RALLY café
AUTÓSPORT MAGAZIN
1. évf. 7. szám
2010. december
INGYENES

RoC: DÜSSELDORF » 06
RALI VB: WALES RALI » 38
IRC: CIPRUS RALI » 48
WTCC: OKAYAMA, MAKAÓ » 54

HOGYAN LŐTT ÖNGOLT A FERRARI

TURÁN FRIGYES: LESZ-E BELŐLE VB-MENŐ

MIKOR TÉR VISSZA AZ IGAZI HIRVONEN?

MICHELISZ NORBERT VB-FUTAMOT NYERT



Latvala jobb lehet Loebnél is



De ki az a Sebastian Vettel?



Nemzeti Közlekedési Hatóság
ÁLTAL KIJELÖLT VIZSGÁLÓÁLLOMÁS

Műszaki Vizsgaállomás
J.R.J. Bt.
2151 Fót, Keleti Márton u. 11.
Nyitva tartás: H-P: 7-16-ig





**Motorkerékpár, Személygépjármű,
Tehergépjármű 40 t-ig, Mezőgazdasági vontató,
Lassú jármű műszaki vizsgáztatása,
Környezetvédelmi felülvizsgálata**

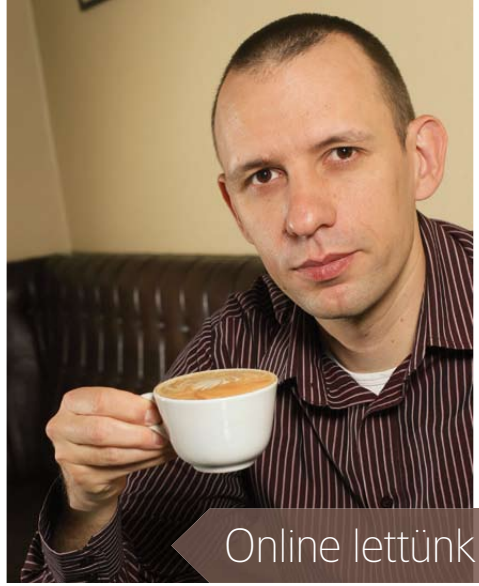


**MŰSZAKI VIZSGÁRA FELKÉSZÍTÉS
AUTÓJAVÍTÁS**
**Bejelentkezni személyesen, vagy az alábbi telefonszámokon lehet:
06 70/331-7118 • 06-70/318-2298 • 06 27/359-721
www.gepjarmuvizsgaztatas.hu**

Tartalom

Mesél a fotós	4
Bajnokok versenye Düsseldorf	6
Hírek	8
Véleményünk szerint	10
Ki, mivel lett volna világbajnok	12
Figyeld a professzort: Alain Prost	
55 éves és megmondja a tutit	14
A 2010-es Formula–1-es világbajnok	
De ki az a Sebastian Vettel?	16
Hogyan lőtt öngólt a Ferrari	
Alguersuari döntötte el a világbajnoki címet	20
Ne tessék mesélni: Bernie Ecclestone-ról	
Mit van úgy oda, hiszen él	24
Megkérdeztük Turán Frigyest	
Lesz-e belőle vb-menő?	28
Rali ob hírek	
Hova lett Puskádi János?	34
Hova lett Botka Dávid?	36
Rali vb: Wales Rali	
Loeb megállíthatatlan	38
Rali vb hírek	40
Figyeld ezt a srácot: Jari-Matti Latvala	
Jobb lehet Loebnél is	42
Mikor tér vissza az igazi Hirvonen?	47
IRC: Ciprus Rali	
Kelet meghódította Ciprust	48
Vizin ötödik lett az IRC kétkerékhajtású kupájában	50
WTCC – Túraautó világbajnokság: Okayama	
Az első magyar dobogó	52
WTCC – Túraautó világbajnokság: Makaó	
Michelisz vb-futamot nyert!	54
MotoGP	
Talma Hollywood csillagánál	58
Kávészünet Vizin Laci bácsival	60
Mikulás Rali	62
Versenyről versenyre	66

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



Online lettünk

Először is szeretném megköszönni a rengeteg gratulációt és buzdítást, amit a Rally Café olvasóitól kaptunk az elmúlt fél év alatt. Igazán jól esett és remélem, a jövőben is rászolgálunk az autósport kedvelőinek elégedettségére.
Sokan kérdezték, hogy hogyan tehetnek szert korábbi számainkra. Ez némi nehézségbe ütközik, mert mi magunk is híján vagyunk az első számoknak, annyira szétkapkodták őket.
Van azonban egy jó hírünk mindenkinek. Már él honlapunk, a www.rallycafe.hu, amelyen olvasható valamennyi korábbi számunk, sőt, amint nyomdába kerül az aktuális számunk, azonnal feltöltjük a netre, úgyhogy senkinek sem kell egy pillanatra sem nélkülöznie a Rally Cafét az internet előtt sem.

Mihályi Csaba
főszerkesztő



Mesél a fotós



Ahogy a srácok öltözetéből is látszik, ezt a képet még nyáron készítettem a Veszprém Rali prológján. A verseny előtt végigmentem a pályán és akkor találtam meg ezt a bányatavat. Nagyon tetszett a kicsit holdbéli környezet és úgy gondoltam, hogy nem megyek be a pálya közepére a többi fotós közé. A két srác később került képbe, egyszerűen kijöttek fürdeni a melegben. Megkérdeztem, tőlük, hogy segítenének-e egy jó kép elkészítésében, mondták, hogy persze. Én átmentem a tó túloldalára és intettem nekik, hogy mikor ugorjanak. Persze az első próbálkozásra, mire ugrottak, az autó már kiment a képből, úgyhogy öt-hat kísérletet kellett tennünk. Amikor már belőttük, hogy mikor kell indulniuk, akkor még ötször ugrottak, hogy biztosan legyen egy jó képünk. Összesen 10-11 alkalommal másztak ki a kedvemért a meredek falon és ugrottak bele a tóba, a végére tiszta piros lett a körmük a sok kapaszkodástól. Kb. negyven méter távolságról készült a kép 24-105 mm-es objektívvel. 1/1250-es zársebesség kellett az autó nagy tempója miatt, f8-as rekesz ahhoz, hogy a srácok és az autó is éles legyen, a fényviszonyok pedig ilyen beállításhoz ISO320-as érzékenységet igényeltek.

Kacsándi Norbert

Race of Champions – Bajnokok versenye, Düsseldorf















Meglepetés győztes



Több világbajnokot is legyőzve óriási meglepetésre, a portugál Filipe Albuquerque nyerte a Bajnokok versenyét Düsseldorfban. A korábbi Formula Renault Európa-bajnok, az idei olasz GT-bajnokság második helyezettje a döntőben a hétszeres rali világbajnok Sébastien Loeböt verte meg, az elődöntőben pedig az idei Formula–1-es világbajnok, Sebastian Vettelt győzte le. Albuquerque nem tulajdonított nagy jelentőséget győzelmének. Legalábbis nem hiszi, hogy megváltoztatná a pályafutása alakulását. 2004-ben Heikki Kovalainen hasonlóképpen ismeretlenül nyert és verte meg többek között Michael Schumachert, amelyet még évekig emlegetett a média. Kovalainen az idén is indult ugyan, de az egyéni verseny első futamában kiütötte autója alól a futóművet, megforgott és elég nagy erővel ütközött. Szerencsére nem sérült meg, de az orvosi vizsgálatok miatt fel kellett adnia a versenyt.

A nemzetek versenyében a Bébi és Öreg Schumi (Sebastian Vettel és Michael Schumacher) alkotta német csapat nyert. A döntőben a briteket, Jason Platót és Andy Priaulx-t verték meg.





Szétforgatták a Red Bullok motorját

A Formula–1-es világbajnokság szezonzáró futama után nem maradt több feladata a Red Bull két Renault motorjának. Persze elrakhatták volna a múzeumba, hogy ott porosodjon a világbajnok autóban, de a ha már Vettel úgyis megnyerte a világbajnoki címet, akkor gondolták ünnepelnek egy kicsit és a fordulatszám korlátozót kiiktatva szétforgatták mind a két motort. „Van aki, elrakja a bajnokságot nyert motorját a múzeumba, de mi a boksz falán akartuk látni a dugattyúkat" – mesélte egy Red Bull csapattag. „Hogy milyen volt a hangja? Mintha háborúban lennél, a fejemet is szét akarta robbantani, félelmetes volt."



Schumacher kap még egy esélyt

Az idei teljesítményére nem lehet valami büszke Michael Schumacher, aki a világbajnokság tizedik helyén végzett és a legjobb eredménye három negyedik helyezés volt. Gyenge szereplését csapatvezetője, Ross Brawn azzal magyarázta, hogy egyrészről nem tudtak győzelemre esélyes autót adni a németnek, másrészt Schumacher stílusának nem feküdtek a 2010-es Bridgestone gumik. Jövőre azonban a Mercedes is versenyképesebb autót ígér, és úgy tűnik, hogy a 2011-ben bevezetendő Pirelli gumik is jobban kedveznek neki. „A teszten még nem a végleges gumikkal mentünk, de ezek sokkal jobban paszszoltak a stílusomhoz, mint az idei Bridgestone-ok. Főleg az első gumik" – mondta Schumacher.

3 millió euró prémiumot kapott Vettel

Minden Red Bull Racing dolgozó célprémiumot kapott a konstruktőri világbajnoki cím megszerzése után. Az alkalmazottak többsége 10 ezer angol fonttal, vagyis kb. 3,3 millió forinttal lettek gazdagabbak, a mérnökök és magasabb pozícióban dolgozók 40 ezer fontot, 13,2 millió forintot vihettek haza. A legnagyobb prémiumot azonban az egyéni világbajnok, Sebastian Vettel kapta. Ő 3 millió eurót, kb. 800 millió forintot zsebelt be. Azonban a Red Bull sem járt rosszul a konstruktőri világbajnoki címmel. A Formula–1-es jogdíjakból befolyó összeget ugyanis minden évben a konstruktőri világbajnokság végeredménye alapján osztják ki, és természetesen a győztesnek jár a legnagyobb összeg. A hírek szerint a Red Bull az idén 73 millió eurót, vagyis 19,7 milliárd forintot keresett a világbajnoki címével.



A Rali 2010 egybekötve

Ki a hazai Superman? Pöttyös vagy szeplős? Hadvezér vagy magyar bajnok? Sör vagy rali? Milyen a szárnyas fehér ló? Ha tudni szeretné, mely versenyzőkre vonatkoznak a kérdések, csak fel kell lapoznia a Rallye 2010 évkönyvet, amely 248 oldalán több száz képen keresztül idézheti fel a szezon történéseit. Ördögh Mixivel majd' harminc évet próbálunk összefoglalni egy interjúban, Bútor Róbertet arról faggatjuk, hogyan építhet fel valaki világszínvonalú szervizcsapatot, bemutatjuk az év esését, egy kis technikai háttérelemzéssel megpróbáljuk kideríteni, mitől volt olyan gyors Kakuszi Zsolt az S2000-essel, s persze visszatekintünk az idényre a bajnokkal (Aschenbrenner Györggyel), valamint a kategóriák győzteseivel. Az idén helyet kapott az évkönyvben a Rali 2 és a Rali Túra is.



Legyen, vagy ne legyen csapatsorrend?



Ez az egyik legnehezebb kérdés, mert mindenki tudja, hogy az autóverseny üzlet, és világbajnoknak lenni nagyobb üzlet, mint másodiknak. Ráadásul senki sem emlékszik rá, hogy valaki hogy lett világbajnok, csak az eredmény számít. Vagy nem. Ki emlékszik arra, hogy ki nyerte kilenc évvel ezelőtt az Osztrák Nagydíjat? Senki. És arra, hogy Barrichello a célvonal előtt adta át az első helyét Schumachernek? Mindenki. Hányan dörgölték oda a Ferrari orra alá az idei szezon végén is, hogy Massának el kellett engednie Alonsót a Német Nagydíjon, és hányan állították volna, hogy csak ezért lett világbajnok a Ferrari.
A Red Bullnál az idén kihirdették, hogy nem lesz csapatsorrend. És nyertek. Többek között azért, mert nem volt csapatsorrend, és az utolsó versenyen a Ferrari nem tudta, hogy melyik Red Bull versenyzőre figyeljen. De emellett hány sportrajongó szemében nőtt a Red Bull-csapat, mert a sportot az üzlet elé helyezték? Sokakéban. Főleg a Red Bull tulajdonos Dietrich Mateschitz kijelentése után, hogy ha azért veszítik el a világbajnoki címet, mert náluk nincs csapatsorrend, akkor legfeljebb nem lesznek világbajnokok. Húha! Ezt egy üzletember nyilatkozta, aki azért fektet az autósportba, hogy még többet keressen belőle??? A szurkolók viszont azért nézik a versenyeket, mert szeretik. Nem azért, mert üzletet látnak benne. És nem a világbajnok bankot vagy mobiltársaságot választják, hanem azt, amelyiket a számukra szimpatikusak reklámoznak. Nem azok, akik üzleti alapon versenyeznek, hanem akik a sportszeretet miatt. Ott meg nem is ismert fogalom a csapatsorrend.

Mihályi Csaba
Rally Café főszerkesztője



Nem a csapatsorrend a valódi gond, hanem a hazugság és a képmutatás. Mert valljuk be, a legtöbb elitszéria csúcsistállójának főnöke – szabad vagy nem – a többi taktikai elem mellett ezt az eszközt is gondolkodás nélkül beveti, ha csak egy hajszállal is több esélyt lát a futam- vagy a bajnoki győzelemre. Idézzük csak fel a WTCC idei küzdelmein látott Chevrolet-utóvédharcokat, amelyek nyomán Menu és Huff értékes pontokhoz segítette Mullert. (Szegény Michelisz Norbi egyszemélyes alakulatban csinálta végig 2010-et, így csak magára számíthatott...) Vagy gondoljunk a rali vb záróversenyére, ahol nem is az elsőség, hanem „csak" a második hely volt a tét, a fordos Hirvonen a végén mégsem habozott „visszaesni" és ezüstéremhez segíteni Latvalát. De beszélhetünk a nyilvánosság előtt patyolattiszta lelkiismerettel mutatkozó Red Bullról is. Ha náluk nem volt sorrend, a Brit GP-n miért vették le Webber autójáról a hatékonyabb első szárnyat és miért tették át annak a Vettelnek a kocsijára, aki a saját játját már összetörte? Csak a pályán, a verseny során tilos előnyt adni az egyik pilótának a másik rovására? És egyáltalán: tudunk-e minden hasonló döntésről?
Azokban a sportágakban, ahol egy-egy csapatnak több indulója is pályára lép, balgaság tovább tiltani az utasításokat, sorrendeket. Mert amíg rendelkezésre áll ez az eszköz, nagy titokban, után kivitelezve vagy után kihirdetve mindig alkalmazni fogják az istállók. Sőt, ha a felelősségre vonás miatt aztán hazudni kell, le is tagadják majd azt. Márpedig a hazugság és a képmutatás sokkal többet árt mindenféle sportnak, mint a csapatsorrend felállítása...

Bethlen Tamás
Formula Magazin főszerkesztője



Dubai Programok
AZ EMIRÁTUSOK MAGYAR SPECIALISTÁJA







Ki, mivel lett volna világbajnok

A Red Bull karosszériájával a Ferrari is világbajnok lett volna, a Red Bull viszont a Ferrari motorral verhetetlen lett volna – állítják a csapatvezetők, akik egy kisebb nyilatkozatháborúba törtek ki, valószínűleg csak a média kedvéért. De azért volt némi igazságuk.

„A Red Bull karosszériájával már régen világbajnokok lettünk volna" – csusszant ki a Ferrari csapatvezetője, Stefano Domenicali száján az Abu-Dzabi Nagydíj előtt. A válasszal nem váratott sokáig a Red Bull csapatvezetőjétől Christian Hornertől: „Mi is a Ferrari motorokkal."

Tény, hogy a Red Bull Renault motorja lényegesen gyengébb a Ferrari vagy a Mercedes erőforrásainál. „Számításaink szerint kb 4%-kal vagyunk elmaradva a Mercedes mögött" – mondta Adrian Newey a Red Bull mérnöke. „Nem hangzik soknak, de a legtöbb pályán ez körönként fél másodperc hátrányt jelent."

Nem volt véletlen, hogy tavaly a Red Bull sokáig győzködte a Mercedest, adjanak el nekik is motorokat, amelyet azonban a McLaren, mint a Mercedes partnere megvétózott. Maradtak tehát a Renault erőforrások, amelyek a motorok fejlesztésének befagyasztása pillanatában éppen egy kicsit a Mercedes és a Ferrari mögött kullogtak. Az akkori rossz passzukat göngyölítik most maguk előtt. „Többször kértük, engedélyezzék a Renault-nak, hogy azonos szintre hozza a motorjait a többi gyártóéval, de ezt a Mercedes mindig megvétózta" – állította Newey. „Azt mondták, hogy ha ezt engedélyeznék, akkor nekünk meg oda kellene adnunk az első szárnyunkat. De hát senki sem gátolja meg a Mercedest, hogy ilyen szárnyat fejlesszen."

Hát igen, a motorok közti különbség ismeretében válik igazán értékessé a Red Bull karosszériája, amely még egy gyengébb Renault motorral is rendre az időmérők élén végzett. Egy erősebb motorral pedig tényleg bottal üthették volna a nyomukat. De a fenti fejtegetésből még egy következtetés levonható: A Mercedes GP a mezőny legjobb motorjával is csak a középmezőnyben volt, vagyis a nagy csapatok közül nekik volt a leggyengébb karosszériájuk.

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





55 éves, és megmondja a tutit

Négy Formula–1-es világbajnoki címével és 51 futamgyőzelmével Alain Prost akár otthon is ülhetne a babérjain. De nem ezt teszi. Jégralin indul, komoly kerékpárversenyző lett és ő Schumacher visszatérését sem úgy látja, ahogy a média szeretné láttatni vele.

Professzor volt a beceneve Alain Prostnak, aki a nyolcvanas-kilencvenes években verhetetlen volt az olyan helyzetekben, amikor mentálisan kellett egy versenyt eldönteni. Manapság még mindig versenyez a francia Andros Trophyban (jégrali), nyáron pedig a kerékpárját húzza elő és olykor a Tour de France egy-egy szakaszait használó, 200 km feletti versenyeken áll rajthoz.

„Ez nem fegyelem, hanem hozzáállás kérdése" – magyarázza. „A sportolósztároknak gyakran megváltozik az hozzáállásuk, miután befejezik az aktív pályafutásukat. Nekem nem. Mindig is szükségem volt a sportolásra. Még amikor repülővel kell elutaznom valahová, vagy tárgyalásra kell rohannom, akkor is szakítok időt rá, hogy napi egy órát fussak. Az emberek unalmasnak tartják a futást, pedig szerintem nem az. 55 éves vagyok és nagyon élvezek mindenféle sportot űzni. A kerékpározást különösen. Amikor egy versenyre készülök, ahhoz edzésterv kell, oda kell figyelned az étkezésre és mindenfélére, de ez az, amit szeretek benne. Amikor van egy célod, akkor attól függetlenül, hogy végül eléred-e vagy sem, dolgozol érte. Nekem erre van szükségem mentálisa. Szeretem elérni a céljaimat, de sohasem tűzök ki elérhetetlen célt."

Ha már a céloknál tartunk, Alain Prost lehet az egyik legtapasztaltabb Michael Schumacher visszatérésével kapcsolatban. Ő 1993-ban úgy szerezte negyedik világbajnoki címét, hogy előtte kihagyott egy évet, majd 93 végén visszavonult. 96-ra azonban vissza akarták hívni a Ferrarihoz, hogy segítse Schumachert a világbajnoki címhez. Végül ezt motiváció hiány miatt lemondta. Viszont a legtöbb szakértővel ellentétben ő nem írja le Schumachert. „Tudom, hogy milyen nehéz három év kihagyás után visszatérni, ráadásul az idén a Mercedes egyáltalán nem volt versenyképes. Ezek miatt a világbajnoki cím nem volt reális elvárás tőle, de amit eddig csinált, az nagyon jó, majdhogynem kivételes. Az viszont biztos, hogy nagyon-nagyon nehéz dologra vállalkozott. De néha az is az élet része, hogy lehetetlennek látszó dolgokra vállalkozz. Erre (visszatérés három év szünet után), szerintem csak ő képes, de talán a cél egy kicsit túl magas."

TROST márkafüggetlen szervizhálózatok,
a sikeres európai megoldás!

TROST
AUTO SERVICE TECHNIK

Szeretne a partnerünk lenni?



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

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



De ki az a Sebastian Vettel?

Hat évvel ezelőtt Sebastian Vettel csak egy samponreklám kinézetű fiatal versenyző volt, aki a gokart után igazi versenyautóban is meg akarta vetni a lábát. Helmut Marko azonban már ekkor meglátott benne valamit, felkarolta és a Red Bull első világbajnokát csinálta belőle.

Nem futott be teljesen szabályos pályát Sebastian Vettel a Formula–1 felé vezető úton. Nem nyerte meg sorra a bajnokságokat, mint ahogy a nagy bajnokok, Alain Prost, Ayrton Senna vagy éppen Lewis Hamilton tette. Sőt, idei Formula–1-es világbajnoki győzelme mindössze a második bajnoki címet jelentette számára, pedig versenyzett Formula BMW-ben, Formula–3-ban és Formula Renault 3,5-ben is. De Helmut Marko nem foglalkozott azzal, hogy bajnokságokat nyerjen védence, csak a Formula–1 felé vezető út volt a fontos. A hivatalos statisztikák szerint nyolc éves korában kezdett gokartozni, de édesapja a BBC-nek úgy nyilatkozott az Abu-Dzabi Nagydíj után, hogy Sebastiant három éves volt, amikor először gokartba ült. Több bajnokságot is nyert gokarttal, 2001-ben junior Európa-bajnok lett és 2003-ban átnyergelt a Formula BMW-bajnokságba. Már első szezonjában is öt versenyt nyert a húszból és a második helyen végzett, de igazán csak második évében, 2004-ben rakta le a névjegyét az autósportban azzal, hogy a húsz versenyből 18-at megnyert és toronymagasan bajnok lett.

„Vettel azonnal nagyon jó volt" – mesélte Sébastien Buemi a Toro Rosso jelenlegi versenyzője, aki 2004-ben Vettel mögött a harmadik helyen végzett a bajnokságban. „Megvolt a célja és mindent megtett érte. Szerencséje is volt, de megdolgozott a szerencséért. Viszont akkor még nem gondoltam, hogy 2010-ben világbajnok lesz."

Ekkor már a Red Bull védence volt, négyfős csapatban versenyzett, de Marko kijárta neki a legjobb technikát. „A 2004-es szezon előtti teszten folyamatosan gyorsabb voltam Sebnél (Vettel)"

SEBASTIAN VETTEL

1987. július 3-án született, Heppenheimben (Vettelheim?), Németországban

Formula–1 előtt

1995. első gokart verseny
2003. Német Formula BMW-bajnokság 2.
2004. Német Formula BMW-bajnok
2005. Formula–3 Euroszéria 5.
2006. Formula–3 Euroszéria 2.
Formula Renault 3,5-bajnokság 15.
2007. Formula Renault 3,5-bajnokság 5.

Formula–1-es pályafutása

2006. tesztpilóta a BMW Saubernél
2007. BMW Sauber (1 futam),
Toro Rosso–Ferrari (7 futam), 14. a vb-n
2008. Toro Rosso–Ferrari 8. a vb-n
2009. Red Bull–Renault 2. a vb-n
2010. Red Bull–Renault világbajnok

Rekordok

2007. Amerikai Nagydíj (BMW Sauber)
- első Formula–1-es versenye
- első Formula–1-es pontja
- minden idők legfiatalabb Formula–1-es pontszerzője: 19 év 349 nap

2008. Olasz Nagydíj (Toro Rosso–Ferrari)
- első Formula–1-es pole pozíciója
- minden idők legfiatalabb Formula–1-es pole pozíciósa: 21 év 73 nap
- első Formula–1-es futamgyőzelme
- minden idők legfiatalabb Formula–1-es futamgyőztese: 21 év 74 nap
- minden idők legfiatalabb Formula–1-es dobogósa: 21 év 74 nap

2010. Abu-Dzabi Nagydíj (Red Bull–Renault)
- első Formula–1-es világbajnoki címe
- minden idők legfiatalabb Formula–1-es világbajnoka: 23 év 134 nap





– mesélte Dominik Jackson, Vettel csapattársa. „Megfutottam a leggyorsabb kört, de a teszt után nagyon le volt törve a csapat és nem is nagyon akartak velem beszélni. Felírtam az autóm és a motorom számát, és az első verseny előtt meglepve tapasztaltam, hogy Vettel kapta. Az Európa Nagydíj betétfutamán én szereztem meg a pole-t. Seb ezen annyira berágott, hogy a kockás zászló után ment még egy kört. Meg is büntették érte. Amúgy emberileg nem volt vele semmi baj, nagyszerű srác volt már akkor is, és nagyon jó volt a humora teljesen a Monty Pythonban élt."

A sikeres Formula BMW szezon után a Formula 3 Euroszéria következett, amelyben 2005-ben Lewis Hamilton dominált és lett bajnok. De a másik két dobogós, Adrian Sutil és Lucas Di Grassi is eljutott azóta a Formula–1-be. Vettel lett az év újonca, de győzelem nélkül csak az ötödik helyen végzett. Ekkor megrezgett alatta a léc, és a Red Bull, vagyis Helmut Marko komolyan elgondolkozott rajta, hogy tényleg elég gyors-e, és még az is felmerült, hogy a Red Bull dobja őt. Végül kapott még egy esélyt, csapatot váltott a Mücke Racingről az ASM-re, és 2006-ban négy győzelemmel a jelenleg a DTM-ben versenyző Paul di Resta mögött második lett a bajnokságban.

Ekkor azonban a Red Bull mellett a BMW is felfigyelt rá, illetve még a Formula BMW-s időszakából emlékeztek rá, és meghívták a Formula–1-es csapatba tesztelni. Sőt, a 2006-os Török Nagydíjtól a BMW Sauber hivatalos harmadik pilótája lett, miután az addigi harmadik embert, Robert Kubicát Jacques Villeneuve helyére ültették a csapatban. Ez azt jelentette, hogy Vettel a pénteki edzéseken részt vehetett. Mindjárt az első edzésnapjának a végén a leggyorsabb lett, Monzában pedig mind a két pénteki edzést megnyerte.

2007-ben maradt a BMW tesztpilótája, de azért benevezett a Formula Renault 3,5 bajnokságba, amelyet vezetett, amikor jött a nagy lehetőség: Kubica kanadai balesete után beugorhatott az Amerikai Nagydíjon, ahol a nyolcadik helyen végzett. Vagyis első Formula–1-es futamán pontot szerzett, amivel 19 évesen ő lett a legfiatalabb pontszerző. Három verseny kimaradt, majd az utolsó hét futamra a Toro Rosso versenyzője lett. Itt előbb azzal hívta fel magára a figyelmet, hogy a Japán Nagydíjon a safety car alatt belerohant Mark Webber autójának hátuljába, kiütve Webbert a második, magát pedig a harmadik helyről. A következő versenyen, Kínában viszont negyedik lett.

2008, első teljes Formula–1-es szezonja nem kezdődött jól, hiszen az első négy verseny mindegyikén baleset miatt esett ki, bár egyikben sem ő volt a hibás. Az Olasz Nagydíj időmérő edzésén, szakadó esőben azonban csodát művelt, megszerezte a pole pozíciót, másnap pedig szintén esőben megnyerte a versenyt, megszerezve ezzel a Toro Rosso (egykoron Minardi) első és egyetlen futamgyőzelmét, ami egyben az első győzelem volt Red Bull tulajdonban lévő csapat számára is. „Nincs olyan versenyző, aki a Formula–1-be jön és azonnal gyors" – mondta Franz Tost, a Toro Rosso csapatvezetője. „Ráadásul az autónk akkor egyáltalán nem volt alkalmas arra, hogy futamot nyerjél vele. Mindig is tudtam, hogy világbajnok lesz, mert különleges képességei vannak."

Ez után nem is volt kérdéses, hogy 2009-ben a Red Bull nagy csapatához szerződjön, ahol ő volt Jenson Button egyetlen ellenfele a világbajnoki címért folyó versenyben. Akkor még második lett. Az idén viszont világbajnok.

Már nem Bébi Schumi?

Talán a legjobban az bosszantotta Sebastian Vettelt, amikor a média Bébi Schuminak nevezett el. „Nem vagyok az, én az én utamat járom, ő pedig egy hétszeres világbajnok, hogyan hasonlíthatnak össze vele?" – értetlenkedett Vettel nem is olyan régen. A világbajnoki címével, és azzal a ténnyel, hogy az idén legyőzte Schumachert, talán meggyőzte a médiát, hogy nincs szükség a Bébi Schumi névre. Az „öreg" Schumachert azonban egész biztosan meggyőzte. „Nagyon örülök a címének" – nyilatkozta a hétszeres világbajnok a pályán a BBC-nek. „Nagyon tehetséges és gyors versenyző, a pályán kívül pedig nagyon jó srác, csak gratulálni tudok neki."

Vettel gyerekkorában Schumacher volt a példaképe. „Nagyon furcsa volt az idén ellene versenyezni, hiszen a gyerekszobám falán kint volt a fényképe."



Még 15 évig lehet bajnok

Akár még 15 éven keresztül lehet bajnok Sebastian Vettel, állítja egykori csapatvezetője, Mario Theissen, a BMW Motorsport igazgatója. 15 év múlva lesz a német 38 éves, és ha annyi versenyzés iránti tűz lesz benne, mint Schumacherben, akkor valóban nem tűnik lehetetlennek Theissen elmélete.

„Fantasztikus munkát végzett, különösen az utolsó négy versenyen" – mondta a német szakember, akinek csapatában debütált Vettel a Formula–1-ben. „Amikor a dolgok nem az ő javára alakultak, akkor is higgadt tudott maradni. Lenyűgöző volt, hogy a négy világbajnoki esélyes közül pont a legfiatalabb nem hibázott. Most 23 éves, úgyhogy ha minden jól megy, akár 15 éve is lehet a Formula–1-ben, úgyhogy még bőven nyerhet világbajnoki címeket."



Alguersuari döntötte el a világbajnoki címet

Amikor verseny közben taktikai döntést hozol, két lehetőséged van: vagy bejön, vagy nem. A Ferrarinak nem jött be és hatalmas öngólt lőtt. Utólag tudjuk, hogy hibáztak, de verseny közben nem volt olyan egyértelmű, hogy mi a helyes.

A képlet egyértelmű volt Abu-Dzabiban: ha Webber nyer, Alonsónak másodiknak kell lennie, ha Vettel nyer, akkor negyediknek. Az időmérő után még kedvezett a kép Alonsónak, hiszen Vettel volt a pole-ban, ő a negyedik helyen, Webber pedig az ötödiken. Legnagyobb ellenfele tehát mögötte volt. A rajtnál Button megelőzte Alonsót, aki így visszaesett a negyedik helyre, amivel még mindig világbajnok lett volna. A 12. körben, az élmezőnyből elsőnek Mark Webber cserélt kereket, akit a 15.-ben Alonso is követett. Itt bukták el a világbajnoki címet, mert Alonso beszorult Rosberg és Petrov mögé, és bármenynyire is hajtották őt, hogy használja legjobb képességeit, hogy megelőzze Petrovot, nem tudta. Később ráadásul Kubica is előtte maradt a kerékcseréje után, így Alonso a szükséges negyedik helyett csak hetedik lett.

„Nem akarom megmondani, hogy ki hozta meg a kerékcsere döntését, mert mint mindig, most is a csapatot kell védenem" – mondta Stefano Domenicali, a Ferrari-csapat vezetője. „A célunk az volt, hogy Webbert kövessük. Nem nagyon bíztunk a lágy gumikban és úgy gondoltuk, hogy könnyebb előzni a pályán."

Ha hibázott a Ferrari, akkor hibáznia kellett a Red Bullnak is Mark Webberrel. Persze ők más pozícióban voltak. Webbernek leginkább nyernie kellett volna, de mindenképpen Alonso elé kellett kerülnie. Az ötödik helyezésével nem mentek volna semmire, így nem volt veszíteni valójuk: kockáztattak. Illetve nem.

„Mark (Webber) többször is jelezte a rádión, hogy kezdi elveszíteni a tapadást a hátsó kerekein,



Alonso szerint szégyen

Nem volt éppen a legvidámabb állapotában Fernando Alonso az Abu-Dzabi Nagydij után, hiszen egy rossz kerékcsere taktikának köszönhetően bukta el a biztosnak látszó világbajnoki címet. „Szégyen, hogy egy ilyen szezon után az utolsó versenyen veszítettük el a világbajnoki címet, de ez autóverseny" – nyilatkozta Alonso. „Ma, a rajttól kezdve minden rosszul ment. Jobb lett volna, ha később cserélünk kereket, de könnyű ezt utólag mondani, amikor már minden információnak a tudatában vagy. Szeretnék gratulálni a Red Bullnak és a versenyzőiknek. A szezon alatt mindig volt nekik egy kis extrájuk, úgyhogy megérdemlik a világbajnoki címet.

Petrov csak tette a dolgát

Az első körben a safety car alatt cserélt kereket Vitalij Petrov, ami jó döntésnek bizonyult a Renault-tól, hiszen így sokáig az ötödik, majd Kubica még jobb kerékcsere taktikájának köszönhetően a hatodik helyet birtokolták, megelőzve többek között Fernando Alonsót és Mark Webbert. Petrovot sokan kritizálták, amiért feltartotta a világbajnokesélyest, de hát végül is versenyben voltak mind a ketten. „Hosszú csatám volt Fernandóval (Alonso), de az autóm elég gyors volt ma, úgyhogy ura voltam a helyzetnek" – mesélte Petrov. „Csak a munkámat végeztem. Ha megpróbált volna megelőzni, biztosan nem akartam volna nekimenni, de nem jutott el odáig. Azért jöttem ide, hogy versenyezzek minden egyes pilótával, és azt hiszem, ma megmutattam, hogy tudok küzdeni."





A verseny és a világbajnokság döntő momentuma volt, amikor Alonso beragadt Petrov mögé.

ezért nem volt veszíteni valónk, és úgy döntöttünk, hogy lecseréljük őket" – mondta Christian Horner, a Red Bull csapatvezetője. „Tudtuk, hogy a korán kereket cserélőket, Rosberget és Petrovot meg kell előznie, de a korábbi tapasztalataink alapján ez nem jelenthetett problémát."

Vagyis a Red Bullnál is arra számítottak, hogy könnyebb előzni a pályán, nem csak a Ferrarinál.

„Webber üres pályára jött vissza, de azét feltartotta egy kicsit Jaime Alguersuari (a Toro Rossóval), amire a Ferrari azonnal reagált és kihívta mind a két autóját, amire egyáltalán nem számítottunk."

A Ferrarinál tehát azt látták, hogy Webber időt veszített Alguersuari mögött, ami azt jelentette, hogy ha Alonso kiáll kereket cserélni, akkor biztosan Webber elé jön vissza. Így is lett.

„A dolog iróniája az, hogy ha Alguersuari nem tartja fel Markot (Webbert), akkor a Ferrari nem reagált volna, mert túl késő lett volna" – mondta Adrian Newey a Red Bull főmérnöke. „Valójában a Toro Rosso szívességet tett nekünk."

Bár a Ferrari és Alonso volt a legkedvezőbb helyzetben a rajt előtt, hiszen ők vezették a világbajnokságot, de a Red Bullnak volt egy ásza a kezében, történetesen, hogy két versenyzője vívott Alonsóval szemben, így az olaszoknak kétfelé kellett figyelni. A kerékpársportban gyakori az ilyen szituáció és ha két csapattárs versenyez egy harmadik ellen, akkor szinte biztosra vehető, hogy a két csapattárs közül kerül ki a győztes.

„Nyilvánvaló, hogy hibáztak" – folytatta Newey. „Ha kint marad Alonso, simán bejöhetett volna negyediknek és világbajnok. Attól függött a dolog, hogy kit akarnak követni Markot (Webbert) vagy Sebastiant (Vettelt).

És ez volt az a pont, amikor a mi politikánk, hogy engedtük a két versenyzőnket egymás ellen versenyezni, bejött. Két versenyzőre kellett figyelniük, nem csak egyre. Nem tudták eldönteni, hogy ki a veszélyesebb, és rosszul választottak. De a Ferrari védelmére legyen mondva, akkor nagyon nehéz volt eldönteni, hogy mi lesz a verseny végkimenetele."

MINDENED A MOTORSPORT?

WWW.FORMULA.HU

Autósport és Formula
MAGYAORSZÁG MOTORSPORT MAGAZINJA

BUTTON WEBBER HAMILTON ALONSO SUTIL RAIKKÖNEN 80



Mit van úgy oda, hiszen él

A nyolcvan éves Bernie Ecclestone-t londoni otthona előtt támadtak meg éjszaka, leütötték, elvesztette az eszméletét, de ez sem akadályozta meg benne, hogy másnap reggel az irodájában üljön. Ahogy ő mondaná, mit legyek úgy oda, hiszen élek?

November végén járta be a nemzetközi sajtót a szenzációs hír, miszerint londoni otthona előtt megtámadták és kirabolták Bernie Ecclestone-t és 31 éves barátnőjét. A hírek szerint a négy támadó fejbe vágta és meg is rúgta Ecclestone-t, aki elveszítette eszméletét és korházba is kellett szállítani. A pártól 66 millió forint értékű ékszert és karórát zsákmányoltak. A támadás este tíz után történt, Ecclestone azonban a kórházi látogatás ellenére is reggel hétkor már az irodájában dolgozott.

Nem szokott nagy ügyet csinálni az ilyesmiből. Még használtautó kereskedő múltjában – mielőtt a Formula–1 ura lett volna –, fordult elő, hogy mindig makulátlan szalonját bővítették, és a kirendelt munkások véletlenül kidöntöttek egy falat. A lehulló téglák összetörték a szomszédos üzlet íróasztalát, és csak a szerencsén múlott, hogy a tulaj éppen nem ült az asztala előtt. Amikor szóvá tette a dolgot Ecclestone-nak, ő csak annyit válaszolt: „Mit van úgy oda, hiszen él?"

Ugyancsak Ecclestone hozzáállását mutatja az a történet, amit szintén használtautó kereskedői múltjából mesélnek. Egy alkalommal tűz ütött ki a szalonjában, leégetve pár autót és gyakorlatilag a teljes épületet. Az egyik konkurens használtautó kereskedő szerint este tízkor, amikor arra járt, még oltották az épületet. Reggel kilenckor, amikor megint elment Ecclestone vállalkozása előtt, a romok ugyan megvoltak, de ami maradt az épületből, az tökéletesen tisztára volt pucolva, a leégett autóknak nyoma sem volt, sőt, a hátsó udvarban, ahol zavartalanul folyt a megmaradt autók értékesítése, már felhúztak egy ideiglenes faházat, amelybe be volt kötve a telefon és a fax. „Miért kellett volna abbahagyni a munkát, haltam volna éhen, csak mert leégett egy épület?" – vélekedett Ecclestone.

De ha már így belecsaptunk a sztorizgatásba, említsük meg, Ecclestone amellett, hogy napjaink egyik legkeményebb üzletembere, aki minden fonttal és pennyvel elszámol, kivételes humorérzékkel is rendelkezik. Ennek az 1974-es Dél-Afrikai Nagydíjon adta az egyik legjobb bizonyítékát. A verseny előtt Ecclestone (akkor még mint a Brabham-csapat vezetője) két napon keresztül játszott gin römit (kétszemélyes kártyajáték) John Goossensszel, a Texaco Belgium marketing vezetőjével. A Texaco akkor a Marlboróval karöltve támogatta a McLaren-csapatot, olyan összeggel, amelyért bármelyik Formula–1-es istálló ölni tudott volna. Na szóval a lényeg, hogy a kétnapos maratoni kártyacsata végén Ecclestone jött ki vesztesen, ami ezer dollárjába került. Bernie-ről tudni kell, hogy egy dolgot nem bír elviselni, ha veszít. Az ezerdolláros veszteségbe pedig szabályosan belebetegedett. Sőt, ki is kelt magából, hogy Goossens csak egy szerencsés flótás, aki semmit sem tud a Formula–1-ről és hogy az a szerencséje, hogy a Lotustól leigazolta Emerson Fittipaldit, aki majd megnyeri nekik a vb-t (meg is nyerte). A monológ végén pedig hozzátette: „Ha az én autómon Texaco matrica lenne, én is nyernék." Ezzel elváltak.

Másnap Ecclestone már korán reggel kint volt a pályán és gondoskodott róla, hogy egy-egy hatalmas Texaco-matrica szerepeljen mindkét autóján. Az újságírók persze azonnal kérdőre vonták, hogy miért, mire Ecclestone elmondta,

"Miért kellett volna abbahagyni a munkát, haltam volna éhen, csak mert leégett egy épület?"

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



hogy a Texaco marketingesével szemben annyit veszítette kártyán, hogy csak úgy tudta kiegyenlíteni, ha felrakja a matricát. Goossens persze amint meghallotta a hírt, azonnal le akarta szedetni a Texaco hirdetést a Brabhamekről, de Ecclestone ellenállt. „Ha Angliában bemegyek egy szervizbe és kérek egy Texaco matricát a kocsimra, azonnal adnak, bárki felragaszthatja, semmi illegális nincs benne."
Történetesen a versenyt Carlos Reutemann nyerte egy Brabhammal, miután több éllovas is kiesett. Ez volt a Brabham-istálló első győzelme Ecclestone irányítása alatt. Az autó fényképe bejárta a világsajtót. Természetesen a Texaco-matricával az orrán, és a kártyán veszített szponzoráció történetével együtt. A dolog odáig fajult, hogy Goossens-t berendelték az amerikai Texaco-központba és komolyan számon kérték rajta, hogyan veszélyeztethette a cég jó hírét egy kártyafogadás miatt. Goossens csak nagy nehezen tudta meggyőzni főnökeit, hogy egy szó sem igaz a hírből. Mindenesetre ő is megtanulta, hogy Ecclestone-nal szemben nem érdemes nyerni sem, mert a végén úgyis csak veszít rajta az ember.





Lesz-e belőle vb-menő?

Minden várakozáson felül teljesített Turán Frigyes és Zsiros Gábor idei négy világbajnoki futamán. Ha az időeredményeikből indulunk ki, akkor nagyon jó esélyük van rá, hogy a hat gyári toppilótát követő mezőny élvonalában versenyezzenek. Ehhez persze előbb fel kell épülni sérülésükből, amit az utolsó vb-futamukon, a Catalunya Ralin szereztek.

HOGY VAGY?

Köszönöm szépen nagyon jól. Túl vagyunk a nehezén mind fizikailag, mind pedig lelkileg. (Zsiros) Gabi bal lábfeje fáj még egy kicsit, ő kapott egyet, amikor kitámasztott. Nekem beraktak egy kulcscsont-velőűrszeget.

HŰ, EZ ELÉG BIZARRUL HANGZIK.

Nekem is úgy hangzott először, főleg, amikor elmondták, hogy végigfúrják a csontot és oda ütik be a szeget. Ez egy új eljárás, amivel rögzítik a kulcscsontot, és gyakorlatilag a műtét után pár órával már vezethettem. A hirtelen mozdulatokra kell még figyelnem, és csak azért nem versenyezhetek, mert ha megint történne valami vele, akkor ugyanott törne el és még a szög is elgörbülne. A héten megyek felülvizsgálatra, ha minden rendben lesz, akár már a Szilveszter Ralin is indulhatok.

AKKOR MOST A REPTÉRI FÉMDETEKTOROKON FENNAKADSZ?

Nem. A Wales Ralira repülővel utaztunk, és én is kíváncsi voltam a detektorra, de nem jelzett.

AKKOR EZEK SZERINT MÁR TERVEZITEK A JÖVŐ ÉVET. MIRE SZÁMÍTHATUNK TŐLETEK?

Jó kérdés, én lennék a legboldogabb, ha meg tudnám válaszolni. Egyelőre a szponzori hátteret próbálja a Synergon Turán Motorsport megteremteni. Több lehetőség is van. Nagyon szeretnénk a vb-n menni, de a magyar bajnokság is fontos lenne. A kettőből kell összeállítanunk egy mixet.

MILYEN AUTÓVAL?

A vb-re kaptunk egy ajánlatot a Ford gyári csapatától. Ők a gyárival együtt tíz WRC-t akarnak versenyeztetni, az egyiket ajánlották fel nekünk egész szezonra, ami már önmagában nagy megtiszteltetés, sőt, még kedvezményes árat is adtak rá. Persze ne úgy értsd, hogy csak a szezon tíz százalékát kell kifizetni, mert akkor azonnal igent mondtunk volna. Inkább úgy, hogy a horror drága autó így csak nagyon drága lett volna. Ezzel sajnos nem tudunk élni, de talán egy Szuper-2000-es Fiesta reálisabb. Ha sikerülne a Szuper-2000-es világbajnokságra neveznünk és ott indulni hét futamon, akkor az már több is lenne, mint egy álom megvalósulása.

EZ A FORD-AJÁNLAT MENNYIRE JÓ? ÚGY ÉRTEM, HOGY HA ŐK KI TUDNAK ADNI EGY AUTÓT EGÉSZ ÉVRE, AZON BIZTOS EGY KALAP PÉNZT KERESNEK, TEHÁT GYAKORLATILAG BÁRKINEK FELAJÁNLHATNÁK, AKI KI TUDJA FIZETNI.

Ennél azért többről van szó. Én legalábbis úgy érzem mindabból, ahogyan viszonyultak hozzánk. Azt mondták, hogy a balesettel nem foglalkoznak, az benne van ebben a sportban. Azt sem nézik, hogy ki honnan jön vagy hány éves, csak az időeredmények számítanak. Mi a Catalunya Ralin úgy álltunk rajthoz, hogy előtte nem teszteltük az autót, emiatt az elsőnapi murvákon nem is mentünk jól. Másnap az aszfalton viszont a 2008-as Focusszal versenyzők (Hirvonen és Latvala kivételével az összes Fordos ilyen autót kapott) mi

"Persze én is tisztában vagyok vele, hogy az M-Sportnak ez egy üzlet lenne, de azt látom rajtuk, hogy szeretnék, ha náluk versenyeznénk, és ezért tesznek is."



voltunk a leggyorsabbak. Megvertük (Matthew) Wilsont, aki pedig öt éve megy a vb-n. Ezt mind értékelték. Persze én is tisztában vagyok vele, hogy az M-Sportnak ez egy üzlet lenne, de azt látom rajtuk, hogy szeretnék, ha náluk versenyeznénk, és ezért tesznek is.

A VB-S EREDMÉNYEITEKBŐL AZ LÁTSZIK, HOGY AZ ELSŐ HAT GYÁRI VERSENYZŐ UTÁNI NAGYON RUTINOS PILÓTÁKBÓL ÁLLÓ MEZŐNNYEL AZONNAL FEL TUDTÁTOK VENNI A VERSENYT. HA EZT EGY 19 ÉVES VERSENYZŐ TESZI, AZONNAL LEIGAZOLJÁK GYÁRI PILÓTÁNAK. BELŐLETEK LEHET VB-MENŐ?

Húúú, ez nagyon nehéz kérdés. Szerintem most azon a szinten vagyunk, hogy adnának egy lehetőséget, ezért is kaptunk kedvezményes árat a WRC-re. Most vagyok 36 éves, tény, hogy jobb lett volna tíz évvel ezelőtt ilyen szintre jutni. Az esetünkben viszont a kulcsszó a rutintalanság. Mentünk négy vb-futamon, 1100 gyorsasági kilométert, ami egy részről fantasztikus dolog, és nagyon sokat fejlődtünk, de azért még nagyon kevés a vb-n. Azért gondolkozunk inkább Szuper–2000-es autóban, mert az olcsóbb, több versenyen tudunk vele indulni és több rutint tudunk szerezni. Az biztos, hogy tudunk még fejlődni. Amikor jól mentünk, akkor Loebtől kaptunk kilométerenként egy másodpercet. Ebből szerintem még tudunk faragni, csak az a kérdés, menynyit, és hogy amikor ezt az egy másodpercet kaptuk, akkor Loeb mennyire nyomta.

HOGYAN FOGADTAK A VB-N A VERSENYZŐTÁRSAK?

Nagyon jól. Szinte mindenkire igaz, hogy nagyon kedves. A Catalunya Ralin Henning Solberg autójával mentünk, ő mindig jött és kérdezte, hogy milyen a kocsi, hogy tetszik, az összes beállítását odaadta. Azóta is folyamatosan beszélünk telefonon. Nem csak raliról. Kicsit furcsa is, hogy azok a versenyzők, akiktől régen autogramot kértem, most ismerősként üdvözölnek.

AZ EREDMÉNYEITEKBŐL ARRA LEHET KÖVETKEZTETNI, HOGY AZ EGÉSZ MAGYAR ÉLMEZŐNY MEGÁLLNÁ A HELYÉT A VB-N.

Igen, ez így van. Biztos vagyok benne, hogy gyors pilóták vannak a magyar bajnokságban, akik sokat tesznek azért, hogy jó eredményt érjenek el. Mindenkinek csak azt tudom javasolni, próbálja ki a vb-t, mert hatalmas élmény.



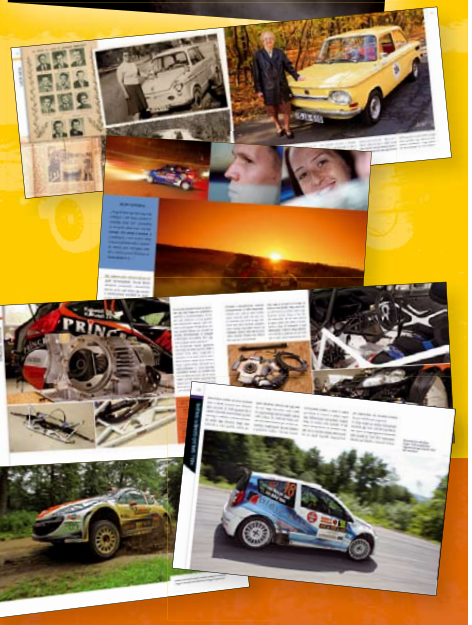
Idén sem maradtunk le a fontos pillanatokról!

Végetért az idei raliszezon! Egész évben azon dolgoztunk, hogy a téli időszakban is legyen mit olvasgatni. Ezúttal is sokat agyaltunk, hogy milyen háttéranyagokkal kedveskedjünk olvasóinknak, ezért Bútor Robit az új csapatról faggattuk, kíváncsiak voltunk, hogy Kakusziék Fiestája mitől is olyan gyors, ezért megnéztük a legapróbb alkatrészekig.

Emellett természetesen beszámolunk a külföldön portyázó magyarokról is, sőt, idén először az RTE is fókuszba került! Természetesen mindezek mellett minden futamról részletes, képes beszámolót készítettünk és nem maradnak ki fotósaink kedvenc idei képei sem.

Idén is **kedvezményes áron vásárolhatod meg évkönyvünket!** A Rallye 2010 Évkönyv bolti ára 5890 Ft, de ha a postai megrendelést választod, **4990 Ft**-ért lehet a tied és az első 1000 megrendelőnknek még egy ajándék A3-as falinaptárt is küldünk! **Rendeld meg most!**





Megrendelhető:

www.rallyeevkonyv.hu · rallye04@t-email.hu
Robox Kft., 2013 Pomáz, Pf 167.,
Tel.: (26) 525-980, Fax: (26) 525-985

GigaMad
Minden ami jármű!

Rally
Tereprally
Forma 1
Túraautó
MotoGp
Cross
Tesztek

Kövesse tesztjeinket!

a Viasat 3 -on minden vasárnap délelőtt!

Élő, online közvetítések!

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



MIBEN IGÉNYEL MÁST A VB, MINT EGY MAGYAR BAJNOKI FUTAM?

A leginkább azt kell megtanulni, hogy kettő tréningből kell menni ismeretlen pályákon, nem öt-hatból ismert pályákon, mint itthon. A vb-n nincs lehetőség egy kanyart újra megnézni. A GPS miatt nem lehet sem tolatni, sem visszafordulni a pályán, de erre nincs is idő, mert ha nem mész folyamatosan, nem lesz időd az összes pályát felírni. Az embernek a fizikai erejét is sokkal jobban kell beosztani. Kedd reggeltől vasárnap estig nagyon komoly, percre pontos időbeosztással kell csinálnod mindent. Amikor végzel, akkor pedig azonnal menni kell pihenni, aludni. A szurkoló barátainkkal, csapattársainkkal csak vasárnap, a verseny után tudtunk elmenni vacsorázni, verseny közben ilyen nem fér bele. Ami a vezetést illeti, azt ugyanúgy kell csinálni, mint itthon. Nagyon pontosan kell menni. Mi itthon is próbáltunk pontosan versenyezni, kint még precízebben mentünk, de Loeb vagy Solberg sokkal pontosabb nálunk, úgyhogy van még mit tanulnunk.

AZ IGAZ, HOGY A VB-N ELŐRE ELKÉSZÍTETT ITINERBŐL KEZDENEK TRÉNINGEZNI A GYÁRI VERSENYZŐK?

Én is így gondoltam, de nem. Az előző évi itinert felhasználják, de például Latvalánál láttuk, hogy teljesen új itinert írt, mert nem volt elégedett az előző évivel. Viszont az is igaz, hogy nagyon nagy rutinjuk van az itinerírásban és sokkal gyorsabban írják, mint mi. Az egyik pályán három autóval Latvala előtt kezdtük a tréninget, percenként engedtek a pályára, és fél távnál megelőzött. Pedig akkor új itinert diktált. Hát ezt is meg kell még tanulnunk.

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

LD PAPÍR KFT.
www.ldpapir.hu



Forgalmazott termékeink mind az otthoni, mind a közületi vásárlók igényeit kielégíti.

háztartási és ipari kéztörlők • toalettpapírok • zsebkendők
szalvéták • háztartási vegyiáruk

Ingyenes kiszállítás!

Budapest területén 48 órán belül, Pest megyében 72 órás határidővel



Folyamatosan bővülő kínálat!



Elérhetőségeink: LD Papír Kft., 2200 Monor, Balassi B. utca 19/b.
Tel.: +36 70 428-4675, + 36 70 425-9058 • Fax: +36 29 320-542
e-mail: iroda@ldpapir.hu

Hova lett Puskádi János?



Tavaly a Veszprém Ralin aratott győzelme után azt gondoltuk, új sztár született A7-ben, és az idén már, mint bajnokesélyest tartottuk számon Puskádi Jánost. Azonban két harmadik helyezésnél többet nem tudott felmutatni, a bajnokságban is csak hatodik lett, viszont járt három IRC-futamon.

„Peches évünk volt" – ismerte el Puskádi. „Az idén a saját autónk mellett mi készítettünk fel, azt a Hondát is amelyikkel Pálinkás Zsolti megnyerte az A7-es bajnokságot, Vizin Laci bácsi pedig az IRC-n versenyzett. Az év elején azt gondoltam, hogy nem okoz gondot az autó bérbeadása és a versenyzés egyszerre. De azért csak oda kellett figyelni a bérlőkre, az igényeikre, hogy rendben legyen minden, ami miatt a saját versenyzésemre nem tudtam annyira koncentrálni. Ebből tanultam, jövőre, ha két autónk megy, akkor lesz egy csapatvezető, aki a két kocsit koordinálja.

Emellett nagyon rossz sorozatunk volt a féltengelyekkel. A két autóban összesen hat tört el. Pálinkásnak és Vizinnek szerencséje volt, mert teszten tört el egy-egy féltengelyük, nekünk kettő versenyen. De ha minden rendben lett volna, oda tudtam volna figyelni a versenyzésre, (Pálinkás) Zsoltit akkor sem tudtam volna megverni, mert rettenetesen gyors volt."

Ennek ellenére nem mondhatjuk, hogy Puskádinak rossz éve lett volna, hiszen három IRC-futamon is rajthoz állt, ami már csak tapasztalatszerzés szempontjából is hasznos. „Nagyon nagy feladat egy IRC-futamot teljesíteni, főleg úgy, hogy ha akkor jársz rajta először. Itthon a számítógép mellől én is azt mondtam: á itt simán lehetnék bajnok, de ha átéled, akkor hamar megváltozik a véleményed. Egészen más hozzáállást igényel, mint az itthoni versenyek. Sokkal jobban meg kell gondolni mindnet, be kell osztani az autót, ha célba akarsz érni és ismeretlen pályákon két tréningből kell itinert készítened. A navigátorom összeszámolta, hogy a Mecsek Ralin és a Sanremo Ralin hány kanyar esik egy kilométerre, Olaszországban két és félszer több volt. Ott nincs idő arra, hogy egy kanyarról még hét információt elmondjál, mint itthon, ezért többet is kell improvizálni. De hatalmas élmény egy IRC-futam, sokkal jobban odafigyelnek az emberre, és még a legnehezebb versenyünkről is vigyorral az arcunkon jöttünk haza. Mindenkinek csak ajánlani tudom, hogy próbálja ki. Szeretnénk jövőre is több IRC-futamon rajthoz állni, itthon pedig remélem, hogy nagyobb szerencsénk lesz."

24H FUTÁR

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





Hova lett Botka Dávid?

Vizes pályán verte már meg a komplett WRC mezőnyt N-es Mitsubishivel. Az idén többször autózott a dobogó közelében, volt úgy, hogy már csak 300 m hiányzott az abszolút harmadik helyhez, mégsem jött össze. Egy ötödik és egy nyolcadik helyezéssel az év végén csak 14. lett Botka Dávid.

„Rosszul volt összerakva az évünk" – mondta a kisebbik Botka fivér. „Az első versenyen 12 defektet kaptunk, a másodikon szétment a turbónk. A Salgón ötödikek lettünk, de egy defekt miatt ott is egy perc hátránnyal kezdtünk. Szombathelyen végig az abszolút harmadik helyen álltunk, de 300 méterrel az utolsó gyorsasági célja előtt felrobbant a motorunk. A generátorban szakadt el egy vezeték, ami hol adott áramot, hol nem, elégtek a gyertyák és... Pécsen egy 50 eurós közlőtengely ment tönkre. Mindig valami filléres hiba miatt estünk ki."

Ha valakinek ilyen pechszériája van, akkor a legjobb változtatni, vagy az autón, vagy a csapaton. Botka az utóbbit választotta. „Sajátmagunk vettük kézbe az autó felkészítését, aminek azért is örülök, mert imádok ezzel foglalkozni. Persze azért a váltót nem én cserélem, inkább a szervezési részével foglalkozom. A Semperit Ralira már mi készítettük fel az autót, utána voltunk Romániában egy ralishown, amit megnyertünk, Spici pedig szintén a mi autónkkal lett harmadik. Nem volt semmi műszaki hibánk, úgyhogy egyelőre bejött a csapat. Szeretnénk indulni a Mikulás és a Szilveszter Ralin is. Mivel elég kevés versenyt fejeztünk be az idén nagy felújítás nem kell, januárban kicsit átnézzük az autót, de utána még megyünk vele valahol, ha lesz, akkor a Jänner Ralin. Szeretnék sokat menni, hogy ha még van gyerekbetegsége az autónak, akkor az kijöjjön. A versenyek előtti felkészítést is komolyabban vesszük jövőre, a verseny utáni héten készen kell lenni az autónak, utána pedig megyünk tesztelni. Ha jó eredményt akarsz elérni, akkor nem lehet félvállról venni semmit."

Loeb megállíthatatlan

- 2010. november 11-14.
- Cardiff, Nagy-Britannia (Wales)
- 13/13 vb-futam
- 61 páros
- 45 célba érkező
- murva
- 20 gyorsasági szakasz
- 359,4 km gyorsasági
- 1612,04 km össztáv





A WALES RALI VÉGEREDMÉNYE

1. Loeb–Elena	Citroën C4 WRC	3:14:54,0
2. P. Solberg–Patterson	Citroën C4 WRC	+19,1
3. Latvala–Anttila	Ford Focus WRC09	+1:35,3
4. Hirvonen–Lehtinen	Ford Focus WRC09	+1:53,3
5. Sordo–Vallejo	Citroën C4 WRC	+2:12,2
6. H. Solberg–Prevot	Ford Fiesta S2000	+6:26,5
7. Wilson–Martin	Ford Focus WRC08	+8:37,8
8. Räikkönen–Lindström	Citroën C4 WRC	+10:27,9
9. Ostberg–Andersson	Subaru Impreza	+12:13,7
10. Mikkelsen–Floene	Skoda Fabia S2000	+14:01,2

GYORSASÁGI GYŐZTESEK

Loeb	11
P. Solberg	4
Latvala	3
Ogier	1
Sordo	1

ÉLEN ÁLLÓK

1. gy.	Loeb
2. gy.	Latvala
3. gy.	Loeb
4-6. gy.	Latvala
7. gy.	Loeb
8-9. gy.	Solberg
10-20. gy.	Loeb

VB VÉGEREDMÉNYE

1. Loeb	276
2. Latvala	171
3. P. Solberg	169
4. Ogier	167
5. Sordo	150
6. Hirvonen	126
7. Wilson	74
8. H. Solberg	45
9. Villagra	36
10. Räikkönen	25
16. Turán	4

GYÁRTÓK

1. Citroën	456
2. Ford	337
3. Citroën Junior	217
4. Stobart Ford	176
5. Munchi's Ford	58

Egy darabig úgy tűnt, hogy Latvala megtörheti a Citroën győzelmi sorozatát, aztán Solbergnek volt sansza rá, hogy tovább vigye azt, végül jött Loeb tanár úr és idei nyolcadik győzelmét aratva lerendezett mindent. A versenyen Solberg lett a második, a vb-n Latvala.

Mindkét márka győzelemmel szerette volna elbúcsúztatni a WRC-ket, a 14 évig tartó korszak végén. A Wales Rali pedig az a helyszín volt, ahol elvileg a Ford is ugyanolyan eséllyel pályázhatott erre, mint a Citroën.

Jari-Matti Latvala erősen is kezdett és a Focusszal a hatodik gyorsaságin már 4,5 másodperccel vezetett Loeb előtt, amikor bepárásodott a szélvédője, a rossz látási viszonyok mellett elkövetett egy apró hibát, defektet kapott, és több mint egy percet veszített.

Sébastien Loeb a hetedik szakaszon éppen csak meg tudta mutatni magát az élen, amikor az első helyre viharzott Petter Solberg. Két szakasz után azonban kénytelen volt azt visszaadni Loebnek, aki a második nap végén még mindig csak 4,8 másodperccel vezetett előtte. Az utolsó napon azonban a világbajnok megrázta magát, két szakaszon odavert Solbergnek, az utolsó kettőn pedig már óvatoskodhatott is, így is megszerezte idei nyolcadik vb-futamgyőzelmét.

A második nap reggelén borult fel Sébastien Ogier, aki ezzel Latvalára és Solbergre bízta a világbajnoki második hely eldöntését. Latvala a defektje után az utolsó előtti szakaszon előzte meg csapattársát, Mikko Hirvonent, és jött fel a harmadik helyre, így Solberg hiába lett második a versenyen, a vb-n Latvaláé lett a második hely.

Hirvonen nem sok vizet zavarva lett negyedik, Dani Sordo ugyancsak nem szólt bele az elsők dolgába és futott be ötödiknek. Henning Solberg lett a hatodik, Matthew Wilson a hetedik, míg Kimi Räikkönen ezúttal csak egy rugótörést átélve jött be a nyolcadik helyre.

☺ Végre többesélyes volt a verseny, Latvala és Solberg is komoly ellenfele volt Loebnek
☹ De végül megint Loeb nyert



Petterrel jövőre ugyanitt



A világbajnokság valamennyi résztvevője elismeri Petter Solberget, és nem csak a már elcsépeltnek hangzó motiváltsága, a rali iránti fanatizmusa, de a versenyzői képességei miatt is, hiszen privát versenyzőként nagyon közel állt ahhoz, hogy megnyerje a Wales Ralit.

A végeredmény szerint Petter Solberg 19,1 másodperccel kapott ki Sébastien Loebtől, de ez nem tükrözi a köztük folyt késhegyre menő küzdelmet. Loeb az első napot 1,9, a másodikat pedig csak 4,8 másodperc előnnyel zárta az élen Solberg előtt, pedig a norvégot több dolog is hátráltatta. Az esős időjárás miatt az elsőnek rajtoló Loeb tisztább, jobban tapadó pályán versenyzett, de Solberg váltója sem működött tökéletesen.

„Amikor felváltottam másodikból, ötödikbe ugrott. Amikor hatodikból akartam visszaváltani beragadt üresbe és a motor elkezdett visítani. Kb. 15 másodpercet veszíthettünk emiatt. Nagyon szeretem ezeket a pályákat és szerintem pénteken vezethettük volna a versenyt" – mondta Solberg.

Még a Citroën gyári csapatának vezetője, Olivier Quesnel is szurkolt egy kicsit Solbergnek, saját versenyzőjével, Loebbel szemben. „A rali és a vb szempontjából jobb lett volna, ha Petter nyer" – mondta Quesnel. „Biztosan nagyon örült volna neki, de nem akartuk a győzelmet odaajándékozni."

Nem is, azt ki kell érdemelni és nem szabad ajándékozni, mert a rali vb is egy sport. Viszont sportszerűnek lehet lenni. Főleg akkor, ha tudjuk, hogy Solberg mennyi áldozatot hozott azért, hogy versenyezzen. „Az utolsó másfél versenyt saját zsebből fizettem" – mondta. „Amikor gyári versenyző vagy, akkor csak úgy megtörténnek a dolgok, de amikor privát vagy, akkor mindent neked kell intézned. Az elmúlt két évet egyik tárgyalás után a másikon töltöttem, amikor nem pénz után rohangáltam, akkor versenyautóban ültem. A családomat szinte nem is láttam az elmúlt két évben, nem is tudom, hogy megvan-e még. Szerencsére a feleségem is raliőrült (korábban versenyzett is), de akkor sem könnyű. Viszont itt lehettünk, másodikok lettünk és ez nagyszerű!"

Solberg valóban nagyszerű eredményt ért el, az idei 13 versenyből nyolcszor állhatott dobogóra, ötször volt második, az utolsó négy versenyen háromszor végzett a második helyen, a vb-n pedig Loeb és Latvala mögött a harmadik helyet szerezte meg. Ezt a teljesítményt még a világbajnok is elismerte.

„Petter (Solberg) nagyon keményen nyomta, és tudtam, hogy ő soha sem adja fel, ezért nekem is keményen kellett nyomni, volt is pár meleg pillanatunk miatta" – mondta Loeb a Wales Raliról, majd hozzátette: „Csodálom Pettert a volán mögött, csodálom a csapata és a motiváltsága miatt. Remélem, hogy jövőre is velünk lesz."

Ehhez mi is csak csatlakozni tudunk. Petter, visszavárunk!



Lángolt az utastér

A versenyautóban sok minden ki tud gyulladni, de általában a benzin vagy az olaj okoz tüzet, nem a pótkerék. A Breen–Roberts kettős Szuper–2000-es Fiestájában pedig ez gyulladt ki és csak a tankolózóna előtti tűzoltók tudták megfékezni a lángokat.

„Defektet kaptunk és kicseréltük a kereket. Éreztük, hogy meleg a pótkerék, de úgy gondoltuk majd lehűl" – mesélte a navigátor Gareth Roberts. „Egyszer csak észrevettük, hogy ég a gumi. Kivettük és felkötöztük a bukócsőre az én oldalamon. A füst miatt ki kellett nyitnom az ajtót, amitől megint lángra kapott a pótkerék. Már azon a ponton voltunk, hogy valamit tennünk kell, ha nem akarjuk, hogy leégjen az autó. Szerencsére a tankolózóna előtt a tűzoltók azonnal eloltották. Szép lett volna lángoló pótkerékkel beállni tankolni."

Ogier megmagyarázza

A harmadik helyen állt Sébastien Ogier a Wales Ralin és még akár a győzelemért folyó versenybe is beleszólhatott volna, ám szombaton az első gyorsasági célja előtt 500 méterrel lecsúszott az útról és felborult. Sem ő sem navigátora nem sérültek meg, de az autó teteje és bukócsöve úgy megrogyott, hogy nem folytathatták a versenyt.



„Túl gyorsan mentem be a kanyarba, enyi" – summázta Ogier a hibáját, ami az év végi második helyébe került (és így csak negyedik lett). „Egyszer borultunk fel, nagyon lassan, de nem tudtuk folytatni a versenyt. A kanyar pont olyan csúszós volt, mint amilyenre számítottam. Egyszerűen hülye voltam."



Jobb lehet Loebnél is



Három éve tudjuk, hogy Latvala képes vb-futamot nyerni, de emellett a világ legnagyobb butaságait is elköveti. Az idén azonban a hebehurgya kölyök komoly versenyzővé érett, aki nem teszi tele a nadrágját, ha ki kell vágnia a rezet. Pedig igazi pályafutása még el sem kezdődött.

A kettesszámú versenyző szerepét osztották az idén Jari-Matti Latvalára a Fordnál, akinek Mikko Hirvonent kellett volna a világbajnoki címhez segíteni. A csapatsorrend nem éppen a legnépszerűbb dolog az autósportban, de ez egyszer fordítva sült el, és nemhogy hátrányba került volna tőle Latvala, hanem még előnyére is vált. Lehullott róla a nyomás, nyert két futamot, az utolsó hat versenyen sorra leiskolázta Hirvonent, és pályafutása legjobb eredményét elérve második lett a világbajnokságon.

Latvala már 2008-ban, második gyári fordos versenyén megvillantotta tehetségét, amikor a Svéd Ralin végig dominálva nyert. Ezzel 22 évesen ő lett a rali világbajnokság legfiatalabb futamgyőztese. Korábban a rekordot Henri Toivonen tartotta, ő 24 évesen nyerte első versenyét.

Az első siker után csőstül jöttek a kudarcok. 2009-ben az első négy versenyből háromszor esett ki baleset miatt. Köztük volt a portugáliai esése, amely során 17-szer volt tetőn a Focus, miközben 150 méter mélyre estek le egy domboldalon. Két versennyel később azonban Latvala megint leiskolázott mindenkit és a Szardínia Ralin újra győzött. Végre egyenesbe került, gondolta mindenki, de két versennyel később a Lengyel Rali utolsó szuperspeciálján szűkre vett egy kanyart, és a második helyről kiesett, meghiúsítva ezzel a Ford kettős győzelmét. „Megértem, ha ezek után (a Fordnál) nem akarnak többet velem dolgozni" – hüppögte Latvala a kamerákba, ami mutatta, hogy mekkora belső feszültséggel vív ő maga is. Malcolm Wilson csapatvezető azonban nem rúgta ki, de a következő versenyeken Latvalának pontosan követnie kellett a főnök utasításait.

Latvala hálás volt a bizalomért és tőle telhető módon próbálta magát edzeni nem csak fizikálisan, de mentálisan is. Ennek meg is lett az eredménye, hiszen amikor az idei Új-Zéland Ralin az utolsó gyorsaságin dőlt el, hogy ki nyeri a versenyt, már nem remegett meg a lába, és nyugodtan állíthatjuk, hogy nagyszerű győzelmet aratott. Három versennyel később pedig Finnországban, hazai pályán ismételte meg a győzelmet. „Nem is mertem álmodni róla, hogy megnyerhetem a versenyt. Gyerekkorom óta követtem a Finn Ralit, és gondoltam rá, hogy jó lenne egyszer megnyerni, de arra nem számítottam, hogy ilyen gyorsan bekövetkezik" – lelkendezett Latvala a célban.

Ez azonban sokkal fontosabb győzelem volt számára, mint gondolta volna. „Mindig is azt mondtam, ha egy versenyző megnyeri a Finn Ralit, az fordulópont a pályafutásában" – mondta Malcolm Wilson. „Azután a versenyző tudja, hogy megvan a gyorsasága és a képessége ahhoz, hogy nyerjen. Nézd csak meg, mi történt azóta Jarival: nyerhetett volna Japánban, négy gyorsaságit nyert Franciaországban, vezette a versenyt Walesben, és megvolt rá a képessége, hogy nyerjen. Pontosan az a versenyző lett belőle, akit szerettünk volna. Sokkal érettebb, mint amit hittem, hogy valaha lesz." Hát ezek elég megtisztelő szavak a főnöktől, de nem lehet velük vitatkozni. Latvala az idén a második helyen végzett a világbajnokságon, amihez azért kellett Hirvonen is, aki a Wales Rali utolsó napján egy kicsit elvette a gázt, hogy honfitársa biztonsággal át tudja venni a harmadik helyét, ami az év végi ezüsthöz kellett. Nem volt csapatutasítás, egyszerűen Hirvonen úgy gondolta, hogy ennyit megérdemel az a versenyző, aki az egész évét feltette arra, hogy őt segítse a világbajnoki címhez.

NÉVJEGY

NÉV: JARI-MATTI LATVALA
SZÜLETETT: 1985. ÁPRILIS 3.
FOGLALKOZÁSA: FORD GYÁRI VERSENYZŐ
AMIÉRT TARTANI KELL TŐLE: HA BELELENDÜL, SENKI SEM ÁLLÍTHATJA MEG, EGYRE MAGABIZTOSABB
AMITŐL TARTANIA KELL: A LATVALA-KANYARTÓL PORTUGÁLIÁBAN, A SZUPER-SPECIÁLTÓL LENGYELORSZÁGBAN
AMIT LETETT AZ ASZTALRA: 82 VB-FUTAM, 4 GYŐZELEM, 2. AZ IDEI VB-N
AMIT MÉG LE KELL TENNIE AZ ASZTALRA: A VILÁGBAJNOKI CÍM

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



WELTWEIT KFT.
A Weltweit Kft. (www.weltweit.hu) 2000. évi megalakulása óta dinamikusan fejlődő vállalkozás, mely teljes körű minőségi szolgáltatást nyújt a
cleanfix
Takarítás és tisztítás-technológia
Üzemi higiénia
Általános higiénia
Munkavédelem
Gasztronómia területén.
meiko PROFESSIONAL CLEANING
KIEHL
etol
Ügyfeleink gyors, pontos és minőségi kiszolgálásban részesülnek, amelyet rugalmasságunk és jelentős raktárkészletünk tesz lehetővé. Partnereinkkel közös célunk a mindenki megelégedésére végzett minőségi munka.
PPS PFENNIG PROFI SYSTEM

Na de térjünk csak vissza egy kicsit Latvalához. Jövőre jönnek az új WRC-k, amelyek között egészen biztosan nem lesz akkora különbség, mint a mostaniak között, így talán a Citroën előnye is eltűnik, vagy legalábbis lecsökken. Sokkal inkább a versenyzőkön múlik majd az eredmény, mint az idén. A Fordnak pedig Latvala személyében egy nagyon magabiztos, érett versenyzője lesz, aki készen áll, nem csak a futamgyőzelmekre, de arra is, hogy versenybe szálljon a világbajnoki címért.
És ne felejtsünk el még egy dolgot: Latvala az idén 25 éves. Loeb ennyi idős korában indult először vb-futamon egy Citroën Saxo kit carral, és 28 volt, amikor az első vb-futamát megnyerte. Latvala csuklójában pedig már most van 82 vb-futam és vb-futamgyőzelem. Tessék figyelni ezt a srácot.

Latvala, Turán szerint

Az idén többször is versenyzett Turán Frigyes Jari-Matti Latvala ellen, és már az első alkalommal összebarátkozott a fiatal finnel. „A vb-n szinte minden versenyző nagyon nyitott, de talán Latvala az egyik legközvetlenebb" – mesélte Turán. „Iszonyú őszinte ember, aki nagyon tud örülni mások sikereinek is. A Finn Ralin meg tudtam őt nézni kívülről is, ott látszott rajta, hogy mitől olyan gyors és hogy mitől volt képes később aszfalton is gyorsaságit nyerni a nem túl versenyképes Forddal. Nagyon tehetséges versenyző, pontosan vezet és bírja a nyomást."



KICSI, KISEBB, MÉG KISEBB...
ÖSSZEMENTEK AZ ÁRAK!
INTERNET+TV+TELEFON
AKÁR HAVI
5414 Ft-tól!*
interware
www.interware.hu
* a tájékoztatás nem teljes körű, kérjük érdeklődjön ügyfélszolgálatunkon a részletekről!
999-1213



Mikor tér vissza az igazi Hirvonen?

Egy évvel ezelőtt még Mikkor Hirvonen volt az a versenyző, aki megállíthatta volna Sébastien Loeböt a világbajnoki címek halmozásában. Az idén azonban kevesebb, mint fele annyi pontot szerzett, mint francia ellenfele és mindössze a hatodik helyen végzett a vb-n.

Ha nem is járt Sébastien Loeb magasságában Mikko Hirvonen, tavaly az utolsó futamon még versenyben volt a világbajnoki címért. Kétségtelen erőssége volt, hogy nagyon megbízhatóan tudta hozni az eredményeket, ha pedig a győzelem lehetősége felmerült, azonnal tudott élni vele. Az idén azonban semmi sem jött össze neki. „A Svéd Ralin még minden rendben volt, de azóta valahogy nem jön ki a lépés" – értetlenkedett ő maga is. „Próbálok gyorsan menni, de amikor úgy érzem, hogy most jót jöttünk, akkor is kikaptam." Talán jövőre, az új WRC-k jobban fekszenek majd neki, és meg tudja mutatni, mi lakik benne, mert az idei vb hatodik helyezésénél azért sokkal többre képes. Ezt a nézetet osztja csapattársa, Jari-Matti Latvala is. „Nagyon kemény éve volt Mikkónak, ami különösen az után lehet nehéz, hogy olyan szoros harcban vesztette el tavaly a világbajnokságot" – mondta Latvala. „Pontosan tudom, hogy milyen érzés egy ilyen szezon, nekem is voltak mélypontjaim a közelmúltban, de biztos vagyok benne, hogy jövőre sokkal erősebb lesz. Az autó sem volt mindig tökéletes a számára és volt néhány hibája: Finnországban például egy elég nagy esés, de ezeken már túl van. Nézzék csak meg Walesben az utolsó napon elért eredményeit, az már a régi Mikko volt."

A Ford csapatvezetője Malcolm Wilson is bízik versenyzőjében: „Mikko tudja, hogy mit kell tennie és azt is teszi. Vissza fog térni a jó formája, ebben biztos vagyok."

RALLYHEART.HU
Információk első kézből!

Kelet meghódította Ciprust

- 2010. november 4-6.
- Limasol, Ciprus
- 12/12 IRC-futam
- 40 (37 IRC) páros
- 27 (25 IRC) célba érkező
- 14 gyorsasági
- 236,64 km gyorsasági
- 849,12 km össztáv





A CIPRUS RALI VÉGEREDMÉNYE

1. Al-Attiyah–Bernacchini	Ford Fiesta S2000	3:11:53,5
2. Feghali–Matar	Skoda Fabia S2000	+30,7
3. Prokop–Tomanek	Ford Fiesta S2000	+4:42,0
4. Tarabus–Trunka	Ford Fiesta S2000	+5:40,5
5. Thomas–Loizides	Peugeot 207 S2000	+6:45,5
6. Kresta–Gross	Mitsubishi Lancer Evo IX	+7:16,6
7. Timotheou–Laos	Mitsubishi Lancer Evo IX	+12:44,0
8. Tingirides–Shialos	Mitsubishi Lancer Evo IX	+13:20,6

A VERSENYBEN VEZETŐK

1–6. gy.	Al-Attiyah
7–9. gy.	Prokop
10. gy.	Al-Attiyah

GYORSASÁGI GYŐZTESEK

Al-Attiyah	5
Prokop	4
Bouffier	4
Feghali	1

IRC VÉGEREDMÉNYE

1. Hänninen	62
2. Kopecky	47
3. Meeke	39
4. Loix	36
5. Magalhaes	30
6. Wilks	27
7. Mikkelsen	21
8. Andreucci	18
9. Neuville	12
10. Hirvonen	10
Al-Attiyah	10

GYÁRTÓK

1. Skoda	120
2. Peugeot	87
3. Ford	55
4. Mitsubishi	33
5. Subaru	11
6. Abarth	6

A Közel-Kelet-bajnokság versenyzői végeztek a Ciprus Rali első két helyén, Al-Attiyah, Feghali sorrendben, miután az IRC állandó résztvevői közül csak páran látogattak el a versenyre és nekik is meggyűlt a bajuk az igen durva murvás pályákkal.

Nasser Al-Attiyah szerezte meg a Ciprus Rali győzelmét Ford Fiesta S2000-essel, amely a szezonnyitó Monte-Carlo Rali után a Ford második IRC győzelme volt. Al-Attiyah az első gyorsasági-tól kezdve az élen állt, és a legtöbb szakaszt is ő nyerte. Legnagyobb ellenfele a cseh Martin Prokop volt, aki Fordjával mindjárt egy féltengelytöréssel kezdte a versenyt, de hátrányát a hetedik gyorsaságiig ledolgozta és három szakasz erejéig átvette a vezetést. Ekkor azonban egy újabb féltengelytörés miatt visszacsúszott a harmadik helyre.

A Ciprus Rali az IRC mellett a Közel-Kelet-bajnokságnak is futama volt (pár éve még Eb-futamnak adott otthont az Ázsiában lévő, de közigazgatásilag Európához tarozó sziget). Így Al-Attiyah mögött a második helyezett Roger Feghali Skoda Fabiájával is elsősorban ebben a bajnokságban volt érdekelt. Prokop lett a harmadik, míg honfitársa, Jaromir Tarabus szintén egy Forddal a negyedik. A legjobb nem Szuper-2000-es versenyző is cseh volt, Roman Kresta egy Mitsubishivel lett hatodik.

Az IRC résztvevők közül Andreas Mikkelsen a prológ után az első gyorsaságira vezető etapon esett ki motorhiba miatt, Bryan Bouffier pedig 25 percet veszített, amikor az első igazi gyorsaságin futóművet kellett javítania. Utána nyert négy szakaszt, de mivel kikéste idejét, ezért a nap végén kiesett a versenyből.

☺ A vegyes aszfalt/durva murva gyorsaságik különleges karaktert adtak a versenynek
☹ Mivel a bajnokság már korábban eldőlt, az IRC élmezőnye nem állt rajthoz Cipruson



Vizin ötödik lett az IRC kétkerékhajtású kupájában



IRC KÉTKERÉKHAJTÁSÚ KUPA VÉGEREDMÉNYE	
1. Hunt	30
2. Abbring	20
3. Tulio	20
4. Campana	16
5. Vizin	11
6. Plangi	10
7. Lemes	10
8. Princen	10
9. Ramos	10
10. Sottile	10
21. Puskádi	6

A második helyet szerezte meg Vizin László és Csökő Zoltán az IRC kétkerékhajtású mezőnyében a Ciprus Ralin, amellyel a bajnokság ötödik helyén végeztek. Laci bácsi elégedett volt, főleg azok után, hogy két kiesést követően az egyik legnehezebb versenyén sikerült célba érnie.

Négy IRC-futamon láthattuk az idén Vizin Lászlót, Szardínián, a Barum, a Sanremo és a Ciprus Ralin. A két olasz verseny nem nagyon sikerült Laci bácsinak, hiszen mind a kettőn baleset miatt esett ki. Ezért döntött úgy, hogy Cipruson, ha törik, ha szakad, mindenképpen célba ér. Ezt sikerült is teljesíteni, amelyben régi-új navigátora, Csökő Zoltán is komoly szerepet játszott. Csökő azok után ugrott be, hogy Vizin állandó társa, Zsiros Gábor a Catalunya Ralin Turán Frigyes oldalán megsérült és nem tudta vállalni a versenyt.

„Nagyon nehéz verseny volt, de nagyon örülünk neki, hogy célba értünk, hogy másodikok lettünk a kétkerekes kupában és hogy ötödikek a bajnokságban" – mondta Vizin. „Az utak borzasztó állapotban voltak és nehéz volt fejben is összerakni, hogy mész egy jó minőségű aszfaltos úton, aztán rákanyarodsz egy nagyon rossz murvára, majd a gyorsasági végén megint aszfalton mész.

Az idei négy IRC–futamomból kétszer kiestem, és most nagyon szerettem volna célba érni, úgyhogy az első körben mind a két nap óvatosan mentünk, a másodikat egy kicsit megnyomtuk. Az autó fantasztikusan viselkedett, semmi problémánk nem volt vele, ami óriási segítség egy ilyen nehéz versenyen."

Bár Csökő Zoltánnak ez volt az első IRC-futama, hibátlanul teljesítette feladatát, igaz, a rendezésben annyira nem remeklő ciprusiak egy belsőkamerás felvétellel is segítették a versenyzőket.

„A pályabejárás és az itinerírás komoly feladat volt" – mesélte Csökő. Két körből kellett felírnunk a pályákat, ráadásul egy jobbkormányos autóval tréningeztünk. Laci bácsi már elsőre elég pontos itinert diktált, amibe nem kellett sokat javítani. A rendezőktől kaptunk egy belsőkamerás felvételt a gyorsaságikról, ami arra jó volt, hogy miután felírtuk a pályákat még egyszer le tudtam ellenőrizni.

Rutinos vb-s és IRC-s navigátorok azt mondták, hogy nem lesz idő az itiner lemásolására, de én mégis bevállaltam, mert abból, amit az autóban írtam, nem biztos, hogy boldogultam volna."



Puskádi harmadik lett

A Vizin–Csökő páros mellett még egy magyar résztvevője volt a Ciprus Ralinak, a Puskádi–Széchenyi vegyes magyar-ciprusi kettős. Puskádi Vizin mögött az IRC kétkerékhajtású értékelésében a második helyet szerezte meg, így ő lett a második magyar, akit az idén értékeltek a sorozatban. Puskádi a kétkerékhajtású bajnokságban a Cipruson szerzett hat pontjával a 21. helyen végzett a bajnokságban.

Golden Stage Rali



A Ciprus Ralit követően rendezték meg a Golden Stage Ralit, amely egyetlen 25 km-es pályából állt, amit kétszer kellett teljesítenie a mezőnynek. A két gyorsasági szakaszt teljes egészében élőben közvetítette az Eurosport.

A versenyt a Ciprus Rali első napján kieső Andreas Mikkelsen nyerte, Nasser Al-Attiyah és Bryan Bouffier előtt. A kétkerékhajtású mezőnyben az észt Kruuda volt a leggyorsabb Suzuki Swift S1600-assal, Vizin lett a második, míg Puskádi a harmadik. Összetettben a magyarok a 17-18. helyen végeztek.



Az első magyar dobogó



- 2010. október 31.
- Okayama, Japán
- 19-20/22 WTCC
- 3703 m hosszú pálya
- 2x14 kör

Pályafutása legjobb eredményét elérve az ötödik helyen fejezte be Michelisz Norbert az okayamai első futamot. Két héttel később azonban a BMW-csapat két autóját kizárták, így Norbi harmadik lett, ami az első dobogós helyezését jelentette a túraautó világbajnokságon.

Már az időmérőn is látszott, hogy Michelisz és kivételesen a SEAT-ja is formában van, hiszen könnyedén szerezték meg az ötödik helyet, de még egy második idő is kilátásban volt, ha Norbi nem csúszik meg a leggyorsabb körében. De ne legyünk telhetetlenek.

Az első futamban sikerült megtartania ötödik pozícióját, amivel addigi legjobb eredményét érte el. Ez a második futamra a negyedik rajthelyet jelentette. Az eső beleerősített és kétszer bent járt safety car. Michelisz kétszer is megcsúszott, de sikerült megmentenie a versenyt és nyolcadik lett. „Az ötödik és a nyolcadik helyemnél ilyen körülmények között sokkal többet nem vártam. Fontos pontokat szereztem az újoncok külön értékelésében, és az összetett pontversenyben is feljöttem a tizedik helyre" – összegezte Michelisz.

Két héttel a verseny után, amikor a mezőny már Makaóra készült, az FIA kihirdette, hogy nem homológ váltó miatt kizárták a BMW-csapatot, így Michelisz az első versenyen végül a harmadik, a másodikon pedig hetedeik lett.

Talán nem ez a legszerencsésebb módja az első dobogós helyezés megszerzésének, de Michelisz hat nappal később minden fanyalgónak betömte a száját.

OKAYAMA 1. VERSENY VÉGEREDMÉNYE		
1. Robert Huff	Chevrolet	31:46,668
2. Yvan Muller	Chevrolet	+4,931
3. Michelisz Norbert	SEAT	+9,742
4. Colin Turkington	BMW	+11,310
5. Gabriele Tarquini	SEAT	+13,876
6. Michel Nykjær	SEAT	+14,901
7. Alain Menu	Chevrolet	+30,022
8. Robert Dahlgren	Volvo	+31,077
9. Yukinori Taniguchi	Chevrolet	+1:13,148
10. Darryl O'Young	Chevrolet	+1:15,995

OKAYAMA 2. VERSENY VÉGEREDMÉNYE		
1. Colin Turkington	BMW	33:48,074
2. Yvan Muller	Chevrolet	+0,724
3. Robert Huff	Chevrolet	+1,822
4. Alain Menu	Chevrolet	+2,826
5. Robert Dahlgren	Volvo	+3,165
6. Michel Nykjær	SEAT	+4,174
7. Michelisz Norbert	SEAT	+5,432
8. Tom Coronel	SEAT	+5,901
9. Darryl O'Young	Chevrolet	+7,061
10. Franz Engstler	BMW	+7,613

MICHELISZ NORBERT EREDMÉNYEI		
Teszt	14.	+1,625
1. szabadedzés	5.	+0,676
2. szabadedzés	8.	+0,512
Időmérő Q1	5.	+0,443
Időmérő Q2	5.	+0,605
Warm up	5.	+0,373
1. futam rajtrács	5.	
1. futam	3.	+9,742
2. futam rajtrács	4.	
2. futam	6.	+4,174





Michelisz vb-futamot nyert!

- 2010. november 21.
- Makaó
- 21-22/22 WTCC
- 6117 m hosszú pálya
- 2x9 kör



WTCC 22/22 UTÁN	
1. Muller	331
2. Tarquini	276
3. Huff	276
4. Priaulx	246
5. Monteiro	177
6. Menu	173
7. Farfus	167
8. Coronel	136
9. Michelisz	104
10. Turkington	97
11. Nykjaer	66
12. Gené	61
13. Barth	51
14. Poulsen	20
15. O'Young	15
16. Hernández	9
17. Engstler	5
18. Taniguchi	4
19. d'Aste	3
Bennani	3
21. Pernia	1
Vaulkhard	1

GYÁRTÓK	
1. Chevrolet	715
2. SEAT	641
3. BMW	580

ÚJONCBAJNOKSÁG	
1. Michelisz	167
2. Nykjaer	137
3. Barth	130
4. O'Young	94
5. Bennani	94
6. Vaulkhard	61

A magyar autósport történetének legnagyobb sikerét érte el Michelisz Norbert, aki a túraautó vb utolsó futamán győzött, így ő lett az első magyar autóversenyző, aki FIA világbajnoki futamot tudott nyeri. Nem mellesleg az újoncbajnokságot is megnyerte. Gratulálunk!

Az év eleje óta tudtuk, hogy Michelisz Norbert képes lenne nyerni a túraautó világbajnokság mezőnyében, még akkor is, ha ez az első szezonja. Legalábbis ezt sulykolta belénk Juni György csapatvezető, aki a Zengő Dension Team honlapján olyan érzékletesen ecsetelte minden verseny eseményét.

Lehet, hogy elfogultak voltunk Norbival szemben – naná, hogy azok voltunk, magyar autóversenyző még soha nem került ilyen magasra, és az elfogultságunkkal is hajtottuk őt előre. A verseny hetében tudtuk meg, hogy két héttel korábban Norbi nem ötödik, hanem harmadik lett Japánban, ami az első dobogóját jelentette. Már ez is nagy dolog, de a magyar fiú még többet akart.

Már az időmérőn is szárnyalt Makaóban, a világ egyik leggyilkosabb versenypályáján, amelyen nem az a kérdés, lesz-e rajta baleset, hanem az, hogy hány. Sajnos már az edzésen elkövetett Norbi egy hibát, és nem vette észre, hogy egy piros lámpával súlymérésre hívják, ezért ötrajthelyes büntetést kapott, még az időmérő előtt. Norbi ezen úgy felhúzta magát, hogy azonnal ment egy második időt.

„Csodálatos, hogy második tudtam lenni az időmérőn, egy számomra kevésbé ismert pályán" – mondta Michelisz.

„Ez is mutatja, mennyit fejlődtünk az idény eleje óta. A szerelőknek köszönettel tartozom, mivel a SEAT-om nagyon gyors volt, és szerintem a versenyen is az lesz majd. Kár, hogy a büntetés miatt csak a hetedik helyről rajtolhatok, de mindent megteszek a siker érdekében, mert szeretném jó eredménnyel zárni ezt az évet."

Michelisz Norbert

1984. augusztus 8-án született Mohácson. Rendhagyó módon először csak játék szimulátoron keresztül ismerkedett meg az autóversenyzéssel, így került kapcsolatba Wéber Gáborral, aki szintén szimulátoros bajnokként kezdett versenyezni. Wéber segítségével 2005 szeptemberében kipróbálhatott egy Renault Clio versenyautót a Hungaroringen, 2006-ban pedig, 21 évesen rajthoz állhatott a Suzuki Swift márkakupában. Első teljes versenyszezonja annyira sikeres lett, hogy meg is nyerte a bajnokságot.

Egy évvel később megismételte a bajnoki címét a Renault Clio-kupában is. 2008-ban pedig a magyar bajnokság legerősebb márkakupájában versenyzett egy SEAT Leónnal. Itthon második lett, de ennél sokkal fontosabb volt, hogy rajthoz állt a SEAT León Európa-kupában is, amelynek a monzai futamát megnyerte, így 24 évesen részt vehetett a túraautó világbajnokság japán futamán. Az első versenyen kiesett, a másodikon a sor végéről rajtolva 16. lett.

Tavaly a SEAT León Európa-kupa mezőnyében lett bajnok és újra rajthoz állhatott egy túraautó világbajnoki futamon, Brands-Hatchben, ahol azonban egyik versenyt sem tudta befejezni.



Az idén a Zengő Dension-csapat színeiben indult a teljes túraautó világbajnoki sorozaton. Már az első versenyen, Curitibában megszerezte első pontját, és a 22 futamból 15-ször szerepelt a pontszerzők között. Az újoncbajnokságban szinte végig vezetve lett bajnok, az utolsó futamon pedig megszerezte pályafutása első világbajnoki győzelmét, a pontversenyben kilencedik lett.













Az első versenye remekül sikerült, a hetedik helyről feljött az ötödikre, ami még mindig a legjobb pályán elért eredménye volt. Vasárnap hajnalban sokan tanakodtunk azon, hogy mi lett volna, ha a második helyről indul, és onnan javít két pozíciót... Persze ez nem lehetséges, meg nincsenek „ha”-k, de akkor is, lelki szemeinkkel láttuk, hogy Norbi nyer.

Na és akkor jött a második verseny. Michelisz a negyedik helyről rajtolt, de hogy! Három autót hagyott állva. Makaóban, ahol nem lehet előzni. Na, ez volt az a pillanat, amikor minden magyar szurkoló felugrott a kanapéjáról, mert ezt ülve nem lehetett végignézni. Körömrágás, kiabálás, miért nem intik már le a futamot?! Jaj, csak valaki neki ne menjen! De nem ment. Michelisz magabiztosan nyert. Nem dobta senki az ölébe a győzelmet, ő maga kaparta ki a gesztenyét, na meg a Zengő Dension-csapat minden tagja, akik Norbival együtt megérdemlik a gratulációt, megdolgoztak érte!

„A célom az volt az idén, hogy dobogón végezzek, és hogy megnyerjem az újoncbajnokságot” – nyilatkozta Michelisz angolul a világnak. „Nagyon boldog vagyok, hogy győzelemmel szereztem meg a dobogót, és nem is választhattam volna jobb helyszínt erre, mint Makaó. Szeretnék köszönetet mondani mindenkinek a csapatban, mert fantasztikus munkát végeztek. Nagyon furcsa volt a második versenyen meglátni a piros zászlót, de nagyon nyugodtan vártam a rajtrácson, mert tudtam, hogy megvan a gyorsaságom ahhoz, hogy az élen maradjak, és nagyon örülök, hogy ez így is történt.”

Jaj, azt majd’ elfelejtettem, hogy már az első futam után Michelisz lett az újoncbajnokság győztese. Mégis ki lehetett volna? És a győzelmének köszönhetően még egyet lépett előre a világbajnokságon is, ahol a kilencedik helyen végzett.

De tudják mi volt a leghátborzongatóbb? Amikor az összes nemzetközi autósport portál azzal volt tele, hogy „Michelisz claims maiden win at Macau” meg hogy „Hungarian rookie Norbert Michelisz took an impressive victory in the final race of the season in Macau.” Fölösleges is fordítani, szerintem mindenki érti. És most már nem csak mi állítjuk, hogy Michelisz képes világbajnoki futamot nyerni, hanem az egész világ tudja, és elismeri.

Mellesleg Juni György azt állította, hogy Michelisz Norbert világbajnok is tud lenni. Még a végén igaza lesz.

Reméljük Norbinak jövőre is meglesz a lehetősége, hogy ezt megmutassa.

MAKAÓ 1. VERSENY VÉGEREDMÉNYE		
1. Robert Huff	Chevrolet	35:34,840
2. Yvan Muller	Chevrolet	+0,366
3. Tiago Monteiro	SEAT	+0,631
4. Gabriele Tarquini	SEAT	+0,909
5. Michelisz Norbert	SEAT	+1,306
6. Augusto Farfus	BMW	+1,967
7. Alain Menu	Chevrolet	+2,564
8. Kristian Poulsen	BMW	+2,823
9. Franz Engstler	BMW	+3,503
10. Mehdi Bennani	BMW	+3,998

MAKAÓ 2. VERSENY VÉGEREDMÉNYE		
1. Michelisz Norbert	SEAT	54:37,415
2. Gabriele Tarquini	SEAT	+1,193
3. Robert Huff	Chevrolet	+1,543
4. Yvan Muller	Chevrolet	+10,886
5. Augusto Farfus	BMW	+14,675
6. Tom Coronel	SEAT	+14,894
7. Andy Priaulx	BMW	+15,716
8. Tiago Monteiro	SEAT	+16,360
9. Sergio Hernández	BMW	+20,951
10. Franz Engstler	BMW	+25,099

MICHELISZ NORBERT EREDMÉNYEI		
Teszt	9.	+2,223
1. szabadedzés	4.	+0,814
2. szabadedzés	11.	+2,108
Időmérő Q1	5.	+1,065
Időmérő Q2	2.	+0,407
Warm up	3.	+1,343
1. futam rajtrács	7.	
1. futam	5.	+1,306
2. futam rajtrács	4.	
2. futam	1.	−1,193



Kizárták a BMW-ket

Az okayamai futam után két héttel az FIA elfogadta a Chevrolet-csapat óvását és kizárta a BMW-t mindkét versenyből. A Chevrolet állítása szerint a BMW a szabályok értelmében nem használhatott volna Japánban szekvenciális váltót, amelyet eredetileg azért engedélyeztek a gyártó számára, hogy a kézi gázt használó Alex Zanardi könnyebben tudjon váltani. Az FIA annak ellenére zárta ki a BMW-t, hogy Japánban a Felügyelők engedélyezték az alkatrész használatát. Ezzel a döntéssel Yvan Muller az utolsó versenyhétvége előtt világbajnok lett.

Chevrolet a 3. világbajnok

A Chevrolet lett a túraautó sport harmadik világbajnok gyártója. A sorozat 2005-ös kezdete után a BMW háromszor nyert zsinórban, majd a SEAT aratott két győzelmet, az idén pedig a Chevrolet lett világbajnok. Az amerikai gyártó egyelőre az egyetlen, amely biztosan részt vesz a jövő évi világbajnokságon.

Yvan Muller a bajnok



2008 után az idén másodszorra lett túraautó világbajnok Yvan Muller. A francia versenyző első sikerét SEAT-tal érte el, az idén Chevrolet-vel nyert. Bár a 22 futamból csak háromszor tudott győzni, kiegyensúlyozott teljesítményével mégis ő gyűjtötte a legtöbb pontot.



Talma Hollywood csillagánál

Talmácsi Gábor azzal a szokatlan érzéssel vágott neki a valenciai idényzárónak, hogy még nem volt a zsebében élő szerződés a következő szezonra. Néhány napon belül azonban kiderült, bár volt ok az aggodalomra, a pilóta folytatni tudja pályafutását – a Moto2-es géposztályban.

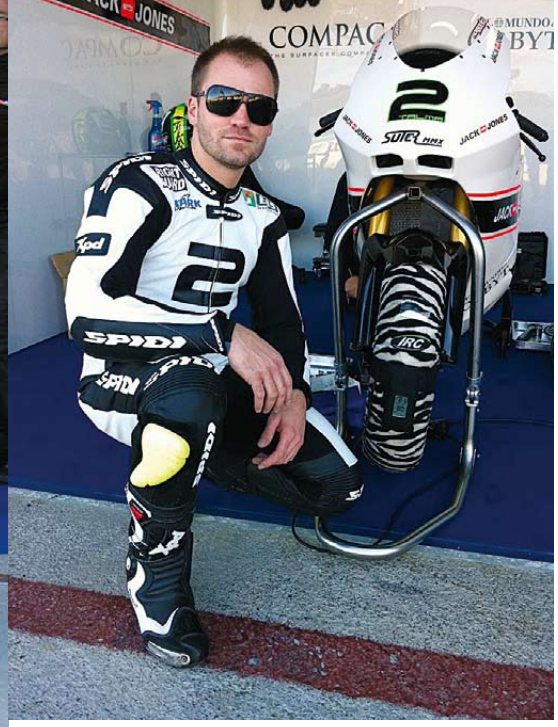
Antonio Banderas és Talmácsi Gábor. Hogy mi közük van egymáshoz? Segítünk: nem forgatnak filmet Hollywoodban. A filmsztár az idén intenzíven kezdett érdeklődni a gyorsasági motoros világbajnokság iránt, olyannyira, hogy beszállt egy csapatba is, résztulajdonosként. Nos, ez a csapat szerződtette 2011-re Talmácsit a Moto2-es alakulatába.

S hogy mi a tervük vele?

A világbajnoki címért szeretnének küzdeni. S egyértelmű, hogy kire építenek, hiszen a korábbi magyar világbajnok csapattársa az amerikai Kenny Noyes lesz, aki az idén nem brillírozott.

A szerződést egyébként akció követte: Talmácsi Valenciában kipróbálhatta a Jack and Jones-alakulat új, Suter-vázzal felszerelt motorját.

„Nagyon gördülékenyen ment a munka, semmire sem lehetett panaszom. A Suter-váz jóval keskenyebb, mint az eddigi motorom volt, ami nekem kifejezetten szimpatikus, mintha rám szabták volna – mondta Talmácsi, akinek a véleménye a fejlesztések során is sokat nyom majd a latban. – Ami pedig a szerződést illeti, nagyon büszke vagyok rá, hogy csatlakozom a Jack and Jones-csapathoz. Már elkezdtünk egyeztetni a téli felkészülésről is, mert nagyon szeretném a lehető legjobb kondícióban várni a szezont. A csapat mentális és fizikai tréningre is lehetőséget ad Barcelonában, ami különleges esély, eddig még nem fordult elő a pályafutásom során. Ugyanis egészen más egyedül, itthon felkészülni, mint közösen a csapattal, előre kidolgozott program szerint. Egyelőre azonban néhány hét pihenő következik, hogy aztán újult erővel vethessük bele magunkat az edzésekbe és a munkába" – mondta Talma, akiről Dani Devahive csapatfőnök nagyon pozitívan nyilatkozott. Azt mondta, azért esett a magyarra a választás, mert eredményei magukért beszélnek, s mert futamgyőzelmei bizonyítják, mennyire gyors.







Moto GP grid girls 2010















Kávészünet Vizin Laci bácsival

Az egykori B majd N csoportos bajnok, abszolút harmadik helyezett Vizin László járt nálunk a kávészünetben, aki miután két éve visszavonult a raliversenyzéstől, azonnal vissza is tért és azóta az IRC-n versenyez, ahol a kétkerekes kupában tavaly negyedik, idén ötödik lett.

HÁNY ÉVES KORODBAN VOLTÁL ELŐSZÖR RALIVERSENYEN?
Húsz körül lehettem. Pécsett volt egy hegyiverseny, még a régi pályán, ami Tettyéről indult és úgy ment fel a tévétoronyig. Arra nem esküszöm meg, hogy ott döntöttem el, autóversenyző leszek én is, de nagyon tetszett.

MELYIK SPORTOLÓT TISZTELED A LEGJOBBAN?
Michael Schumachert. Hétszeres világbajnok, amit azóta sem tudott senki utána csinálni. Három év kihagyás után visszatért, és én még nem írnám le őt. Jövőre biztosan ott lesz az elejében, és még azt sem zárnám ki, hogy újra világbajnok lehet.

MILYEN KÖNYVET OLVASTÁL UTOLJÁRA?
Dan Brawntól az Angyalok és démonokat. Több könyvet is olvastam tőle, szeretem a modern meséit, de azért nem szoktam egetverő következtetéseket levonni belőle. Minden este lefekvés előtt szoktam olvasni, bár többnyire újságot, de ha jó könyv akad a kezembe, akkor azt gyorsan kiolvasom. Nyaralás közben akár hat-nyolc órát is tudok olvasni egyhuzamban.

MELYIK A KEDVENC FILMED?
Sok van, de ha maradunk az autós filmeknél, akkor a Szállító. Már csak azért is, mert Jason Statham a kedvenc színészem. Leginkább tévében szoktam filmet nézni. Baján nincs mozi, elég messzire kellene mennem érte, de tavaly az Avatart moziban néztem meg. Nagyon tetszett.

MILYEN GYAKRAN HASZNÁLOD AZ INTERNETET?
Folyamatosan. Most is ott ülök előtte. Pénzügyi tevékenységgel foglalkozom, úgyhogy folyamatosan figyelem az árfolyamokat, az árutőzsdét, de a gazdasági híreket is figyelem. Természetesen a ralis oldalakat is szoktam figyelni.

MIT TESZEL A KÖRNYEZETED VÉDELME ÉRDEKÉBEN?
Nem dobom el a szemetet. Ezt annyira komolyan vesszük, hogy a versenyautóból sem dobjuk ki az italos palackokat. Összegyűrjük őket és a sisaktartóban elvisszük a szervizparkig. (Zsiros) Gabika is nagyon háklis erre.

MILYEN ZENÉT HALLGATSZ?
Bármilyet. Általában az autóban szoktam zenét hallgatni. Ami a rádióból jön. Régebben voltak kedvenc zenekaraim, gyűjtöttem a lemezeiket bakeliten, de most már nincs hozzá lemezjátszóm. A gyerekeim hagytak itthon pár cd-t. Az autómban van két Queen válogatásalbum cd-n, azt nagyon szeretem.

MILYEN EGY VERSENYZÉS NÉLKÜLI IDEÁLIS HÉTVÉGÉD?
Hétvégén leggyakrabban teniszezni szoktam. Állandó partnerrel játszunk minden szombaton. Legalábbis amikor nincs verseny. Nagyon jó kikapcsolódás, másfél órán keresztül csak a játékra kell összpontosítani, nem jár az agyam a munkán, és jól is esik egy kicsit megizzadni. Nyáron a meccs után mindig szoktunk egyet sörözni. Ezen kívül tévézek, olvasok, semmi rendkívüli.

KIT HÍVNÁL MEG EGY ITALRA?
Akivel jót lehet beszélgetni, gondolom... Szörényi Leventét. Nagyon tisztelem a munkásságát, őt tartom az egyik legjobb magyar zenésznek. Fiatal koromból megvan az összes bakelit lemezük.

MIT SZERETSZ A RALIBAN A LEGJOBBAN?
Amikor a gyorsaságin lehet menni.

MIT SZERETSZ A RALIBAN A LEGKEVÉSBÉ?
A semmittevést. Azokat a napokat, amikor csak gépátvétel van, és nem történik semmi.

MI ALAPJÁN VÁLASZTOTTAD A JELENLEGI UTCAI AUTÓDAT?
Szerettem volna egy erős, és nyomatékos dízelautót, ebben a kategóriában pedig a biturbós BMW 535-ös a legjobb. Nagyon elégedett vagyok vele. (Zsiros) Gabika megcsippentette egy kicsit, így 320 Le-s lett. Jót tett neki, nem is annyira a teljesítmény, hanem a nyomaték miatt. Elég sokat járok vele nem városban és nem autópályán, ezért fontos, hogy az előzéseknél jól gyorsuljon.

MILYEN RALIAUTÓT PRÓBÁLNÁL KI A LEGSZÍVESEBBEN?
Most a C4 WRC-t.

HA EGY DOLGOT VÁLTOZTATHATNÁL MAGADON, MI LENNE AZ?
Megfiatalítanám magam egy 30 évvel. Nem csinálnék másképp semmit, csak újra élném az egészet. Persze a ralit is.

BE MERNÉL ÜLNI VIZIN LÁSZLÓ MELLÉ NAVIGÁLNI?
Hááát. Versenyen talán igen, de pályabejáráson nem. Elég gyorsan szokott menni, és szerintem a tréning veszélyesebb, mint a verseny, főleg, ha oda-vissza lehet tréningezni egy pályát.



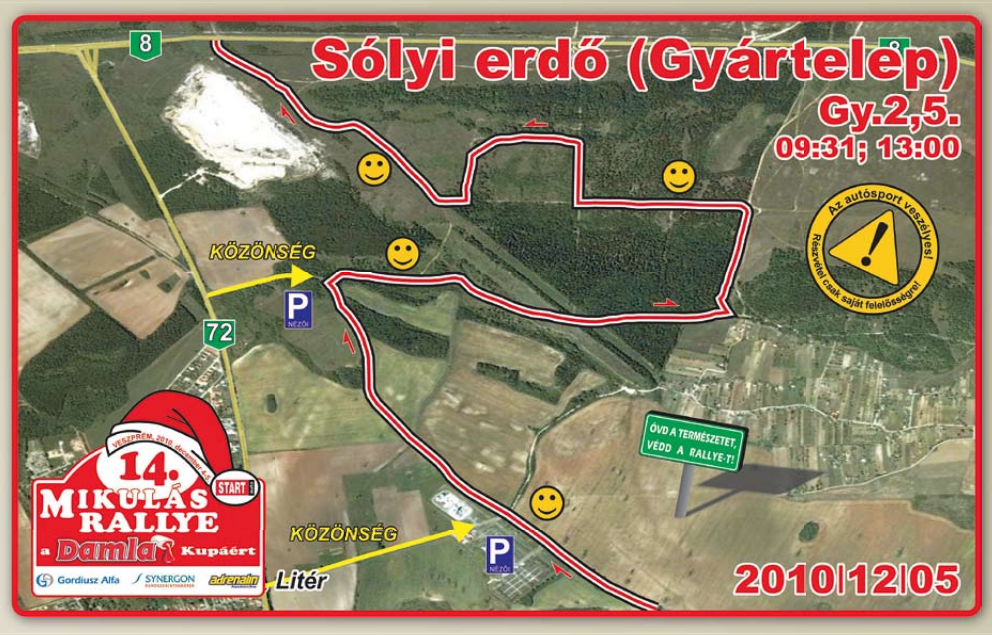
IDŐTERV		
Gy. 1.	Szentkirályszabadja / 1 (13 km)	9:03
Gy. 2.	Gyártelep–Sóly / 1 (14,1 km)	9:31
Gy. 3.	Vigántpetend / 1 (7 km)	10:39
	Szervizpark (30 perc)	11:24
Gy. 4.	Szentkirályszabadja / 2 (13 km)	12:32
Gy. 5.	Gyártelep–Sóly / 2 (14,1 km)	13:00
Gy. 6.	Vigántpetend / 2 (7 km)	14:08
	Szervizpark BE	14:53





Szüksége van egy jó Navigátorra?
Mi segítjük céljai elérésében!
BCA Hungary Kft., 1117 Budapest, Infopark sétány 1., Tel.: +36-1-205-38-76, E-mail: info@bca.hu
BCA business consulting alliance

NAGYKONYHAIGÉPEK.HU









KÁRÁSZY a lengéscsillapító specialista
www.karaszy.hu
KONI
lengéscsillapítók
sport célokra is
KONI
1033 Budapest, Szőlőkert utca 11.
Telefon: +36-1-349-8193
+36-1-349-9143
+36-1-320-3836 (fax)
Sport lengéscsillapítók javítása, építése
Koni, Bilstein, Öhlins alkatrészekkel
BILSTEIN GASDRUCK STOSS DÄMPFER
ÖHLINS ADVANCED SUSPENSION TECHNOLOGY
Specializált sport lengéscsillapítók
rally, drift, gyorsulási versenyekhez

SRT
www.srteam.eu
KERESS BENNÜNKET A MIKULÁS RALLYE-N!
Fantasztikus akciókkal várunk a helyszínen, a szervizparkban december 4-én és 5-én!
Csak 24.900,- Ft-os áron kínáljuk a „3 az 1-ben” (esőkabát, télikabát és mellény) ALASKA típusú, eredeti Sparco-s kabátot (Listaára 67.000,- Ft).
Minden kabát mellé egy Sparco-s sapkát is adunk!!!
Minden vásárlónknak, aki a helyszínen regisztrálja magát, egy 10 db-os vásárlási BON-t ajándékozunk, amellyel kedvezményesen vásárolhat FIA homológ overált, kesztyűt, cipőt és más egyebet a versenyzéshez!
BON -15%
Kérdéseiddel bátran keress bennünket:
Tel.: 06 / 20 / 21-22-900
info@srteam.eu

Osjecko Rallye Sprint Bajnokság: Rhino's Kupa

Kaposvár–Bárdudvarnok központtal rendezték a tízfutamos Osjecko Rallye Sprint Bajnokság utolsó állomását, november 20–21-én. A Kapos Rali egyik gyorsaságiján, Szenna–Bárdudvarnok között jelölték ki a pályát. A szezon vége érezhető volt a mezőny létszámán is, hiszen a szokásos 70–100 résztvevő helyett ezúttal csak 26-an vágtak neki a versenynek. Akik viszont ott voltak, nem bánták meg. A szitáló eső és a köd nehéz körülményeket teremtettek, amelyet a mezőny nagy része kifejezetten élvezet. A győzelmet a Ranga Péter–Fehérvári Csaba kettős szerezte meg Mitsubishi Lancer Evo IX-essel.

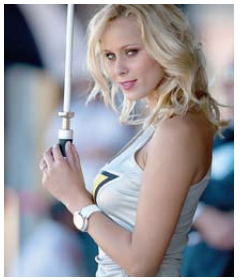
Bár a bajnokságnak már vége szokás szerint az idén is tartanak egy ráadásversenyt, Rallye Sprint Gála néven, december 27-én Zobákpusztán.

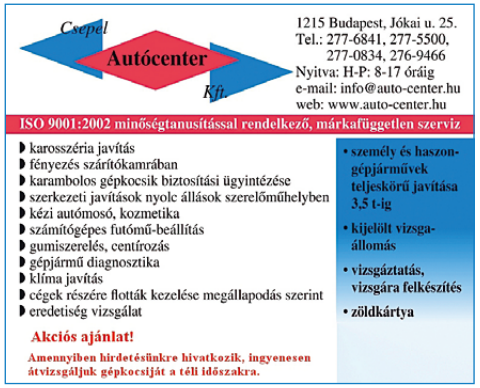
Az Osjecko Rallye Sprint Bajnoksággal kapcsolatos további információ: pecsiautosport.hu











Nemzeti Közlekedési Hatóság
ÁLTAL KIJELÖLT VIZSGÁLÓÁLLOMÁS

Műszaki Vizsgaállomás

EXAM-CAR Kft.

Nyitva tartás: H-P: 7-16-ig

Dunakeszi Székesdűlő (volt Házgyár területén)





Motorkerékpár, Személygépjármű, Autóbusz, Tehergépjármű, Mezőgazdasági vontató, Lassú jármű műszaki vizsgáztatása, Környezetvédelmi felülvizsgálata





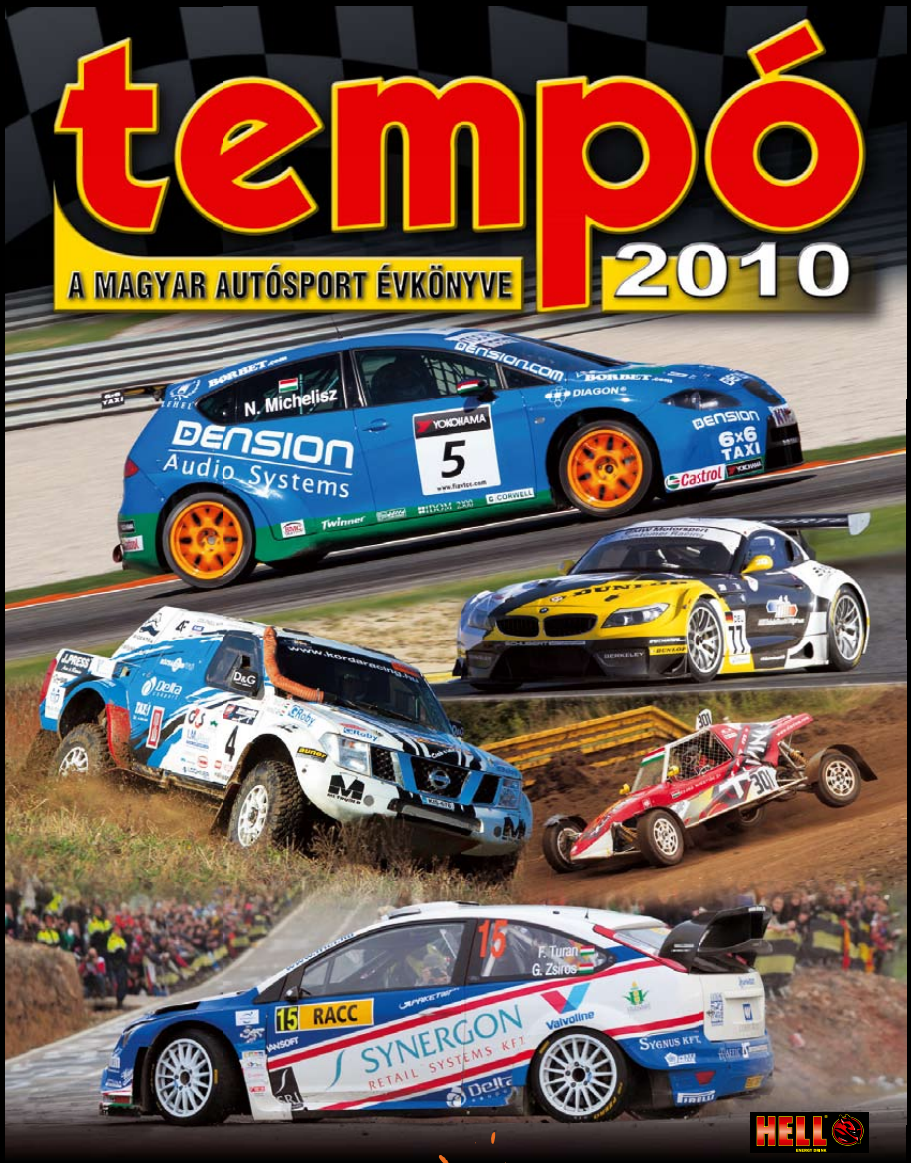
MŰSZAKI VIZSGÁRA FELKÉSZÍTÉS AUTÓJAVÍTÁS

Bejelentkezni személyesen, vagy az alábbi telefonszámokon lehet:

06 70/331-7118 • 06-70/318-2298 • 06 27/391-470

www.gepjarmuvizsgaztatas.hu

MÁR KAPHATÓ!



Keresd a rallyeshop -ban!

www.rallyeshop.hu