződő információ sem. A kanyarok olyan szorosan követték egymást, hogy nem volt értelme közte távolságot diktálni. De van ellenkező példa is. A Jalta Rali sem volt könnyebb verseny, de ott a helybéliek nem nagyon tudtak labdába rúgni. A rajt előtt az összes külföldi nézegette az autóikat, mert mindegyiknek iszonyatosan fel volt emelve az eleje. Azt gondoltuk, hogy vagy ők tudnak valamit, amit mi nem, vagy nagyon nem értenek a ralihoz. Utóbbi jött be.

– A KORZIKAI KILENCEDIK HELYEZÉSETEK, ÉS FŐLEG, HOGY AZ EUROSORTON ELŐBEN NYILATKOZHATTÁL NAGYON NAGY DOLOG, DE NEM ROSSZ ÚGY RAJTHOZ ÁLLNI EGY VERSENYEN, HOGY TISZTÁBAN VAGY VELE, AZ ELSŐ TÍZTŐL BIZTOSAN KIKAPSZ?

– Miért lenne szégyen egy korzikaitól vagy egy San Remo-itól kikapni azokon a pályákon, amiken mi akkor versenyzünk először, ők meg ott nőttek fel. Majd amikor másodszorra, harmadszorra, megyünk, akkor nem a tizedik, hanem az ötödik helyért fogunk harcolni. Lehet, hogy Korzikán soha sem fogok nyerni, de ha egyszer mondjuk, két helybéli mögött harmadik lehetek, akkor azért az is komoly eredmény. A mostani kilencedik helyezésünkéből is lehetett ▶



„Korzikán volt olyan itnerünk, ahol 17 oldalon keresztül nem volt egyetlen egy méterre végződő információ sem. A kanyarok olyan szorosan követték egymást, hogy nem volt értelme közte távolságot diktálni.”



volna sokkal jobb. Azon úszott el a dolog, hogy kétszer rosszul gumiztunk. Nem volt rutinunk és azt gondoltuk, hogy jó lesz egy puhább keverékű gumi is, de egyszerűen annyi kanyar van Korzikán, hogy csak a legkeményebb gumival lehet versenyezni. El kell fogadni, hogy az első három kilométeren nem fog úgy a gumi, de az utolsó 27 kilométeren jobban kitart. Viszont, ahogy mondod, élőben nyilatkozni az Eurosporton, az is nagyon nagy dolog volt.

– ÉS NAGYON JÓL NYILATKOZTÁL ANGOLUL, AMI A LEGTÖBB MAGYAR VERSENYZŐRŐL NEM MONDHATÓ EL.

– Több nyelven beszélek, Németországban tanultam, éltem Amerikában, az édesanyám révén a második anyanyelvem pedig a lengyel, úgyhogy nem nagyon vannak nyelvi nehézségeim.

– AKKOR EZEK SZERINT A KÜLFÖLDI VERSENYZÉS TELJESEN KÉZNEFEKVŐ VOLT A SZÁMODRA.

– Legalábbis nem ijedtem meg tőle, hogy idegen környezetben kell versenyezni. Nekem a rali

az első számú szerelmem... Vagyis úgy értem, hogy a második (Puskádi mellett egy hölgy erre bőszen bólogatott). Azt szeretem a raliban, amikor két tréningből kell menni. Ez pedig az IRC-n tökéletesen adott. A bajnokság úgy van kitalálva, hogy vannak benne állandó versenyek és mindig jön új is. A Barum Ralin az idén indulunk harmadszorra, ott már lesz rutinunk. Korzikán és Jaltán még nem volt, úgy kellett megoldani a versenyt. Szerintem ilyen körülmények között tudsz igazán fejlődni, nem úgy, hogy ugyanazokon a pályákon mász éveken keresztül.

– MIÉRT LEHET KÜLFÖLDÖN JOBBAN FEJLŐDNI?

– Mondok egy példát. Az idén voltunk egy osztrák versenyen, ahol az egyik pályán volt 25 visszafordító kanyar. Olyan, amilyennel a magyar bajnokságban évente egy-kettővel lehet találkozni. Az elsőben nagyon lassú voltam, de a verseny végére rájöttem, hogyan kell fordulni. Most már, ha ilyen kanyarral találkozom, akkor nem okoz gondot.

– A SZAVAIDBÓL ÚGY VESZEM KI, HOGY NAGYON AZ IRC-RE KONCENTRÁLSZ, EZ AZT JELENTI, HOGY ITTHON NEM IS LÁTHATUNK VERSENYEZNI?

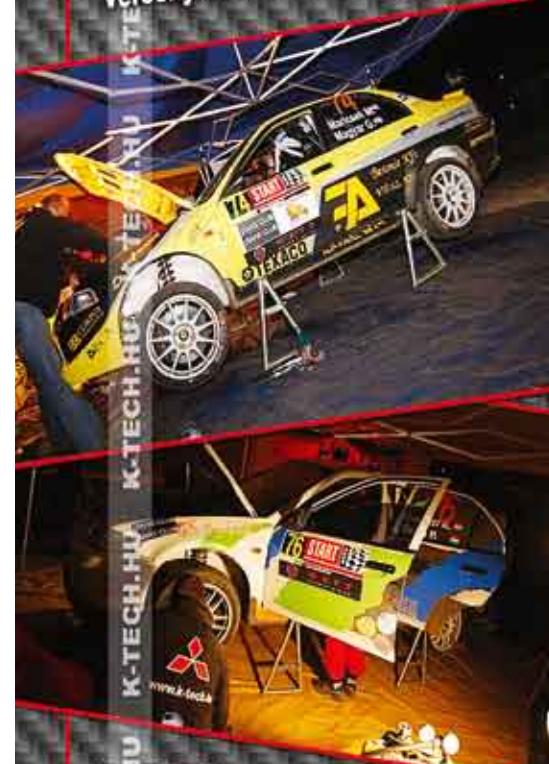
– Szeretek itthon is versenyezni. A Mecsek Ralin mindenképpen indulunk, de ha lehetőségem van arra, hogy menjek egy külföldi versenyen két magyar helyett, akkor inkább a külföldit választom.

– A HONDÁK MELLETT, AMIVEL AZ IRC-N INDULTOK, VAN EGY VOLKSWAGEN POLO S2000-ESED IS, AMIVEL VIZIN LÁCI BÁCSI VERSENYEZ, DE NEKED IS VOLT TERVED EZZEL AZ AUTÓVAL.

– Szeretnék az idén jól szerepelni a kétkerék-hajtású kupában, és jövőre egy négykerék-hajtású autóval indulni az IRC-n. Van egy ígéretünk, hogy a Volkswagen jövőre befizeti a nevezési díjat az IRC-re. Ez most a nyáron dől el. Illetve a Honda is szeretne egy R4-es autót készíteni, 1,6 turbómotorral és négykerék-hajtással, de egyelőre még nem tisztázták a jövő évi szabályok. Meglátjuk, mire lesz lehetőségünk.



- Mitsubishi Lancer Evo használt és új alkatrész forgalmazás
- Versenyalkatrész forgalmazás
- Utcai és versenyautó szervizelés
- Versenyre felkészítés
- Mitsubishi Lancer Evo versenyautók bérbeadás



K-TECH.HU
Tel: 06-70-315-5843
E-mail: k-tech@gmail.com
GPS: N47°36,069'; E019°22,228'
Cím: 2100 Gödöllő, Szabadság út 70-73.

Michelisz menetelése

- 2011. június 3-5.
- Hungaroring, Magyarország
- 7-8/24 WTCC
- 4382 m hosszú pálya
- 12/14 kör



Szinte a lehetetlennel volt egyenértékű, hogy Michelisz Norbert pályafutása második legjobb eredményét elérve, a második helyen végezzen a hungaroringi túraautó vb-futamon. De megcsinálta. Igaz, a második versenyen kiesett, de szurkolói így sem csalódtak benne.

Kicsit sértőnek érezhettük, hogy a túraautó vb magyarországi futamán nem Michelisz Norbert volt a legjobb BMW-s az időmérőn. Mert hát Norbitól már megszoktuk, hogy csodára képes, és hol máshol, ha nem a Hungaroringen vártuk tőle a nagy csodát. De azért az ötödik rajtpozícióval is elégedettek voltunk. Figyeld majd a rajtot, bökdösték egymást a szurkolók a lelátókon és otthon a tévé képernyője előtt. És bizony figyelhettük is. A mezőny egy kicsit elbénázta az első forduló, többen szélesre vették a kanyart, a túlekedést pedig csak az élen autózó Alain Menu és az ügyesen manőverező Michelisz úszta meg, így gyakorlatilag az első kanyar végén már második volt Norbi. A verseny feléig Menu magabiztosan vezetett, de aztán Michelisz egy szem-

pillantás alatt ott termett a nyakán, és még az a vérmes gondolat is felmerült bennünk, hogy megelőzi a svájcit. Menu később elárulta, hogy ez ravasz taktikája része volt. Hja, könnyű neki, kettejük közül ő vezette az úrhajó Chevet-t, Michelisznek meg csak egy emberi léptéket privát BMW jutott. De a második helyezést így sem vehette el senki Norbitól. Menu megérdemelten nyert, az utolsó körben ádáz küzdelemmel a fiatal Javier Villa vette el Gabriele Tarquinitól a harmadik helyet, akit az időmérőn betliző Robert Huff és az első kanyart elrontó Yvan Muller is megelőzték a gyári Chevykkel. A második futamban Michelisz a hatodik helyről indult, de az állórajt nagyon is kedvezett a BMW-knek, amik úgy hagyták állva az első-



Majdnem a dobogó csúcán



Repül a BMW...



...és Poulsenben állt meg

HUNGARORING 1. VERSENY VÉGEREDMÉNYE

1. Alain Menu	Chevrolet Cruze 1,6T	23:45,874
2. Michelisz Norbert	BMW 320 TC	+1,047
3. Javier Villa	BMW 320 TC	+17,383
4. Robert Huff	Chevrolet Cruze 1,6T	+17,983
5. Yvan Muller	Chevrolet Cruze 1,6T	+18,365
6. Gabriele Tarquini	SEAT Leon 2,0 TDI	+18,780
7. Tiago Monteiro	SEAT Leon 2,0 TDI	+19,374
8. Fredy Barth	SEAT Leon 1,6T	+24,349
9. Kristian Poulsen	BMW 320 TC	+24,481
10. Pepe Oriola	SEAT Leon 1,6T	+26,555

HUNGARORING 2. VERSENY VÉGEREDMÉNYE

1. Yvan Muller	Chevrolet Cruze 1,6T	59:02,507
2. Robert Huff	Chevrolet Cruze 1,6T	+3,631
3. Gabriele Tarquini	SEAT Leon 2,0 TDI	+10,106
4. Tom Coronel	BMW 320 TC	+11,699
5. Tiago Monteiro	SEAT Leon 2,0 TDI	+22,995
6. Franz Engstler	BMW 320 TC	+23,070
7. Javier Villa	BMW 320 TC	+26,322
8. Darryl O'Young	Chevrolet Cruze 1,6T	+31,267
9. Robert Dahlgren	Volvo C30	+36,832
10. Fredy Barth	SEAT Leon 1,6T	+37,247
15. Michelisz Norbert	BMW 320 TC	+1 kör

MICHELISZ NORBERT EREDMÉNYEI

Teszt	5.	+0,693
1. szabadedzés	5.	+0,627
2. szabadedzés	7.	+1,245
Időmérő Q1	5.	+0,257
Időmérő Q2	5.	+0,377
Warm up	4.	+0,846
1. futam rajtrács	5.	
1. futam	2.	+4,269
2. futam rajtrács	6.	
2. futam	15.	+1 kör

WTCC 8/22 UTÁN

1. Huff	150
2. Muller	119
3. Menu	104
4. Tarquini	75
5. Monteiro	74
6. Coronel	52
7. Michelisz	46
8. Poulsen	43
9. Villa	36
10. O'Young	31

GYÁRTÓK

1. Chevrolet	322
2. SR Customer	193
3. BMW Customer	185
4. Volvo	46

YOKOHAMA PRIVÁTRÓFEA

1. Poulsen	50
2. Villa	50
3. Michelisz	45
4. O'Young	41
5. Engstler	34
6. Nykjaer	27
7. Oriola	19
8. Barth	16
9. Dudukalo	14
10. Taniguchi	13



A Zengő Team boksza



kerekes Chevyket és a SEAT-okat, mint ahogyan a Chevyk szokták az összes többi autót a versenyen. Az első kanyar előtt azonban Bennani rövidet fékezett, Norbi hátulról leköcolta márkatársát, kicsúszott a fűre, majd ágyúgolyóként repült bele az első kanyart éppen bevenni készülő Poulsenbe. Mindkét ütközés mély nyomokat hagyott a narancssárga BMW-ben, de a magyar csapat szerencséjére a lezúduló eső miatt a második körben meg kellett szakítani a versenyt. Michelisz autóját a Zengő-Dension-csapat összetákolta valahogy, így az új rajtnál egy kör hátránnyal tudott állni a versenybe, ahol slickkel rajtolva megfutotta a leggyorsabb kört, de körhátránya miatt csak 15. lett.

A második futamban kettős Chevrolet győzelem született, Yvan Muller nyert, Robert Huff lett a második, míg a harmadik chevyst, Alain Menut a pályánkba forgatták. Tarquinitól és a turbódízel SEAT-tól ezúttal nem tudták elvenni a harmadik helyet.

Tomi újra a csúcson

- 2011. május 20-22.
- Barcelona, Spanyolország
- 3-4/16 GP3
- 4655 m hosszú pálya
- 16/16 kör
- 30 versenyző
- 27/27 célba érkező

Mindössze négy GP3-as versenyre volt szüksége Kiss Pál Tamásnak, hogy megszerezze első győzelmét a sorozatban. Barcelonában az első versenyen megszerezte első pontjait, a másodikon pedig első győzelmét. A bajnokságban egy pontra van a negyedik helyezettől.

A szezonnyitó után még arra panaszkodott Kiss Pál Tamás, hogy túlerőlteti az autót, és hogy sokkal nehezebb a GP3-ban összerakni egy gyors kört, mint a Formula Renault-ban volt. Még azt is hozzátette, hogy ha valaki az időmérőn nincs az első tízben, az a versenyen olyan darálóba kerül, amiből nincs esélye pontszerző helyen kikeveredni. Barcelonában tehát az első feladata az volt Tominak, hogy az időmérőn jól teljesítsen. Sikerült összerakni azt a bizonyos kört, nem erőltette túl az autót és a nyolcadik időt futotta. Persze ezzel sem volt elégedett. „Ha az utolsó köröm jobban sikerül, lehetett volna jobb is” – mondta. Az első futam rajtjában a régi KPT-t láthattuk, aki előtt jay az ellenfeleknek. Tomi több autót is előzött, de aztán az első kanyarban neki is jay lett, kisodródott és nyolcadiknak sorolt be. Innen próbált ugyan előre törni, de a verseny végére annyira elhasználta a gumijait, hogy csak a célba korcso-

lyázásra futotta erejéből. Sebaj, így is meglett az első GP3-as pont. Isztambul óta pedig ez akkora fejlődés volt, amit csak Tomi legfanatikusabb szurkolói reméltek.

Na de a java még hátra volt. Nyolcadik helyezéseinek köszönhetően a vasárnapi futamon az élről rajtolhatott. Ezúttal nem kellett támadnia, nem kellett elkopatnia a gumijait, csak kivédekezni az ellenfeleket, akik meglehetősen leszakadtak, és Tomi nyert! Nagyon megérdemelte már, biztos sok önbizalmat ad neki, és ha egyszer az időmérőn is sikerül a leggyorsabb kört összeraknia, akkor nincs ellenfele a GP3-ban sem.

Az isztambuli nullázás után Tomi hét pontot gyűjtött Barcelonában, amivel a bajnokság hetedik helyén áll, de csak egy pontra van a negyedik Simstől. Melker (22 pont), Calderelli (20) és Evans (17) egy kicsit elhúztak ugyan, de ha Tomi így folytatja, hamar felzárkózhat mögéjük.



Tomi fejen győzte le először is saját magát

BARCELONA 1. VERSENY VÉGEREDMÉNYE		
1. Mitchell Evans	MW Arden	27:19,175
2. James Calado	Lotus ART	+1,885
3. Aaro Vainio	Tech 1 Racing	+7,224
4. A. Caldarelli	Tech 1 Racing	+7,432
5. Nico Müller	Jenzer Motorsport	+7,751
6. Nigel Melker	RSC Mücke Msport	+8,574
7. Dean Smith	Addax Team	+8,790
8. Kiss Pál Tamás	Tech 1 Racing	+10,328
9. Vittorio Ghirelli	Jenzer Motorsport	+11,930
10. Valtteri Bottas	Lotus ART	+13,495

BARCELONA 2. VERSENY VÉGEREDMÉNYE		
1. Kiss Pál Tamás	Tech 1 Racing	31:08,280
2. Nigel Melker	RSC Mücke Msport	+1,294
3. Dean Smith	Addax Team	+2,657
4. A. Caldarelli	Tech 1 Racing	+4,055
5. Mitchell Evans	MW Arden	+5,671
6. Gabby Chaves	Addax Team	+7,122
7. Valtteri Bottas	Lotus ART	+9,341
8. Vittorio Ghirelli	Jenzer Motorsport	+10,615
9. Lewis Williamson	MW Arden	+11,830
10. Zoël Amberg	Atech CRS GP	+14,205



Ezt már szeretjük: sok GP3-as autó magyar felvezetéssel

KISS PÁL TAMÁS EREDMÉNYEI	
1. szabadedzés	14. +0,993
2. szabadedzés	8. +0,428
Időmérő	8. +0,493
1. futam rajtrács	7.
1. futam	8. +10,328
2. futam rajtrács	1.
2. futam	1. -1:294

GP3 4/16 UTÁN	
1. Melker	22
2. Caldarelli	20
3. Evans	17
4. Sims	8
5. Calado	8
6. Dillmann	8
7. Kiss	7
8. Christensen	7
9. Smith	7
10. da Costa	7

Drámai sprintverseny 24 órán át



Tizedik győzelmét aratta az Audi mindenidők negyedik legszorosabb Le Mans-i 24 órás befutóján, miután három autójából kettőt balesetben veszítette el. Három Peugeot 908-as követte a győztes R18-ast, amely ezúttal nem takarékoságával, hanem gyorsaságával nyert.

Benoit Treluyer, Andre Lotterer és Marcel Fässler alkotta trió szerezte meg az idei Le Mans-i 24 órás győzelmet az Audi számára. Ez volt a német gyártó tizedik sikere Le Mans-ban, amivel az örökranglistán maguk mögé utasították a Ferrarit és már csak a 16-szoros győztes Porsche áll előttük. A győztes R18-as Audit mindössze 13,854 másodperc lemaradással követte Simon Pagnaud, Sébastien Bourdais és Pedro Lamy Peugeot 908-asa.

Az idei verseny nem volt éppen klasszikus 24 órás futamnak nevezhető. A győztes Audi az utolsó körben nem várta be a több kör hátrányban lévő csapattársait, hogy aztán díszkisérettel masírozzon be a célba, hanem nagyon is kapkodnia kellett a kerekeit. Ennek két oka volt: két márkatársa már nem volt versenyben; az öt üldöző Peugeot viszont ott lihegett a nyakan és elég lett volna egy apró hiba, hogy akár az utolsó kanyarban is elveszítsék a győzelmet.

Hiba pedig akadt korábban az Audinál, kettő is. Allan McNish a verseny első órájában törte össze az első R18-ast, miközben csapattársával harcolt, és egy túl optimista manőver során beleakadt egy

Ferrari. Így csapattársa, a nyolcszoros győztes Tom Kristensen egyetlen métert sem tudott megtenni az idei versenyen. Nyolc órával később Mike Rockenfellert szorította le a pályáról, szintén egy kisebb kategóriában versenyző Ferrari, és tört pozíciójává a második Audi is. Rockenfellert kórházba is kellett szállítani, de szerencsére nem esett neki komoly baja, mint ahogyan a sportbírók, fotósok és nézők sem sérültek a két baleset során szanaszét repült Audi maradványoktól.

A Peugeot nagyon takarékos autót épített és ezúttal a megbízhatósággal sem volt gondjuk, mindhárom 908-as – a második-negyedik helyen – célba ért. Sőt eleinte ők tűntek befutónak, hiszen egy-két körrel mindig tovább maradtak a pályán, mint az Audi, ám a szép lassan összegyűjtött előnyüket a több safety car periódus alatt elvesztették. Az utolsó hét órának együtt vágott neki az élen álló Audi és a Peugeot, amely során végül az Audi a már említett 13 másodperc előnyt tudta kiépíteni és nyert.

A harmadik gyártó, az Aston Martin alaposan leszerepelt, két autójuk gyakorlatilag az első körben esett ki, állítólag műszaki hiba miatt.

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

Ne habozzon lépni! Itt az alkalom!

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



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

TERVEZÉS – PROJECT KIVITELEZÉS – OKTATÁS – SIKERES BEINDÍTÁS



AKCIÓ

A hirdetés felmutatójának
INGYENESEN kiszámoljuk
a vállalkozás tőke szükségletét!

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

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



Indián nyár a télben

Extráinak és ugyancsak feláras összerékhajtásának köszönhetően egy csapásra a prémiumautók árszintjén landolt a 160 lóerős dízellel hajtott, ötajtós Opel Insignia 2.0 CDTI Sport 4x4. Kérdés, hogy mennyire állja meg a helyét a konkurenciával szemben.

Szöveg: Krepsz Zoltán (Autónavigátor.hu) **Fotó:** Autónavigátor.hu

Alaposan feldobta az Opel a szerkesztőségünkben járt Insigniát, amelynek alapváltozata sem nevezhető fantáziátlanak, és sikeresen tört ki az előd, Vectra unalmas cégautó skatulyájából. Az OPC csomagból nem csak kívülre jutottak alkatrészek, a vastag, jó fogású kormány, a combtámaszos ülés sportos hűrokat pengét, és akárcsak az Astránál, a FlexRide futómű állítás függvényében itt is fehérről pirosra vált a műszerfal megvilágítása – akinek persze ez nem tetszik, kikapcsolhatja. Meggyőző az összeszerelési minőség, döntően kellemesek az anyagok, ráadásul a tesztautót 850 ezer forintos, Indian Summer névre hallgató prémium bőrkárpittal látták el, amely remekül passzolt a karosszéria sötét Mahagóni gyöngyház dukkójához. Ettől függetlenül nem fenéig tejfel az élet. Akárcsak a 2.0 Turbo esetében, itt is nyő-

szögött a volán műanyag betétje, a középső, állíthatatlan kartámasz kialakítása nem szerencsés, ráadásul a váltókart kicsit lezserebbül mozgó kézzel könnyű a két ülés közé tett menürendszer nagy gombjának a véletlenszerű nyomogatása. A 2.0 CDTI dízelmotor 110, 130 és 160 lóerővel választható, a két erősebbik hatgangos automata-váltóval is párosítható, ám a 4x4 hajtás csak a legcombosabb verzió privilégiuma – akár manuális, akár automata sebességváltóval. A Haldex-rendszerű, hivatalos Opel elnevezéssel adaptív összerékhajtás elsősorban a biztonság növelését szolgálja. A gyári anyagok szerint „A stabil gyorsulás és a maximális tapadás érdekében a nyomtérképtitelt berendezés (TTD) mind a négy kereket meghajtja, míg normál körülmények között – az üzemanyag-takarékos működés érdekében – a meghaj-



tás nagyobb része az első tengelyre jut.” Mi ebből a hókuszpókuszból annyit éreztünk, hogy az Insignia 4x4 kanyarról kanyarra ugyan magabiztosan terelgethető, és ez bizalomgerjesztő, de valahogy eszünkbe sem jutott az a jelző, hogy könnyedség. A menetteljesítményeken alig, a fogyasztáson már komolyabban tetten érhető az összerékhajtás, amelynek felára egyébként 520 ezer forint. Konkrét számokkal, a 0-100-ig tartó gyorsulásban hét tizeddel lomhább a 4x4-es, ám városi fogyasztása akár egy literrel is megfejelheti a normál kivitelét. Az alapláron 8,63 millió forintos Insignia 2.0 CDTI bizony egészen más ársávba kúszik fel, ha mind a négy kereke részesül a motor 350 newtonméteres nyomtérképből, ha OPC Line csomaggal van megpékelve a karosszéria és a belső, ha a különleges bőrkárpittal kényeztetnek az ülések, és ha nagyvonalúan pipálgatjuk a megrendelést az opciókat. Ezzel a gazdag és látványos stafírunggal cirka 11,5 millió forintnál kattán a pénztárgép, és ez már a legveszélyesebb ellenfelek felségterülete.

Részletes teszt az Autónavigátor.hu-n olvasható



Opel Insignia (2009–)

Pozitív

A 2009-es Év Autója, gyönyörű, izgalmas forma, minőségi ugrás a Vectrához képest, kiváló utazóautós tulajdonságok, ötcsillagos biztonság, számos technikai újdonság és kényelmi funkció.

Negatív

Túl könnyű kormányzás, kategóriában csak átlagos hátsó helykínálat, nehézkes az összetett elektronikai rendszer kezelése.

- Hátsú kicsi a fejtér, egyedül a kombi lefogadható ezen a téren
- Elég érzéketlen, könnyű kormányzás
- Hangos a kétféle dízel

Dízelmotorral:

1 fajta motor, 110-190 LE, 1956 cm³, 3 féle karosszériával

Benzinmotorral:

4 fajta motor, 115-325 LE, 1598-2792 cm³, 3 féle karosszériával

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

NCAP törésteszt eredménye: ★★★★★

Felnőtt utas	94%
Gyermek utas	79%
Gyalogos	40%
Aktív biztonság	71%

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

Renault Mégane RS Trophy 265



A legdurvább gyári Renault!

A Renault sportrészlegénél fogták a Mégane RS speciális Cup-változatát, és megalkották belőle a Trophy 265-öt. Ahogyan a Mégane Trophy a legdurvább márkakupa-sorozat, úgy lett a Trophy 265 is a legdurvább gyári Renault. Ehhez mérten, csak 500 darabot gyártanak belőle.

Hogy milyen remek autó a Renault Mégane RS Cup, arról az Autónavigátor.hu olvasói már meggyőződhetnek, hiszen az autó tesztelésében anno segítségünkre volt Kiss Pál Tamás is, a tehetséges magyar autóversenyző. A franciák azonban úgy gondolták, van még potenciál a modellben, és az átalakításhoz a Mégane Trophy versenysorozat autója adta az ötletet – ezt bizonyítja a limitáltan, csak 500 darabban gyártani tervezett Mégane RS Trophy 265 elnevezése is. Az eredetileg 250 lóerős, kétiliteres motorból a turbónyomás növelésével plusz 15 lóerőt és 20 Nm forgatónyomatékot varázsoltak elő, ám a Cup-változat futóművét nem bántották: megmaradt a beállítás és az első tengely önzáró differenciálműve, de a Forma-1-es technológiás Bridgestone Potenza RE050A gumik már spéci kiegészítőnek számítá-

nak. A kizárólag Liquid sárgában, valamint metál feketében rendelhető sportkupé kereken 6 másodperc alatt gyorsul 100 km/óra – ezzel 1 tízaddal veri meg az alapmodellt –, végsebessége pedig 254 km/h, ami gyakorlatilag elhanyagolható növekedés a korábbi 250-hez képest.

A külsőségeknél szerepet játszanak a körben elhelyezett Trophy feliratok, a 19 colos, fekete-re festett, piros csikkel szegélyezett Speedline könnyűfém felnik, a nappali világitást adó LED csíkok, és nem szabad kihagyni a felsorolásból a fekete tetőt sem. Az utastérben sárga biztonsági övek találni, és széria a Renault Sport Monitor, amely különösen akkor hasznos az általa megjelenített adatokkal – többek között a köridővel és a nehézségi erővel –, ha netán versenypályán száguldozik valaki.



Mi megoldást nyújtunk Önnek!

- › Mintás autószőnyegek
- › Olaj- és hűtőtömlők
- › Lószállítóba gumiburkolatok
- › Old motorokhoz, autókhoz és ipari berendezésekhez egyedi gyártású gumi és fém-gumi alkatrészek, minta, rajz vagy vázlat alapján (bakok, kompenzátorok, tömítések, burkolatok, fogantyúk stb.)
- › Egyéb termékek

**Székhely: 2045 Törökbálint,
Torbágy u. 13.**

Tel.: 06 23/511 690

Fax: 06 23/511 691

E-mail: gumiaruhaz@eurogumi.hu

www.eurogumi.hu

Melyik olcsó navi jó?

Három olcsó autós navigációs rendszert vetettünk össze, teljes Európa térképpel, de különösebb extrák nélkül. Vajon melyik a legjobb, megvehető-e a legolcsóbb?

szöveg: Katona Máttyás (Autónavigátor.hu) kép: Autónavigátor.hu

A legnagyobb hazai navigációs-készülék forgalmazónak számító Speedshoptól három, kifejezetten olcsó, de legális, teljes Európa szoftverrel rendelkező készüléket kértünk kipróbálásra. Ma már a navigációra is igaz, hogy az alapgépek is jók, és igazán rosszal nem is igen lehet találkozni. A három próbált készülék közös tulajdonsága, hogy tartójuk nem aktív, azaz a töltőkábelt kivétel nélkül kézzel, külön kell csatlakoztatni. A tartók kapcsán meg kell jegyezni, hogy a tesztelt készülékek közül a 24 980 forintért kínált Prestigio Geo Vision 4120 és a 31 890 forintos Wayteq X950 HD esetében a műanyag-nyúlvány egyaránt remegett kissé menet közben, míg a 36 890 forintos árával a legdrágábbnak számító CNS Globe Pro állványát nem érheti kritika.

Komoly különbségek maguknál a készülékeknek nincsenek, mindhárom versenyző Windows CE 6.0 operációs rendszert alkalmaz, de a navigáció mellett érdemi segédprogramokat csak a két drágább versenyzőnél találunk. Noha a 25 ezer forint alatti Prestigio is hozza az alapszolgáltatásokat, azaz viszonylag gyorsan műholdat talál, de a készülék hangszórója recsegős, a nem túlzottan látványos grafikai szoftver egy alkalommal behajítani tilos tábla ellenére kívánt egy olyan utcába fordítani, amelyet a másik két vetélytárs gond nélkül elkerült.

Noha a hardverek gyorsaságában nem észlelhető komoly különbség egy valamiben, mégpedig akkumulátorának gond nélkül 2 óra feletti üzemidejében egyértelműen aranyérmes a Wayteq készüléke, mely egyébként processzorával és 4 GB belső memóriájával is a legerősebb a három közül. Ezen készüléken azonban a Sygic Drive 8.15



szoftver egy kicsit még a Prestigio iGO Amigójánál is kevésbé felhasználóbarát – legalábbis elsőre az intelligens billentyűzet inkább nehezíti, mint könnyíti a vezérlést.

Noha a paraméterekben is látható komolyabb különbségek inkább csak a legolcsóbb Prestigio és a középárú Wayteq között fedezhetők fel (például a 4,3 helyett 5 colos kijelző), ám összességében a CNS is jelent közel ekkora lépcsőt a Wayteq-hez mérten.

Mint már említettük, tartója igényesebb, háza is sokkal kecsesebb, és ami talán a legfontosabb, a már évek óta ismert iGO 8-as verziója fut rajta. Ez egyrészt a legfinomabban, kellemesen előre jelzi a letéréseket, a harmas legkönnyebben értelmezhető sávinformációját adja (a Prestigionál nincs is ilyen) és kezelhetőségével is a legerősebb.

Azon persze nem kell meglepődni, hogy a teszt legdrágábbja a legjobb, sőt, gond is lenne, ha nem így lenne. Mellette pedig meg kell jegyezzük, ha valaki csak 25 ezer forintot szán navigációra, voltaképp a Prestigióval is használható, egész Európában otthonosan mozgó készüléket kap.



08:00 - 19:00

AUTÓS GYORSULÁS

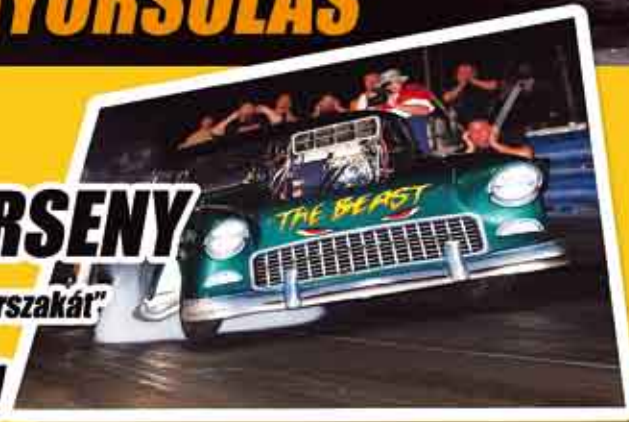
MOTOROS GYORSULÁS

19:00 - 01:00

ÉJSZAKAI VERSENY

Felidézzük a gyorsulás "hőskorszakát!"

ILLEGAL Feeling!





Kávészünet Csökö Zoltánnal

Tóth Gili navigátorként ismerhettük meg Csökö Zoltánt, aki évtizedeken keresztül olvasta az itinert különböző raliautókban. Az utóbbi időben pedig Puskádi János csapatvezetőjeként tevékenykedik az IRC-n. Civilben elég szerteágazó az érdeklődési köre, de elsősorban ott is igazi raliőrült.

HÁNY ÉVES KORODBAN VOLTÁL ELŐSZÖR RALIVERSENYEN?
10-11 éves lehettem. A II. Casco Rali volt... 1980-ban. Az iskolából hazafelé menet általában dr. Kaizer Gábor műhelye előtt vezetett el az út, aki minden nap bütykölte a Trabantját, úgy-hogy este hat és kilenc között mindig ott bandáztunk. Előtte is gyűjtöttem az autósújságokat, figyeltem a raliról szóló tudósításokat. Kerek Joti (szintén navigátor) barátommal mentünk ki a Casco Rali rajtját megnézni, ami itt volt Pesten. Miután elrajtol a mezőny, az egész napot a versenyirodán töltöttük, ahol lelkes szurkolóként kaptunk fel nem használt rajtszámokat, majd amikor hajnalban megérkezett a mezőny, azt is

megnéztük. A következő évben, szintén a Casco Ralin kimerészkedtünk a Budaörsi útra etapot nézni, akkor már láttunk olyan autót, ami defekttel jött és azt hiszem a rákövetkező évben láttam először gyorsaságit.

MELYIK SPORTOLÓT TISZTELED A LEGJOBBAN?
Örök tisztelője vagyok Ferjác Zoltánnak, Zsembery Jenőnek és dr. Tandari Jánosnak. Gyerekkoromban róluk lehetett hallani a legtöbbet. Amikor a kilencvenes években elkezdtem versenyezni, a legnagyobb dolog volt, hogy Ferjác ellen is versenyezhettem. De végig kísértem Ranga Laci pályafutását is, Vizin Laci bácsit pedig még a rali

2-ben is láttam menni. De még nagyon sok versenyzőt felsorolhatnék, akiket tisztelek.

MILYEN KÖNYVET OLVASTÁL UTOLJÁRA?
Nem rég vettem elő régi nagy kedvencem, Boris Vian könyveit. Legutóbb a Pekingi ősz olvastam tőle, amiben nagyon sok mindenről esik szó, csak Pekingről és az őszről nem. Vian egy igazi bohém figura volt, jazz zenészként kezdte, és utána lett író. De a Rejtő-könyveket is nagyon szeretem.

MELYIK A KEDVENC FILMED?
Több is van. A Picasso kalandjai, a Gyaloggalopp, a Bryan élete vagy a Macskajaj alapművek. Inkább a vígjátékokat kedvelem, de például a K-Pax is nagyon tetszett, ami elég elgondolkodtató film volt. Szeretem a Tarantino, a Fellini-filmeket – Amarcord, Róma –, a cseh klasszikusokat, Jirzi Menzelt vagy Vera Chytilová filmjét az Örökséget. A magyar filmek közül az Üvegtigriseket, Gotár Péter, Szőke Adrás, Badár Sanyi filmjeit.

MILYEN GYAKRAN HASZNÁLOD AZ INTERNETET?
Napi szinten. Eleinte nagyon óckodtam tőle, nem szerettem a számítógépet sem, de az internet hamar megkedveltem. A munkámhoz, kapcsolattartáshoz elengedhetetlen. A közösségi oldalakat is használom, de az IWIW-vel úgy jártam, hogy nagyon sokan olyanok is bejelöltek, akiket nem nagyon ismerek, és így ezeralhányszáz ismerősre tettem szert.

MIT TESZEL A KÖRNYEZET VÉDELME ÉRÉKÉBEN?
Nem szemetelek. Nem öntök ki olyan dolgot olyan helyre, amit nem szabad, de nem vagyok szelektívgyűjtő. Egyszer láttam, hogy mi a sorsa, és elment tőle a kedvem.

MILYEN ZENÉT HALLGATSZ?
Régen még (Tóth) Gilivel hallgattunk Pavarottit a tréningen. Most már kevesebb komolyzenét hallgatok. Múlhatatlan nagy kedvenceim a nyolcvanas évekből a Bizottság, az Európa Kiadó, az URH, a Kontrollcsoport, a Balaton. A jelenlegi magyar zenében a Quimby visz mindent. Nem telik el úgy nap, hogy ne hallgatnám őket. A külföldi nagy kedvenceim ►

1942-ben, amikor a MARCAFÉ megalakult egy cél vezérelte a tulajdonosokat: a világ legjobb kávéját megalkotni.

A kávé iránti szenvedély és tisztelet, valamint az idők során megszerzett tapasztalatok segítségével a MARCAFÉ birtokában van annak a tudásnak a technológiája, hogy ez az álom valóra válhasson.

Mára a kávéfogyasztók egyre szélesebb tábora élvezheti azt az íz élményt, amit a MARCAFÉ termékei nyújtanak számunkra, és vallják szlogenünket:

„MARCAFÉ: a nap legszebb pillanata.”

Elérhetőség:
- Rival 2000 Bt.
- 1149 Budapest, Pósa Lajos út 16.
- E-mail: marcafe@rival2000.hu
- Fax: +36-27-634-278
- Mobil: +36-20-966-9894

A rallyheart.hu és a Rally Café közös fotópályázatának júliusi nyertesei



Cégének jó navigátorra van szüksége?
Mi segítjük céljai elérésében!

BCA
business consulting alliance

BCA Hungary Kft., 1117 Budapest, Infopark sétány 1.
tel.: +36-1-205-38-76, e-mail: info@bca.hu

- Kulcsár Péter**
cím: Amikor hiányzik egy kereked...
hol: 2011. Miskolc Rali, prológ
- Peremicki István**
cím: Sky and sand
hol: 2011. Miskolc Rali, prológ
- Béres Gábor**
cím: Itt nem leszünk porosak
hol: 2011. Miskolc Rali, prológ

Részvételi feltételek a rallyheart.hu oldalon találhatóak.



ahol a rallye szól...



Végrehajtó Ügyviteli Szoftver

A kökorszaknak nem azért lett vége, mert elfogyott a kö...

Elérhetőség: www.vusz.hu | info@vusz.hu | [Végrehajtó Ügyviteli Szoftver Kft.](http://www.vusz.hu)



Rally
Tereprally
Forma 1
Túraautó
MotoGp
Cross
Tesztek

Kövesse tesztjeinket!
a **Viasat 3** -on minden vasárnap délelőtt!



Élő, online közvetítések!

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

Versenynaptár

HOGY NE MARADJON LE SEMMIRŐL

július

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

szeptember

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

október

- 1-2. SRT: Kazár-Somlyóánya RS
2. Drift: Street-5 Tököl
7-9. R2/Hist: Baranya Kupa
7-9. F1: Japán Nagydíj
8-9. Drift: Pro liga és Street Legal, Kiskunlacháza
8-9. SRT: Mini Rali Opava
14-16. F1: Koreai Nagydíj
14-16. IRC: Skót Rali
16. Drift: Night-3 Kakucsring
20-23. WRC: Catalunya Rali

- 21-23. WTCC: Japán
22-23. BAZ RS: Bükkszentkereszt
25. Drift: PRO-5 Kunmadaras
28-30. F1: India Nagydíj

november

- 3-5. IRC: Ciprus Rali
4-6. WTCC: Kína
5-6. SRT: Mátrakeresztes-Mát-raszentimre RS VIII. ford.
8-9. SRT: Mini Rali Opava VIII. ford.
10-13. WRC: Wales Rali
11-13. F1: Abu-Dzabi Nagydíj
17-20. WTCC: Makaó
25-27. F1: Brazil Nagydíj

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

FIGYELEM!

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



ahol a rallye szól...



RM RALLYMÉDIA.HU

Középpontban a Rally...



24H
FUTÁR

Éjszakai expressz gyűjtő,
és terítő szállítás.

Nappali expressz szállítás.

24 órás szállítás.

Logisztika.

City Expressz.

Az alkatrész-szállításban elvárható maximum!



www.24hfutar.hu

06 20 2 24 24 24



Aboda Kft

Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.

Cím: 1201 Budapest, Berkenye sétány 1
Cégjegyzékszám: 01-09-891426
Mobil: +36 20 809 7477
Fax: +36 22 597 021
WWW.ERICO.COM

