RALLY café
AUTÓSPORT MAGAZIN
2. évf. 6. szám
2011. június
INGYENES

ORB: MISKOLC RALI » 20 | RALI VB: SZARDÍNIA » 34 | IRC: KORZIKA » 42 | GP3: ISZTAMBUL » 48 | WTCC: ZOLDER, MONZA »52

HA AZT HISZED, LLOVERA BÉNA, NAGYON TÉVEDSZ

MIÉRT NEM TUDJÁK LEMÁSOLNI A RED BULLT?

KÁVÉSZÜNET HIDEG KRISZTIÁNNAL

2013-BAN JÖN: VOLKSWAGEN POLO WRC

INGYENES!



www.rallycafe.hu

AVIA
Keresse az Avia benzinkutakon

Asi simán nyert



Michelisz harcolt



ROSSZUL ALSZIK? HÍZIK? GYAKRAN BETEG?

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

KEZDJEN MOZOGNI!



☆ INGYENESEN felmérjük általános fittségét.

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

☆ TANÁCSOT ADUNK sportprogramja összeállításban.

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

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

KETTLER Fitnesz Szakáruház

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

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

KETTLER



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

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

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

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

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

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

AVIA

www.avia.hu







AutoCris
A szerelő gondoskodás
AUTOFIT

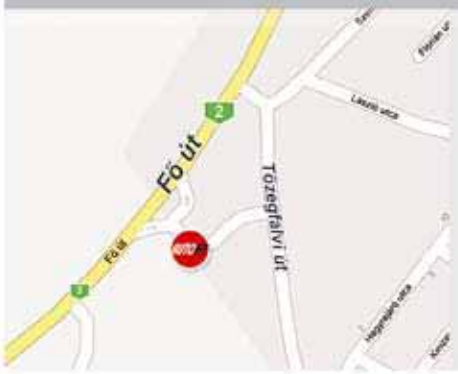


Jól képzett munkatársaink szakszerűen javítják autóját!

- gyorsszerviz
- gumiszerviz
- futóműállítás
- flottakedvezmények
- hozom-viszem szolgáltatás
- karosszéria javítás, fényezés

AUTO GLYM Prémium autókozmetika





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

Tartalom

Mesél a fotó(s)	6
Darth Vader leleplezte a VW WRC-t	8
Hírek	10
Versenyzők a közúti biztonságért	12
Ha azt hiszed, Llovera béna, nagyon tévedsz	14
Véleményünk szerint	
Ki állíthatja meg a Red Bullt?	16
Miért nem tudják lemásolni a Red Bullt?	
That's what I'm talkin' about	18
ORB: Miskolc Rali – Asi simán nyert	20
Ifj. Tóth nem adja fel	25
Bútor Robi behibázott	26
Botkát kizárták	28
Historic: Miskolc Rali – Fordok harca	30
Felián Ákos, Nem köszönt csókolommal	32
Rali vb: Szardínia	
Loeb újra formában	34
Beerősítettek a Fiesták	39
Szuper-2000-es rali vb: Szardínia	
Turán autója megint kigyulladt	40
IRC: Korzika Rali	
Thierry Neuville elsöprő győzelme	42
KPT versenyautója	46
GP3-széria: Isztambul	
Kiss Pál Tamás bemutatkozott	48
FIA GT3 Európa-bajnokság	
Walter Csaba vezeti az Eb-t	50
Túraautó világbajnokság: Zolder	
Heroikus küzdelem	52
Túraautó világbajnokság: Monza	
Micsoda verseny	54
BMW 520d Automata teszt: Alapból jó	56
100 lóerő mínusz a versenypályára	58
Miért jó a szlovák rendszám	60
Kávészünet Hideg Krisztiánnal	62

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



Az új szép idők

Az elmúlt napokban több barátom szájából is hallottam, hogy bezzeg a régi szép időkben... Nincs ellenemre a nosztalgiázás, a régi történetek felelevenítése, és olykor egy kicsit kiszínezése sem, mert hát attól sokkal izgalmasabb hallgatni. Azonban a régi szép idők most nem fértek bele a Rally Café júniusi számába. Az új szép idők eseményei ugyanis kiszorították őket. Elég csak Michelisz Norbert monzai hétvégéjére gondolni, ahol a magyar fiú ugyan nem pályafutása legjobb eredményét hozta, de mekkorát küzdött, és micsoda autóverseny volt! Vagy Kiss Pál Tamásra, aki a GP3-ban egy lépcsővel közelebb került a Formula–1-hez. De ott van Walter Csaba is, aki a GT3-as Európa-bajnokság élén áll.
Na és persze a Rally Café szerkesztőinek szíve csücske: a rali. Miskolcon végre olyan formában folytatódott az Országos Ralibajnokság, amit megérdemel. Szardínián bemutatkozott a MINI, és bejelentették, hogy két év múlva a Volkswagen is beszáll a világbajnokságra. Az IRC-n pedig, a Korzika Ralin egy 22 éves Neuville nevezetű fickó lemosta a komplett mezőnyt.
Szóval hirtelen annyi témánk akadt, hogy több cipőkanalat is igénybe kellett venni a begyömöszkölésükhöz a lapba. A régi szép időkre meg nem jutott hely. Na nem baj, majd legközelebb.

Mihályi Csaba
főszerkesztő



Mesél a fotó(s)

Nagyon kalandosan született meg ez a fotó. A Miskolc Ralinak a programjából is látszott, hogy egyaránt lehet napfelkeltés és naplementés képet is készíteni, ami elég ritka dolog. Csütörtökön este, amikor leérte a versenyre megnéztem, hogy mikor sötétedik, és hogy ebben az időpontban melyik gyorsasági lesz. Fonyra esett a naplementés időszak, ezért direkt elmentem erre a pályára, hogy megfelelő helyet keressek rajta. Szerencsére a szakasz elején a harmadik kanyar alkalmas volt rá. A pálya itt emelkedik, ráadásul domboldalon megy az út, ami azért fontos, mert a völgybe már nem süt be a lemenő nap.

A versenyen azonban volt egy 50 perces csúszás, ráadásul a fonyi szakasz előtt a szervizparkban elkezdett esni az eső, borult időben pedig nem lehet naplementés képet készíteni. Felhívtam a kollégáimat, akik kint voltak a pályán, hogy milyen az idő, azt mondták csepereg. Gondoltam, hogy akkor inkább megyek a következő gyorsaságira és teljes sötétben készítek pár vakus képet. Amikor odaértem, találkoztam Bagaméri Lacival (Pálinkás Zsolt navigátora), aki Kakusziéknak segített ezen a versenyen. Ő mondta, hogy a pályazárástól egy kilométerre van a cél, és még egy kilométer az első komolyabb kanyar. Gyorsan felhívtam újra a Fónyban lévő kollégákat, akik mondták, hogy elállt az eső. 15 percem volt, hogy visszaérjek, és mire felmentem a kanyarba, pont jött is Asi. A vakuállványt az autóban felejtettem, ezért az egyik vakut a szalagkorlátra szigetelőszalagoztam, a másikat pedig odaadtam Tóth Anitának, a Nemzeti Sport és a Rallye 2011 évkönyv tudósítójának, hogy amikor jön az autó, akkor a vakuval kövesse. A két vaku majdnem szemben volt egymással, ezért látszik a képen az átlós fényhatás. A naplementénél amikor a nap már lebukik, még egy darabig nagyon szép kék az ég. Ennek az előcsalogatására alul kellett exponálni a képet. Canon EOS 50D fényképezőgépet használtam, 1/250 másodperces zársebességgel, f4,5-es rekesznyílással, ISO200-as érzékenység mellett.

Kacsándi Norber

Darth Vader leplezte le a VW WRC-t



Csak 2013-ban láthatjuk először versenyezni a Polo WRC-t



Darth Vader összement egy kicsit, amióta nem láttuk, és érdekes módon szandált hord





Egész vadnak tűnik az egyelőre még csak demó versenyautó



Michel Mouton és a Kris Nissen



Al Attiyah és Sainz is tesztelhetik majd a WRC-t

Egy kis célzás, hogy Al Attiyahnak le kell fogynia, ha a VW ülésére vágyik





A sarat biztosan jól fogja csapatni ezzel a sárvédővel

2013-ban jön a Polo WRC

A Szardínia Ralin a Volkswagen végre hivatalosan is bejelentette: 2013-ban beszáll a rali világbajnokságra a Polo WRC-vel. Ahogyan arra számítani lehetett, az autó fejlesztési munkái már korábban elkezdődtek, és bár csak két év múlva láthatjuk először versenyen a Polót, az év végére már elkészülhet az első tesztpéldány.

„Az év végére lesz egy teljesen üzemképes autónk, 2012-ben pedig elkezdjük a tesztet" – mondta Kris Nissen, a Volkswagen Motorsport vezetője. „2013-ban, 2014-ben és 2015-ben fogunk a Polóval versenyezni, de ott nem állunk meg vele, a VW-nek nagyon sok ötlete van."

A Polo WRC fejlesztésénél várhatóan figyelembe veszik majd a Skoda Fabia S2000-essel elért eddigi eredményeket, mint ahogyan a motornál is támaszkodhatnak a SEAT túraautókban a nyáron debütáló 1,6 turbó erőforrásra. Hogy a Volkswagen és a Skoda raliprogramját összehangolják, azt mutatja az is, hogy jövőre két Skoda Fabia S2000-est indít majd a VW gyár a rali világbajnokságon, hogy versenytapasztalatot is szerezzen. Ez egyben azt a szomorú tényt is jelentheti, hogy a Skodából szinte biztosan nem lesz WRC.

Versenyzők terén nagyon sok pletyka kelt lábra, a VW illetékesei azonban cáfolták, hogy bárkivel is felvették volna a kapcsolatot. A bemutatón jelen volt a kétszeres világbajnok Carlos Sainz – a VW Dakar csapatának versenyzője –, aki szívesen vállalt feladatot a tesztelésnél, de azt korábban kijelentette, hogy nem kíván visszatérni a rali vb-re. A jövő évi Skoda S2000-es programra esélyes lehet a VW másik Dakar specialistája, Nasser Al-Attiyah, aki jelenleg is versenyez az S2000-es vb-n.

A Volkswagen egyelőre nagyon eltökéltnek tűnik, és Európa legnagyobb autógyártójaként minden bizonnyal a rali vb egyik legmeghatározóbb résztvevője lesz. A Citroën, a Ford és a MINI után pedig két év múlva már négy, igyen komoly autógyár versenyének lehetünk szemtanúja a vb-n.



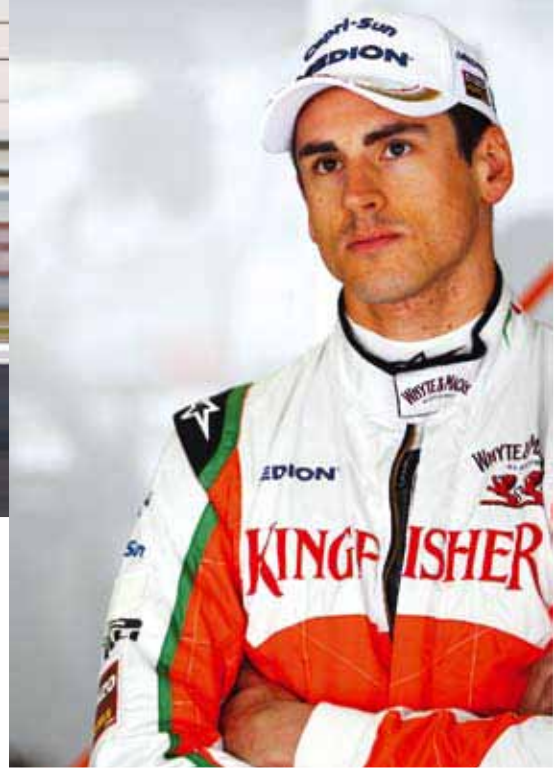
A kém visszatér

Újra a Formula–1-ben dolgozhat az elhíresült McLaren kémbotrány egyik alakja, Mike Coughlan, akit a Williams-csapat szerződtetett jövő évi autójuk tervezésére. Coughlan 2007-ben a McLaren mérnökeként több oldalas dokumentációt kapott a Ferrari mérnökétől, Nigel Stepney-től az olaszok versenyautójáról. A kémkedésért a McLarenre 100 millió dollár pénzbüntetést róttak ki, és ez az incidens vezetett a csapatvezető Ron Dennis távozásához is. „Mike (Coughlan) nagyszerű mérnök, aki hatalmas tapasztalattal rendelkezik a Formula–1-ben" – indokolta döntését Frank Williams, csapatvezető. „2007-ben távozott a Formula–1-ből, mert olyan dolgot tett, amit belátott, hogy hiba volt és ezt megbánta. A kétéves eltiltása egy ideje már lejárt, és eltökélt szándéka, hogy újra bizonyítson."



Hamilton és a Red Bull

Egyre többet emlegetik Lewis Hamilton nevét a Red Bull-lal összefüggésben. Bár a brit versenyző korábban úgy nyilatkozott, hogy a McLaren csapatból szeretne nyugdíjba menni, az elmúlt években egyértelműen a Red Bull készítette a jobb és gyorsabb autót. Hamiltonnak pedig pályafutása jelen stádiumában a legfontosabb, hogy világbajnoki címre esélyes autóban ülhessen. A Red Bullnál egyelőre nem nyilatkoztak arról, ki lehet Sebastian Vettel jövőbeni csapattársa, és ők még egyáltalán nem írták le az idei szezont kicsit döcögősebben kezdő Mark Webbert. A pletykák szerint azonban nem lenne ellenükre, hogyha egy olyan kvalitású és marketingértékű versenyzőt tudnának szerződtetni, mint Hamilton. A kérdés már csak az, hogy okos döntés lenne-e a két fiatal világbajnokot egy csapatba ültetni, és hagyni, hogy rivalizáljanak egymással. Hamiltonnal jelenlegi csapata, a McLaren is elégedett és akár az elkövetkezendő hat évre is megtartanák.

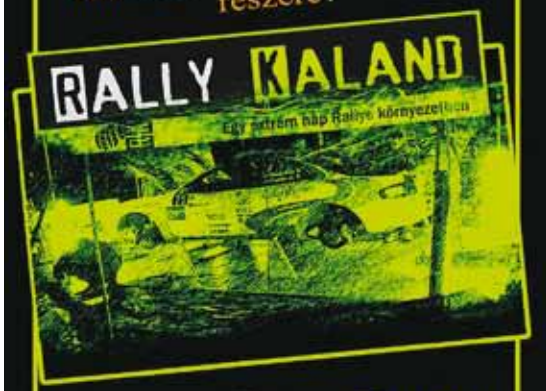


Súlyos testi sértés a vád Adrian Sutil ellen

Fizikai támadással és súlyos testi sértéssel vádolja Adrian Sutilt, a Force India Formula–1-es csapatának versenyzőjét Eric Lux, a Genii Capital társtulajdonosa, amely cég a Renault F1-es csapatának tulajdonosa is egyben.
Az eset még a Kínai Nagydíj után történt, amikor egy sanghaji night klubból először Eric Luxot látták véres nyakkal távozni, majd ugyanabból a VIP-teremből sietett el Lewis Hamilton is. Sutil közleményben kért bocsánatot, azt állítva, hogy a klubban véletlenül sebesített meg valakit. Lux azonban ezt követően szintén közleményt adott ki, amely szerint fizikai támadással és súlyos testi sértéssel vádolja Adrian Sutilt, és rendőrségi feljelentést tesz ellene.
A közlemény végén egy érdekes mondat is olvasható, mely szerint nem kizárt, hogy az ügyben résztvevő más szereplőkre is kiterjed a feljelentés. Ez elég homályosan hangzik, a híradások pedig egyedül Sutil barátját, Hamiltont említik meg, mint jelenlévőt.

Újdonság a csapatépítés piacon!!!

Különlegesen izgalmas és élvezetes programot szeretne munkatársai vagy partnerei részére?



RALLY KALAND
Egy extrém nap Rallye környezetben

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

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

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

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

RALLY KALAND
MARIOSEK TEAM



Versenyzők a közúti biztonságért

Május 11-én indult a Cselekvések évtizede program, amely a közúti balesetben elhunytak számát kívánja csökkenteni. A programhoz több neves magyar versenyző is csatlakozott, akik tanulóvezetőknek adták át tapasztalatukat, bár egy kis gyakorlás a versenyzőkre is ráfért.

Négy neves autóversenyzőt, a 2009-es magyar ralibajnokot, Herczig Norbertet, a GP3-ban szereplő Kiss Pál Tamást, a GT3-as Európa-bajnokságot vezető Walter Csabát, és a Lotus kupában induló Walterné Dancsó Adriennt hívták meg a hungaroringi Vezetéstechnikai Centrumba, hogy tanulóvezetőknek adják át tudásuk egy részét.

A még jogosítványszerzés előtt álló majdani sofőrök feladata eleinte nevetségesen egyszerű volt: vizes úton kellett fékezni. Később azonban egyre komolyabb feladatot kellett megoldaniuk a fellocsolt, csúszós úton. Számtalan megforgást láthattunk, az egyik körről pedig Kiss Pál Tamás egy bójával az autó alatt tért vissza, ami mutatta, még a versenyzők is hibázhatnak. Hasonlóan járt Walter Csaba is, akinek autója úgy eltolta az orrát, hogy kénytelen volt a bóják között sávot váltani.

A Cselekvések Évtizede kampányt már jó ideje próbálják beharangozni, de eddig azon kívül, hogy aláírt táblák mellett pózoltak az autóversenyzők, nem sok minden történt. A hivatalos program május 11-én indult és 2011-től 2020-ig tart. Célja, hogy egy évtized alatt megfelezze a közúti közlekedésben elhunytak számát, ami döbbenetesen magas. Magyarországon a nem természetes halálban elhunytak 30%-a a közutakon veszíti életét.

A program nem egy központi elemből áll, hanem inkább több, önszerveződő rendezvényre épít. A Hungaroringen található Vezetési Centrum is hasonlóan járt el, ők autóversenyzőket kértek fel, hogy mutassanak mesterfogásokat, a következő évtized autósainak. Ha a világot nem is változtták meg, minden bizonnyal hasznos tapasztalatokkal gyarapodhattak a tanulóvezetők. Elég lesz ugyanis, ha életük során csak egyszer indul meg alattuk az autó, rutinból emlékezni fognak rá, hogyan korrigáltak, amikor a versenyző ült mellettük.

RALLYE RÁDIÓ ahol a rallye szól... RALLYE RÁDIÓ

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
2014 Csobánka, Kossuth Park III/B
Tel: +36-23-524-749 Fax: +36-23-524-750
Email: info@prista-oil.hu Web: www.prista-oil.com

A Chevron company brand

Ha azt hiszed, Llovera béna, nagyon tévedsz

A nyolcadik helyen áll Albert Llovera a Szuper–2000-es világbajnokságon, és ha a szerencse mellé is szegődik, akkor sincs sok sansza az év végi dobogóra. Számára azonban már az is nagy eredmény, hogy olyanokkal tud megmérkőzni, akik nincsenek tolókocsihoz kötve.





Pont tíz éve tűnt fel először az andorrai Albert Llovera a rali világbajnokságon, akkor még a juniorok között versenyzett, és már első látásra is kitűnt a sorból, miután a versenyautóból kiszállva csak tolókocsival tud közlekedni. Ennek ellenére egészséges társai ellen küzd, és persze soha sem adja fel.

Llovera pályafutása síelőként indult. Az 1984-es Szarajevói Téli Olimpián a maga 17 évével a legfiatalabb résztvevő volt, és nagyon is ígéretesnek számított. Egy évvel később ugyancsak Szarajevóban egy Ek-futamon bukott és sérült meg olyan súlyosan, hogy élete végéig tolókocsihoz lett kötve. Ez azonban csak síelői karrierjét törte meg, a sportolást tovább folytatta. 1987-ben próbálta ki magát másik szenvedélyében, a technikai sportban. Először quaddal versenyzett, majd ralira váltott. A spanyol bajnokság után 2001-ben kapott lehetőséget, hogy világbajnokságon is megmutassa, mire képes. Először a junior vb-n versenyzett, majd Szuper–2000-esre váltott. A Fiat támogatásával kapott olyan autót, amelyet teljes egészében kézzel lehet irányítani, a gázt és a féket is a kormányról lehet vezérelni.

A legtöbb, hozzá hasonlóan sérült sportoló a paralimpián versenyez, ám Llovera az egészséges versenyzőkkel méri össze tudását. A 44 éves örök optimista pilóta egyetlen célt tűzött ki maga elé: bebizonyítani a hozzá hasonlóan jártaknak, hogy az élet nem áll meg, és az álmok megvalósításában nincs határ. Ez könyvének is a címe: No limit – Nincs határ.









PRISTA OIL

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.



www.chevron.com

Prista Oil Hungary Kft., Hivatalos Texaco Forgalmazó
2054 Biatorbágy, Rozalia Park III/B
Tel: +36-23-524-749 Fax: +36-23-524-750
Email: info@prista-oil.hu Web: www.prista-oil.com

A Chevron company brand

Ki állítja meg a Red Bullt?



Szakértői berkekben úgy tartják, hogy már a RB5-ös is egy nagyon jó autó volt, a RB7-es meg egyenesen osztályon felülire sikerült. Ehhez mérten nem sok jóra számíthatnak azok, akik az idei RB7-es versenygépet és a kormányaiknál ülő pilótákat akarják megszorongatni. Hamiltonnak a kínai gumidominóban ugyan besikerült egy futamgyőzelem, ám az energiaitalos istálló ettől eltekintve biztosan a háta mögött tartja a teljes mezőnyt. Egy Schumacher/Ferrari méretű fölény ugyan még nincsen kinézőben, és itt vannak a kerékcsere okozta kavarodási lehetőségek is, de véleményem szerint 2011-ben azért nem kell majd az utolsó versenyre várniuk a vb-címek ünneplését szervezőknek...

A konkurensek persze trükköt, trükköket látnak a háttérben. Emlegetik a Red Bull első szárnyát, értetlenül nézik a verseny után a kocsijából kiszállni nem akaró világbajnokot, összefüggéseket keresnek a KERS működése és nem működése, illetve a kirobbanó teljesítmény között. De én azt hiszem, a titkot nem elsősorban itt kell keresni. Hanem egy tar koponyában, amelyet már 2006 óta a markában tart, pontosabban foglalkoztat a csúcsistálló. Adrian Newey eddig nyolc olyan kocsit tervezett, amelyik a vb-címig jutott, és mostani munkahelyén is hozta a maximumot. Több mint 100 futamgyőzelem kötődik a keze alól kikerült autókhoz, így könnyen arra következtetésre jut a szemlélő, hogy ő maga az a csodafegyver, amelyre a világbajnoki címre áhítozó istállónak szüksége van.

Azaz: a Red Bullt csak a csapat jelenlegi technikai igazgatója állíthatja meg, mégpedig úgy, ha a konkurenciához szerződik. Erre azonban jelenleg kevés az esély, hiszen az illető „nagyon boldog" jelenlegi munkaadójánál.

Bethlen Tamás
Autósport és Formula Magazin főszerkesztője



Hogy a kérdést rögtön az elején megválaszoljam: a McLaren vagy a Ferrari. A többi csapatnak az idén erre nincs esélye. Egyelőre az említett kettőnek is csak akkor, ha jobban taktikáznak, mint a Red Bull, vagy ha a jelenleg verhetetlennek minősített csapat hibázik. A szerencse forgandó a Formula–1-ben, ahogyan azt a Brawn GP esetében is láttuk. Ők az emeletes diffúzoron keresztül egyetlen ötlettel nyerték meg a 2009-es világbajnokságot, amit az ellenfelek csak a szezon második felére tudtak lemásolni. Akkorra viszont a Brawnnak olyan nagy előnye volt, hogy már nem tudták behozni. A Red Bull titka azonban nem ennyire nyilvánvaló, és bár mondják, hogy a Ferrari és a Mercedes is flexibilis első szárnyat használ, a hatását tekintve azok legfeljebb flexibilisecskék lehetnek a Red Bulléhoz képest. A dolog összetettségét mutatja az is, hogy már mi szurkolók is lassan egy éve tudjuk, hogy a Red Bull szárnya lehajlik, az ellenfelek még sem tudták lemásolni. És ha mégis rájönnének a titokra, akkor sem olyan egyszerű azt alkalmazni egy meglévő autón. Ráadásul a Red Bullnak nem csak egy eleme jó, hanem körülötte az egész autó is. „Igazi mestermű, he?" – vélekedett róla az egyik konkurens csapat mérnöke már tavaly is, pedig azóta még fejlődtek egy kicsit.

A kérdést tehát inkább úgy kell feltenni, mikor verhető meg a Red Bull? A válasz: jó taktikával és szerencsével bármikor. Technikai fölénnyel, vagy legalábbis azonos technikával azonban egyhamar biztosan nem.

Mihályi Csaba
Rally Café főszerkesztője

MINDENED A MOTORSPORT?
WWW.FORMULA.HU
A világ vezető F1-es magazinjának legizgalmasabb cikkeivel
F1 RACING
Autósport és Formula
MAGYARORSZÁG MOTORSPORT MAGAZINJA



That's what I'm talkin' about

A fenti mondat lapzártánkig háromszor hangzott el Sebastian Vettel szájából, ami lassan a német versenyző győzelmi védjegye lesz. Bár az idei négy nagydíjból egyszer sikerült őt legyőzni, a Red Bull egyelőre verhetetlennek tűnik, de ami még rosszabb másolhatatlan is.

A Rally Caféban is többször foglalkoztunk már a Red Bullok titkával, a lekonyuló orral, amiről már szinte minden Formula–1-es szurkoló tudja, mekkora előnyt jelent. Ezzel tisztában vannak a konkurens mérnökök is, mégsem tesznek semmit. Sokan azt hangoztatják, hogy a rendszer nem szabályos, és ha az, akkor ők is ilyet karnak. Ez azonban csak duma, hiszen a Red Bullok orra több mint egy éve minden technikai ellenőrzésen átmegy, vagyis ennél szabályosabb már nem is lehet. A gond inkább az, hogy a többi csapat nem tudja lemásolni a kérdéses elemet.

Azzal minden mérnök, de már lassan a tévé közvetítéseket nézők is tisztában vannak, hogy ha a karbon rétegeket egymásra helyezik, akkor a hajlításnak nagyon ellenálló elem alakítható ki belőlük. Ha viszont szöget zárnak be egymással, akkor csak egy bizonyos terhelésig állnak ellen, utána elhajlanak. A Red Bull szinte biztos, hogy ezt a trükköt alkalmazza az első szárnyaik flexibilissé tételéhez. Ez elméletben egyszerűen hangzik, de a gyakorlatban nagyon nehéz megvalósítani, ezért igen komoly szakembereknek fizetnek még komolyabb összegeket, hogy ilyen anyagokat kísérletezzenek ki.

Azonban nem csak ez az egyetlen titka az autónak. Ha valaki szerezne egy Red Bull első szárnyat, az szinte biztosan nem működne az ő autóján. A Formula–1-ben szokás azt mondani, hogy minden a lóerőkről és az aerodinamikáról szól. Miután a motorok teljesítménye közel azonos, és a fejlesztésük már egy jó ideje be van tiltva, ha valaki nyerni akar, akkor azt nagyrészt az aerodinamika fejlesztésével teheti meg. Ma az F1-es autók teljesítményének akár a 90%-át is meghatározhatja az aerodinamika. Ennek kb. a felét-kétharmadát az első szárny befolyásolja. Ez ugyanis az az elem, amely először találkozik az áramló levegővel, és ahogyan a hátsó szárny kialakításával meg tudják bolondítani az autó mögötti légáramlatokat – megnehezítve ezzel az előzést –, úgy döntheti el az autó aerodinamikáját az első szárny is. Nem véletlen, hogy a Formula–1-es autók tervezését mindig az orrával kezdik, és ehhez alakítják ki az egész kocsit. A Red Bull például a has magasságot is az elsőszárnyhoz igazította. A hátsó tengelyt magasabbra emelték, mint az elsőt, ezért a kocsi ék alakúvá vált. Ennek köszönhetően az első szárny eleve alacsonyabbra kerül. Ehhez adódik hozzá a karbon rétegek jótékony hatása, amik lehetővé teszik, hogy nagy sebességnél a szárny lehajoljon és még közelebb kerülve az aszfalthoz, ezáltal nagyobb leszorítóerő ébredjen rajta.

Vagyis ha valaki Red Bull szárnyakat építene, akkor az egész karosszériáját át kellene terveznie. Persze a Formula–1-ben nem csak egy út vezet a győzelemhez, más megoldásokkal is lehet nyerőautót építeni. A többi csapat mérnökeinek is eszébe juthat valami nagydobás, és akkor máris a Red Bull elé kerülhetnek. Csak ez a mérnök nehogy Adrian Newey legyen, mert ha még egy trükköt bevet a Red Bullon, akkor az ellenfelek már tényleg csak bottal üthetik a nyomukat.

**That's what I'm talkin' about – Ez az, amiről beszélek*

Asi simán nyert



- 2011. április 29-30.
- Miskolc
- 2/6 ORB-futam
- 54 páros
- 37 célba érkező
- aszfalt
- 15 gyorsasági szakasz
- 148,59 km gyorsasági
- 571,98 km össztáv

A MISKOLC RALI VÉGEREDMÉNYE		
1. Asi–Pikó	Mitsubishi Lancer Evo IX	01:15:17,2
2. Herczig–Benics	Skoda Fabia S2000	+31,2
3. Kakuszi–Kakuszi	Ford Fiesta S2000	+34,6
4. ifj. Tóth–Tagai	Peugeot 207 S2000	+43,4
5. Hadik–Juhász	Subaru Impreza	+1:01,7
6. Kazár–Percze	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1:16,6
7. Elek–Ferencz	Mitsubishi Lancer Evo IX	+2:18,7
8. Matics–Viczena	Mitsubishi Lancer Evo IX RS	+2:28,7
9. Osváth–Farnadi	Mitsubishi Lancer Evo IX	+2:37,1
10. Pethő–Rubóczky	Mitsubishi Lancer Evo IX RS	+4:18,1
GÉPOSZTÁLY GYŐZTESEK		
5. Ollé–Budai	Suzuki Swift S1600	1:21:18,0
6. Bessenyey–Papp	Citroen C2 R2 Max	1:22:57,0
8. Schuck–Herczig	Ford Fiesta ST	1:28:58,3
9. Spindler–Csizmadia	Suzuki Swift Sport	1:30:29,8
11. Boroznaki–Kiss	Mitsubishi Lancer Evo III/IX	1:19:42,9
13. Kovács Z–Holló	Lada VFTS	1:28:31,0

GYORSASÁGI GYŐZTESEK	
Asi	8
Herczig	3
ifj. Tóth	2
Kakuszi	1
Hadik	1

ÉLEN ÁLLÓ	
1–15. gy.	Asi

ORB 2/6 UTÁN	
1. Asi	35
2. Herczig	25
3. Bútor	20
4. Kazár	18
5. Kakuszi	18
6. Hadik	16
7. ifj. Tóth	10
8. Elek	7
9. Matics	5
10. Botka D.	4

Sima versenyt futott, és sima győzelmet aratott Asi az Országos Ralibajnokság második fordulóján, Miskolcon. Az Egerben nyerő Bútor baleset miatt esett ki, a maradék három S2000-essel, Herczig, Kakuszi és ifj. Tóth szoros versenyt vívtak, de az első helyet nem veszélyeztették.

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

A szoros egri befutóhoz képest jókora, 31 másodperces előnnyel nyerte a Miskolc Ralit az Asi–Pikó páros, akik a gyorsaságik több mint a felén, nyolcszor bizonyultak a leggyorsabbnak. Asi erre a versenyre továbbfejlesztette Mitsubishijét, és elsőként R4-es Evo IX-essel állt rajthoz. Ez azonban csak annyi változást eredményezett, hogy autója tíz kilóval volt könnyebb, mint az előző versenyeken.

Asi szerint fölényes győzelme nagyrészt annak volt köszönhető, hogy egri nagy ellenfele, a Bútor–Bacigál páros kiesett. Bútor ezúttal egy másik Peugeot 207 S2000-est kapott a PH Sporttól, amelynek sem a motorerejével, sem a futóművével nem volt elégedett. Nem bízott az autóban, ami miatt az első kör végén csak az ötödik helyen állt, majd nekiment egy betondarabnak, szétszakította a futóművét és kiesett a versenyből.

Asi mögött szoros csata alakult ki a három, lábon maradt S2000-es között. Herczig ezúttal nem panaszkodott semmire, sőt kiemelte, hogy milyen jó volt igazi ralis körülmények között, szárazon, esőben, sáron versenyezni, és Skoda Fabiájával 3,4 másodperc előnnyel megszerezte a második helyet, a szintén nagyon összeszedetten versenyző Kakuszi–Kakuszi párosok Fordja előtt. Az ifj. Tóth–Tagai kettős versenyzésén nagyon érezhető volt az előző versenyen elszenvedett bukás, az utolsó körre pedig azt az információt kapták, hogy vizesek a pályák, így intermédiákkal mentek ki a száraz gyorsaságikra. A dobogós reményük ezzel elúszott, és 12,2 másodperccel lemaradva Herczig mögött a negyedik helyen értek célba.

Az abszolút ötödik helyet és a klasszikus N-es autók 3. géposztályának győzelmét a Hadik–Juhász páros szerezte meg, noha még korántsem voltak elégedettek új Subarujukkal. Egerben dobogóra álló Kazár–Percze duó egy megforgással és két rossz gumiválasztással veszítettek időt, és végeztek a hatodik helyen, megelőzve a saját magával egyáltalán nem elégedett Elek–Ferenc párost.

A verseny bár egy napba volt bele sűrítve, a Botka–Szenner páros balesetét leszámítva csúszás nélkül zajlott le, ami Eger után nagy megkönnyebbülés volt a sportág szerelmeseinek. Botka a hatodik szakaszon csúszott le az útról, és sodort el három rossz helyen álló nézőt, akik szerencsére nem sérültek meg komolyabban.


Kakuszi ezúttal sokkal összeszedettebb volt


Herczig második. A versenyen és a bajnokságban is


Hadik volt a legjobb N-es versenyző


Kazár megforgással és rossz gumiválasztással veszített

ORB – Országos Ralibajnokság: Miskolc Rali



A Kovács–Holló páros hazai pályán nyert a Lada VFTS-sel



Boroznaki szerint az Evo III-as kaszni könnyebb, a IX-es technika pedig pont elfér alatta



Kádár két második hellyel vezeti a 8. bajnokságát



Visszaalakították N-essé a Spindler Swiftjét



Újra Zsiguliban Hankó Laci



Bessenyey Citroënjét egész péntek éjszaka szerelték

ORB 2/6 UTÁN

2. géposztály	
1. Herczig	16
2. Kakuszi	12
3. Bútor	10
3. géposztály	
1. Hadik	16
2. Kazár	16
3. Asi	10
5. géposztály	
1. Krózser	18
2. Szijj	11
3. Ollé	10
6. géposztály	
1. Bessenyey	20
2. Baracskai	16
3. Bakó	6
8. géposztály	
1. Kádár	16
2. Ábrahám	10
3. Schuck	10
9. géposztály	
1. Leitgéb	12
2. Hering	10
3. Spindler	5
11. géposztály	
1. Michna	16
2. Borbás	12
3. Budavári	10
13. géposztály	
1. Kovács	18
2. Németh L.	10
3. Hankó	8

5. géposztály

Ezúttal Szuper–1600-as autó nyerte az 5. géposztály versenyét, ahol az Ollé–Budai kettős Suzuki Swiftjével 24 másodperccel győzte le a szezonnyitót megnyerő Krózser–Lovay kettős Citroën DS3 R3-asát. A harmadik helyet a Puskádi–Gódor kettős szerezte meg Honda Civic-kel, miután a verseny elejét egy kicsit bealudták.

6. géposztály

Szerelési versennyel kezdődött a 6. géposztály futama, hiszen a Bessenyey–Papp kettős Citroën C2 R2 Max-a a prológon megállt. Hajnalra sikerült összerakni a kocsit, ami meghálálta a törődést, és BZ megnyerte a futamot. A Baracskai–Veres és a Lukács–Mesterházi párosok hasonló autóval szerezték meg a második-harmadik helyet.

8. géposztály

Végre kijött a lépés a Schuck–Herczig párosnak, akik Ford Fiestájukkal megnyerték az N3-as autók 8. géposztályát. Az utolsó gyorsaságin romlott el a Hibján–Szilágyi kettős váltója, így a másodikról a harmadik helyre csúsztak le. Plusz ötven lóerőt talált erre a versenyre a Kádár–Békési duó a dízel BMW 120-asban és idén két második helyet felmutatva vezetik a bajnokságot.

9. géposztály

Igen megcsappant az egykori kupás Suzukik gépcsoportja, amelyet az A-sból N-esre visszaalakított Swifttel a Spindler–Csizmadia kettős nyert a népszerű lánypáros, Leitgéb–Vizler duó előtt. A géposztály bajnokságát ettől függetlenül a csajok vezetik.

11. géposztály

Evo III-as kasznival, de kilences belbeccsel nyerte az S csoportot a Boroznaki–Kiss kettős. Nem sok bőr maradt Michna Ottó jobb kezén, miután a verseny előtt leforrázta, de így, fél karral is második tudott lenni, amivel továbbra is vezeti a bajnokságot. A 11. géposztály dobogójára még a Borbás–Kiss páros állhatott fel.

13. géposztály

Egy jókora bukással szakadt meg a Németh–Szegő páros győzelmi sorozata a VFTS-ek kategóriájában, miután Németh Laci nem pumpált rá a fékre egy kanyar előtt. Az első helyet a hazai pályán versenyző Kovács–Verba kettős szerezte meg, a Mitsubishiből végre újra Zsiguliba ülő Hankó–Szabó páros előtt.



Végre kijött a lépés Schucknak



Ollé komoly ellenfelek előtt nyert

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





Ifj. Tóth nem adja fel

Kár, hogy nem lehet elvállalni

Két verseny után ifj. Tóth János csak a hetedik a bajnokságban, de szerinte messze nincs veszve minden. Egri eséséről még mindig nem tudja, pontosan hol és miért hibázott, a Szuper–2000-esben pedig azt nem szereti, hogy nem lehet nagy sebességgel elvállalni a kanyarokat.

Három célba ért Szuper–2000-es autóból a harmadik lett ifj. Tóth János a Miskolc Ralin, ami nem éppen az a teljesítmény, amit elvárt magától. Főleg azok után nem, hogy a szezonnyitón egy baleset miatt kiesett. Egy ilyen esés pedig mindig nyomot hagy az emberben. „Egerben egy féktávon estünk el. Még most sem tudom, hogy pontosan mi okozhatta. Volt előtte egy váltóhibánk, és először arra gyanakodtam, de nem az volt az oka. Én hibáztam, ez már egészen biztos. Más volt a tapadása az aszfaltnak, ami nem látszott rajta. Bárhogy is szépítjük a dolgot, nagyon benéztem azt a féktávot. Emiatt Miskolcon egy kicsit bizonytalan voltam a féktávokon, és el kellett telnie egy kis időnek, mire visszajött az érzés, hogy hol kell fékezni. A második körre már jobb volt."

A Miskolc Rali utolsó köre előtt tíz másodpercen belül volt Janika az akkori második Kakuszi, és egy másodpercen belül a harmadik Herczighez képest. A második hely reménye azonban egy rossz gumiválasztással elúszott. Egy kiesés és egy negyedik hely után azonban ifj. Tóth nem látja olyan sötéten az idei esélyeit.

„A hetedik helyen állunk a bajnokságban, de volt már olyan szezonom, hogy ilyen helyről lettem bajnok. Szerintem sok lesz a keresztbeverés, úgyhogy még nem veszett el minden. A három murván kell bizonyítani, aztán szerintem Pécsen, a másfeles szorzó dönt majd. A három murvából legalább kettőn a Szuper–2000-esek lesznek előnyben az N-esekkel szemben. Bár igazán akkor lesznek jók az S2000-es autók Magyarországon, ha megkapják a turbót. Gondolj csak bele, hogy ott, ahol négy éve a WRC-vel elfordultam 200-zal, most 174-gyel megyünk. Nincs mit elvállalni, nincs meg benned az a drukk, hogy hú elfér-e a következő kanyarban, mert tudod, hogy 30-cal lassabban mész, mint amivel még biztosan befordulsz. Ez engem mindig kibillent egy kicsit a ritmusból. De ez van, ezzel a feltétellel kell versenyezni. És még nem adtam fel az idei bajnoki reményeimet."



Úgy tudna menni, ahogy akar

A negyedik helyen állt Botka Dávid a Miskolc Ralin, amikor egy kicsit túlvállalta magát, lecsúszott az útról és elsodort három, meglehetősen rossz helyen álló nézőt. Először úgy tűnt, hogy nem sérültek meg komolyan, ezért tovább ment, végül kizárták a versenyből.

Az elmúlt években inkább csak ígéretes, mint eredményes versenyző volt Botka Dávid, aki képes volt az utolsó gyorsaságin kiesni motorhiba miatt. Az idén a műszaki hiba úgy tűnik, elkerüli őt, ám Miskolcon más problémája volt.

„Az első kör végén a negyedik helyen álltunk, de úgy éreztem, hogy még sok van benne" – mondta Botka. „A második körre egy kicsit gyorsabban akartam menni, de 5500-nál letiltott a motorom. Próbáltam ezt behozni. A hatodik gyorsasági célja előtt három kanyarral egy harmadikos kanyart negyedikben fordultam, és egy kicsit lecsúsztunk az útról. Három néző állt az út szélén, és ahogy el akartak ugrani, egymásba gabalyodtak, és elsodortam őket. Megálltam, hogy megsérültek-e, de aztán a célból jött fel Tóth Imi, mondta, hogy menjek tovább. Bementem a célba, és szóltam, hogy elütöttem három nézőt."

A nézőknek szerencsére tényleg nem esett komolyabb bajuk, de elővigyázatosságból be kellett küldeni a mentőt. Mivel ilyenkor kötelező a rendőrségi helyszínelés, Botkát is visszarendelték a helyszínre, aki azonban úgy gondolta, hogy a szervizparkban áll a rendőrség rendelkezésére. Miután versenyigazgatói utasításra sem ment vissza a helyszínre, ezért végül kizárták a versenyből.

Botka tehát ezen a versenyen nem szerzett pontot, de a következőkkel kapcsolatban bizakodó. „Az autó nagyon jó, nagyon jól megy, sokkal megbízhatóbb, mint tavaly volt, és végre úgy tudok menni vele, ahogy én akarok. Szerintem lesznek még jó eredményeink az idén."

RALLYE RÁDIÓ ahol a rallye szól... RALLYE RÁDIÓ

GYÖMRŐI (REPTÉRI) ÚTON ÜZLETHELYISÉG KIADÓ!





KIVÁLÓ HELYEN – KULTÚRÁLT KÖRNYEZETBEN – KEDVEZŐ ÁRON

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

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

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

HÍVJON MOST!



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

CET-3

Bútor Robi behibázott

Nagy volt a nyomás



A szezonnyitó után még úgy tűnt, semmi sem állíthatja meg Bútor Róbertet a bajnoki cím felé vezető úton. De ami Egerben tökéletesen működött, az Miskolc mind elromlott. Az autó sem volt jó, és Bútoron is nagy volt a nyomás. Fejben kaptak ki, és baleset miatt estek ki.

Már a verseny elején is érezhető volt, hogy ez a Bútor nem az a Bútor, amelyik Egerben olyan higgadtan versenyzett és nyert. Csak a hetedik helyen kezdte a versenyt és öt gyorsasági után már 21 másodperc hátrányban volt. A hatodikon pedig kiesett, így a bajnokságban az elsőről a harmadik helyre csúszott vissza.

„Behibáztam" – szögezte le mindjárt az elején Bútor. „Nekimentem egy kis betondarabnak, ami kihúzta a lengőkarból a GL-szemet, az autó irányíthatatlanná vált. Nem volt nagy a kár, a lengőkart kellett cserélni, egy hátsó sárvédőt és a hátsó lökhárítót tettük tönkre. Nagyobb baj, hogy kiestünk, és nem szereztünk pontot.

Utólag nézve sok oka volt. Ott kezdődött, hogy nem ugyanazt az autót kaptuk, mint amivel Egerben mentünk. Gyengébb volt a motorja, másképp viselkedett a futóműve. Harminc kilométert teszteltünk a verseny előtt, ami alatt nem találtam rá az autóra, emiatt nagyon bizalmatlan voltam. Nem mertem elvállalni a féktávokat, a kanyarokat. Amitől Egerben minden működött, és amitől ott megvolt a magabiztosságom, az most nem volt meg.

A másik tényező pedig az volt, hogy most mentünk először egyes rajtszámmal, ami nehezebb feladat a versenyzőnek és a navigátornak is. Nincs, akit kövessél etapon, jobban kell figyelni mindenre és (Bacigál) Igor sem hozta azt a magabiztosságot, mint Egerben. Ráadásul a csaptunk egyik autója (Bessenyey–Papp kettős C2 R2-jes) a prológon megállt, azzal is foglalkoztam, hogy a bérlőnknek rendben legyen minden. Most is bebizonyosodott, hogy fejben dől el a verseny, biztos vagyok benne, hogy Miskolcon ott kaptunk ki.

Nagyon tanulságos volt. Először is jobban kell felkészülnünk, nagyobb hangsúlyt kell fektetni a tesztre, ha másik autót kapunk, akkor azzal nem elég harminc kilométert menni. Nem szabad ennyire stresszelni és túlerőltetni a dolgot. Teljesen jó lett volna ezen a versenyen a harmadik helyen célba érni és pontot szerezni. Új volt ez a szituáció a számomra, amit meg kell tanulnom. A Szuper–1600-ban ha magamhoz képest roszszul kezdtem, akkor is vezettem, és gyorsan megtaláltam a ritmust. Most annyira szoros az eleje, hogy ha egy kicsit is hibázol, kicsit is nem vagy ott fejben, azonnal kikapsz. Az ilyen helyzeteket kell jobban megoldanom.











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 tiniktől a nagyszülőkig minden korosztály megtalálja a számára legideálisabb mozgásformát.

Mindenkiben megfogalmazódik a sportolás iránti igény, így fogadalmak tucatját tesszük, hogy hetente időt szakítunk 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, Városi út 4.

További információ: www.premierfitness.hu

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

Fordok harca

- 2011. április 29-30.
- Miskolc
- 3/8 ORB-futam
- 8 páros
- 5 célba érkező
- aszfalt
- 13 gyorsasági szakasz
- 130,79 km gyorsasági
- 532,6 km össztáv



Wirtmannt bár szorongatták, azért még így is nyert



Gyabronka a visszafejlesztett Opellel



Világi először mutatta meg Fiat 131 Abarthját



Hammer első historic versenyén csak célba akart érni

Tovább erősödött a harc az élen a historic bajnokság harmadik fordulóján, Miskolcon. A két Mk1-es Escorttal versenyző Wirtmann és Felián egyaránt hat-hat gyorsaságit nyert. Bár a győzelmet ezúttal is Wirtmann szerezte meg, de lassan kifogy a fortélyokból fiatal ellenfele ellen.

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

A historic rali szellemiségéhez abszolút illő, hosszú versenynapot teljesítettek a versenyzők Miskolcon. Ezúttal ugyanis nem két, hanem egynapos volt a verseny, így a historic mezőnynek sem lehetett két külön bajnoki futamot rendezni. A közel 130 gyorsasági kilométer megtétele után azonban a célba érkezők másfélszeres pontokkal lehettek gazdagabbak.

Az élen folytatódott az Egerben elkezdődött párharc a Wirtmann–Schneer és a Felián–Papp kettősök közül. Felián ezúttal még jobban megszorongatta Wirtmannt és felváltva nyerték a gyorsaságikat, amellyel végül is döntetlenre végeztek, hiszen mind a ketten egyaránt hat-hat szakaszgyőzelmet arattak (egy gyorsasági etap lett). Ennek ellenére Wirtmann fél perc előnnyel nyert.

A Tóth–Bruckner páros Miskolcon kezdte az idei versenyszezonját és a két Ford Escort mögött mindjárt egy abszolút harmadik helyezést szerzett a Skoda 120S-sel. Az Egerben debütált Gyabronka–Eigel kettős Opel Ascona B-je ezúttal nem muzsikált olyan fényesen, mint a nyitófutamon, ahogy a páros fogalmazott, a fejlesztés nem jó irányban haladt, de így is negyediknek futottak be.

Most láthattuk először a historic mezőnyében a Hammer–dr Darvas kettőst, akiknek a 21011-es Ladával a célba érés volt a legfontosabb. Ezt teljesítették is.



Tóth István szokásához híven csak április végén kezdte a szezont

A MISKOLC RALI HISTORIC VÉGEREDMÉNYE

1. Wirtmann–Schneer	Ford Escort Mk1 RS2000	1:11:00,3
2. Felián–Papp	Ford Escort Mk1 RS2000	+26,5
3. Tóth–Bruckner	Skoda 120S Rallye	+10:19,6
4. Gyabronka–Eigel	Opel Ascona B	+13:05,8
5. Hammer–dr. Darvas	Lada 21011	+16:48,3

Figyeld ezt a srácot: Felián Ákos

Nem köszönt csókolommal



Új színfoltot hozott az idén a historic bajnokságba Felián Ákos, aki az eddig két versenyen egyre jobban meg tudta szorongatni a sokáig verhetetlen Wirtmann Ferencet. Bár Felián mögött gazdag autóversenyzői pálya áll, a historicban találta meg azt, amit a legjobban szeret.

„Kicsit régimódi srác vagyok" – kezdte a beszélgetést Felián. „A régimódi dolgokat szeretem. Amikor kicsi koromban elkísértem édesapámat a versenyekre, akkor nagyon megtetszett a baráti hangulat. Olyan nagy nevek ellen versenyzett, mint Ferjáncz, Hideg, Kokó vagy éppen Wirtmann Feri, aki most a historicban az ellenfelem. Közöttük nőttem fel, és csak azért nem köszöntem nekik csókolommal, mert már akkor is divat volt a tegeződés. Ezt a baráti hangulatot találtam meg most a historicban is."

Felián 91-től versenyzett raliban, terepraliban de Astra-kupázott is, majd egy időre abbahagyta a versenyzést. 2008-ban csöppent vissza versenyautóba, miután Kövesdán Andrásnak volt a szerelője, akinek navigátora egy nappal az Ypres Rali historic Eb-futam előtt lemondta a szereplést. Az ő helyére ugrott be Felián. „Nagyon tetszett az Eb hangulata is. Nagyon sok neves versenyző abszolút barátságosan fogadott. El is határoztam, hogy csak a historicban akarok versenyezni. Dodó (Kövesdán András) azonban azt javasolta, hogy inkább vezessek."

Így bérelt ki Felián pár versenyre egy Porschét, majd épített egy Mk1-es Ford Escortot. „Mindenképpen a histricban akartam versenyezni, sőt, létre is hoztam egy céget, ami historic versenyautókat épít. Ezeket szeretnénk bérbe adni, elsősorban külföldre. A mostani Mk1-esünkön még lehet fejleszteni, nem annyira jó, mint Wirtmann Feri autója, de azt sem szabad elfelejteni, hogy neki van már hat év rutinja ezzel az autóval, előtte meg huszonvalemennyi évig versenyzett. Elkezdtünk építeni egy másik Mk1-es Fordot, azt teljesen korhűre szeretnénk megcsinálni. Nem tudom, hogy az idén elkészül-e. A terveink között szerepel a historic Eb, de mindenképpen szeretnénk itthon is versenyezni."

RALLYE RÁDIÓ ahol a rallye szól... RALLYE RÁDIÓ

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

emblemazas.hu
Váci telephely
Cím: Bánkuti 2004 Kft.
2600 Vác, Csatamező u. 6/a
Mobil: 06 30 22 88 800
Telefon: 06 27 303 648/106
Budapesti telephely
Cím: Bánkuti 2004 Kft.
1097 Budapest, Gubacsi út 61.
Mobil: 06 30 338 3820
NYOMDA ÉS DIGITÁLIS NYOMDA
NAGYFORMÁTUMÚ NYOMTATÁS
GÉPIHÍMZÉS
SZITANYOMÁS
TAMPON ÉS UV NYOMÁS
ÜZLET- ÉS AUTÓDEKOR
LÉZERVÁGÁS GRAVÍROZÁS
NYAKPÁNT
ZÁSZLÓK ÉS MOLINÓK

Loeb újra formában

- 2011. május 7–9.
- Olbia, Szardínia, Olaszország
- 5/13 vb-futam
- 63 páros
- 32 célba érkező
- murva
- 18 gyorsasági szakasz
- 339,70 km gyorsasági
- 1183,52 km össztáv



Idei második győzelmét aratta Sébastien Loeb a Szardínia Ralin, amivel hét pontra növelte előnyét a vb-n. Hirvonen defekt, Solberg pedig turbóhiba után lett második és harmadik. Hatodik helyezéssel mutatkozott be a MINI WRC, de a Ford fiatal tehetségei is megvillantak.

Hibátlanul versenyzett Sébastien Loeb a Szardínia Ralin, és bár a gyári Citroënnel mind a három napon ő takarította meg a meglehetősen, poros, murvás szakaszokat, ha nem is hatalmas előnnyel, de könnyedén nyert. Igaz, ehhez ellenfelei hibái is hozzájárultak. Jari-Matti Latvala a második gyorsaságin borult fel navigátorhiba miatt, és csak szuper ralival folytathatta. Az első szakaszt megnyerő Petter Solberg privát Citroënjében a második gyorsaságin romlott el a turbó, amivel negyven másodpercet veszített. Mikko Hirvonen a gyári Forddal a harmadik gyorsasági után még vezette a versenyt, de a hetediken egy defekttel közel egy perce úszott el. Loeb legnagyobb ellenfele így saját csapattársa, Sébastien Ogier lehetett volna, ám a fiatalabbik francia két, zsinórban megnyert verseny után nem találta a ritmust és ezúttal nem tudott Loebbel lépést tartani. Ráadásul az utolsó előtti gyorsaságin egy kövön eltörte futóművét, így a másodikról a negyedik helyre esett vissza. Hirvonen így végül felkapaszkodott a második helyre, és mivel az erőgyorsaságit is megnyerte, Loeb győzelmével csak hét ponttal tudott meglépni előtte a vb-n. Petter Solberg szerezte meg a harmadik helyet, míg Sébastien Ogier lett a negyedik.

Igencsak brillíroztak a Ford fiatal versenyzői. Mads Ostberg, PG Andersson és Jevgenyij Novikov is autóztak első három időket. Andersson azonban a harmadik gyorsaságin 16 percet szerelte az eltört kormányrúdját, Novikov pedig egy baleset miatt esett ki, így végül csak Ostberg szerzett pontot az ötödik helyen.

A MINI WRC első futamán Kris Meeke a negyedik helyen állt, amikor az első napon fennakadt a gázpedálja és kicsúszott a pályáról. Dani Sordo viszont gond nélkül hozta a hatodik helyre az autót. A verseny keménységét jellemzi, hogy a 63 rajthoz állt párosnak a fele kiesett, így a hetedik-nyolcadik helyen a Szuper–2000 első két helyezettje, Ott Tänak és Juho Hänninen futottak be.



PG Andersson akár dobogós is lehetett volna

A SZARDÍNIA RALI VÉGEREDMÉNYE

1. Loeb–Elena	Citroën DS3 WRC	3:45:40,9
2. Hirvonen–Lehtinen	Ford Fiesta RS WRC	+11,2
3. P. Solberg–Patterson	Citroën DS3 WRC	+23,8
4. Ogier–Ingrassia	Citroën DS3 WRC	+1:31,5
5. Ostberg–Andersson	Ford Fiesta RS WRC	+2:42,6
6. Sordo–del Barrio	MINI JCW WRC	+3:27,6
7. Tänak–Sikk	Ford Fiesta S2000	+7:10,9
8. Hänninen–Markkula	Skoda Fabia S2000	+7:37,6
9. Wilson–Martin	Ford Fiesta RS WRC	+8:00,4
10. Prokop–Tománek	Ford Fiesta S2000	+11:28,2

ERŐGYORSASÁGI (POWER STAGE) VÉGEREDMÉNYE

1. Hirvonen–Lehtinen	Ford Fiesta RS WRC	6:15,2
2. Latvala–Anttila	Ford Fiesta RS WRC	+1,4
3. Loeb–Elena	Citroën DS3 WRC	+2,8



Hirvonennek nem volt szerencséje, de így sincs sokkal lemaradva

GYORSASÁGI GYŐZTESEK

Latvala	7
Hirvonen	4
Loeb	4
Solberg	3
Ogier	2

GYÁRTÓK

Ford	11
Citroën	7

ÉLEN ÁLLÓK

1. gy.	Solberg
2–3. gy.	Hirvonen
4–18. gy.	Loeb

VB 5/13 UTÁN

1. Loeb	100
2. Hirvonen	93
3. Ogier	81
4. Latvala	68
5. P. Solberg	46
6. Ostberg	38
7. Wilson	24
8. Räikkönen	18
9. Villagra	12
10. H. Solberg	10



Ogier ezúttal nem remekelt



Solberg továbbra is a legjobb privát

A hatodik helyen mutatkozott be a MINI Sordóval



GYÁRTÓK

1. Citroën	167
2. Ford	150
3. Stobart	61
5. Solberg	37
4. Ice 1 Racing	26
6. Munchi's	24
7. Abu Dhabi	19
8. Ferm	10
9. Monster	6
10. Brazil	1



Latvala navigátora hibázott

Mindössze három kilométert tett meg a Szardínia Ralin Jari-Matti Latvala, majd egy bukfenc után kiesett a versenyből (szuper ralival folytathatta). Amatőr hiba, gondolhatnánk, de ezúttal nem a fiatal finn hibázott. „Három kilométerrel a rajt után Miikka (Anttila) hibázott és rosszul mondta a kanyar erősségét. Amikor odaértem és láttam, hogy lassabb és szűkebb a kanyar, már késő volt. Megpróbáltam fékezni, de az autó hátulja elúszott és az árokban nekiment egy falnak. Az útra estünk vissza, de a kormánykarunk eltört. Nem hibáztatom Miikkát. Én is rengeteg hibát követtem el a kormány mögött és előbb vagy utóbb minden navigátor hibázik egyszer. Mindannyian szeretnénk tökéletesek lenni, de hát csak emberek vagyunk, nem?"



Novikov félrehallotta

Amíg Latvala esetében navigátora hibázott, addig Jevgenyij Novikov maga értette félre az itinert és borult fel a hetedik gyorsasági szakaszon. „Nem tudom, hogy miért, de félreértettem az itinert, a kanyar előtti távolságot hallottam félre. Túl gyorsan mentünk be a kanyarba, és nem volt menekvés, felborultunk. Nem volt semmi baj az itinerrel, teljesen az én hibám volt. 15–20 méterre estünk le az útról." Novikov a negyedik gyorsaságin még a harmadik helyen állt, kiesése előtt pedig az ötödiken, ami igen jó teljesítmény az orosz versenyzőtől. „Az nem számít semmit. Nem a jó részeredményeimre fognak emlékezni, hanem arra, hogy felborultam."



LifeFitness
WHAT WE LIVE FOR

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

Ne habozzon lépni! Itt az alkalom!

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



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

TERVEZÉS – PROJECT KIVITELEZÉS – OKTATÁS – SIKERES BEINDÍTÁS



AKCIÓ
A hirdetés felmutatójának
INGYENESEN kiszámoljuk
a vállalkozás tőke szükségletét!

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

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



Új motort kaptak a Fordok

Beerősítettek a Fiesták

Május elsejéig kaptak haladékot a WRC-k gyártói, hogy a végleges motorspecifikációjukat lehomologizálják. Az időt a Ford alaposan kihasználta, és Szardíniára teljesen átdolgozták a motorjukat. De nem csak a WRC-k, az S2000-es Fiesták is továbbfejlesztett motort kaptak.

Négy hónapot kaptak a gyári csapatok, hogy az idén bevezetett 1,6 turbómotorjaikat az első versenyeken szerzett tapasztalatokat felhasználva továbbfejlesszék. Május elsején a türelmi idő lejárt, az erőforrások megkapták a végleges homologozációjukat, most már csak a dzsókerek felhasználásával lehet rajtuk módosítani.

A kiszivárgott hírek szerint a Citroën nem módosított jelentősen a WRC-k motorján – megtartották a korábbi hengerfejet –, a Ford azonban mindenen csiszolt egy kicsit. „Főleg a motor programozásán változtattunk" – mondta Christian Loriaux, a Ford-csapat főmérnöke. „A hengerfejet csak meg kellett erősítenünk, mert repedéseket találtunk rajta. Nagyon sokat dolgoztunk az égéstér és a befecskendező alakján, valamint a befecskendezés vezérlésén. Ebben az Ford amerikai szakembereitől is kaptunk segítséget. Szintén sokat dolgoztunk a súlycsökkentésen, amit még a homologizáció előtt meg akartunk tenni. Most már minden le van homologizálva, csak a dzsókerjeink felhasználásával tudunk bármit is módosítani."

A WRC-k mellett a Szuper–2000-es Fiesták motorja is új fejlesztést kapott, amelyet a Ford már januárban lehomologizált, de csak most használták őket először. Al-Attiyah, Prokop, Tänak és Kuipers Fiestái új hengerfejet és szívósort kaptak, valamit az áttételt is módosították. Sokan az új motorok javára írják, hogy a Szuper–2000-essel csekély rutinnal rendelkező Ott Tänak sima győzelmet aratott az IRC-n már-már a verhetetlen kategóriába tartozó gyári Skoda-versenyző, Juho Hänninen előtt.



Turán autója megint kigyulladt

- 2011. május 7–9.
- Olbia, Szardínia, Olaszország
- 3/8 S2000-es vb-futam
- 10 páros
- 7 célba érkező
- murva
- 18 gyorsasági szakasz
- 339,70 km gyorsasági
- 1183,52 km össztáv



A SZARDÍNIA RALI VÉGEREDMÉNYE		
1. Tänak–Sikk	Ford Fiesta S2000	3:52:51,8
2. Hänninen–Markkula	Skoda Fabia S2000	+27,6
3. Prokop–Tománek	Ford Fiesta S2000	+4:17,3
4. Al-Attiyah–Bernacchini	Ford Fiesta S2000	+5:22,9
5. Gassner jr–Wüstenhagen	Skoda Fabia S2000	+13:31,6
6. Kruuda–Järveoja	Skoda Fabia S2000	+29:53,8
7. Turán–Zsiros	Ford Fiesta S2000	+42:18,0

GYORSASÁGI GYŐZTESEK	
Tänak	11
Hänninen	5
Prokop	2

ÉLEN ÁLLÓK	
1–18. gy.	Tänak

S2000-ES VB 3/8 UTÁN	
1. Prokop	40
2. Tänak	40
3. Kruuda	38
4. Hänninen	36
5. Sousa	25
6. Gassner jr.	25
7. Llovera	12
8. Al-Attiyah	12
9. Brynildsen	10
10. Turán	6

Két versenyből kétszer gyulladt ki a Turán–Zsíros páros autója a Szuper–2000-es világbajnokságon, ami miatt a második gyorsaságin ki kellett állniuk. Szuper ralival végül befejezték a versenyt, és a hetedik helyezéssel megszerezték első S2000-es vb-pontjaikat.

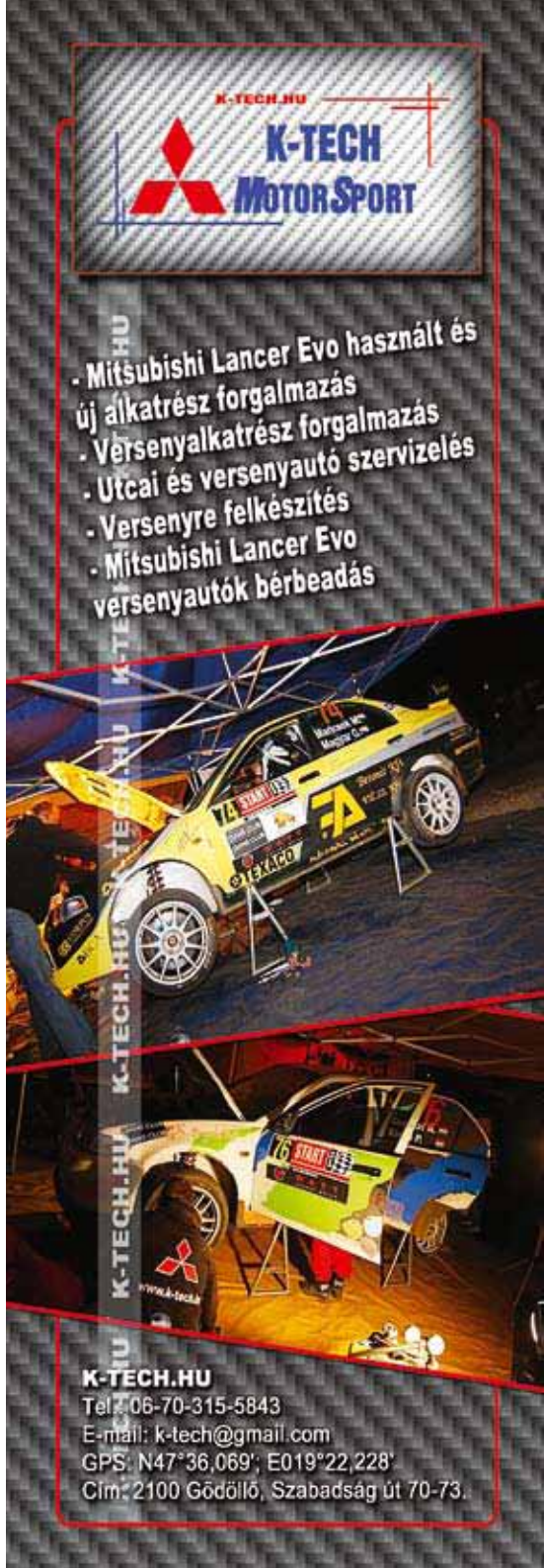
Úgy látszik, Turánnak különös vonzalma van a lángokhoz, hiszen az idei két Szuper–2000-es vb-futamából két alkalommal gyulladt ki alatta a Ford Fiesta, de ha tavalyi vb-szereplését is ide számítjuk, akkor már a harmadik tűzesetnél tart. Ezúttal nem az utolsó előtti, hanem már az első gyorsaságin gyulladtak ki. „Szétnyílt a kipufogó és a láng a bódét melegítette kívülről" – mesélte Turán. „A második gyorsra menő etapon Tänak még megnézte, hogy mit lehet tenni, de sajnos a kiállás tényét kellett közölniük a sportbírókkal."

Turánék szombaton 35 perc büntetéssel ugyan, de legalább folytathatták a versenyt, amelyen egyébként valamennyi S2000-es vb-re nevezett páros rajthoz állt. Azonban nem csak nekik voltak gondjaik. Eyvind Brynildsen a negyedik gyorsaságin ment neki egy kőnek, ami tönkretette a motorját, Albert Llovera ugyanezen a gyorsaságin borult fel. Két gyorsaságival a vége előtt pedig Bernardo Sousa esett ki, generátorszíj szakadás miatt. Turánék így tetemes hátránnyal ugyan, de a hetedik helyen fejezték be a versenyt, és az itt szerzett hat pontjukkal a bajnokság tizedik helyén állnak. „Optimistán fogjuk fel a helyzetet. Igyekeztünk kihozni a hétvégéből a maximumot, és szerintem sikerült: célban vagyunk, pontokat szereztünk, amelyek talán a végén még fontosak lesznek" – summázta Turán.



Tänak magabiztos győzelmet aratott

A versenyt egyébként a kategória újonca, Ott Tänak végig az élen állva nyerte Fiestával. Kisebb fékhiba és az előtte rajtoló pora hátráltatta az IRC-bajnok Juho Hänninent, aki 27 másodperc hátránnyal végzett a második helyen. A harmadik helyezett Martin Prokop Fordja, Turánék autójához hasonlóan kétszer is kigyulladt, amíg el nem fogyott belőle a kormányszervoból szivárgó olaj. Dobogós helyezésével azonban Tänakkal holtversenyben az S2000-es vb élén áll.



Thierry Neuville elsöprő győzelem

- 2011. május 12-14.
- Ajaccio, Korzika, Franciaország
- 3/12 IRC-futam
- 48 (IRC) páros
- 31 (IRC) célba érkező
- aszfalt
- 14 gyorsasági
- 320,88 km gyorsasági
- 1160,67 km össztáv

A mindössze 22 éves Thierry Neuville hatalmas magabiztossággal nyerte meg a világ egyik legnehezebb versenyeként számon tartott Korzika Ralit, ezzel ő lett az IRC-sorozat legfiatalabb győztese. Freddy Loix harmadik helyezésével átvette a vezetést a bajnokságban.

Már a Kanári-szigetek Ralin is megvillantotta tudását a Peugeot Be-Lux-csapat versenyzője, Thierry Neuville, aki tavalyi botladozásai után az idén hihetetlenül gyorsan felnőtt a legjobbak közé. A világ egyik legnehezebb versenyének tartott Korzika Ralin nem csak hogy hiba nélkül autózott, de a 14 gyorsasági szakaszból nyolcat megnyerve végig ő dominált. Mi több, 22 évével ő lett az IRC legfiatalabb győztese, átadva a múltnak Anton Alen rekordját, aki 24 évesen győzött.

Neuville szereplése annál is inkább figyelemre méltó, mert a 320 km-es gyorsasági távval és a három versenynappal az IRC egyik legkomolyabb futama volt a Korzika Rali. Az egykori klasszikus vb-futam, a Monte-Carlo Ralihoz hasonlóan második virágzását élheti az IRC-n.

Jan Kopecky a gyári Skodával egy kicsit Neuville villogásának árnyékában autózott, de amikor a szombati első gyorsaságin a belga egy pillanatra elbizonytalanodott, azonnal nyolc másodpercet hozott rajta, és végig nyomás alatt tartotta. Ha megelőzni nem is tudta értékes pontokat szerzett a második helyezéssel. A dobogóért Andreas Mikkelsen és Freddy Loix voltak harcban. Érdekes módon a két skodás közül Mikkelsennek állt a zászló, pedig a norvég inkább a murvát kedveli. Ám egy defekt miatt végül csak hatodik lett. Loix a rá jellemző óvatosan gyors stílussal szerezte meg a harmadik helyet. Mivel a bajnokságot vezető Juho Hänninen ezt a versenyt kihagyta, Loix ugorhatott a pontverseny élére.

Egyedül a Peugeot gyári versenyzője Bryan Bouffier tudta egyetlen szakaszon elvenni a vezetést Neuville-től, de ő is egy defekt miatt esett vissza a negyedik helyre. Az utolsó gyorsasági szakaszon pedig leesett az útról és a negyedik helyének is lőttek.

Szenzációsan autózott a korzikai Pierre Campana, aki pályafutása első versenyét futotta S2000-es autóval. Bouffier kiesése után az igen előkelő negyedik helyen futott be. Bruno Magalhaes alig két másodperc előnnyel szerezte meg az ötödik helyet Mikkelsen előtt. Az egyetlen Ford Fiestával Julien Maurin lett a hetedik, míg Toni Gardemeister saját Skoda Fabiájával a nyolcadik.


Kopecky csendben lett második

A KORZIKA RALI VÉGEREDMÉNYE

1. Neuville–Gilsoul	Peugeot 207 S2000	3:20:51,0
2. Kopecky–Stary	Skoda Fabia S2000	+15,5
3. Loix–Miclotte	Skoda Fabia S2000	+1:02,6
4. Campana–de Catelli	Peugeot 207 S2000	+3:59,1
5. Magalhaes–Grave	Peugeot 207 S2000	+4:28,2
6. Mikkelsen–Floene	Skoda Fabia S2000	+4:30,1
7. Maurin–Ural	Ford Fiesta S2000	+4:33,3
8. Gardemeister–Tuominen	Skoda Fabia S2000	+6:33,3
9. Sandell–Parmander	Skoda Fabia S2000	+8:28,8
10. Landri–Leonardi	Peugeot 207 S2000	+9:41,5

A VERSENYBEN VEZETŐK

1–3. gy.	Neuville
4. gy.	Bouffier
5–14. gy.	Neuville

GYORSASÁGI GYŐZTESEK

Neuville	8
Kopecky	3
Wilks	1
Bouffier	1
Mikkelsen	1

GYÁRTÓK

Peugeot	10
Skoda	4

IRC 3/12 UTÁN

1. Loix	45
2. Neuville	40
3. Kopecky	40
4. Hänninen	33
5. Bouffier	31
6. Wilks	25
7. Mikkelsen	16
8. Magalhaes	14
9. Sarrazin	12
Campana	12

GYÁRTÓK

1.Skoda	106
2. Peugeot	104
3. Subaru	32
4. M-Sport	23
5. Proton	16
6. Honda	8
7. Ralliart	6
8. Abarth	4


Miss France...


Thierry Neuville...


és a korzikai Campana

Loix taktikusan versenyzett, harmadik helyével pedig vezeti a bajnokságot

☺ A Monte-Carlo Rali után Korzikának is jót tett, hogy kitörhetett a vb-skatulyából

☺ Thierry Neuville a tehetséges titánból a bajnoki cím egyik esélyesévé lépett elő



Megmagyarázzák a bizonyítványukat

Wilks elkapkodta



Akár dobogós helyezést is elérhetett volna Guy Wilks a Korzika Ralin, hiszen a verseny második napját szakaszgyőzelemmel kezdte, amivel a harmadik helyre kapaszkodott fel. A következő gyorsaságit azonban egy kicsit elkapkodta, a francia szigeten pedig ilyesmit nem lehet büntetlenül tenni. „A részidőm rosszabb volt, mint Campanaé, megpróbáltam behozni az elveszített időből, és későn fékeztem" – mondta Wilks. „Túlságosan is erőltettem egy hosszú jobbos derékszögben, az autó hátulja lecsúszott a fűre és azonnal lerántott minket az útról. Csak öt méterre estünk le, de nem tudtunk visszamenni az útra. Nagyon csalódott vagyok. Ahelyett, hogy az itineremre hallgattam volna, több időt akartam visszanyerni, mint amennyit kellett volna."

Vatanen a nyitó kocsival esett el

A 2003-as Finn Rali óta először láthattuk Ari Vatanent autóban ülni ralifutamon. A világbajnok legendát a Korzika Rali szervezői nyerték meg előfutónak. Ám a finn ezúttal is hozta régi formáját, amikor is vagy nyert, vagy elesett. Nyerni előfutóként nem lehet, így a második megoldást választotta és a hatodik gyorsaságin alaposan leeset az útról. A szakaszt etappá kellett nyilvánítani, Vatanent pedig helikopterrel szállították kórházba. Sérülése bár súlyos volt, ami miatt újabb helikopter utat kellett megtennie, hogy Marseilles-ben operálják meg, de előreláthatólag semmilyen maradandó nyoma nem lesz a korzikai kalandnak. A navigátorülésben fia, Max foglalt helyet, aki nem sérült meg a balesetben.



PANELPROGRAM
ALP-FAVILL '96
ÉPÍTŐIPARI SZOLGÁLTATÓ KFT.
WWW.ALPFAVILL.HU
generál kivitelezés
homlokzat utólagos hőszigetelése
nyílászáró-csere
személyfelvonó-felújítás
lapostető-szigetelés
gépészeti felújítások
ISO 9001
14 ÉVE AZ ÉPÍTŐIPARBAN
ISO 14001
telephely: 6724 SZEGED, Kenyérgyári út 4.
e-mail: alpfavill@alpfavill.hu
www.alpfavill.hu
tel.: 20/956-8520, 20/977-3435
fax: 62/472-704

KPT versenyautója

Már az első tesztek után lelkendezett Kiss Pál Tamás a GP3-as autóról, amelyet sokkal nagyobb élvezet volt vezetni, mint a nagyjából azonos szintű, de nem ennyire fejlett Formula–3-ast. A GP3 csak két lépcsővel van a Formula–1 alatt, ennek megfelelően igen komoly technikáról van szó.

- 1998 cm^3-es turbómotor
- 280 Le 6500/min fordulaton
- 2,41 másodperc gyorsulás 0-ról 100 km/h-ra
- 7,40 másodperc gyorsulás 0-ról 200 km/h-ra
- 6 sebességes, kormányról vezérelt váltó
- 4471 mm hosszúság
- 1885 mm szélesség
- 630 kg



2,0 TURBÓMOTOR

Ahogyan a GP2-es sorozathoz, úgy a GP3-hoz is a Renault Sport Formula–1-es osztálya fejlesztette a motort. A kétliteres, négyhengeres erőforrás 280 lóerő teljesítményre képes 6500-as percenkénti fordulatszám mellett, ami első hallásra nem túl nagy. A Renault viszont kihasználta azt az előnyt, hogy minden versenyző teljesen egyforma motorokat kap, ezért nem kell őket csúcsra járatni, viszont megbízhatóak és egyetlen erőforrással végig lehet versenyezni egy teljes szezont. A GP3 érdekessége, hogy itt már 2010-ben megvalósították a Formula–1-ben csak 2013-tól bevezetendő turbómotorokat, így a sorozatban résztvevő versenyzők már a két év múlva esedékes F1-es motorokra készülhetnek.

6 SEBESSÉGES, KORMÁNYRÓL VEZÉRELT VÁLTÓ

Hosszában beépített hatsebességes Hewland váltókat használnak a GP3-as autókban. A sebességváltás a Formula–1-hez hasonlóan, a kormánykerékre szerelt kapcsolóval lehetséges. Szintén itt kapott helyett a kuplung, amelyet a versenyző kézzel kezel, de csak a rajtnál van rá szükség, váltáskor nem kell kuplungolni. Ennek megfelelően csak két pedál, gáz és fék, van az autóban.

NYOMÓRUDAS FUTÓMŰ

Elől, hátul kettős, acél lengőkaros, nyomórudas futóművet alkalmaztak, amelynél a ferdén bekötött nyomórúd csatlakozik a karosszéria alá beépített lengéscsillapítóhoz és spirálrúgóhoz.

DALLARA KAROSSZÉRIA

Az autót az olasz Dallara cég tervezte és építette, kizárólag az általuk készített autókkal és a tőlük beszerzett alkatrészekkel lehet versenyezni a sorozatban. Minden egyéni fejlesztés tilos, amellyel egyforma esélyt akartak teremteni a versenyzőknek. A karosszéria karbon, kevlár és üvegszál keveréke. Főleg utóbbi használata csökkentette a költségeket. Ennek ellenére a közel 4,5 méter hosszú autó súlya versenyzővel együtt is mindössze 630 kg.

FORMULA–1-ES BIZTONSÁG

A GP3-as autókra is érvényes az FIA 2006-os Formula–1-es biztonsági szabványa, így az autókat hasonlóképpen vizsgálják, mint az F1-eseket. A kerekeket pedig biztonsági kötél rögzíti a futóműhöz, hogy ne tudjanak leszakadni. (Ez utóbbi Törökországban nem működött.)

13 COLOS KEREKEK

Az autó lassításáról 280 mm átmérőjű (18 mm vastag) Brembo tárcsafékek és négydugattyús féknyereg gondoskodik. A formulaautókhoz hasonlóan meglehetősen kis átmérőjű, 13 colos felnikkel versenyeznek a GP3-asok, elől 10, hátul pedig 12,5 col széles gumikkal.

Kiss Pál Tamás bemutatkozott

- 2011. május 6-8.
- Isztambul, Törökország
- 1-2/16 GP3
- 5338 m hosszú pálya
- 15/15 kör
- 30 versenyző
- 26/26 célba érkező



ISZTAMBUL 1. VERSENY VÉGEREDMÉNYE

1. Nigel Melker	RSC Mucke Motorsport	28:13,773
2. Andrea Caldarelli	Tech 1 Racing	+0,605
3. Tom Dillmann	Carlin	+2,942
4. Valtteri Bottas	Lotus ART	+3,840
5. Félix da Costa	Status Grand Prix	+4,410
6. Mitchell Evans	MW Arden	+7,214
7. Michael Christensen	RSC Mucke Motorsport	+10,608
8. Alexander Sims	Status Grand Prix	+11,713
9. Dean Smith	Addax Team	+11,928
10. Gabby Chaves	Addax Team	+19,559
16. Kiss Pál Tamás	Tech 1 Racing	+27,239

ISZTAMBUL 2. VERSENY VÉGEREDMÉNYE

1. Alexander Sims	Status Grand Prix	27:03,624
2. Michael Christensen	RSC Mucke Motorsport	+7,406
3. Nigel Melker	RSC Mucke Motorsport	+13,983
4. Félix da Costa	Status Grand Prix	+17,667
5. A.Caldarelli	Tech 1 Racing	+17,876
6. Dean Smith	Addax Team	+18,760
7. Mitchell Evans	MW Arden	+18,948
8. Valtteri Bottas	Lotus ART	+22,792
9. Tom Dillmann	Carlin	+22,951
10. Rio Haryanto	Marussia Manor Racing	+27,212
18. Kiss Pál Tamás	Tech 1 Racing	+37,804

GP3 2/16 UTÁN

1. Melker	14
2. Caldarelli	11
3. Sims	8
4. Dillmann	8
5. Christensen	7
6. da Costa	7
7. Bottas	5

KISS PÁL TAMÁS EREDMÉNYEI

1. szabadedzés	21.	+1,440
2. szabadedzés	22.	+0,938
Időmérő	24.	+0,935
1. futam rajtrács	24.	
1. futam	16.	+27:239
2. futam rajtrács	16.	
2. futam	18.	+37,804



16. és 18. helyezéssel mutatkozott be Kiss Pál Tamás a GP3-as sorozatba, amitől talán egy kicsit többet vártunk tőle mi is, ő is, ám a tavalyi Formula Renault után ezt a sorozatot és ezt az autót is újra kell tanulnia Tominak. A jó hír pedig az, hogy lesz ennél még jobb is.

Azt eddig is tudtuk Kiss Pál Tamásról, hogy nagy fába vágta a fejszéjét a GP3-ban, hiszen itt harminc olyan versenyző küzd egymással, akik már kisebb sorozatokban bizonyították, az élmezőnyben van a helyük. Mégis Tomi tavalyi győzelmei és a Brit Formula Renault-bajnokságban mutatott menetelése után egy kicsit többet vártunk tőle, mint az időmérőn elért 24. helyezés és a két futamon 16. illetve 18. pozíciója.

„Nagyon tanulságos verseny volt" – mesélte Tomi. „A GP3 egészen más, mindent újra kell tanulnom. Először is nagyon nagy hangsúlyt kell fektetni az időmérőre. A rajtnál az első tíz még úgy ahogy figyel egymásra, ott már nem akarnak pontszerző helyről kiesni, de az alatt minden mindegy és egy olyan darálóba kerülsz, ahol könnyen kieshetsz. Velem is előfordult, hogy megelőztem Lukashevichet, majd éreztem egy nagy lökést és oldalról belém jött. Az időmérőn két szett gumink van, mindegyikkel három-három gyors kört lehet futni, utána vége a guminak. A GP3-ban az a taktika működik, hogy az időmérő elején mindjárt kell futni három gyors kört, aztán az új szett gumival később újabb hármat. Ha külön nézzük a szektorideimet, akkor jók voltak, csak egy gyors kört nem tudtam összerakni belőlük. Tavaly a Formula Renault-ban már tudtam, hogy ha egy gyors kört futok, akkor a következő körben csak rövidíteni kell a féktávokon és akkor meglesz a jobb eredmény. A GP3-ban még nem tudtam ennyire kitapasztalni az autót, és talán túlságosan is izgultam. A Renault-val nagyon sokat tudtunk tesztelni, a GP3-ban ez nem lehetséges. Az eredménnyel én sem vagyok elégedett, ennél sokkal jobbat szeretnék elérni. Csapattársam, Andrea Caldarelli második helye bizonyítja, hogy a csapatunk képes erre. A negyedik-ötödik versenyen már illene úgy kimennem az időmérőre, hogy tisztában legyek, hol tudok javítani és ne erőltessem túl az autót, mint ahogyan Törökországban tettem. Remélem, már a következő futamon jobb pozícióból tudok rajtolni, és akkor a versenyeredmények is jobbak lesznek."







Walter Csaba vezeti az Eb-t!

- 2011. május 6-8.
- Algrave, Portugália
- 1-2/GT3 Eb
- 4700 m hosszú pálya
- 32/31 kör

Egy második és egy ötödik helyezést szerzett Walter Csaba és Claudia Hürtgen az FIA GT3-as Európa-bajnokság nyitófutamán, a portugáliai Algrave-ban. Ezzel a BMW Z4 GT3-assal versenyző magyar–német páros egy pont előnnyel vezeti a bajnokságot.

Nagyszerűen kezdte idei GT3-as Eb-szereplését Walter Csaba és váltótársa, Claudia Hürtgen. Az időmérőn beállítási hiba miatt ugyan csak a 11. és a 15. rajthelyet tudták megszerezni, de így is sikerült az első futamban feljönniük a második helyre. A második versenyen már nem voltak ilyen szerencsések. A jó eredmény miatt tíz másodpercig kellett állniuk a bokszban a versenyzőcsere idején alatt. Mivel ez egy safety car periódusba esett, Walterék több helyezést veszítettek, és csak az ötödik helyre tudtak felkapaszkodni.

Az első futamon hármas BMW Z4 győzelem született, az első helyet a Sandström–Al Faisal kettős szerezte meg, míg a második futamban az Ide–Franchi kettős egy Audi R8 LMS-sel nyert, a Ferrari 458 Italiával versenyző Castellaci–Leo duó előtt.

ALGRAVE 1. FUTAM VÉGEREDMÉNYE

1. Sandström–Al Faisal	BMW Z4	1:00:09,741
2. Walter–Hürtgen	BMW Z4	+16,927
3. Vos–den Boer	BMW Z4	+34,979
4. Giaque–Parisy	Mercedes SLS AMG	+37,241
5. Sladecka–Hirsch	Mercedes SLS AMG	+42,866
6. Lambotte–Hirsch	Mercedes SLS AMG	+45,437
7. Eskelinen–Nygaard	Ford GT	+51,573
8. Brown–Geddie	Ferrari 458 Italia	+53,740
9. Ide–Franchi	Audi R8 LMS	+1:04,860
10. Brown–Bell	Audi R8 LMS	+1:17,083

ALGRAVE 2. FUTAM VÉGEREDMÉNYE

1. Ide–Franchi	Audi R8 LMS	1:01:02,610
2. Castellacci–Leo	Ferrari 458 Italia	+0,691
3. Baumann–Bosi	Mercedes SLS AMG	+11,385
4. Mayr-Melnhof–Thurn	Lamborghini Gallardo	+14,590
5. Walter–Hürtgen	BMW Z4 GT3	+18,760
6. Hallyday–Andre	Audi R8 LMS	+26,974
7. Lesoudier–Martin	Aston Martin DBRS 9	+29,651
8. Sladecka–Hirsch	Mercedes SLS AMG	+30,224
9. Lappalainen–Heylen	Porsche 911 GT3 R	+34,953
10. Brown–Bell	Audi R8 LMS	+41,569

FIA GT3 2/12 UTÁN

1. Hürtgen	28
1. Walter	28
3. Franchi	27
3. Ide	27
5. Sandström	25
5. Al Faisal	25
7. Castellacci	18
7. Leo	18
9. Vos	15
9. den Boer	15

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

Team Felián Historic
www.felianhistoric.eu
VERSENYAUTÓ
ÉPÍTÉS
BÉRBEADÁS
SZERVIZELÉS
VERSENYEZTETÉST
info@felianhistoric.eu

SRT
www.srteam.eu
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 keresd fel honlapunkat: www.srteam.eu

Heroikus küzdelem

- 2011. április 22-24.
- Zolder, Belgium
- 3-4/24 WTCC
- 4108 m hosszú pálya
- 15/13 kör





ZOLDER 1. VERSENY VÉGEREDMÉNYE

1. Robert Huff	Chevrolet Cruze 1.6T	29:18,807
2. Alain Menu	Chevrolet Cruze 1.6T	+1,244
3. Yvan Muller	Chevrolet Cruze 1.6T	+1,740
4. Gabriele Tarquini	SEAT Leon 2.0 TDI	+3,790
5. Tiago Monteiro	SEAT Leon 2.0 TDI	+5,102
6. Kristian Poulsen	BMW 320 TC	+8,987
7. Michelisz Norbert	**BMW 320 TC**	**+10,878**
8. Michel Nykjaer	SEAT Leon 2.0 TDI	+12,032
9. Javier Villa	BMW 320 TC	+12,845
10. Darryl O'Young	Chevrolet Cruze 1.6T	+12,901

ZOLDER 2. VERSENY VÉGEREDMÉNYE

1. Gabriele Tarquini	SEAT Leon 2.0 TDI	22:07,752
2. Alain Menu	Chevrolet Cruze 1.6T	+0,448
3. Tiago Monteiro	SEAT Leon 2.0 TDI	+0,886
4. Darryl O'Young	Chevrolet Cruze 1.6T	+1,614
5. Michel Nykjaer	SEAT Leon 2.0 TDI	+5,702
6. Robert Huff	Chevrolet Cruze 1.6T	+5,901
7. Robert Dahlgren	Volvo C30	+12,352
8. Michelisz Norbert	**BMW 320 TC**	**+16,721**
9. Aleksei Dudukalo	SEAT Leon 2.0 TDI	+20,141
10. Javier Villa	BMW 320 TC	+28,827



Tarquini meglepetésre nyert a SEAT-tal

MICHELISZ NORBERT EREDMÉNYEI

Teszt	16.	+1,587
1. szabadedzés	16.	+1,971
2. szabadedzés	15.	+1,520
Időmérő Q1	7.	+0,465
Időmérő Q2	7.	+0,992
Warm up	7.	+1,117
1. futam rajtrács	7.	
1. futam	7.	+10,878
2. futam rajtrács	16.	
2. futam	8.	+16,721

Egy hetedik és egy nyolcadik helyezés nem túl nagy szám Michelisz Norberttől, hiszen tud ő futamot is nyerni, na de az, hogy kormányszervo nélkül betekerte az autót a célba és hogy a boxutcából rajtolva pontot szerzett. Na, ez már az, ami miatt érdemes Norbinak szurkolni.

Heroikus küzdelmet folytatott a Zengő Dension-csapat és különösen Michelisz Norbert az idei első túraautó világbajnoki futamukon. Itt mutatkozott be a csapat narancssárga-fekete BMW 320 TC-je, amit Michelisznek, hát finoman fogalmazva is, nem „sok" ideje volt tesztelni. Sebaj, Zoldert felfoghattuk egy tesztfutamnak is. Az időmérő hetedik helye ehhez képest nem is volt olyan rossz. A versenyen pedig Norbi a hatodikig kapaszkodott fel. Pár kör volt csak hátra, amikor eldurrant a kormányszervo. Ez kb olyan, mintha egy bivalycsorda próbálná a sofőrrel ellentétes irányba tekerni a kormányt. Michelisz – aki azért nem egy gyengekötésű gyerek – a verseny után is csak pihegett, és minden erejére szükség volt, hogy az utolsó köröket teljesítse. Összeszedte az erejét és egy helyet bukva, a hetediken ért célba. „Nem hiszem, hogy így végig lehet csinálni a versenyt, az utolsó körben azt, hittem, meghalok" – mondta. Csapata vette a lapot és neki is esett az autónak. Sajnos kicsit hamarabb, mint kellett volna. Elfelejtették a verseny idejéhez hozzáadni a safety car miatti kését. Gyorsan kérvényírás, és lám csodát, engedélyezték nekik az extra szervizidőt. A szervocsere azonban így is sokáig tartott és Michelisz csak a boxutcából rajtolhatott. Megette a fene ezt a versenyt, gondolhattuk volna, de nem! Michelisz addig küzdött, addig tornázott, míg fel nem jött a nyolcadik helyre. Hiába, a mi fiúnk!

Az első futamot a három Chevrolet nyerte Huff, Menu és Muller sorrendben, a legjobb nem chevys pedig Gabriele Tarquini lett a dízel SEAT-tal. Ezzel a negyedik helyezéssel azonban nem elégedett meg az olasz és az őskövületnek számító Leonnal megnyerte a második versenyt. Menu a Chevrolet-vel lett a második és Monteiro megint csak SEAT-tal a harmadik.



Robert Huffot nehéz lesz az idén legyőzni

Micsoda verseny!

- 2011. május 13-15.
- Monza, Olaszország
- 5-6/24 WTCC
- 5793 m hosszú pálya
- 9/9 kör

MONZA 1. VERSENY VÉGEREDMÉNYE

1. Robert Huff	Chevrolet Cruze 1.6T	18:07,398
2. Yvan Muller	Chevrolet Cruze 1.6T	+1,291
3. Tiago Monteiro	SEAT LEON 2.0 TDI	+4,239
4. Michelisz Norbert	BMW 320 TC	+4,269
5. Tom Coronel	BMW 320 TC	+4,499
6. Kristian Poulsen	BMW 320 TC	+5,509
7. Darryl O'Young	Chevrolet Cruze 1.6T	+10,506
8. Javier Villa	BMW 320 TC	+10,798
9. Franz Engstler	BMW 320 TC	+11,492
10. Fredy Barth	SEAT LEON 2.0 TDI	+15,366

MONZA 2. VERSENY VÉGEREDMÉNYE

1. Robert Huff	Chevrolet Cruze 1.6T	18:10,032
2. Yvan Muller	Chevrolet Cruze 1.6T	+0,242
3. Kristian Poulsen	BMW 320 TC	+3,559
4. Tiago Monteiro	SEAT LEON 2.0 TDI	+6,211
5. Alain Menu	Chevrolet Cruze 1.6T	+8,896
6. Darryl O'Young	Chevrolet Cruze 1.6T	+10,089
7. Michelisz Norbert	BMW 320 TC	+10,780
8. Javier Villa	BMW 320 TC	+11,054
9. Franz Engstler	BMW 320 TC	+11,056
10. Gabriele Tarquini	SEAT LEON 2.0 TDI	+12,800


A Chevyk alaposan egymásnak estek



Monteiro ennyivel verte meg Micheliszt




Még Norbi sem hitte el

MICHELISZ NORBERT EREDMÉNYEI

1. szabadedzés	17.	+2,552
2. szabadedzés	9.	+2,873
Időmérő Q1	2.	+0,054
Időmérő Q2	4.	+0,424
Warm up	17.	+7,816
1. futam rajtrács	4.	
1. futam	4.	+4,269
2. futam rajtrács	8.	
2. futam	7.	+10,780

WTCC 6/22 UTÁN

1. Huff	120
2. Muller	84
3. Menu	79
4. Monteiro	58
5. Tarquini	52
6. Poulsen	41
7. Coronel	40
8. Michelisz	28
9. O'Young	27
10. Bueno	25

GYÁRTÓK

1. Chevrolet	242
2. SR Customer	150
3. BMW Customer	132
4. Volvo	40

YOKOHAMA TROPHY

1. Poulsen	45
2. Michelisz	33
3. O'Young	33
4. Villa	33
5. Nykjaer	24

A túraautózás sava-borsát vonultatta fel a monzai két futam. Michelisz Norbert hatalmas csatában és látványos előzésekkel szerezte meg a negyedik és a hetedik helyet. Szinte mindenhol ott volt, ahol küzdeni, lökdösődni kellett. Szurkolói meg nem győztek felugrálni.

Már az időmérő sem volt semmi, bár ez az új szabály, hogy a Q1-ben a lassabb megy a második verseny pole-jába minden csak éppen nem autóverseny. De nem is ez a lényeg. Michelisz Norbert a Q2-ben a három Chevrolet mögött a negyedik időt autózta, és az első futamban a negyedik helyről indulhatott. Norbi persze azon bosszankodott, hogy ha jobb az autó beállítása, akkor még pole pozíció is lehetett volna. Így viszont Robert Huffé lett az első kocka, az idén már harmadszor. A rajt után Norbi sajnos az első kanyarban veszített egy pozíciót Tiago Monteroval szemben, akit az utolsó előtti kör végén megelőzött és feljött a negyedik helyre. Közben az élen a három Chevy gyilkolta egymást. Huff vitte a prímet, akit lehetetlenség volt megelőzni. Yvan Muller és Alain Menu azonban többször is összeakaszkodtak, aminek az lett a vége, hogy az utolsó körben Menu a második helyről kicsúszott. Állt is a bál utána a Chevrolet motorhome-ban. Michelisz ezzel feljött a harmadik helyre. Az utolsó kör utolsó kanyarjában azonban Monteiro, valljuk be, mesteri manőverrel megelőzte a magyar fiút és egy lökhárítónyi előnnyel elvette tőle a harmadik helyet.

A második futamban Norbi a nyolcadik helyről rajtol, de már az első kanyarban hatodiknak fordult, aztán tört fel, mint a talajvíz. Egészen a harmadik helyig jutott, ám amint besorolt Monteiro elé, a portugál egy jó nagyot taszajtott rajta. Azt mondta őt is meglökték, de nem így volt. Bocsánatot kért ugyan Michelisztől, de ez a kis lökés három hely mínuszt jelentett a magyar versenyzőnek, aki a verseny végén Darryl O'Younggal csatázott még egy nagyot, ám az egyik kerékvetőn elment a BMW kormányzása, így végül a dobogós helyezés helyett csak hetedik lett. Viszont olyan autóversenyt láthattunk Micheliszttől, amitől még órák múlva is tiszta libabőr volt az ember keze. És mennyivel másabb volt ez a hetedik hely, mint a zolderi.

Mindkét futamot Huff nyerte a Chevrolet-val, Muller előtt, aki a második versenyen hátulról nekiment csapattársának, ezért utolsó figyelmeztetésként fekete-fehér zászlót is kapott. A bajnokságot az eddigi hat futamból négyet megnyerve Huff vezeti toronymagasan. Michelisz annak ellenére, hogy az első hétvégét kihagyta már most pályafutása legjobb bajnoki pozíciójában, a nyolcadik helyen áll. De lesz ez még jobb is, erre mérget vehetnek.

BMW 520d Automata teszt

Alapból jó



Sokakban él még a vélekedés, mely szerint az alapmotoros autókat kerülni érdemes. Ideje ezt elfelejteni, az ötös BMW-ből például a belépő dízel is nagyon élvezetes, ugyanakkor roppant takarékos is. Én mindenképp az alapmotort javasolnám, a nyolcfokozatú automata váltóval.

szöveg: Katona Mátyás (Autónavigátor.hu)

Az 5-ös BMW jelenlegi kínálatában az 520d az egyetlen négyhengeres motor, ennek megfelelően ára is a legkedvezőbb, 11,69 millió forint. Prémium és négyhengeres motor? Kaphatják fel sokan a fejüket, ám nincs ellentmondás. A BMW-nek sikerült zavaró alapjárati rezonancia és zaj nélkül megoldani az 520d hajtását. Az igazán ínyencek hiányolhatják a bársonyos „sorhatos" duruzsolást, de ennek a változó geometriájú turbós dízelnek sincs rossz hangja. Az alapesetben 6 fokozatú manuális váltóval adott négyhengereshez 642 ezer forintért mérik a bajorok a nagyobb motorokhoz alapáron adott, 8 fokozatú automata váltót, ami nagyon is élvezhető, gyors, finoman kapcsol, és további 43 800 forintért a kormánykerékről is kapcsolható. Egyetlen esetben van erre szükség, ha fokozott motorféket szeretnénk, amúgy a gázpedál taposásából veszi a lapot, és mindig gyorsabb a gép, mint az ember. A kormányról kapcsolhatósággal jár a középkonzoli sport-gomb is, mellyel a váltó és a motorvezérlés hergelhető, illetve az elektromos kormányszervo szerényebb beavatkozásra fogható. Már a sportmódban megfigyelhető az élénkebb menetdinamika és a megemelkedő fogyasztás, az ESP-t is kikapcsoló sport+ pedig kifejezetten versenypályára való.

Az ötös kommersznek aligha nevezhető, zömében alumíniumból épülő, elöl kettős keresztlengőkaros, hátul multilink futóműve mindenképp feszes hangolású. Az úthibákat jól csillapítja, de szinte kivétel nélkül közvetíti azokat. Cserében viszont elképesztően jól tapaszt az aszfaltra, széles abroncsaival extrém tempójú kanyarokban is sínen halad.

A poén azonban még csak itt jön: a gyár 5,2 l/100 km-es kombinált értéket ad meg. Nálam egy bő 400 kilométeres városi szakaszokat alig tartalmazó túrán, józan vezetéssel, de a 8,1 másodperces 100 km/órára gyorsulást kihasználva, a 225 km/órás végsebességtől messze elhatárolódva 5,7 liter adódott. Nem rossz, pláne, ha az automata váltóhoz, a 184 lóerős teljesítményhez és a menetdinamikához viszonyítjuk, de meg kell jegyezni, a manuálisé picivel még jobb lenne.

Egyelőre az aktuális ötös BMW csak a legkiváltságosabbak autója, és ezáltal ehhez a józanul sportos, inkább elegáns limuzinhoz nem is köthető túlzottan a gengszterimidzs. A csak néhány extrával is 15 millió forint környékén kezdődő friss széria tömeges hazai elterjedése 3-4 év múlva várható. Külföldről addigra lesz olcsón behozható. Nem csak presztízsért, de vezethetőségéért, kiváló összerakottságáért is érdemes (lesz) venni.







Részletes teszt az Autónavigátor.hu-n olvasható

Vételi tanácsadó



BMW 5-ös sorozat (2003–2010)

Pozitív

Igazi klasszikus a nagyautók közt, méretet meghazudtoló kezes, agilis viselkedés, végre hátul is megfelelő helykínálat, műszaki csúcsproduktum, kifinomultság.

Negatív

Pénzkidobás defekttűrő abroncsok, vesekő eltávolító sportfutómű, néha bolondozó iDrive, üzemanyag minőségre érzékeny dízelek.

- Dízeleken néha meghibásodik a befecskendező rendszer
- Az első évjáratoknál az iDrive rendszer néha megmakacsolta magát hideg reggeleken
- Ellenőrizzük a márkaszervizben, hogy az összes visszahíváson részt vett-e az autó
- A defekttűrő abroncs igazi pénzkidobás: ráz, ereszti a levegőt és folyton defektet kapunk vele
- Ha jót akarunk magunknak és utasainknak, kerüljük a sportfutóműves, nagyfelnis példányokat

Dízelmotorral:

3 fajta motor, 163-286 LE, 1995-2993 cm³, 2 féle karosszériával

Benzinmotorral:

10 fajta motor, 170-507 LE, 1995-4999 cm³, 2 féle karosszériával

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

NCAP töréstesztt eredmény:

Felnőtt utas	29 pont	★★★★
Gyermek utas	42 pont	★★★★
Gyalogos	2 pont	★

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

McLaren MP4-12C GT3



100 lóerő mínusz a versenypályára

Ilyet is ritkán látni: a McLaren MP4-12C versenyváltozata, a GT3 kereken 100 lóerővel gyengébb, mint az utcai szériamodell. Négy hosszú távú verseny, és a Goodwoodi Sebesség Fesztivál szerepel a McLaren MP4-12C GT3 versenyautó idei programjában.

szöveg: Katona Mátyás (Autónavigátor.hu)

A szokatlan dolog történt a McLaren MP4-12C GT3-as változatával. A 3,8 literes, dupla turbós (gyári kódnevén M838T) erőforrás 600 lóerős teljesítménnyel kerül beszerelésre az utcai kivitel esetében, viszont a GT3-asé csak 500 lovas. Persze, a mérnökök nem őrültek meg, és döntésüket komoly számításokon alapuló érvekkel támasztják alá. A kocsi aerodinamikáját jelentős mértékben átdolgozták, verseny-specifikus futóművet terveztek, hatfokozatú – 80 kilogrammal könnyebb – szekvenciálisra cserélték a széria hétgangos váltót, és ne feledjük, a különleges, könnyűszerkezetes építésmód is fontos tényező. Mindezek elemzése után kiderült, hogy 500 lóerős motorral lehet a legkiegyensúlyozottabb a GT3 pályán mutatott viselkedése.

Martin Whitmarsh, a McLaren Csoport vezérigazgatója bizakodva tekint a jövőbe, szerinte az MP4-12C GT3 az alapos előkészítő munkálatok miatt hozza majd az elvárt, a McLaren márkához illő eredményeket. Ennek érdekében a cég a legjobb partnereket gyűjtötte maga köré, például a fékrendszert szállító Akebono, a kenőanyagokért felelős Mobil 1, a Michelin, és a váltóspecialista Ricardo képében, de a Formula-1-es részleg is közreműködött a fejlesztésben – az első tesztet anno a McLaren Simulator segítségével végezték. Szintén F1-es érdekesség, hogy a GT3 kormányának formaterve pontosan olyan, mint amilyen volánt Lewis Hamilton forgatott a 2009-es MP4-24 jelű versenyautóban. Ebben az évben a McLaren 20 kocsit épít, amivel jövőre kiszolgálhatja a privát GT3 kategóriás csapatokat. A tervek szerint 2011-ben három hosszú távú futamon indítják az autót, valamint a Goodwoodi Sebesség Fesztiválon is megvillantják az új fegyvert.





Tippek, tanácsadó

Miért jó a szlovák rendszám?

Egyre több itthon futó autón látni szlovák rendszámot. Nem véletlenül, mert komoly összeg spórolható meg a külföldi forgalomba helyezéssel. Olcsóbb biztosítás, nincs súly-, teljesítmény- és cégautó-adó, és ami talán a legvonzóbb, nincs regisztrációs adó sem.

Szöveg: Krepsz Zoltán (Autónavigátor.hu)



Napi szinten tucatjával láthatók a magyar forgalomban szlovák rendszámos autók, és meglehetősen naiv gondolat mindenkit turistának nézni. De miért jó megkerülni a magyar hatóságokat, és szabad-e trükközni? Lehet ebből valami baj?

Aki betű szerint betart mindig minden törvényt, az ne is foglalkozzon a külföldi rendszámos autó magyarországi használatának gondolatával. Hiszen a jog szerint ahol életvitel-szerűen tartózkodik valaki, abban az országban fizeti az adót, és így ott van regisztrálva az autója is – ez Európai Uniós előírással 183+1 nap. Mivel azonban megszűntek az országhatárok, és a helyben tartózkodás hatóság által történő ellenőrzése szinte lehetetlen, magánszemélyként gyakorlatilag elegendő egy okirat, a tartózkodási engedély, ami a szlovák személyi igazolvány, és egy szlovák jogosítvány. Cím- és lakásszerzésben, teljes körű ügyintézésben (amihez kell útlevél, fénykép és a lakással kapcsolatos papírok) segítenek az erre szakosodott irodák, és innentől teljesen legális minden, az adminisztrációs kör végeztével használható Magyarországon a szlovák rendszámos autó. Két dologra szokták felhívni a figyelmet, konkrétan hasznos lehet az itthoni okmányirodában bejelenteni, hogy ideiglenes jelleggel külföldön fogunk élni, valamint ne feledjük, hogy ahogy nálunk, úgy magánszemélyként Szlovákiában sem igényelhető vissza az autó forgalmi adója.

A cégalapítás elsősorban azoknak ajánlott, akik tényleg foglalkoznak, vagy foglalkozni szeretnének valamilyen üzleti tevékenységgel (hiszen Szlovákiában nem csak az autósokat, a vállalkozókat is a hazaiaknál szerényebb és kiszámíthatóbb sarcok várják), bár ha sokat autózunk, magáért az autóvásárlásért is megérheti ez a forma. Ennek magyarázata a tankolásokban rejlik: Szlovákián belül visszaigényelhető az üzemanyagok áfája, és erre Szlovákián kívül is van lehetőség, amennyiben nemzetközi hálózatban, de ott szerződött üzemanyag-kártyára megy a tankolás.

Végezetül néhány szó a közlekedési és parkolási bírságokról, ugyanis ezek ha csak pusztán rendszám alapján, adatfeldolgozással történnek – nem állítják meg az autóst – nagyon jó eséllyel az autó tulajdonosa megússza az esetet. Ha nem létezne az európai használt és új autók szabad áramlását korlátozó regisztrációs adó, nyilván kevesebben helyeznék autójukat forgalomba.

RallyMédia.Hu
Középpontban a Rally...



DRIFTGP HUNGARY

Június 11-én jön az extrém autósportok ünnepe!



A tököli reptéren három szakág gyorsulás, drift és gymkhana pálya várja majd az autóőrülteket, a rendezvény egyedisége pedig abban rejlik, hogy mindez igazi nyáresti buliba torkollik. A DriftGP Hungary kiírásában kerül megrendezésre kivilágított pályákon a Gyorsulási Futam valamint a Hell Drift OB Pro liga soron következő fordulója, míg napközben több száz autó felvonulásával Ford majális és egyéb klub-találkozók vannak napirenden. A szervezők több éves szakmai tapasztalata és természetesen a DriftGP kiírásában lezajlott események garanciát nyújtanak arra, hogy az év egyik legnagyobb autós bulijaként tartsák majd számon ezt a rendezvény. Felsorolni is nehéz, hogy milyen egyéb társprogramok várják a kilátogató nézőket, de egy biztos minden adott lesz a nyári fílinghez és az autós életérzés legjavához. No és persze ne feledjük azt sem, hogy a tervek szerint a rendezvény előfutáraként Budapesten autós felvonulással kezdődik a buli. Varga Tamás „Puci" egész biztosan körberajzolja újra a Clark Ádám teret és az alagútban minden idők leghangosabb átvonulása várható.

Keresd az újat, válaszd a jobbat!

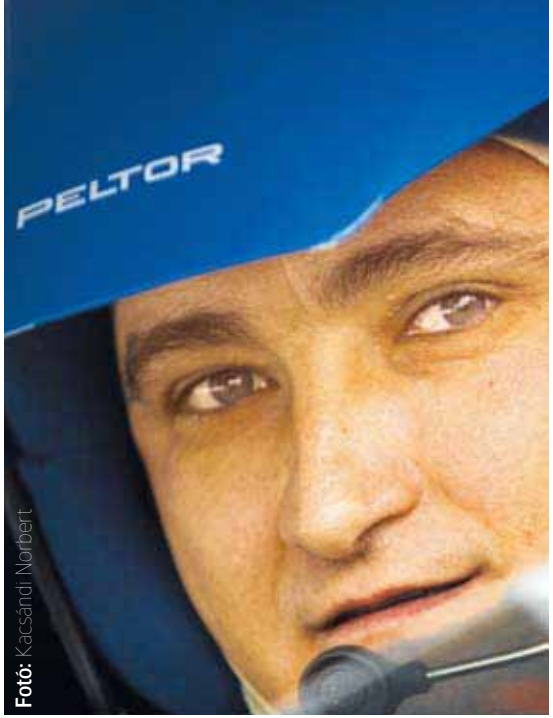
DriftGP HUNGARY

WWW.FACEBOOK.COM/DRIFTGP.HU

Kávészünet

Hideg Krisztiánnal

Az egykori N csoportos bajnokkal Hideg Krisztiánnal beszélgettünk a kávészünetben, akit gyorsasága miatt sokan a mai napig az abszolút bajnoki cím egyik esélyesének tartanak. A kétszeres magyar bajnok Hideg János fiaként ez teljesen normális elvárás vele szemben.



Fotó: Kacsándi Norbert

HÁNY ÉVES KORODBAN VOLTÁL ELŐSZÖR RALIVERSENYEN?
Nem tudom megmondani. Valamikor a hetvenes években lehetett, szerintem a mózeskosárban vittek ki először versenyre. 5-6 éves koromtól pedig apuékkal végigtréningeztem az összes verseny. Ott ültem a bukócsövek között. Ranga Lászlót például láttam még navigálni is.

MELYIK SPORTOLÓT TISZTELED A LEGJOBBAN?
Mindig a nagy öregnek drukkoltam, amíg Kankkunen ment ő volt a kedvencem, aztán Carlos Sainz.

MILYEN KÖNYVET OLVASTÁL UTOLJÁRA?
Nem is nagyon emlékszem rá, biztos nem az utóbbi pár évben volt. A család és a gyerekek, mellett nem sok időm marad olvasni. Mesét viszont bőven olvasok. Azt mindig kiharcolja magának a kis tökös (Hideg hároméves kisfia).

MELYIK A KEDVENC FILMED?
Nem tudnék egyet kiemelni. Szeretem a gengszter filmeket, a csavaros krimiket.

MILYEN GYAKRAN HASZNÁLOD AZ INTERNETET?
Minden nap. Mindenfélére E-mailezésre, rali oldalakat, hirdetéseket nézek. Most is itt van mellettem a kocsiban a notebookom. De a versenyen is folyamatosan nézem az időeredményeket, ezért a mobilomon is van internet. Ennek ellenére nem vagyok függő, ha elmegyünk nyaralni, akkor nem viszem magammal számítógépemet.

MIT TESZEL A KÖRNYEZETED VÉDELME ÉRDEKÉBEN?
Sose dobálom ki a szemetet a kocsiból. A jobb első ülés mögött gyűjtöm. És bioetanollal versenyzem.

MILYEN ZENÉT HALLGATSZ?
Mindenfélét. Főleg könnyűzenét a rádióban. A magyar zenéket jobban kedvelem. CD-m nem sok van, valahol kallódik a házban egy pár Bon Jovi és Metallica, de mostanában csak a rádiót hallgatom.

MILYEN EGY VERSENYZÉSNÉLKÜLI IDEÁLIS HÉTVÉGÉD?
A gyerekekkel vagyok. Strandra járunk, gokartozunk, ugráló várazunk, bobozunk. Imádom a wellness szállodákat is a gyerekekkel. Elég sokat járunk el mindenfelé. Van úgy, hogy mielőtt a lányomat hazaviszem télen, elszaladunk síelni egyet. De ha arra vagy kíváncsi, hogy pihenek, akkor az leginkább semmittevéssel telik. A versenyek eléggé kifárasztanak. Úgy szoktam intézni, hogy hétfőn ne legyen dolgom, és akkor fel sem kelek az ágyból.

KIT HÍVNÁL MEG EGY ITALRA?
Barátaimmal szoktam italozni. Évente kétszer-háromszor fordul elő, de azok mindig emlékezetesek is. Beszélgetni inkább telefonon szoktam, mert a ralisok az egész ország területén szanaszét élnek, így telefonon könnyebb kapcsolatot tartani velük.

MIT SZERETSZ A RALIBAN A LEGJOBBAN?
Magát a versenyzést, ha hiba nélkül teljesítünk egy futamot.

MIT SZERETSZ A RALIBAN A LEGKEVÉSBÉ?
Amikor nem tudjuk tartani az időtervet, gyorsaságik maradnak el, nézők összeverekszenek, jön a busz, kificamodik a lába egy nézőnek. A gyorsasági előtt öt kilométeren rángatod az autót, hogy felmelegedjenek a gumik, aztán odaállsz a rajthoz, vársz, majd elrajtolsz hideg gumikkal. Ez mindig kiborít.

MI ALAPJÁN VÁLASZTOTTAD A JELENLEGI UTCAI AUTÓDAT?
Jól menjen és keveset fogyasszon. Tíz éve ugyanazzal a dízel BMW 530-assal járok. Több mint 600 ezer kilométer van benne. Szerintem 200 ezer kilométer felett már senkinek nem tudod eladni, nekem viszont bevált. Tréningezni viszont csak Subaru kombival járok, ami még soha sem romlott el. Egy Subarut csak megölni lehet, tönkretenni nem.

MILYEN RALIAUTÓT PRÓBÁLNÁL KI A LEGSZÍVESEBBEN?
Az új Fiesta WRC-vel nagyon mennék egyet a vb-n.

HA EGY DOLGOT VÁLTOZTATHATNÁL MAGADON, MI LENNE AZ?
Hogy mozogjanak a lábfejeim. A (jetski) balesetemet szívesen kitörölném az életemből. A jobb lábfejem nem mozog lefelé, a bal nem mozog felfelé. Ha a sarkam ki van támasztva, akkor tudom nyomni a gázt. Ha fordítva lenne, nem tudnék versenyezni.

BE MERNÉL ÜLNI HIDEG KRISZTIÁN MELLÉ NAVIGÁLNI?
Minden további nélkül. Abszolút nem vállal kockázatot. Persze mindig benne van a hiba lehetősége. Esett egy párat, de utoljára hat éve 2005-ben, és az sem volt olyan vészes.



AZ IGÉNYES SPORT RAJONGÓK KLUBJA

Szereted a sportot?!
Csatlakozz Te is!

Támogasd, segítsd hatékonyan kedvenc sportágadat, sportolóidat!



A SPORTS FAN CLUB HOUSE (SFCH) Kozhasznú Nonprofit Kft.-t azzal a szándékkal hozták létre alapítói, hogy a különböző sportágak sportolóinak, szurkolóinak, támogatóinak, egy hatékony és valós értékeket nyújtó közösséget biztosítsanak. Mindemellett a Klub a tagság részére olyan jelentős megtakarítási lehetőségeket biztosít az élet különböző területein, amelyek megkönnyítik az adott sportág művelését, illetve a sportolók, szurkolók mindennapi életét - akár a sporttal kapcsolatos költségeken kívül is.

A Szurkolói Klubnál keletkező bevételekből, hatékonyan célirányosan lehet támogatni a sportágak , sportrendezvények működését, elsősorban az utánpótlás nevelésében, valamint a sportágak fejlesztésében. A folyamatban lévő megállapodások szerint az SFCH először a technikai sportok sportági szakszövetségeivel és egy új sportággal együttműködve, a hazánkban méltán népszerű, magas nézettségű, és sikerese sportágak szurkolóit, sportolóit, támogatóit szólítja meg, de tobb más sportszövetséggel is folynak tárgyalások az együttműködésről. Klubtag lehet minden Európa Uniós állampolgár,. Díjmentesen lehet tag minden igazolt (licences) versenyző, kedvezményesen lehetnek tagok a sportszövetségek tisztségviselői, sportbírói, munkatársai, bizottságok tagjai.

A belépést követően, klubtagjainknak a Unicredit Bank-nál díjmentes a bankkártya igénylés és a számlanyitás, valamint kedvezményes a számlavezetés. Ezzel a bankkártyával igen széles körben vehetik igénybe a klub által biztosított kedvezményeket, illetve ingyenesen vehetnek fel készpénzt egész Magyarország, és Európa szerte, több-tízezer ATM –nél. Igénybe vehető a Vodafone jelentősen kedvezményes percdíjakat kínáló tarifa csomagja, valamint sok egyéb más kedvezményes vásárlási lehetőség és szolgáltatás melyek listája megtalálható honlapunkon:

www.sfch.eu

SFCH
SPORTS FAN CLUB HOUSE

SPORTS FAN CLUB HOUSE
AZ IGÉNYES SPORTRAJONGÓK KLUBJA

H-1113 Budapest Kondorosi út 2/a E. épület,
+36 70 623-66-33 , fax: 06-1-445-20-32
E-mail: office@sfch.hu

PEUGEOT

Budai Autóház Kft.

Kaposvár

Citroën szakszerviz



Budai Autóház Kft.
7400 Kaposvár, Vár u. 16.
Tel.: 82/ 528-888

Fax: 82/ 419-720
info@budaiautohaz.hu
www.budaiautohaz.hu

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

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

A rallyheart.hu és a Rally Café közös fotópályázatának májusi nyertesei:







1. Cseh Norbert
   cím: Jozef Béres jn.
   hol: Eger Rali 2011, Terpes-Rozsnak (GY2)
2. Sándor Tamás
   cím: Megorroltam
   hol: Eger Rali 2011
3. Krizsanyik Zoltán
   cím: Élvezd te is!"
   hol: Eger Rali 2011

Részvételi feltételek a rallyheart.hu oldalon találhatók.





ACÉLLEMEZEK, ZÁRTSZELVÉNYEK, GERENDÁK, LAPOSACÉLOK, SZÖGACÉLOK, BETONACÉL

BETONYT

KERESKEDELMI ÉS ÉPÍTŐIPARI
KORLÁTOLT FELELŐSSÉGŰ TÁRSASÁG

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

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

EGK

Mi megoldást nyújtunk Önnek!

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

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

Versenynaptár

HOGY NE MARADJON LE SEMMIRŐL

június

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

július

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

augusztus

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

szeptember

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

október

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

november

3–5.	IRC: Ciprus Rali
4–6.	WTCC: Kína
5–6.	SRT: Mátrakeresztes–Mátraszentimre 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!





DRAGRACING.hu

JÚLIUS 2.

GYORSULÁS!!!

KISKUNLACHÁZA

repülőtér SS

08:00 - 19:00

AUTÓS GYORSULÁS

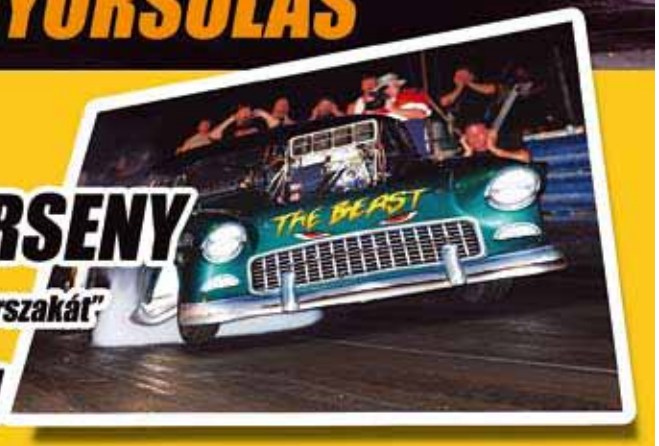
MOTOROS GYORSULÁS

19:00 - 01:00

ÉJSZAKAI VERSENY

Felidézzük a gyorsulás "hőskorszakát"

ILLEGAL Feeling!



autó motor

www.dragracing.hu
+36 30 943 0957

AUTO TRADER Magazines

24H FUTÁR

Éjszakai expressz gyűjtő, és terítő szállítás.

•

Nappali expressz szállítás.

•

24 órás szállítás.

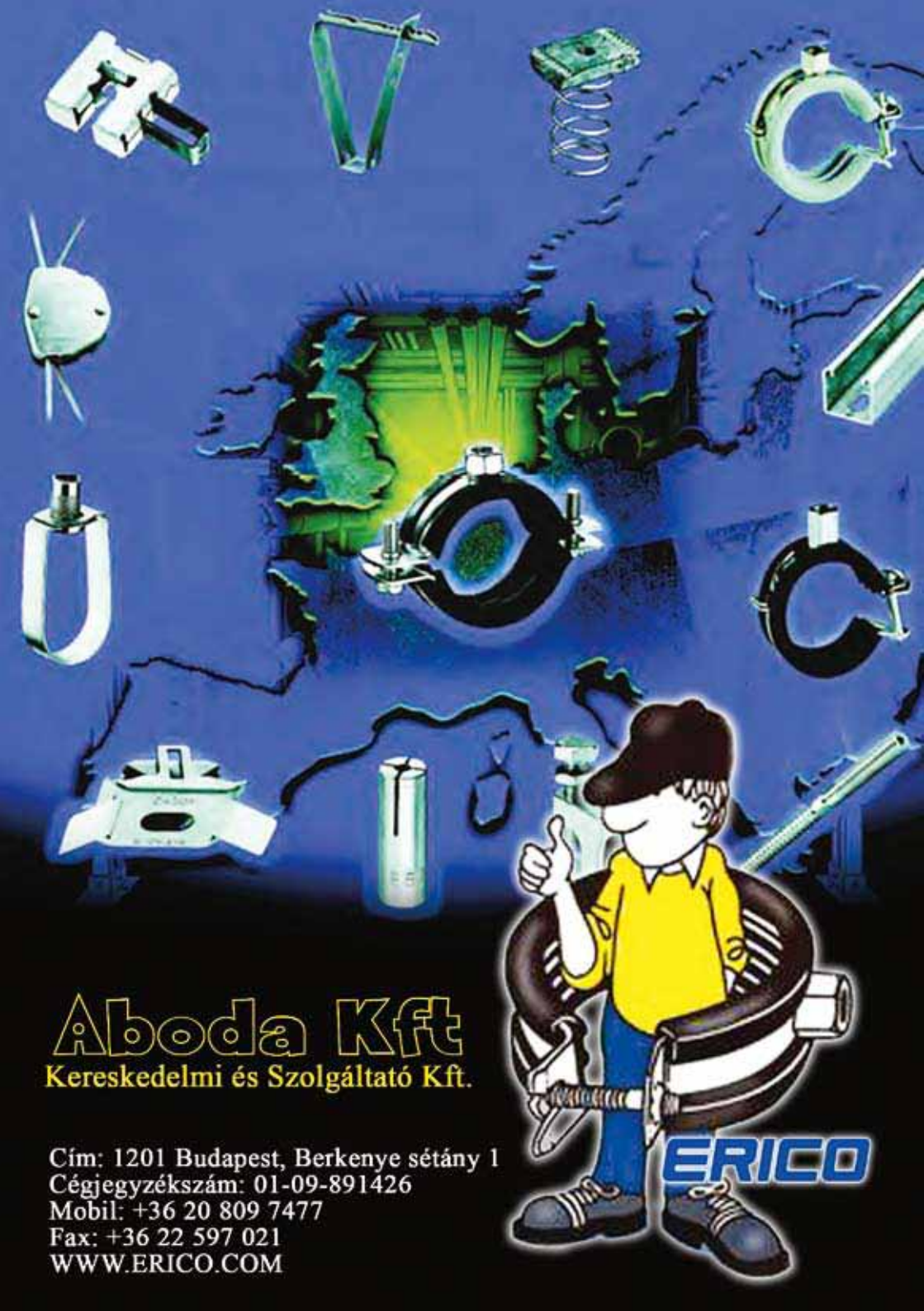
•

Logisztika.

•

City Expressz.




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
ERICO