

RALLYcafé

1 évf. 2. szám
2010. JÚLIUS
INGYENES

ORB: SALGÓ-GEMER RALI » 12

PORTUGAL RALI » 26

SZARDÍNIA RALI » 34

WTCC MONZA » 38

HAMILTON
TITKOS ÁLMA

NE TESSÉK MESÉLNI:
SZABÓ GERGŐ

KÁVÉSZÜNET
IFJ. TÓTH JÁNOSSEL

MICHELISZ A LEGJOBB ÚJONC

pannon-
aqua
ásványvíz



ASI HARMADSZOR IS
HELL ENERGY DRINK SALGÓ-GEMER RALI

FR UK: Kiss harmadik győzelme

Webber: horkolás és fejfájás





Tartalom

Hírek	4
Hamilton titkos álma	8
Horkolástól a medencéig	10
Rali ob: Salgó-Gemer Rali	
Asi harmadszor is	12
Rali ob-hírek	14
Historic: Salgó-Gemer Rali	
Szlovákia Magyarország 1:0	18
Román Ralibajnokság	
Egy Szabó, egy Spitzmüller győzelem	20
Ne tessék mesélni: Szabó Gergő	
Libanoni háború, zárt kertkapu...	22
Rali vb: Portugál Rali	
Ogier megverte Loeböt	26
Rali vb-hírek	28
Turán a vb-n	
Nehéz verseny, de büszkék lehetnek	30
Figyeld ezt a srácot: Sébastien Ogier	32
IRC: Szardínia Rali	
Ki fog célba érni?	34
IRC-hírek	36
Túraautó vb: Monza	
Michelisz volt a legjobb újonc	38
Brit Formula Renault-bajnokság	
Kiss Pál Tamás harmadik győzelme!	40
Ralikrossz Eb – Nyirád	42
Ralikrossz ob – Máriapócs	
Fények éjszakája	44
Autókrossz ob – Dömsöd	46
Kávészünet ifj. Tóth Jánossal	48
Versenyntartár	50



Lapigazgató: Maricsek Miklós, Főszerkesztő: Mihályi Csaba,
Munkatárs: Radák Timi, Fotók: Kacsándi Norbert, Klima Fotó, Kollár Sportfotó, Mihályi Csaba
Kiadó: RC Media 2010 Kft. 2600 Vác, dr Csányi László krt. 50.
Layout: Ms Mester Stúdió, Mayer Beáta, iGlobe Team Nyomda
Ha írna nekünk: inforallycafe@gmail.com



Két hónap

Korábbi munkahelyeimen mindig furcsán néztem a főszerkesztőket, akik egy komplett újság lezárása után fel-alá mászkáltak az irodában, azon törve a fejüket, hogy mit írjanak a főszerkesztői levélbe. Van olyan lap, ahol ezt a rovatot teljesen kihagyják, de nagyon komoly szaklapokban is csak pár sor jut a főszerkesztőnek, kevesebb, mint az impresszum. Most, hogy végre nekem is sikerült a teljes második számot átadni nyomdai előkészítésre, és sokadszorra is átnéztem minden oldalt, átolvastam minden szöveget, megértem korábbi főnökeim problémáját. Az ember agya ekkorra megtelik betűkkel, képekkel és mindenféle aggodalmakkal, hogy nem maradt-e ki valami a lapból.

Ez persze nem olyan rossz dolog, hiszen ekkorra már túl van egy újság elkészítésének minden öröme. Ez igaz a mostani számunkra is, ami telis-tele van izgalmasabbnál izgalmasabb eseményekkel, hogy csak Michelisz Norbert pályafutása legjobb túraautó vb-s szereplését, vagy az általunk II. Sébastiannak keresztelt Ogier, Loeb felett aratott győzelmet említsem. A lapleadás utáni fáradtság azonban ennek ellenére nagy. Pedig mi csak két hónapja csináljuk. A napokban kaptam egy meghívót a MotorSport Magyarországon magazin születésnapjára. Ők már 14 éve élnek-halnak az autóversenyezésért. Ez pontosan 168 hónap, vagyis ők már 84-szer több munkát végeztek, mint mi, ami mindenképpen elismerésre méltó, és csak gratulálni tudunk hozzá. Még nagyon sok születésnapot MotorSport!

Mihályi Csaba
főszerkesztő



FORMA 1 MAGYAR NAGYDÍJ
Hungaroring, 2010. július 30 - augusztus 1.

Jegyek vásárolhatók a **Lurdy Ház** földszintjén,
az **AutomobilSport Irodában**
hétfőtől péntekig 12 és 16 óra között.
Részletek: www.automobilSport.hu

JEGYÉRTÉKESÍTÉS

Se F-csatorna, se dupla diffuzor 2011-től

A LEGTÖBB ÁTIGAZOLÁSSAL KAPCSOLATOS PLETYKA MEGCÁFOLÁSRA KERÜLT AZZAL, HOGY MARK WEBBER ÉS FELIPE MASSA IS SZERZŐDÉST HOSSZABBÍTOTT JELENLEGI CSAPATÁVAL.

Webber 2011-ig marad a Red Bull versenyzője, és miután Sebastian Vettel már korábban elkötelezte magát az energiatalososoknak, így a csapat jövőre is változatlan felállással folytatja. Korábban volt olyan feltételezés, hogy az idén a rali világbajnokságra váltó Kimi Räikkönen esetleg jövőre a Red Bull színeiben térhet vissza a Formula-1-be, ami azonban most megdőlt, és a finn valószínűleg marad a rali vb-n.

A média szerint szintén hosszú kívánságlistája volt a Ferrarinak, ahol Robert Kubica neve mellett Webberé is felmerült. Ám a maranellóiak is cáfoltak mindent azzal, hogy 2012 végéig meghosszabbították a szerződést Massával. Az olasz istállónál így az elkövetkezendő két és fél év alatt nem lesz pilótaváltozás.

A két szerződés bejelentésével megnyugodott a Formula-1-es pilóta piac, valószínűleg nem

lesz pilótacsere a nagy csapatoknál, és így a fennmaradó legnagyobb kérdés, hogy marad-e Robert Kubica a Renault-nál, is eldőlni látszik.



A Formula-1-es Technikai Csoport megállapodott abban, hogy 2011-től betiltják az F-csatorna használatát. Ezzel párhuzamosan a motorborító elemek sem nyúlhatnak majd a hátsó szárny fölé, megakadályozva a rendszer bármilyen trükkös változatának használatát. A Formula-1-es csapatok javaslatára még egy módosítás került a szabálykönyvbe, ugyanis annak tanulmányozása során még egy rést találtak, ami az F-csatornához hasonló rendszer kialakítását teszi lehetővé. Ezzel párhuzamosan 2011-től tilos lesz a versenyzőknek

az aerodinamikát befolyásolni, vagyis sem a kezükkel, sem a térdükkel, sem a vállukkal stb. nem vezérelhetnek semmit. Emellett jövőre betiltják a tavaly nagy port kavart kettős diffúzort és szóba került az első szárny méretének csökkentése is, illetve ezzel párhuzamosan az autókra ható leszorító erő mérséklése, hogy 2011-ben több előzést láthassunk.





Kovalainen megkopasztotta Elton Johnt

A Monacói Nagydíj idején a celebmustra egyik fő attrakciója az Amber Fashion Show, ahol minden környéken lévő ismert és kevésbé ismert hírességnek kötelező megvillantani legújabb ruhakölteményét és pár értéktelen csecsebecsét vásárolni, amellyel letudhatja az éves adakozását. A sok, unatkozó milliósoknak kitalált limlom mellett licitálni lehetett egy felajánlásra is. Mivel a teljes bevétel az Elton John AIDS-alapítványt illette meg, maga Sir Elton tett egy kijelentést, miszerint, ha valaki kész 300 000 euró vagyis kb. 81 millió forintot felajánlani az alapítványnak, akkor ő a saját pénztárcájából kiegészíti az

összeget ugyanennyivel. Az uncsi dolgoktól már éppen szundikáló Kovalainen keze erre az egekbe repült és azonnal elvitte a... mit is? Szóval semmit kézzelfoghatót nem kapott érte, de azért azzal a ténnyel lefeküdni, hogy 60 millióval vágta meg Elton Johnt, nem kis dolog. De talán Kovalainen nagylelkűségét is érdemes elismerni, mert a Lotus-istállónál – legalábbis Formula-1-es mércével – az idén aligha tömi degeszre a pénztárcáját. Az összegből egyébként 320 otthont tudnak létesíteni az AIDS által igen komolyan fertőzött Kambodzsában, főleg gyerekek számára.

A csatornafedél ütötte ki Barrichellót

A nem tökéletesen rögzített csatornafedél okozta Rubens Barrichello balesetét a Monacói Nagydíj. A Williams-istálló először műszaki hibára gyanakodott, de később kiderült, nem ez volt az ok. „Kikockáztuk a nagyfelbontású videót, amit a FOM-tól kaptunk. – mondta Sam Michael a

Williams technikai igazgatója. – Többek között Vitantonio Liuzzi belsőkamerás felvételét is, amelyen egyértelműen látszik, hogy (a pálya szélén lévő) a csatornafedél elmozdult. Ennek ment neki Rubens a bal első kerekével, és ez lökte neki őt nagy sebességgel a palánknak.”



11 éves versenyzőt szerződttetett a Ferrari

Lance Stroll lett a Ferrari Versenyző Akadémia legfiatalabb tagja. A 11 éves kanadai gokartozó pályafutását így a jövőben a Ferrari csapat egyengeti. A Ferrari korábban nem rendelkezett olyan versenyzőnevelő programmal, mint például a McLaren, amelynek keretében Lewis Hamilton már 13 éves korában leszerződtek. Ennek hiányát tavaly érezte igazán a csapat, amikor a sérült Felipe Massa helyére nem tudtak azonnal

előhúzni egy helyettesítő versenyzőt. Ezért kezdték el saját programjukat és szerződtek le a GP2-ben versenyző Jules Bianchit és GP3-ban szereplő Mirko Bortolottit.

A 11 éves kanadai gokart versenyző családja nem ismeretlen a Ferrari számára, hiszen apja a Mont Tremblant pálya tulajdonosa és régi jó barátja az olasz márkának.





Hamilton titkos álma

SZERET HÁTULRÓL RAJTOLNI LEWIS HAMILTON, ÉS ONNAN BECSERKÉSZNI AZ ELLENFELET, DE AZT IS ELÁRULTA MIÉRT KELL NEKI MENEDZSER, ÉS MI LESZ BELŐLE, HA EGYSZER BEFEJEZI A VERSENYZÉST. MEG FOGNAK LEPŐDNI.

Az idei szezon első felében többször is megmentette a versenyek unalmát Lewis Hamilton, főleg, amikor a rajtrács hátsóbb soraiból indult és igazán látványos előzésekkel szórakoztatta a közönséget, de mint kiderült, nem csak minket, hanem saját magát is.

„Malajziában az utolsó kanyarban megforogtam és emiatt nem jutottam be a Q3-ba. Ez lehet, hogy pár srácot frusztrált a csapatban, de engem nem, csak arra ösztökélt, hogy még keményebben nyomjam.

Mindig is erősségem volt az előzés, egészen fiatal koromtól kezdve. Mindig hátulról rajtoltam, és onnan vágtam át magam a mezőnyön. Őszintén szólva jobban élvezem, mint amikor az élről rajtolok. Azt hiszem, hogy erősebb vagyok a versenyen, mint a kvalifikáción. A verseny sokkal összetettebb feladat, kezelni kell a két autó közötti távolságot, megtalálni a másik gyengepontját, minden egyes kanyarban nyerned kell rajta egy métert. Ehhez hatalmas türelemre van szükséged.”

Sebastian Vettelt előszeretettel emlegetik úgy,

mint az az ember, akinek nincs menedzsere. Hamiltonról viszont mostanság azt lehet elmondani, hogy ő az az ember, aki éppen menedzsert keres, miután pár hónappal ezelőtt szakított apjával, legalábbis mint menedzserrel.

„Valamikor szükségem lesz rá, de nem sűrűt az idő. Nem tárgyalok folyamatosan a jelöltekkel. Egyelőre elvagyok az ügyeimmel, inkább egy olyan emberre lenne szükségem, aki szélesíteni tudja a lehetőségeimet. Például a Reebokkal kapcsolatba állok, de más márkákra is szeretném ezt kiterjeszteni. Egyszer vissza kell vonulnom a Formula-1-ből, és nem szeretnék itt ragadni, kommentátorként.”

Na és mit gondolkodnak, milyen pályát képzel el magának Hamilton? Nem fogják kitalálni.

„Valami egészen mást szeretnék csinálni. Mondjuk zenélni vagy színészkedni. Nem leszek soha Brad Pitt, de egy videó klipben klassz lenne szerepelni.”

Lehet, hogy Hamilton hamarosan kedvesével, Nicole Scherzingerrel fog duettet énekelni?

De ki fog akkor nekünk előzni?

GigaMad
Minden ami jármű!



Rally

Tereprally

Forma 1

Túraautó

MotoGp

Cross

Teszttek

Kövesse tesztjeinket!

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

3

Élő, online közvetítések!

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



MÁSODIK GYŐZELMÉT ARATTA MARK WEBBER MONTE-CARLÓBAN AZ IDÉN, AMIKOR MINDEN FORMULA 1-ES VERSENYZŐ ÁLOMFUTAMÁT NYERTE MEG.

2001-ben már nyert Monacóban az ausztrál, akkor a Formula-3000-es versenyt. Nem is gondolnánk azonban, hogy milyen különbség volt a két verseny között.

„Anne-nal, az apámmal és még valakivel aludtam egy szobában” – mesélte Webber a 2001-ben történeteket. „Egy csomóan voltunk a szobában, mert nem volt pénzünk rá, hogy mindenki külön helyen aludjon. De az apám egész éjszaka borzalmasan horkolt, én meg egy hunyást sem aludtam. Az éjszaka közepén addig mondogattam magamnak, hogy pole pozícióban vagyok holnap, aludnom kell, hogy végül sikerült elaludnom. De az apám tényleg pokolian tud horkolni. Tegnap teljesen jól aludtam. Ma viszont elég veszélyes partink lesz, komoly fejfájások lesznek holnap a csapatban.”

Mindenesetre a Red Bull nem aprózta el a pezsgőrendelést, bár a képek arról tanúskodnak, hogy már délután alaposan belesaptak az ünneplésbe, úgyhogy nem kizárt, hogy hajnalban át kellett szaladniuk az éjjel-nappaliba egy kis utánpótlásra.



Vezettél már igazi versenyautót?

Vezetéstechnikai oktatás gyerekeknek és felnőtteknek!

Próbáld ki Te is!
csapatépítő tréningek,
céges rendezvények,
vevőtalálkozók,
családi és baráti
összejövetelek,
szülinapi bulik keretében
Bárki vezetheti versenyautóinkat!



Ajándékozz versenyautóvezetést!

Radó Rally-suli a Kakucs Ringen

Most 6 féle típus közül választhatsz, de autó kínálatunkat folyamatosan bővítjük!



További információ: Radó Rally Team
+36-20-9345-415, +36-20-2900-885
info@radosport.hu, www.radosport.hu

Rali ob: Hell Energy Drink Salgó–Gemer Rali

- 2010. május 21–23.
- Salgótarján, Rimaszombat
- 3/7 rali ob-futam
- 67 páros
- 48 célba érkező
- 12 gyorsasági (ebből 11 megtartva)
- 171,54 km gyorsasági szakasz (ebből 151,6 km megtartva)
- 639,39 km össztáv



ASI HARMADSZOR IS

MEGINT AZ UTOLSÓ GYORSASÁGI DÖNTÖTTE EL A VERSENYT, AHOL AZ ELSŐ NÉGYBŐL HÁRMAN IS MEGFOROGTAK, CSAK A NEVETŐ NEGYEDIK, ASI NEM, AKI ZSINÓRBAN HARMADIK GYŐZELMÉT ARATTA.

Második alkalommal rendeztek közös szlovák-magyar versenyt a Salgó–Gemer Ralin. Bár a verseny előtt most is sokan elmondták, hogy itt aztán tényleg a Szuper–2000-es autók lesznek a gyorsak, az első napon, Szlovákiában az Asi–Pikó páros végzett az élen Mitsubishi Lancerral, 14,7 másodperccel megelőzve az ifj. Tóth–Tagai kettős Peugeot 207 S2000-esét és 15,7-del a Herczig–Baranyai páros Skoda Fabiáját.

Másnap, a magyar oldalon fordult a kocka, és a két Szuper–2000-es került fölénybe. Főleg Zagyarónán, ahol az első két körben alaposan elverték Asit. A Mitsubishi versenyző viszont Kisterenyén vágott vissza, így három magyar gyorsasági után hiába közelítették őt 1,5 illetve 3,4 másodpercre, az utolsó kört 6,9 és 12,9 másodperc előnnyel kezdte Herczig és ifj. Tóth előtt.

Ekkor azonban a verőfényes délutánon megérkezett a jégeső. Legalábbis Zagyaróna első harmadán. Ifj. Tóth két intermédiát vitt magával amit felrakott előre, de mivel hátul maradtak

a száraz gumik, az első kanyarban megforgott. Herczig az utolsó pillanatban úgy döntött, nem cserél, és neki lett igaza. Csakhogy a pálya száraz részén egy felhordáson felúszott a Skoda és a felnit odacsapva defektet kaptak.

Mivel az utolsó kisterenyei gyorsaságit a viharra hivatkozva nem rendezték meg, ezzel vége is lett a versenynek. Asi, aki gond nélkül jött le Zagyarónán zsinórban harmadik győzelmét aratta ifj. Tóth és Herczig előtt.

Az első napot csúszó kuplunggal végigküzdő Turi–Percze duó lett a negyedik Mitsubishivel.

A szlovák bajnokság két WRC-jével Melicharek és Drotar végeztek az ötödik, hatodik helyen, míg magyar értékelésben a Botka–Szenner és a Trencsényi–Vinoczai duó tette ugyanezt.

A legjobb kétkerekes versenyző a Bútor–Holczer páros lett, akiknek a Kisterenyén defektet kaptak, viszont az utolsó esős Zagyarónán négy intermédiával, mindenkit megverve abszolút első időt autóztak a Szuper–1600-as Citroën C2-vel.



A HELL ENERGY DRINK SALGÓ–GEMER RALI VÉGEREDMÉNYE

1. Asi–Pikó	Mitsubishi Lancer Evo IX	1:20:08,0
2. ifj. Tóth–Tagai	Peugeot 207 S2000	+19,5
3. Herczig–Baranyai	Skoda Fabia S2000	+35,4
4. Turi–Percze	Mitsubishi Lancer Evo IX	+50,8
5. Melicharek–Lasevic (SK)	Mitsubishi Lancer WRC	+2:02,3
6. Drotar–Banoci (CZ)	Skoda Fabia WRC	+2:28,4
7. Botka–Szenner	Mitsubishi Lancer Evo IX	+2:28,5
8. Trencsényi–Vinoczai	Mitsubishi Lancer Evo IX	+3:45,7
9. Bútor–Holczer	Citroën C2 S1600	+4:01,0
10. Pethő–Bacigál	Mitsubishi Lancer Evo IX	+4:01,1



- ☺ Jó szlovák pályák, nézőszemmel izgalmas körgyors
- ☺ Szoros, az utolsó gyorsaságiig tartó verseny az első helyért
- ☹ Nagyon rossz minőségű körgyors, kevés hely a nézőknek
- ☹ Teljesen érdektelen, rossz minőségű, látványtalan özdi salak

ÉLEN ÁLLÓK

1. gy.	Asi és Herczig
2-11. gy.	Asi

GYORSASÁG GYŐZTESEK

Asi	6
Herczig	3
ifj. Tóth	2
Bútor	1



ORB 3/7 UTÁN

1. Asi	60
2. ifj. Tóth	42
3. Turi	35
4. Herczig	28
5. Hadik	16
6. Turán	10
7. Botka	8
8. Osváth	8
9. Pethő	7
10. Balogh	6
Trencsényi	6



S1600

Ezúttal sem volt ellenfele a Bútor-Holczer párosnak Szuper-1600-ban, akik a Kisterenyén kapott defekt ellenére is simán nyerték a kategóriát. Visszatért ugyan az Ollé-Kerek kettős a Suzuki Swifthez, de fékprobléma és egy becsúszás is hátráltatta őket, végül pedig a szivárgó olajteknő miatt adták fel a versenyt. Így az S1600 második helyén a Pryma-Kerekes duó végzett Suzuki Ignisszel.



A7

Az A7-es kategóriában Eger után újra a Pálinkás-Bagaméri kettős volt a leggyorsabb Honda Civicel, fél perccel verve a Szabó-Gódor páros Renault-ját. Szabó Gergő pont tíz éve versenyzett utójára kétkerékű autójával. Erre az évfordulóra ajánlotta fel a Cliót egykori navigátora, Takács Attila. Szabónak persze nem okozott sok gondot a kiesett tíz év, és ha egy kicsit jobban magára tudta volna állítani az autót, akkor még csodákat is láthattunk volna tőle. Így csak annyit mondott a célban, hogy Bútor és Pálinkás is nagyon gyorsak voltak.



A6

Mindössze egy célba érkezője volt az A6-os kategóriának, amelyet az idén már harmadszorra a Magyar-Budai kettős nyert. Ez önmagában nem túl nagy eredmény, de Magyar az A-csoportban is ötödik lett, és csak Bútor, valamint három A7-es autó előzte meg.



Kisterenye: se veled, se nélküled

Meglehetősen megosztotta a véleményeket a hosszú évek után visszatért kisterenyei gyorsasági szakasz. A szurkolóknak nagyon tetszett, főleg az első körben, amikor még háromszor ment rajta a mezőny, hiszen ekkor igen tömény dózisban kaptuk a ralit, és pár perc leforgása alatt többször láthattuk a mezőnyt, mint akár egy egész verseny alatt. Sőt, a legtöbben még az ezer forintos belépőre sem sajnálták a pénzt, mondván, hogy a látvány megérte. Csak hogy nem sok helye volt a nézőknek, miután a pálya szélén lévő terület magánkézből van, a tulajdonos pedig senkit nem engedett rálépni. Ennek betartását egy komolyabb rendőri osztag is felügyelte.

A helyzet azonban talán nem ennyire súlyos, és ahogy a helyszínen megtudtuk, inkább csak arról volt szó, hogy a verseny rendezője és a telek tulajdonosa egy kicsit elbeszél egymás mellett, és nem kell végleg letennünk róla, hogy legközelebb a domboldalra is feljussanak a szurkolók. Addig is azért illtet volna lekaszálni a pálya környékét, hogy a nézők jobban lássanak, ha már fizettek érte.

A versenyzők nem osztották a nézők szimpátiáját. A pálya murvás része pár nappal a rendezvény előtt még használhatatlan állapotban volt, és csak az egyik, útépitéssel foglalkozó versenyző, Elek István segítségével sikerült kijavítani. Ennek ellenére sok volt a defekt, a leszakadt lökhárító, sőt még kipufogót is hagytak el. Bízunk benne, hogy jövőre sikerül a pályán javítani, mert nagy kár lenne, ha megint egy évtizedig kellene várni, hogy láthassuk rajta a mezőnyt.

Magyar Miki mindig talál valamit



Újjonc a kategória élén

Két győzelmével Fogasy Gergely vezeti az S1 kategóriát, noha ez az első éve a rali 1-ben, de máshol sem tudott sok tapasztalatot szerezni, hiszen mindössze másfél éve kezdett ralizni.

„Tavaly kezdtem túrában és az idén jöttem fel az első osztályba. – mesélte Fogasy. – Nagyon jó navigátorom van Szabó Krisztián személyében, aki 16 év tapasztalattal rendelkezik, és többek között Hideg Jánostól tanulta a szakmát. Ő nagyon sokat segit.

A túrában tavaly hatodikok lettünk. Ott sokkal lazábbak a szabályok, de mivel az idén már első osztályban akartam versenyezni, tavaly is teljesen homológ autóval mentem. Nagyon meglepett, hogy az idén kétszer is tudtunk nyerni. Arra számítottam, hogy a középmezőnyben megyünk majd.

Nagyon sok különbség van a túra és az első osztály között. RTE-ben rövidebbek a versenyek, és az elejétől a végéig nagyon kell nyomni. Az első osztály sokkal inkább arról szól, hogy be kell osztani az autót a két napra. RTE-ben hatszor rajtolunk egy versenyen, ott le lehet ugrani a kuplungról, de rali 1-ben 14 rajtra kell beosztanod a kuplungodat, ami a VFTS-ben nem olyan könnyű.

Nagyon szeretnék megtartani az első helyünket, de most jönnek a murvás versenyek, amin én még soha nem indultam, úgyhogy sok bennem a kérdőjel, de mivel az az igazi rali, nagyon várom már.”

Tavaly egy N4-es Mitsubishi-ből ült át az alapokat jelentő N2-es Suzukiba Magyar Miki, amivel azonnal bajnok is lett. Az idén maradt a Swiftnél, de A-csoportba lépett, és három győzelmével annak ellenére vezeti a kategóriát, hogy autója valahol az N-es és A-s kocsik között van. Sőt, A-csoportban Bútor és Pálinkás mögött az igen előkelő harmadik helyen áll. Ám a számok nem vakították el.

„Sajnos nem vagyunk sokan a kategóriában, az A-csoportos harmadik helyünk pedig jól hangzik, de ha A7-ben mindenki célba ér, akkor ezt nem tudjuk tartani. – mondta Magyar. – Tavaly is nagyon tetszett az N2, ott is sokat tanultam, és most is sok tapasztalatot szereztem A6-ban. A Mitsubishivel a tempós részeken dőlt el a verseny, a Suzukival pedig nem lehet 170-180 feletti tempót gyakorolni. De például az itineráson sokat javítottunk, sokkal precízebbek lettünk, és ezekhez az eredményekhez nélkülözhetetlen Budai Marcsi, aki nagyon jó navigátor. Persze, jó lenne jövőre újra N4-ben vagy A7-ben versenyezni, de nekem az A6 is tetszene, ha lenne öt-hat egyforma autó. Meglátjuk, hogy mire lesz lehetőségünk.”

ORB 3/7 után

A csoport

1. Bútor	30
2. Pálinkás	16
3. Magyar	15

A7

1. Besseney	21
2. Pálinkás	20
3. Hozmann	18

A6

1. Magyar	30
2. Dékány	14
3. Bakó	8

A5

1. Kronome	6
------------	---

N4

1. Asi	30
2. ifj. Tóth	22
3. Turi	18

N3

1. Hibján	26
2. Bíró	20
3. Krupa	16

N2

1. Demjén	30
2. Drávucz	22
3. Hoffer	19

S4

1. ifj. Cseh	10
2. Keszler	8

S3

1. Matics	30
2. Szijj	20
3. Boroznaki	17

S2

1. Dudinszky	3
--------------	---

S1

1. Fogasy	25
2. Kiss	17
3. Bütösi	12

2. KISS	11
3. MARKOVICS	10



N2

Szintén zsinórban harmadszorra nyerte az N2-es kategóriát a Demjén-Schweighardt páros Suzuki Swift-tel, akiket az első napon féktárcsatörés hátráltatott. A Drá-vucz-Zsiga páros lett a második, míg a Hoffer-Vas kettős a harmadik.



N3

Új győztest avattunk N3-ban, ahol a Krupa-Bagdány páros volt a leggyorsabb, megelőzve a Bíró-Kiss és az első két versenyt nyerő Hibján-Szilágyi kettősöket.



S-csoport

A Salgó Ralin sem szakadt meg a Matics-Viczena páros győzelmi sorozata, az S-csoportban, ahol eddig száz százalékos teljesítménnyel vezetik a bajnokságot az A-s Evo VII-es Mitsubishivel. Őket a Boroznaki-Kiss páros követett egy Evo VI-ossal, bár helyenként kifejezetten zsigulisan közlekedtek vele. A harmadik helyet pedig a Szíjj-Nyírfás duó szerezte meg.

S1

Háromszor cserélt differenciálművet a Fogasy-Szabó kettős szervizcsapata a Lada VFTS-en, amelyikből a difi olaj folyamatosan a bal hátsó kerékre folyt, így a jobbos kanyarokban a tervezettnél is jobban keresztbe mentek. De a sok munka meghozta a gyümölcsét, mert Eger után újra megnyerték az S1-et, a Bütösi-Molnár duó 21074-ese, és a Kiss-Zejda kettős Lada VFTS-e előtt.



Konkurencia egymás mellett

Két népszerű ralis weboldal gondozója is ugyanabban a kanyarban vadászott a Salgó-Gemer Rali szlovákiai napján. A narancssárga mellényben a rallyheart.hu főszerkesztője, Sári Péter ismertebb nevén „Jordan” áll, míg a hátizsák alatt a rallysport.hu főszerkesztője, Szántó Frigyes „Fri” húzódik meg. A két weboldalon össze lehet hasonlítani, melyikük kapta el jobban a témát.



Asi szerint keresztben kell

Gyakran mondogatja Asi, hogy nem szabad keresztben autózni, mert azzal csak időt veszít az ember. Ehhez képest már nem először láthattunk tőle N-es autóval keresztbe csúsztatott kanyart. Navigátora, Piko Zsuzsa szerint egész első nap a kéziféket próbálgatta sofőrje. Asi viszont a célban meg is indokolta tettét: „Ha keresztben csúsztatod az autót, akkor azzal az első gumikat kíméled.” Hurrá! Akkor megvan a megoldás, kedves versenyzők: tessék nekünk az első gumikat kímélni. Minél jobban!



LD PAPIR KFT.

www.ldpapir.hu



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

háztartási és ipari kéztörölők • toalettpapírok • zsebkendők
szalvéták • háztartási vegyiárak

Ingyenesen 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



- 2010. május 21–23.
- Salgótarján, Rimaszombat
- 5–6/9 historic rali futam
- 4/4 páros
- 3/3 célba érkező
- 6/6 gyorsasági (ebből 6/5 megtartva)
- 87,99/83,55 km gyorsasági szakasz (ebből 87,99/63,6 km megtartva)
- 639,39 km össztáv

SZLOVÁKIA–MAGYARORSZÁG 1:0

EGY PÖRGŐS SZLOVÁK ÉS EGY KICSIT PROBLÉMÁSABB MAGYAR FUTAMON VEHETETT RÉSZT A HISTORIC MEZŐNYE A SALGÓ–GEMER RALIN.

Ezúttal is két külön futamot rendeztek a historic bajnokság számára. Az első nap Szlovákiában rendben lezajlott. Izgalmas pályákon, az időtervet tartva versenyzett a mezőny. A magyar oldalra ez nem volt elmondható, hiszen a szlovák versenynap után Ózdon két órát várakoztatták a historic bajnokság résztvevőit, hogy a versenyzésre egyébként alkalmatlan salakpályán körbemenjenek. Másnap pedig a kisterenyei körgyorsasággal gyűlt meg a versenyzők baja, leginkább a murvás résszel, amelyet az első osztály elég nyomványússá tett. A historic bajnokság pedig az autók kímélése érdekében eleve nem versenyez murván.

Talán ennek és a miskolci autósérüléseknek is volt köszönhető, hogy ezúttal csak négy páros indul, akik közül a Rakóczki–Kondás kettős mindkét nap csak egy-egy gyorsaságit teljesített a Fiat Abarth 595-össel. Így a historicot a mezőny keménymagjának tekinthető három páros képviselte.

A sorrend mind a két napon ugyanaz lett: a Wirtmann–Schneer páros nyert Mk1-es Ford Escortjával, a miskolci futamot kihagyó Varga (István)–Keresztes duó lett a második Volkswagen Sciroccóval, míg a Kisterenyén gyakorlatilag hazai

pályán versenyző Varga (Roland)–Béres kettős szerezte meg a harmadik helyet gruppe 2-es Zsigulival.

Varga Rolandról megint el lehetett mondani, hogy míg a legtöbb versenyző szívesen kihagyta volna a kisterenyei körgyorsaságit, ő most is élvezte a mostoha körülményeket.

1. FUTAM VÉGEREDMÉNY

1. Wirtmann–Schneer	Ford Escort Mk1 RS2000	52:36,0
2. Varga I–Keresztes	Volkswagen Scirocco	+9:11,0
3. Varga R–Béres	Lada 2101 Gr 2	+11:48,8

2. FUTAM VÉGEREDMÉNY

1. Wirtmann–Schneer	Ford Escort Mk1 RS2000	44:06,1
2. Varga I–Keresztes	Volkswagen Scirocco	+3:44,4
3. Varga R–Béres	Lada 2101 Gr 2	+7:41,0





SUBARU Magyar

Szombathely, Zanati út 27/A
Tel.: 94/513-087
info@bonusoft.com

Kedvezményes készlet és tesztautó vásár akár használtautó beszámítással!

Justy Impreza Legacy Outback Forester Tribeca
Boxer Benzin, Boxer Diesel 70Le-től 300Le-ig. 2-4 kerék meghajtás. Japán gyártás.



(2341122)2A



KOMPLETT KAROSSZÉRIÁK ÉS BUKÓKETRECEK
AZ FIA HOMOLÓGTÓL AZ AMATŐR SOROZATOKIG.
EGYEDI- ÉS CSŐVÁZAS MEGOLDÁSOK.

WWW.GSPORT.HU

GSPORT
TECHNIC
CHASSIS & ROLLAGE

Román Ralibajnokság

- 2/8 román bajnoki
- Argesului Rali
- 2010. május 7–9.
- 3/8 román bajnoki
- Marosvásárhely Rali
- 2010. június 4–6.



Fotó: Balázs Attila

EGY SZABÓ, EGY SPITZMÜLLER GYŐZELEM

KÉT MAGYAR VERSENYZŐ NYERTE A ROMÁN RALIBAJNOKSÁG MÁSODIK ÉS HARMADIK FUTAMÁT. AZ ARGESULUI RALIN SZABÓ GERGŐ, MAROSVÁSÁRHELYEN PEDIG SPITZMÜLLER CSABA VOLT A LEGGYORSABB.

Egy első és egy második helyezéssel színpitett Szabó Gergő és Csegzy Levente a Román Ralibajnokságban, ahol az első futamon elért negyedik helyüket elvették tőlük.

„En is csak az internetről értesültem róla, hogy kizártak minket szabálytalan benzín miatt, de a mai napig nem kaptam erről semmilyen hivatalos értesítést.” – mondta Szabó.

A román bajnokság második futamán az Argesului Ralin azonban már semmi sem hátráltatta a román bajnoki címvédőt, hogy megszerezze idei első győzelmét. „Jó verseny volt, jól jött ki a lépés.” – összegezte Gergő.

A Marosvásárhely Rali ennél sokkal érdekesebben alakult, hiszen itt Szabó mellett a másik magyar páros, Spitzmüller Csaba és Bahor Bea is végig tudtak menni. Sőt, nagyon szoros versenyt vívtak Szabóval és végül megszerezték első romániai győzelmüket.

„Spici nagyon kemény ellenfél volt, és nagyon szoros meccset vívtunk. A vége felé 1,6 másodperc is volt közöttünk a különbség, de az utolsó gyorsokon Spici volt a jobb.”

Szabó a második helyet szerezte meg, és 43 pontjával a bajnokságban holtversenyben a második helyen áll Dan Girtofannal, míg a pontversenyt Bogdan Marisca vezet 52 egységgel. Spici a győzelméért kapott 25 ponttal az ötödik helyen áll.



ARGESULUI RALI VÉGEREDMÉNYE

1. Szabó–Csegzy	Mitsubishi Lancer Evo IX	50:09,7
2. Girtofan–Lazarescu	Subaru Impreza N15	+27,1
3. Marisca–Itu	Subaru Impreza N15	+32,8
4. Tempesta–Pulpea	Peugeot 207 S2000	+36,9
5. Porcisteanu–Dobre	Mitsubishi Lancer Evo IX	+51,3
6. Mihalache–Colceriu	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1:00,3
7. Savu–Banca	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1:45,9
8. Keleti–Ponta	Renault Clio R3 Maxi Evo	+3:14,9

MAROSVÁSÁRHELY RALI VÉGEREDMÉNYE

1. Spitzmüller–Bahor	Mitsubishi Lancer Evo IX	45:52,8
2. Szabó–Csegzy	Mitsubishi Lancer Evo IX	+8,6
3. Girtofan–Lazarescu	Subaru Impreza N15	+34,1
4. Marisca–Itu	Subaru Impreza N15	+52,5
5. Aur–Borbely	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1:53,8
6. Savu–Banca	Mitsubishi Lancer Evo IX	+2:50,4
7. Tatu–Florea	Subaru Impreza STI N10	+3:13,2
8. Keleti–Ponta	Renault Clio R3 Maxi Evo	+3:14,7



3/8 ROMÁN RALIBAJNOKSÁG

1. Marisca	52
2. Girtofan	43
3. Szabó	43
4. Porcisteanu	27
5. Spitzmüller	25



KEMÉNYFA PARKETTÁK

Kétrétegű parketta: padlófűtésre is alkalmas, lakkozott vagy előcsiszolt, egyszerűen és gyorsan lerakható, 3-4-szer is csiszolható

Hagyományos csaphornyos parketta: számos méretben, több fajtajából, akár 10-szer is csiszolható, szegezéssel vagy teljes felületű ragasztással

segédanyagok, lakkok, ragasztók forgalmazása

ZS-M TEAM PARKETT

1122 Budapest, XII., Városmajor u. 42.
Tel./fax: 216-8121
Internet: www.padlofutesparketta.hu



PET-PACK

IPARI ÉS KERESKEDELMI KFT.

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

16-2120 Dunakeszi Fő út 143/a
Telefon: (06-36) 22 342-101
Fax: (06-36) 27 342-811

BALFI
Ásványvíz

VISEGRÁDI
Ásványvíz

PANNON-AQUA

Fogyaszdd!
deit!

Vitalin



LIBANONI HÁBORÚ, ZÁRT KERTKAPU ÉS COROLLA A TETŐN

.....
SZABÓGERGŐ EGYIKÉ A LEGBEVÁLLALÓSABB MAGYAR VERSENYZŐNEK. GYAKORLATILAG MINDEGY NEKI, HOGY MIBEN ŪL, CSAK KERÉK LEGYEN ALATTA. HÁROMSZOR VOLT BAJNOK ENDŪRÓBAN, DE VERSENYZETT LANCIA DELTÁVAL VAGY OLYAN FORD ESCORT COSWORTH-TAL, AMIT MÁS MÁR UTCÁRA SEM HASZNÁLT VOLNA. INDULT A VILÁG MINDEN PONTJÁN, A MONTE-CARLO ÉS A NORVÉG RALIVB-FUTAMOKON, AZÉPPEN HÁBORÚBAN ÁLLÓ LIBANONBAN VAGY ÉPPEN AMERIKÁBAN. ITTHON EGYSZER SIKERŪLT MENTÉS KÖZBEN KÖRBETÖRNIÉ AZ ADDIG KARCMENTES COROLLA WRC-T, SZLOVÉNIÁBAN PEDIG AZ EGYIK GYORSASÁGIN EGYSZER CSAK EGY KERTBEN TALÁLTA MAGÁT, ZÁRT KAPUVAL.
.....

Az egyik legfelejthetlenebb élményem a Libanon Rali, ahol gyakorlatilag háború volt a verseny alatt. Már a reptérről való eljövételünk is nagyon komoly volt. Egy porrá rohadt taxival mentünk be a városba, ahol farkastörvények uralkodtak az utakon és az ember úgy ment át mindenben, hogy halálos félelmünk volt a hátsó ülésen. Beértünk Bejrút főterére, ahol vagy száz tank állt készenlétben. Akkor egy kicsit elbizonytalanodtunk, hogy lesz-e egyáltalán verseny.

A gépátvétel viszont egy olyan strandon volt, ahol rögtön elfelejtetted, hogy háború van melletted, csak időnként a lövéseket lehetett hallani.

A verseny maga az izraeli határ közelében volt, és három óránként löttek egyet. Aztán három óra múlva visszalöttek. A tréningen minden egyes elágazásban fegyveresek álltak, és láttuk rajtuk, hogy nem fognak kétszer szólni. Nagyon komolyan gondolták. Az első napon kiestünk, és amíg vártuk a szervizeket, hallottuk, hogy nem messze tőlünk vannak az ágyúk. Ilyen gyorsan még soha sem akartam hazajönni, főleg hogy



aznap született a lányom. Sikerült átíratnom a repülőjegyemet és estére már itthon is voltam. Az első WRC-s élményünk a Budai Team Toyota Corollájához fűződik, ami nagyon jó autó volt, csak nem nagyon volt vele szerencsénk. Egyszer például beestünk vele egy árokba. Szinte karcmentes volt az autó, de nem tudtuk megmozdítani se előre, se hátra. A bal oldalán állt és kifelé dőlt. Nagyon tovább akartunk menni, és Tábornski Attilával kitaláltuk, hogy akkor borítsuk át az addig hibátlan autót. A nézők gyorsan megoldották, előbb felborították a tetejére, aztán a másik oldalára és úgy a kerekére. Csak a végén vettük észre, hogy a bal első (kormány) összekötő eltört és nem tudunk továbbmenni. (Budai) Béla bácsiék nem is értették, hogy hogyan tudtunk ott felborulni. Csak később tudták meg, hogy nem a balesetben tört össze az autó. Nem nagyon örült neki, de igaza volt, hatalmas marhaságot csináltunk.

Az egyik legérdekesebb esetünk Szlovéniában volt a Saturnus Ralin. Akkor már a Golfal mentünk, és elég jó helyen álltunk, kezdtünk belemelegedni.

Egy elég tempós részen, lefelé jött a pálya, ahol a jobbos elágazóban nem stimmel az itinerünk, szűkebb volt a kanyar, mint ahogy felírtuk. A falu szélén volt az elág, és mire elfordultunk volna, egy háznak az udvarán találtuk magunkat. A kibetonozott kocsi-bejárón harminc centire a garázsajtó előtt álltunk meg. A telek másfél méterrel lejjebb volt az út szintjétől, így sikerült egy kőfal felett berepülnünk az udvarra. Marha nagy szerencsénk volt, hogy nem találtuk el a házfalat vagy a garázt, csak a veteményes rendeztük át egy kicsit. Az autónak semmi baja nem volt, csak az volt a probléma, hogy nem tudtunk kimenni a kertből, mert zárva volt a kapu. Nem volt otthon senki, a szomszédok jöttek át, de addigra (Köhler) Zoli kinyitotta valahogy a kaput. Megkértük a szomszédot, hogy zárja be utánunk. Sok időt veszítettünk, amivel oda is lett a jó helyezés, de célba értünk, és még csak egy defektet sem kaptunk a kertben.

De az amerikai túránk volt a legérdekesebb. Csereüdültetés keretében jutottunk el oda. Egy



SZABÓ GERGŐ MÉRFÖLDKÖVEI

1968. SZEPTEMBER 20-ÁN MEGSZÜLETETT

1988-91 HÁROM ENDÜRÓ BAJNOKI CÍM

1991 KATEGÓRIA GYŐZELEM AZ ELSŐ RALI 2-ES VERSENYÉN

2001 A7-ES BAJNOK VW GOLF KIT CARRAL

2003 FEHÉRVÁR RALI ABSZOLÚT ELSŐ HELY SKODA OCTAVIA WRC-VEL

2005 N CSOPORTOS BAJNOK MITSUBISHI LANCERRAL

2007 ELSŐ MAGYAR IRC-PONT AZ OROSZ RALIN MITSUBISHI LANCERRAL

2009 RÓMÁN RALIBAJNOK MITSUBISHI LANCERRAL

Amerikában élő magyar származású svéd versenyző hívott meg minket, akit mi csak Highlandernek becéztünk, akiről kiderült, hogy vietnámi veterán és egy gépfegyverrel a nyakában rohagált egész nap. Ja, és egy templomban lakott.

Úgy volt, hogy ő jön egy versenyre Magyarországra, mi meg megyünk egyre hozzá. Úgy indultunk el négyen New Yorkba, hogy egy szót sem beszéltünk angolul. Két autóval mentünk be a városba a reptérről, és az első lehetőségén elvesztettük egymást. Akkor még nem működtek kint a mobiltelefonok, úgyhogy (Köhler) Zoli feleségének telefonálhattunk haza, hogy merre vannak a többiek. 26 óra elteltével találtunk egymásra véletlenül. A versenyautót még nem láttuk, de Highlander mondta, hogy milyen alkatrészek kellene hozzá, és hogy hol tudjuk megvenni. Elmentünk Bronxban egy bontóba, ami akkora volt, mint Budapesten három kerület. Fehér ember nem is volt benne. Kicsit furcsán néztek ránk. Jaja (barátom) persze, mint egy turista, előkapta a kameráját, amit azonnal kicsavartak a kezéből,

hogy itt nem videózhat. Utána mondták, hogy a rendőrök se nagyon mernek oda bemenni. Végül lett alkatrész, és elindultunk fel északra, Mainbe. Amikor megérkeztünk, akkor derült ki számunkra, hogy havas verseny lesz. De akkora hó volt, hogy akkorát még nem is láttunk. Egy benzinkúton vettünk gyorsan két utcai hógumit. Utána találkoztunk csak a versenyautóval, ami egy Pontiac Le Mans volt. Kb. úgy nézett ki, mint amiből az N-es Fordomat építettük. Áthívtuk Szeleczyt (Tamás), hogy nézze meg. Azt mondta, hogy srácok, ezt dobjátok el. Na, ilyen állapotban volt a Pontiac is. Azért összeraktuk, húztuk vagy öt kilométert, mire beindult. Felraktuk egy lószállítóra és elmentünk még ezer kilométert a Main Forest Ralira.

Indiánoknál laktunk, ahol valami oknál fogva egy méter magasan voltak az ágyak, de nagyon kedvesek voltak. A verseny maga nagyon baráti hangulatú volt. Egy hetvenéves házaspár például egy Cherokee Jeeppel ment, és a piknikosár be volt szíjazva a hátsó ülésre. De volt olyan résztvevő is, aki reggel helikopterrel érkezett, és az M-Sport szervizelt neki. A gyári Hyundai-csapat meg egy olyan autóval indult, amelyet azóta sem láttunk. Az autóépítés miatt az első napról lemaradtunk, de ott két külön verseny volt a két nap. A második futamon F2-ben harmadikok lettünk, de volt olyan, hogy a gyorsaságin megelőzött minket egy motorosozán, amivel kijöttek megnézni a versenyt, és gyorsabbak voltak nálunk.

Köszönjük minden kedves Ügyfelünknek, hogy a nehéz gazdasági helyzetben is kitartottak mellettünk.

Budai Autóház Kft.

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



Budai Autóház

Szolgáltatásaink:

- szervizszolgáltatás • eredetiségvizsgálat
- alkatrész értékesítés • hitel ügyintézés
- karosszerialakatos és fényező műhely
- új és használt autó értékesítés

Továbbra is várjuk régi és leendő Ügyfeleinket!



www.citroenbudai.hu

Rali vb – Portugal Rali

- 2010. május 28–30.
- Faro, Portugália
- 6/13 vb-futam
- 74 páros / 51 célba érkező
- 18 gyorsasági / murva
- 355,3 km gyorsasági szakasz
- 1223,07 km ösztáv



Ogier megverte Loeböt

PÁLYAFUTÁSA ELSŐ RALI VILÁGBAJNOKI FUTAMGYŐZELMÉT ARATTA SÉBASTIEN OGIER A PORTUGÁL RALIN, AHOL TISZTA KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT VERTE MEG A HATSZOROS VILÁGBAJNOK, SÉBASTIEN LOEBÖT.

Kis híján négyes győzelmet aratott a Citroën a Portugál Ralin, de nem emiatt lesz emlékezetes a futam, hanem azért, mert Sébastien Ogier-nek sikerült legyőzni Sébastien Loeböt és megszereznie első vb-futamgyőzelmét.

Ráadásul nem is akárhogyan tette. Az várható volt, hogy az első napi eredményeket a rajtsorrend dönti el. Előbb a hatodiknak induló Dani Sordo vezetett, majd a negyedik gyorsaságin, a negyediknek pályára lépő Sébastien Ogier állt az élre, aki az első napon 44,8 másodperc előnyt épített ki Loebbel szemben. A szokásos forgatókönyv szerint ezt az előnyt kellett volna Loebnek másnap felőrölnie, amikor Ogier indult elsőnek, Loeb pedig harmadiknak. Csakhogy nem ez történt, és bár kétségtelenül Loeb volt a gyorsabb szombaton, Ogier előnyének a felét, egész pontosan 21,1 másodpercet meg tudott tartani.

A mindent eldöntő utolsó nap első körében Loeb mindent beleadott és 10,1 másodperce

csökkentette hátrányát. Vagyis az utolsó két gyorsasági (plusz egy szuperspeciál) előtt még úgy tűnt, Loeb megfoghatja Ogier-t. De aki erre fogadott, az elbukta a pénzt, merthogy Ogier is rákapcsolt és végül 7,9 másodperc előnnyel nyert Loeb előtt.

Ha egy kicsit szerencsésebb Dani Sordo, akkor akár ő is beleszólhatott volna két társa vetélkedésébe, ám a második napon nagyon elrongyolta gumijait, ami miatt egyetlen gyorsaságin közel fél perccel veszített, így maradt neki a harmadik hely, a Citroënnek viszont a teljes dobogó.

Szintén a gumihasználattal gyűlt meg a baja Mikko Hirvonennek, aki csak azért tudta Fordjával megszerezni a negyedik helyet, mert Petter Solberg az utolsó szuperspeciálon hibázott a privat C4-essel és visszaesett az ötödik helyre.

A Ford gyenge szereplését tetézte, hogy Jari-Matti Latvala a kilencedik gyorsaságin lecsúszott az útról, eltalálta az egyetlen környéken lévő fát és kiesett a versenyből.



A PORTUGÁL RALI VÉGEREDMÉNYE

1. Ogier–Ingrassia	Citroën C4 WRC	3:51:16,1
2. Loeb–Elena	Citroën C4 WRC	+7,9
3. Sordo–Marti	Citroën C4 WRC	+1:17,6
4. Hirvonen–Lehtinen	Ford Focus WRC09	+1:32,0
5. P. Solberg–Mills	Citroën C4 WRC	+1:35,7
6. Wilson–Martin	Ford Focus WRC08	+7:10,1
7. Ostberg–Andersson	Subaru Impreza WRC08	+7:28,3
8. Villagra–Perez-Companc	Ford Focus WRC08	+10:36,1
9. Al-Qassimi–Orr	Ford Focus WRC08	+10:55,8
10. Räikkönen–Lindström	Citroën C4 WRC	+11:34,3
23. Turán–Zsíros	Peugeot 307 WRC	+36:56,7

GYORSASÁGI GYŐZTESEK

Loeb	8
Ogier	6
Sordo	1
P. Solberg	1
Hirvonen	1
Villagra	1

- ☉ Három év után új győztest avattunk a rali világbajnokságon
- ☉ Ogier elsőnek rajtolva is fel tudta venni a versenyt Loebbel
- ☉ A Citroën a szoros befutó ellenére sem alkalmazott csapatsorrendet
- ☉ A Ford egyáltalán nem volt képes felvenni a versenyt a Citroënnel



ÉLEN ÁLLÓK

1. gy.	Hirvonen
2-3. gy.	Sordo
4-18. gy.	Ogier

VB 6/13 UTÁN

1. Loeb	126
2. Ogier	88
3. Hirvonen	76
4. Latvala	72
5. P. Solberg	63
6. Sordo	49
7. Wilson	38
8. Villagra	26
9. H. Solberg	24
10. Räikkönen	15

GYÁRTÓK

1. Citroën	189
2. Ford	163
3. Citroën Junior	106
4. Stobart–Ford	84
5. Munchi's–Ford	40



Az új Latvala hibázott

A Portugál Rali kilencedik gyorsaságiján esett ki Jari-Matti Latvala, miután egy fának ütközött, ami kiszakította Ford Focusa bal hátsó kerekét, és a verseny feladására kényszerült.

„Egy sima bal mínusz után következett egy bukkan sima jobb. – mesélte Latvala. – A balosban kisodródunk, nekimentünk a partoldalnak, és a jobbosban elkezdett keresztben csúszni az autó. Már majdnem megfogtam, amikor nekimentünk a környéken lévő egyetlen fának.” Az esetből sokan azt a következtetést vonták le, hogy a régi autótörő Latvala tért vissza, de a finn szerint ez most másmilyen esés volt.

„Régen mindig a lassú részeken hibáztam. Ez egy gyors rész volt, ahol muszáj nyomni, de most túl sok volt.”



Gyári pilóta lesz Ogier

Portugáliai győzelem után meghívást kapott Sébastien Ogier a Citroën gyári csapatába, és az idei hátralévő három murvás futamon, Finnországban, Japánban és Nagy-Britanniában Sébastien Loeb mellett a nagy csapat pontszerzője lesz.

Dani Sordo ezeken a versenyeken a Citroën Junior-csapatának színeiben indul, de a négy aszfaltos futamon továbbra is ő a nagy csapat pontszerzője.

„Annak ellenére, hogy vezetjük a gyártók bajnokságát, szeretnénk minden lehetőséget kihasználni. – mondta Olivier Quesnel, a Citroën Racing vezetője. – A szezon első feléből kiindulva úgy tűnik, hogy a murvás versenyeken Sébastien Ogier tud minket inkább segíteni. De ez a döntés a legcsekélyebb mértékben sem befolyásolja Dani Sordo szereplését.”

Ogier az idén eddig minden murvás futamon gyorsabb volt Sordónál, noha Jordániában taktikai okok miatt végül mögötte végzett. A spanyol versenyző viszont tavaly aszfalton tűnt nagyon gyorsnak, a Catalunya Ralin még Loebbel is felvette a versenyt.



Sordo első autója

Carlos Sainz már 2006-ban megmondta Dani Sordóról, hogy az akkor 23 éves pilóta lehet az utódja, mint sikeres spanyol raliversenyző. Sordo 18 évesen indult első raliversenyén, de utcai autója ennél korábban volt.

„Valójában két első autóm is volt. A legelső egy Renault 5-ös, amit 14-15 éves koromban teljesen szétszedtem és újjá építettem. Az első igazi autóm pedig egy Peugeot 206 GTI volt, amit apámtól kaptam a vezetői vizsgám után. Fantasztikus volt, ragyogó piros, két liter, minden, amit egy 18 éves

akar. Volt hozzá nagy kerék, leültetett futómű, hifi, ahogy kell. Gyakran autóztam vele éjszakánként csak úgy a magam szórakoztatására.”

„Sajnos nem volt meg sokáig, mert akkor versenyeztem a Peugeot 206 kupában, és ez volt a tréningautóm is. Egy nagyon szűk részen egyszer csak egy autó jött le a hegyről, a sofőrje elvesztette felette az uralmát, nekem pedig nem volt helyem menekülni, úgyhogy az én szép kis piros autóm a következő pillanatban halott volt.”

Blockon Márton sem segített

Újra baleset miatt esett ki Ken Block a vb-n, amikor Portugál Rali negyedik szakaszán felborult. Miután Ford Focus WRC-jének bukócsöve is megsérült, szuperralival sem folytathatta a versenyt.

„Már korábban is mondtam, de ez a verseny még jobban rávilágított, hogy a vb-n a legnagyobb kihívás számunkra a saját itiner írása” – állította Block.

Az amerikai bajnokságban mindenki egységes itinerből versenyez így ezen a téren nincsen nagy rutinja. A verseny előtt Markko Märtintől kért tanácsot, aki szintén az itinerírás gyakorlását javasolta neki. Block a következő vb-futamán egy újabb kihívással néz szembe: az aszfalt ralival. Amerikában ugyanis csak murván versenyeznek.

De tudjuk róla, hogy nem ijedős fajta.



Andersson Ford WRC-vel indulhat 2011-ben is?

A Stobart-Ford színeiben áll rajthoz PG Andersson a Bolgár Ralin, miután a csapat egyik állandó pilótája, Henning Solberg ezt a versenyt kihagyja.

„PG már egy ideje itt van a rali vb-n és figyelemreméltó eredményeket ér el. Szerintem sokan vagyunk kíváncsiak rá, hogy mit tudna egy WRC-vel, ezért esett óra a választásom” – mondta Malcolm Wilson a Ford-csapatok vezetője. Wilson azt is megerősítette, hogy Andersson nem fizet a versenyért, annak költ-ségeit teljes egészében ők állják.

Mielőtt a hírt bejelentették volna, Andersson úgy nyilatkozott, hogy a 2011-es évről tárgyal a Forddal. Ha a kétszeres junior világbajnok jól szerepel Bulgáriában, akkor elképzelhető, hogy jövőre több futamon is láthatjuk majd Fiesta WRC volánja mögött.





NEHÉZ VERSENY, DE BÜSZKÉK LEHETNEK

ALAPOSAN MEGDOLGOZTATTA A PORTUGÁL RALI ÉS A PEUGEOT 307 WRC TURÁN FRIGYEST ÉS ZSIROS GÁBORT, AKIK PÁLYAFUTÁSUK ELSŐ VB-FUTAMÁN MINDEN NEHÉZSÉG ELLENÉRE CÉLBA ÉRTEK.

Egy vb-futam soha sem könnyű, de ha még az autó is makacskodik, akkor aztán tényleg alaposan megizzasztja az embert. „Nagyon nehéz versenyt választottunk. – mesélte Turán. – A pályák jellege sem volt könnyű. Hosszúak, gyorsak, elég mélyek mellettük a szakadékok és sok rajtuk a ritmusváltás. Mész egy nagyon szűk részen, ami után nehéz elhinni, hogy a következő részen meg elfér. Nagyon sokat kellett tanulnunk taktikázásból. Magyarországon 35 km-t megyünk egy garnitúra gumival, itt hatvanat kellett. A gyári versenyzők 48 gumit kapnak, mi 29-ből gazdálkodhattunk, amivel például nem tudod azt megtenni, hogy hat gumival mész ki egy körre, hanem a fentlévő négyet kell beosztani.”

A gumikkal pedig mindjárt a verseny elején akadtak gondok, de furcsa módon Turánék egy defektnek köszönhetik, hogy egyáltalán célba értek. „Az első körben kaptunk egy bal hátsó defektet, majd egy bal elsőt. Lejöttünk

a gyorsaságról, félreálltunk, hogy kicseréljük a kereket, és akkor vettük észre, hogy lánog a hátsó lökhárítónk. A benzintank túlfolyójából kicsöpögő benzint a menetszél a lökhárítóra fújta, amiben a kipufogódob van. A meleg cső és a benzin együtt gyújtották fel a lökhárítót. Szerencsére közel voltak a tűzoltók, akik segítettek eloltani a tüzet. Csapattársaink rosszabbul jártak, ők ötszáz méterrel később megálltak és nekik is kigyulladt a lökhárítójuk. Mivel ott nem voltak tűzoltók, porig égett az autójuk, úgyhogy nekünk nagyon nagy szerencsénk volt a defekttel.”

De nem csak a gumik, az autó sem volt tökéletes. A Magyarországon két évig hibátlanul működő 307-es úgy gondolta, megtanítja Turánt a rali iránti alázatra.

„A harmadik gyorsaságban ment el a hidraulikanyomásunk, ami miatt se aktívajtásunk, se kormányváltónk nem volt. A szervizparkban kicserélték a váltót, kimentünk a második körre,

de kiderült, hogy nem a váltó volt rossz, hanem a hátsó differenciálon egy szenzor. Mivel az autó annyira kezelhetetlen volt, úgy döntöttünk, hogy kiállunk, két gyorsaságit kihagyunk, és szombaton szuperralival folytatjuk a versenyt.”

A Peugeot azonban nem érte be ennyivel. „Másnap az első gyorsasági gondmentes volt, a másodikon egy vízátfolyás után azonban kéthegezes lett az autó. Először azt hittük, csak beázott, de nem. Annyira gyenge lett a kocsi, hogy etapon agódtunk, odaérünk-e egyáltalán a gyorsaságira.”

Ezzel a végére értek Turánék a műszaki problémáknak, de a két nap alatt annyi időt veszítettek, hogy a jóval lassabb autók között rajtoltak, így kétszer is utolérték az előttük indulót.

„Borzasztóan nehéz verseny volt, de kintársból jelesre vizsgázott a csapat és remélem, hogy mi is. Nagyon megtetszett a vb hangulata, hogy ugyanaz alól a sátor alól rajtolhattunk, mint pár perccel korábban Loeb és a többiek. Azt láttuk, hogy ha nincs műszaki problémánk, akkor 10-15. helyen tudunk autózni, ami szerintem nem rossz teljesítmény. Várjuk a Bolgár Ralit, és remélem, hogy ott egy jobb végeredménnyel szolgálhatunk a magyar szurkolóknak.”



Turán sztorijai a Portugál Raliról

Itt nincsenek sztárok

Illetve dehogy nincsenek, csak nem úgy viselkednek. Turánék hétfői tesztjén egész véletlenül a Ford-csapat mellett táboroztak le, amelynek versenyzői mindjárt meg is lepték őket közvetlenségükkel. „Meglépő volt számomra, hogy mennyire nyitottak. Ájtöttek hozzánk, beszélgettünk, viccelödtünk. De késöbb is megismertek. A két stadion előtt volt időnk egy kicsit beszélgetni a többi versenyzövel, mert ott kellett többet várni. Itt már megismertek, és érdeklödték, hogy mi van velünk. Nagyon közvetlen társaság.”

Kimi Loeb székére pályázott

Hogy a rali egészen más, mint a Formula-1 világa, azt a csütörtöki, hivatalos autogram osztáson is le lehetett mérni. „Kimi Räikkönenet jégembernek is becézik, mert soha sem mosolyog. Ez nem igaz, söt amíg a versenyzök az autogram-osztásra gyülekeztek, addig mesterkedett, míg eltüntette Loeb székét, majd gyorsan leült. Nagy derültséget váltott ki a többi versenyzö között, amikor Loeb megjött, és nem volt helye. Kimi persze akkor tényleg a legáratlanabb arcával ült, hogy ő nem tud semmiről.”

Közös a tánc

A rutinosabb, és tájékozottabb szurkolók tudják, hogy minden rali vb-futam után lazítanak a versenyzök, és többnyire ugyanabban a bárban ünnepelnek, vagy éppen mulatják bójukat. Természetesen Turánék is ott voltak. „Ez egy nagyon érdekes szokás. Szinte mindenki ott van egy táncos mulatóhelyen, ahol már civilben lehet találkozni a versenyzökkel. Látszik rajtuk, hogy egymással is nagy barátságban vannak, de a szurkolók is közvetlenebbül találkozhatnak velük. Nagyon sokan fényképezkedtek a versenyzökkel. Mi is tudtunk pár szót váltani velük két pohár bor mellett.



FIGYELD EZT A SRÁCOT: SÉBASTIAN OGIER

KÉT ÉS FÉL ÉV VILÁGBAJNOKI TAPASZTALAT ÉS 19 WRC-VEL TELJESÍTETT VB-FUTAM IS ELEGENDŐ VOLT A 22 ÉVES SÉBASTIEN OGIER-NEK, HOGY VERSENYT NYERJEN ÉS LEGYŐZZE A LEGYŐZHETETLEN I. SÉBASTIENT, LOEBÖT.

Jari-Matti Latvala 2008-as Svéd Ralin aratott győzelme után először ünnepelhettünk új vb-futamgyőztest Sébastien Ogier személyében.

„Nehéz szavakba önteni, hogy mit érzek. Nagyon-nagyon boldog vagyok” – mondta Ogier a Portugál Rali céljában. Három héttel korábban az Új-Zéland Ralin már nagyon közel volt a győzelemhez, de három kanyarral az utolsó gyorsasági vége előtt megforgott, és csak második lett.

„Pár héttel ezelőtt nagy csalódás volt, hogy nem nyertem, de legalább tudtam, hogy jól teljesítettünk. Ez a hétvége viszont egyszerűen tökéletes volt. Nagyon keményen nyomtam az elejétől fogva. Hogy az első győzelmünket Seb (Loeb) ellen tudtuk elérni, még nagyszerűbb. Ő a legjobb raliversenyző, a legjobb a rali történelmében. Ő a mérce mindenki számára.” Ogier három évvel ezelőtt a Mexikó Ralin debütált

a vb-n, akkor még a Junior világbajnokságon. Pont abban az évben, amikor Olivier Quesnel átvette a Citroën Racing (akkor még Citroën Sport) vezetését a legendás Guy Fréquelintől. Azt is gondolhatnánk, hogy Ogier Quesnel felfedezettje, de nem.

„Amikor 2008-ban elkezdtem a munkámat, nem is hallottam még Ogier-ről. – mondta Quesnel. – A Francia Autósport Szövetség elnöke, Jacques Regis hívta fel rá a figyelmemet, és annyira biztos volt a dolgában, hogy azt mondta, a szezon felét fizeti.”

Így került Ogier a Citroën junior vb-s csapatába, ahol mindjárt az első versenyét megnyerte a Mexikó Ralin, sőt abszolút értékelésben is nyolcadik helyen végzett, így ő lett az első junior vb-résztvevő, aki abszolútban is pontot szerzett. 2008-ban megnyerte a junior vb-t, az év végén a Wales Ralin pedig már egy WRC-vel kapott



NÉVJEGY

NÉV: SÉBASTIAN OGIER

SZÜLETETT: 1987. JÚLIUS 3.

FOGLALKOZÁS: CITROËN JUNIOR-CSAPAT RALIVERSENYZŐJE, A PEUGEOT MEGMENTŐJE AMIÉRT TARTANI KELL TŐLE: LE TUDJA GYŐZNI LOEBÖT

AMITŐL TARTANIA KELL: A VERSENY UTOLSÓ KANYARJAI: A NEM WRC-GUMIK

AMIT LETETT AZ ASZTALRA: 26 VB-FUTAM, EBBŐL 19 WRC-VEL, 1 VB-FUTAMGYŐZELEM, 4 DOBOGÓ, 38 GYORSASÁGI SZAKASZ GYŐZELEM, JUNIOR VILÁGBAJNOKI CÍM

AMIT MÉG LE KELL TENNIE AZ ASZTALRA: ASZFALTON NYERNI, A VB-N IS MEGVERNI LOEBÖT, (SZENIOR) VILÁGBAJNOKI CÍM.

lehetőséget. 2009-ben teljes szezont futott a vb-n és az Akropolisz Ralin nagy meglepetésre második lett.

„Nehéz volt tavaly. – mondta Ogier. – Nem volt semmi tapasztalatom és előtte még soha sem vezettem a nagy autóval (WRC). A Citroën azonban bízott bennünk, és a szezon második felétől folyamatosan fejlődtünk.”

A tehetséges fiatal versenyző skatulyájából az Új-Zéland Ralin tört ki, ahol kis híján nyert. Portugáliában pedig már senki sem állíhatta meg.

„Mindent megpróbáltam, de (Ogier) nagyon gyors volt egész hétvégén. – mondta Loeb. – Különösen a második körben. Megmutatta, hogy itt ő a leggyorsabb az egész mezőnyből.”

Hogy Ogier mennyire univerzális versenyző, azt bizonyította tavaly, amikor a junior világbajnoki címe után egy Szuper-2000-es Peugeot-val megnyerte a Monte-Carlo Ralit. Tulajdonképpen az idén is ő volt a leggyorsabb, és csak egy műszaki hiba fosztotta meg attól, hogy megverje Mikko Hirvonent. Erre mit mond?

„Aszfalton még nincs elég tapasztalatom, úgyhogy most még azon kell egy kicsit javítanom.”



IRC: Szardínia Rali

- 2010. június 5-6.
- Szardínia, Olaszország
- 5/12 IRC-futam
- 38 (IRC) páros
- 16 (IRC) célba érkező
- 13 gyorsasági (12 megtartva)
- 218,7 km gyorsasági (216,7 km megtartva)
- 985,6 km összštáv



KI FOG CÉLBA ÉRNI?

JUHO HÄNNINEN IDEI MÁSODIK GYŐZELMÉT ARATTA AZ EDDIGI LEGKEMÉNYEBB IRC-FUTAMON, A SZARDÍNIA RALIN, AHOLO A MEZŐNY FELE NAGYRÉSZZT BALESET MIATT ESETT KI.

Az IRC történetének talán legnehezebb versenye volt a Szardínia Rali, ahol már az első gyorsasági is megtizedelte a mezőnyt, de később sem nagyon volt olyan pálya, ahol ne törtek volna az autók.

Az első 28 km-es szakaszon esett ki Sébastien Ogier, miután defektet kapott, majd megfőtt Peugeot-ja motorja. Guy Wilks a Skoda UK autójával ugyanitt esett le az útról és szállították kórházba csigolyatöréssel. Andreas Mikkelsen pedig felborította a mezőny egyetlen Ford Fiesta S2000-esét.

Brillírozott viszont az olasz Paolo Andreucci, aki a Peugeot Italia 207-esével az első napot az élen zárta, másnap viszont túl puha beállításokkal vágott neki az első három szakasznak, így Meeke és Hänninen is azonnal megelőzték őt.

A tavalyi bajnok és az idei bajnokságot vezető versenyzők vasárnap reggel estek egymás

torkának. Az első szakasz után Meeke vezetett Peugeot-val, a második után Hänninen Skodával. A harmadikon viszont Meeke lecsúszott az útról, árokba borult, közben fának ütközött és kiesett. Hänninen pedig innen már simán nyert.

Élethalál harc folyt viszont a második helyért, a vasárnap reggel sokat veszítő Andreucci és a szombaton délelőtt egy defekt miatt ötven másodperces hátrányba kerülő Kopecky között. Az utolsó három gyorsaságin szinte csak tizedek választották el őket, de végül az olasz 2,6 másodperc előnnyel megtartotta a második helyet, Kopecky pedig harmadik lett.

A négykerékajtott autóval pályafutása első murvás versenyét futó fiatal belga, Thierry Neuville lett a negyedik Peugeot-val, míg márkatársa, Bruno Magalhaes az első napi fékproblémái után a tizedik helyről küzdötte fel magát az ötödikre.



A SZARDÍNIA RALI VÉGEREDMÉNYE

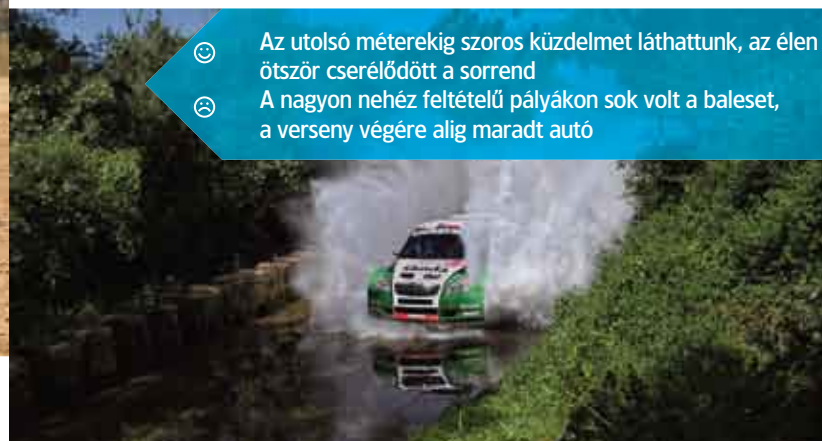
1. Hänninen-Markkula	Skoda Fabia S2000	2:31:28,6
2. Andreucci-Andreucci	Peugeot 207 S2000	+35,6
3. Kopecky-Stary	Skoda Fabia S2000	+38,2
4. Neuville-Klinger	Peugeot 207 S2000	+5:58,6
5. Magalhaes-Magalhaes	Peugeot 207 S2000	+9:55,8
6. Arminen-Nikkola	Subaru Impreza	+10:12,3
7. Ricci-Barone	Subaru Impreza	+11:33,4
8. Batistini-Pisano	Peugeot 207 S2000	+11:58,1



Az utolsó méterekig szoros küzdelmet láthattunk, az élen ötször cserélődött a sorrend



A nagyon nehéz feltételű pályákon sok volt a baleset, a verseny végére alig maradt autó



GYORSASÁGI GYŐZTESEK

Andreucci	5
Ogier	3
Sordo	2
P. Solberg	2

ÉLEN ÁLLÓK

2. gy.	Kopecky
3. gy.	Andreucci
4-5. gy.	Meeke
6-7. gy.	Andreucci
8. gy.	Meeke
9-13. gy.	Hänninen



IRC 5/12 UTÁN

1. Hänninen	42
2. Kopecky	31
3. Wilks	25
4. Magalhaes	17
5. Meeke	15
6. Hirvonen	10
7. Andreucci	8
8. Vouilloz	6
9. Sarazzin	5
Pozzo	5
Neuville	5

GYÁRTÓK

1. Skoda	80
2. Peugeot	46
3. Ford	15
4. Subaru	11
5. Mitsubishi	8

Vizin Laci bácsi a patakban esett ki

AZ ÖTÖDIK
GYORSASÁGIN ESETT KI
A VIZIN-DOROMBY
PÁROS A SZARDÍNIA
RALIN, MIUTÁN EGY
PATAKÁTKELÉS-NÉL
FELÚSZOTT A HONDA,
ÉS EGY BETON HULLÁM-
TÖRŐ KISZAKÍTOTTA
A FUTÓMŰVÜKET.



„Nagyon bosszús voltam magamra – mondta Vizin – mert buta hiba volt. Kettesben negyvennel-ötvennel mehettünk bele a patakba. Az előző körben sem mentünk sokkal lassabban. Felúszott az autó és nekimentünk egy beton hullámtörőnek. Úgy összetört a jobb eleje, mintha nem is tudom, mekkora baleset lett volna. Futóművet, féktárcsát, kormányösszekötőt, kormányművet kellett cserélni. Mivel az IRC-n nem értékeli azokat, akik szuperralival fejezik be a versenyt, ezért másnap nem is folytattuk.”

Vizin az IRC kétkerékűhajtású értékelésében a második helyről esett ki. Nem sokkal utánuk az élen álló észti Kaspar Koitla felborult és ő is kiesett a versenyből. A kétkerékes értékelést Harry Hunt egy R2-es Fiestával nyerte.

„Nagyon szerettünk volna célba érni, de borzasztóan nehéz verseny volt. Az első 28 km-es gyorsaságin nem véletlenül estek ki annyian. Még nekünk is nagyon csúszott a pálya, hát még akkor az elsőnek rajtolóknak. Többféle talaja volt, ahol a szélerőműveket építették, ott nagyon jó minőségű, széles, sima murva volt, aztán egy pillanat alatt ráfordultál egy szűk köves részre, de volt néhány rövid aszfaltbetét is. Nagyon könnyű volt hibázni. Az idén új autóval és új gumikkal versenyzünk. Mind a kettő tökéletesen viselkedett, nagyon elégedett voltam velük, csak magammal nem. Tavaly is így kezdődött a szezonunk az Ypres Ralin, de a második futamon, a Barum Ralin másodikok lettünk. Most is a Barum lesz a második versenyünk, úgyhogy reménykedem.”

Mikkelsen nem tudott talpra állni

A verseny egyik esélyeseként indult Andreas Mikkelsen, de már az első gyorsaságin felborította Ford Fiesta S2000-esét. „Egy nagyon kanyargós részen történt, rengeteg információval és az utolsó elfelejtettem. – mondta Mikkelsen. – Az autón szinte csak fényezés volt, de nem tudtuk talpra állítani.”

Másnap szuperralival folytatta a versenyt és többször autózott az első háromban, de szakaszt nem tudott nyerni.



Meeke másodszor a fán

Az idén második alkalommal esett árokba Kris Meeke élő egyenes adásban. A szezonnyitó Monte-Carlo Rali után, a Szardínia Rali tizedik gyorsaságiján is árokban és fán végezte a brit versenyző, miután egy tempós, balos kanyarban lecsúszott az útról.

„Ha két napon keresztül így harcolsz (mint Meeke) és minimum száz százalékon mész, akkor megtörténhetnek az ilyen dolgok” – summázta Mark van Dalen, a Meeke autóját felkészítő Kronos vezetője.

Meeke az idén öt versenyből csak kettőt tudott befejezni, kétszer baleset, egyszer műszaki hiba

miatt esett ki. Egy első és egy ötödik helyével 15 pontot gyűjtött, amivel a bajnokság ötödik helyén áll 27 pont hátrányban az első Hänninenhez képest.



Wilks már jobban van



A versenyt követő hétfőn haza utazhatott Angliába Guy Wilks, aki a Szardínia Rali első gyorsaságiján esett le az útról, és állította meg Skoda Fabiáját negyven méter múlva egy fa. A brit versenyzőt mentőhelikopterrel szállították kórházba, ahol megállapították, hogy két csigolyája eltört. Angliában egy hátspecialista veszi kezelésbe és csak ez után dől el, hogy mikor versenyezhet újra. „A Szardínia Rali nagyon nehéz verseny volt. Juho (Hänninen) megmutatta a Fabia gyorsaságát, én pedig a masszívágát” – viccelődött Wilks a kórházban.

Ogier és a nem vb-s gumik

A Peugeot-t kellett volna segítenie a gyártók bajnokságában Sébastien Ogier-nek, akit a testvér Citroën-csapattól kölcsönöztek ki a Szardínia Ralira, de csak egy fél gyorsaságit tartott a szereplése. „Nem sokkal a rajt után egy gyors részen defektet kaptunk. – mondta Ogier. – Lementem a fűre, és meg kellett tapasztalnom, hogy ezek a gumik kevésbé ellenállók a defekttel szemben, mint amit a vb-n használunk. Kicseréltük a kereket, de hét kilométerrel a cél előtt túlmelegedett a motorunk. Megpróbáltuk orvosolni a hibát, de nem lehetett, mert egy csepp víz sem maradt a motorban.”



- 2010. május 23.
- Monza, Olaszország
- 5-6/22 WTCC
- 5973 m hosszú pálya
- 2x9 kör



MICHELISZ VOLT A LEGJOBB ÚJONC

ROSSZUL INDULT A SZABADEDZÉS MICHELISZNEK, AZ IDŐMÉRŐ VÉGÉN PECHES VOLT, AZ ELSŐ FUTAMBAN KILÖKTÉK, DE A MÁSODIKBAN MEGMUTATTA.

Minden jó, ha a vége jó, de ezúttal az eleje is lehetett volna egy kicsit jobb Michelisz Norbert számára, akinek autója a monzai első szabadedzésen nem nagyon remekelt. A másodikra sikerült rajta javítani, az időmérőre pedig egész elfogadható formába került, de így az edzés az autó életre keltésével és nem finomhangolásával telt.

Sebaj. Az időmérőn a Q1-ben a hatodik időt futotta, a Q2-ben pedig a nyolcadikat, ami pályafutása eddigi legjobb rajthelyét jelentette, pedig a végén még egy féltengelytörés is hátráltatta.

„Most nagyon azt éreztem, hogy akár a leggyorsabb seatos is lehettem volna, olyan formába lendült az autó” – mesélte Michelisz. „A szintén leonos Monteiro mögé csúnyán beszorultam, vagy hat-héttizedet vesztettem mögötte.”

Az első futam rajtja jól sikerült Michelisznek, de a sikanba nem fért be, így le kellett vágnia, amivel feljött ugyan a negyedik helyre, de Genét azonnal

el is engedte, nehogy jogtalan el nyszerzés miatt megbüntessék. (Később így is kapott érte egy boxutca áthaladásos büntetés.) De nem sokáig élvezhették ezt az ötödik helyet sem, mert Alain Menu hátulról telibe találta Micheliszt és lerobbantott a Seatról mindent. Utólag bocsánatot kért ugyan, de ettől függetlenül jól lepusztult az autó. A folyamatosan hulló karosszériaelemek miatt pedig kiintették a versenyből.

Ez egyben azt is jelentette, hogy a második futamon a 17. helyről rajtolt, ahonnan sikerült felküzdenie magát a nyolcadikra és négy vb-ponttal lett gazdagabb. Azonban ennél is fontosabb volt, hogy az újoncok között Michelisz nyert, amiért a verseny első három helyezettjével, valamint a privát kupa legjobbjával felállhatott a dobogóra.

„Jobb helyezésre számítottam az első futamon, de hát ilyen a verseny” – mondta Michelisz. „A második futamon az autó majdnem tökéletes volt, és élveztem, ahogy hátulról átvágom magamat a mezőnyön. Az ilyen versenyek nagyon sokat

MONZA 1. VERSENY VÉGEREDMÉNYE

1.	Andy Priaulx	GB	BMW 320si	18:32,008
2.	Augusto Farfus	BR	BMW 320si	+0,248
3.	Robert Huff	GB	Chevrolet Cruz	+1,653
4.	Yvan Muller	F	Chevrolet Cruz	+1,820
5.	Tom Coronel	NL	Seat Leon TDI	+2,271
6.	Fredy Barth	CH	Seat Leon TDI	+2,308
7.	Gabriele Tarquini	I	Seat Leon TDI	+2,375
8.	Michel Nykjaer	DK	Seat Leon TDI	+2,726
9.	Tiago Monteiro	P	Seat Leon TDI	+3,243
10.	Mehdi Bennani	MAR	BMW 320si	+3,972

Leggyorsabb kör: Gabriele Tarquini | Seat Leon TDI 2:01,590

MONZA 2. VERSENY VÉGEREDMÉNYE

1.	Yvan Muller	F	Chevrolet Cruz	18:29,805
2.	Tom Coronel	NL	Seat Leon TDI	+0,512
3.	Robert Huff	GB	Chevrolet Cruz	+0,822
4.	Augusto Farfus	BR	BMW 320si	+1,001
5.	Andy Priaulx	GB	BMW 320si	+1,742
6.	Jordi Gené	E	Seat Leon TDI	+3,495
7.	Tiago Monteiro	P	Seat Leon TDI	+4,197
8.	Michelisz Norbert	H	Seat Leon TDI	+4,580
9.	Alain Menu	CH	Chevrolet Cruz	+5,099
10.	Leonel Pernia	ARG	Chevrolet Cruz	+9,918

Leggyorsabb kör: Andy Priaulx | GB BMW 320si 2:16,633

- ☺ Michelisz először volt a legjobb újonc és először állhatott dobogóra
- ☹ Csak az időmérőre sikerült versenyképesé tenni a Seat Leon TDI-t



segítenek, és valószínűleg jobban is szeretjük őket, de nagyszerű lenne egyszer az élről rajtolni és elsőnek meglátni a kockás zászlót.”

Mindkét versenyt defekt döntötte el. Az első futam utolsó körében kapott defektet a két élen álló, Huff és Tarquini, így a BMW-k az utolsó kanyarban nyerték meg a versenyt és arattak kettős győzelmet Priaulx és Farfus révén.

A második futamban pedig Nykjaer kapott defektet az utolsó körben és hullajtotta a győzelmet Yvan Muller ölébe.



MICHELISZ NORBERT EREDMÉNYEI

TESZT	10.
1. szabadedzés	10.
2. szabadedzés	8.
Időmérő Q1	6.
Időmérő Q2	8.
Warm Up	16.

6/22 WTCC

1.	Muller	100
2.	Tarquini	76
3.	Huff	76
4.	Priaulx	74
5.	Coronel	57
6.	Farfus	47
7.	Monteiro	41
8.	Gené	36
9.	Menu	34
10.	Barth	32
11.	Nykjaer	14
12.	Michelisz	14

GYÁRTÓK

1.	Chevrolet	193
2.	Seat	177
3.	BMW	158

ÚJONCBAJNOKSÁG

1.	Barth	48
2.	Michelisz	43
3.	Nykjaer	41
4.	Bennani	30
5.	O'Young	24
6.	Vaulkhard	24

FR UK – Brit Formula Renault-bajnokság

- 2010. június 6.
- Oulton Park, Anglia
- 6-7/20 FR UK-futam
- 5973 m hosszú pálya
- 2x9 kör



KISS PÁL TAMÁS HARMADIK GYŐZELME

TOVÁBB NÖVELTE ELŐNYÉT A BRIT FORMULA RENAULT-BAJNOKSÁGBAN KISS PÁL TAMÁS, MIUTÁN OULTON PARKBÓL EGY ELSŐ ÉS EGY HARMADIK HELLYEL TÁVOZOTT, A BAJNOKSÁGOT PEDIG MÁR 18 PONTTAL VEZETI.

Két teszten is Kiss Pál Tamás autózta a legjobb köridőt a legutóbbi Brands Hatch-i csonka hétvége óta, a brit médiában pedig máris a Formula Renault-bajnokság legnagyobb esélyesének kiáltották ki, főleg miután a crofti teszten fél másodperccel vert el mindenkit.

A jó teszt eredményeket azonban a verseny-hétfőjére is át kellett ültetni, de Oulton Parkban Tomi és csapata, az Atech GP bebizonyította, hogy minden körülmények között ők a mércék.

„Eddig csak esőben tudtam nyerni, de most száraz körülmények között is tudtunk bizonyítani. – mondta a boldogságtól kicsattanó Tomi. – Nagyon sokat segített a legutóbbi futam óta tartott három teszt, ahol nagyon sokat tanultunk az új autóról, én is és a csapatom is.” A hétfője nem indult jól a magyar versenyzőnek, hiszen kedden még láza volt egy torokfájós vírustól. Pénteken is hamar kimerült, szombaton pedig olyan falfehér volt egész nap, hogy csapata komolyan aggódott miatt.

„Nem tudtam úgy koncentrálni, ahogy szoktam. Hiányzott az a kis plusz. Az időmérőn (az első

futamra) például azért lettem csak hatodik, mert egy kanyar előtt öt méterrel korábban vettem féktávot.”

A két verseny már jól zajlott, szombaton harmadik lett Tomi, vasárnap pedig idei harmadik győzelmét ünnepelhette.

„Az első futamon „(Lewis) Williamsonnal és (Tom) Blomqvisttal húztunk el a mezőnytől. Tartottam velük a lépést, de nem tudtam őket utolérni. Egész egyszerűen gyorsabbak voltak. A második futamon a rajtnál megelőztem Blomqvistot. Egy másodpercre tudtam elmenni tőle, de hamar ledolgozta. Ezen a pályán nem olyan könnyű előzni, úgyhogy sikerült tartanom az első helyet és nyertem.”

Bár a hétfőjén Williamson és Blomqvist is nagyon gyorsak voltak, Kiss Pál Tamás tovább növelte előnyét a bajnokságban, amit 199 pontjával vezet a 181 pontos Will Stevens és a 167 pontos Harry Tincknell előtt. De még nincs lefutva semmi.

„Nagyon erős a mezőny, az első ötből bármikor bárki nyerhet, ezért is kell minden hétfőjére komolyan felkészülni.”



FR UK 6. FUTAM, OULTON PARK

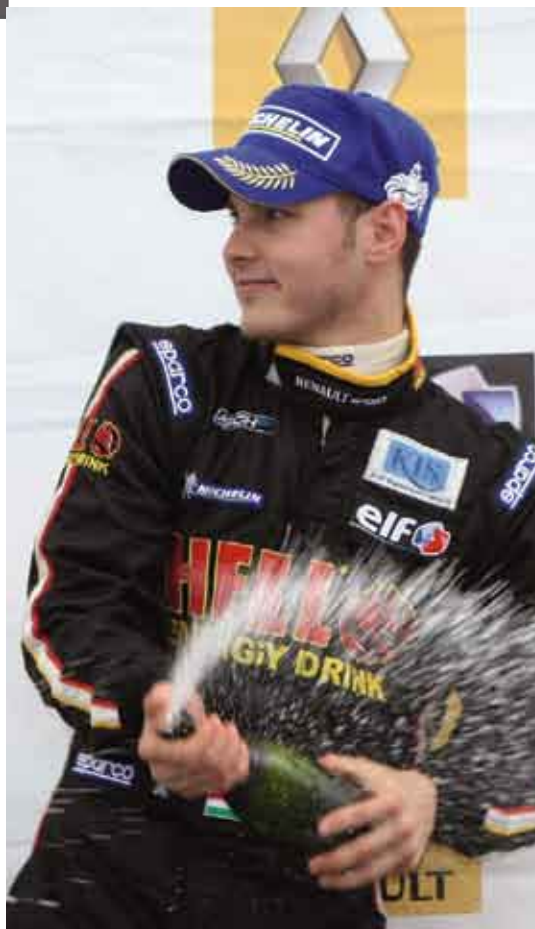
1. Lewis Williamson	20:34,201
2. Tom Blomqvist	+0,560
3. Kiss Pál Tamás	+3,474
4. Will Stevens	+3,886
5. Ollie Millroy	+5,042
6. Nick Yelloly	+5,557

FR UK 7. FUTAM, OULTON PARK

1. Kiss Pál Tamás	17:57,795
2. Tom Blomqvist	+6,667
3. Harry Tincknell	+7,603
4. Will Stevens	+10,895
5. Lewis Williamson	+23,011
6. Marlon Stockinger	+24,395

FR UK 7/20

1. Kiss Pál Tamás	199
2. Will Stevens	181
3. Harry Tincknell	167
4. Lewis Williamson	164
5. Tom Blomqvist	161
6. Ollie Millroy	99



- 2010. június 5–6.
- Nyírád
- 4/10 Eb-futam
- 52 résztvevő



Foto: Kollár Sportfotó

EZÚTTAL SEM CSALÓDTAK A NYIRÁDRA KILÁTOGATOK, HISZEN EURÓPA EGYIK LEGJOBB PÁLYÁJÁN A RALIKROSSZ EB-MEZÖNY PONTOSAN AZT HOZTA, AMIT VÁRUNK TŐLE: ZAJT, PORT ÉS AUTÓVERSENYT A JAVÁBÓL.

Lehet cirkusznak, vagy dzsemborinak, kicsit lekezelően nagy büfének nevezni a ralikrossz Eb-t, de tény, hogy évről-évre az autóversenyzés sava-borsát nyújtja ez a rendezvény akár a versenyzőknek, akár pedig a több tízezres közönségnek. Ráadásul itt a sztárok csak addig sztárok, amíg a volán mögött ülnek, amint kiszállnak az autóból abszolút földi halandókká válnak, akikkel akár még egy baráti szót is válthatnak a szurkolók.

Nyírádról már évek óta tudjuk, hogy Európa egyik legjobb pályája, és hogy a rendezés is mindig magas színvonalú. Ezt az idelátogató versenyzők is minden egyes alkalommal megerősítik. Persze fanyaloghatnánk azon, hogy az MNASZ az utolsó

pillanatban egy vagyont költött a verseny megmentésére, amit sokan nem értettek, de inkább örülünk neki, hogy egy ilyen világszínvonalú rendezvényért csak Nyírádig kell leautóznunk.

A divízió 1-ben második magyarországi győzelmét aratta a norvég Sverre Isachsen Ford Focusával. Két előfutamat megnyerve az A döntőben az első helyről rajtolt és egy pillanatra sem engedte ki kezéből az első helyet. Jernberg ugyanilyen magabiztossággal szerezte meg a második helyet, míg harmadikért Hansen és Walfridson vívogatnak egymással, amiből előbbi került ki győztesen. Két magyar versenyzőnek is szurkolhattunk a div 1-ben. Harsányi Zoltán 14. míg Kotán Péter 16. lett.

A végsebesség terén nem sokkal maradtak el az 1,6-os, divízió 1A versenyzőianagyoktól, adóntőben pedig még talán szorosabb versenyt is vívtak náluk. A két orosz versenyző, Rakhmatullin és Timerzjanov a negyedik körben akadt össze kétszer is, amit a magyar bajnokságból is jól ismert, cseh Kalny használt ki és nyerte a versenyt Peugeot 206-osával, Cermák és Larsson előtt. Ebben a kategóriában három magyar induló is volt. Újházi Béla a 14, Bánkúti Gábor a 15, míg Majerszky Gábor a 17. helyet szerezte meg. A hátsókerék-hajtású autók kategóriájában, a divízió 2-ben hármas norvég siker született. Az A döntőben a rajttól Enerberg jött el a legjobban, és nyert Borseth és Nottveit előtt.



DIVÍZIÓ 1

1. Sverre Isachsen	N	Ford Focus T16 4x	3:54,5
2. Michael Jernberg	S	Skoda Fabia	3:56,0
3. Kenneth Hansen	S	Citroën C4	3:58,2
4. Stig-Olov Walfridson	S	Renault Clio	3:58,8
5. Jos Kuypers	NL	Ford Focus ST	3:59,5
6. Ludvig Hunsbedt	N	Ford Focus	
14. Harsányi Zoltán	H	Mitsubishi Lancer	
16. Kotán Péter	H	Ford Focus	

DIVÍZIÓ 1A

1. Jaroslav Kalny	CZ	Peugeot 206	4:13,1
2. Zdenek Cermák	CZ	Skoda Fabia	4:17,6
3. Johan Larsson	S	Citroen C2	4:19,4
4. Andreas Bakkerud	N	Peugeot 206	4:22,2
5. Ildar Rakhmatullin	RUS	Renault Clio	3:26,9
6. Timur Timerzjanov	RUS	Renault Clio	3:27,0
14. Újházi Béla	H	Opel Astra	
15. Bánkúti Gábor	H	Peugeot 206	
17. Majerszky Gábor	H	Suzuki Swift	

DIVÍZIÓ 2

1. Lars Ovind Enerberg	N	Ford Fiesta	4:17,7
2. Knut Ove Borseth	N	Ford Fiesta	4:19,6
3. Ole Kristian Nottveit	N	Citroen Xsara	4:20,2
4. Roman Castoral	CZ	Opel Astra OPC	4:26,7
5. Derek Tohill	IRL	Ford Fiesta	4:36,7
6. Guino Kenis	B	BMW 120	4:57,9

- 2010. május 22–23.
- Máriapócs
- 3/9 ob futam



Fotó: Kollár Sportfotó

FÉNYEK ÉJSZAKÁJA

MÁSODIK ALKALOMMAL RENDEZTÉK MEG AZ EURÓPÁBAN IS KURIÓZUMNAK SZÁMÍTÓ ÉJSZAKAI RALIKROSSZ-FUTAMOT MÁRIAPÓCSON, AHOL MINDHÁROM KATEGÓRIÁBAN KÜLFÖLDIEK DOMINÁLTAK

Míg az első villanyfényes ralikrossz futamtól egy ki-csit ódzkodott a mezőny, a másodikat már mindenki nagyon várta, sőt az egyben zónabajnoki futamra is több külföldi jött el, mint általában szokott. A magyar versenyzőknek pedig nem csak a zóna, de a magyar bajnokságban is meg kellett küzdeni a külföldiekkel, lévén az idén nyitlta tették a ralikrossz ob-t, vagyis bárki, aki eljön a versenyekre, pontot szerezhet.

Így történt ez most is, és divízió 1-ben az osztrák Alois Höller győzött, a bajnokságot vezető Harsányi Zoltán és a szintén osztrák Peter Ramler előtt. A

második legjobb magyar, Kotán Péter a negyedik lett.

Hármas cseh győzelem született divízió 1A-ban, ahol a későbbi nyírádi Eb-t is megnyerő Jaroslav Kalny volt a leggyorsabb Petr Bilek és Michaela Kalná előtt. A legjobb magyar versenyző, Ujházi Béla a negyedik, Majerszky Gábor pedig ötödik lett.

Divízió 4-ben is a külföldiek domináltak, itt a cseh Roman Castoral idei második magyar bajnoki győzelmét aratta az osztrák Sven Förster és a cseh Karel Lehmann előtt. Raliból az idén ralikrosszra váltó Ország Zsolt a legjobb magyarként negyedik lett.

3/9 OB-FUTAM UTÁN DIV1

1. Harsányi Zoltán	40
2. Alois Höller	32
3. Peter Ramler	30
4. Otakar Vyborny	28
5. Kotán Péter	28

3/9 OB-FUTAM UTÁN DIV1A

1. Ujházi Béla	42
2. Jaroslav Kalny	40
3. Majerszky Gábor	39
4. Petr Bilek	34
5. Michaela Kalná	30

3/9 OB-FUTAM UTÁN DIV14

1. Roman Castoral	40
2. Ország Zsolt	32
3. ifj. Bánkúti Gábor	30
4. Sven Forster	29
5. Karel Vaclavik	23

KUMHO.HU

MINŐSÉG, EREDMÉNY.



180/580R15

137 €

nettó

Info vonal:

+36 30 6801642; www.kumho-motorsport.hu



Fotó: Dudás Ernő

- 2010. május 8–9.
- Dömsöd
- 1/8 ob futam
- 1125 m hosszú pálya

ÚJULT ERŐVEL VÁGOTT NEKI AZ AUTÓKROSSZ OB MEZÖNYE AZ IDEI SZÉZONNAK DÖMSÖDÖN, AHOL MIND A HÁROM DIVÍZÍÓBAN VOLT ÚJ VERSENYZŐ.

A legnagyobb, épített krossz-autókat magába foglaló divízió 3-ban, ahol akár 4000 cm³-es motorral is lehet versenyezni, az előfutamok alapján Szabó Kálmán volt a legnagyobb esélyes. A döntőben azonban egy féltengelytörés miatt át kellett engednie a győzelmet Vörös Tibornak, és csak második lett. A harmadik helyet Tóth Sándor szerezte meg.

Az 1600 cm³-es szöcskék, a divízió 3A versenyében kimagaslott Ábrahám Károly, aki már két Eb-futamot is megjárt az idén, ám mögötte nagyon szoros verseny folyt a második helyért. Molnár Alex és Radák Attila sokáig harcoltak egymással, amiből végül Molnár

került ki győztesen és szerezte meg a második helyet Radák előtt.

Új néven folytatja az idén a karosszériás autók kategóriája, amely divízió 1 helyett divízió TAX lett. Az előfutamokon is látszott, hogy a mezőny legidősebb tagja Emődi János, vagyis Jani bá ott folytatja, ahol tavaly abbahagyta és nem sok esélyt adva az ellenfeleknek, nyerte a szezonnyitót Mitsubishi Lancerjával. Mőgötte a két BMW-s Balogh László és Csupor András vívott a második helyért, amelyet Balogh motorproblémája döntött el, így Csupor lett a második.

Radák Timi, Gerlei Sanyi

OB1/8 UTÁN DIV3

1. Vörös Tibor	20
2. Szabó Kálmán	17
3. Tóth Sándor	15
4. Lux János	13

OB1/8 UTÁN DIV3A

1. Ábrahám Károly	20
2. Molnár Alex	17
3. Radák Attila	15
4. Illés Tamás	13
5. ifj. Szabó Kálmán	12

OB1/8 UTÁN DIV TAX

1. Emődi János	20
2. Csupor András	17
3. Balogh László	15

KICSI, KISEBB, MÉG KISEBB...

ÖSSZEMENTEK AZ ÁRAK!

INTERNET+TV+TELEFON AKÁR HAVI

5414 Ft-tól!

interware

www.interware.hu

KÁVÉSZÜNET IFJ. TÓTH JÁNOSSEL



HÁNY ÉVES KORODBAN VOLTÁL ELŐSZÖR RALIVERSENYEN?

Nem is tudom pontosan. Nyolcéves voltam, amikor az egyik ismerősünk nyakából néztem ralit, ahol Antalffy Gyuri bácsiról gyorsan el is kereszteltek egy kanyart. De talán nem az volt az első, mert voltam a München–Bécs–Budapest Ralin és a Taurus Ralin is. Versenyautót először apám műhelyében láttam, mert neki kettő is volt. Nem messze tőlünk, Uzsabánya alatt volt egy Áfor-kút, tudtuk, hogy éjjel ott fognak szervizelni, kimentünk, hogy találkozzunk a faterral, akit egyébként két hete nem láttam, mert versenyen volt. Valamelyik ezek közül lehetett az első.

MELYIK SPORTOLÓT TISZTELED A LEGJOBBAN?

Valentino Rossit, mert igazi örült ember, aki mindent megtesz a sikerért. Két keréken pedig sokkal nehezebb.

MILYEN KÖNYVET OLVASTÁL UTOLJÁRA?

Nadler Herberttől a Vadászataim a Keleti-Kárpátokban és a régi Magyarországon. Nagyon jó, izgalmas könyv. Elgondolkodtató, hogy abban az időben milyen áldozatot vállaltak azért, hogy egy hónap alatt egy szarvasbikát löjjenek. Képesek voltak kint élni az erdőben, fent ülni egy fa ágán és várni. Sok mai műanyagpuskásnak ajánlanám, hogy olvassa el.

MELYIK A KEDVENC FILMED?

Nincs igazán kedvencem. Valamelyik vigjáték, ami kikapcsol. Szeretem a régi magyar filmeket is, például a Hyppolit (a lakáj) nagyon jó volt.

MILYEN GYAKRAN HASZNÁLOD AZ INTERNETET?

Napi rendszerességgel. Munkám folyamán van rá szükség, az alkatrészrendelésnél, de hetente egyszer megnézem a rali híreket is.

MIT TESZEL A KÖRNYEZETED VÉDELME ÉRDEKÉBEN?

Összeszedem a szemetet a műhelyben, amit szelektíven gyűjtünk.

MILYEN ZENÉT HALLGATSZ?

Nem nagyon vannak CD-im, inkább rádiózom. Hobónak van a Vadászat című CD-je, azt kedvelem. A faterja benne volt a vadászati körökben, és nagyon jól fogta meg a témát.

MILYEN EGY VERSENYZÉSNELKÜLI IDEÁLIS HÉTVEGÉD?

Mindenféleképpen a feleségemmel vagy a barátaimmal töltöm. Akár egy wellness hétvége, de általában semmittevéssel pihenem ki a hetet.

KIT HÍVNÁL MEG EGY ITALRA?

Téged (a Rally Café főszerkesztőjét) mindenféleképpen, vagy bárkit, akivel jól lehet beszélgetni.

MIT SZERETSZ A RALIBAN A LEGJOBBAN?

A nehézségét, az összetettségét és a kiszámíthatatlanságát.

MIT SZERETSZ A RALIBAN A LEGKEVESEBBÉ?

...nincs olyan, amit nem szeretek. A versenyzés jó. Néha jó lenne, ha a végén valaki felmenne helyettem a dobogóra és egy másik Janika nyilatkozna, de ez is vele jár, nem panaszkodom miatta.

MI ALAPJÁN VÁLASZTOTTAD A JELENLEGI UTCAI AUTÓDAT?

Mindenképpen a formája, a megbízhatósága és a takarékos üzemeltetése miatt (Peugeot 3008).

MILYEN RALIAUTÓT PRÓBÁLNAK KI A LEGSZÍVESEBBEN?

Valami B csoportosat, mondjuk a Peugeot 205-öst.

HA EGY DOLGOT VÁLTOZTATHATNÁL MAGADON, MI LENNE AZ?

Sokkal többet kellene változtatni. Ha csak egyet lehet választani, akkor a türelmetlenségemet, ami versenyen is igaz rám.

BE MERNÉL ÜLNI IFJ. TÓTH JÁNOS MELLÉ NAVIGÁLNI?

Senki mellé nem merek beülni. Nagyon félős vagyok.



A hétszeres magyar bajnok, rali Eb-futamgyőztes, vb-t, IRC-t megjárt ifj. Tóth János, vagy népszerűbb nevén, Janika volt a vendégünk a kávészünetben.

VERSENYNAPTÁR

HOGY NE MARADJON LE SEMMIRŐL

június

18-20. Rali ob, Karpackie Rali, Bükföld (R2)
19-20. Túraautó vb, Zolder
19-20. Ralikrossz ob, Slomczyn (PL)
19-20. Autókrossz ob, Szegehalom
24-26. IRC, Ypres Rali
25-27. F1, Európa Nagydíj

július

3-4. Túraautó vb, Portimao
9-11. Rali vb, Bolgár Rali
9-11. F1, Brit Nagydíj
10-11. Autókrossz OB, Nagydobos
15-17. IRC, Azori-szigetek Rali
16-18. Rali ob, Veszprém Rali (R2)
17-18. Túraautó vb, Brands Hatch
23-25. F1, Német Nagydíj
24-25. Ralikrossz OB, Nyírad
24-25. Autókrossz ob, Nyírad
29-31. Rali vb, Finn Rali
30-augusztus 1. F1, Magyar Nagydíj
30-augusztus 1. Túraautó vb, Brno

augusztus

5-7. IRC, Madeira Rali
7-8. Autókrossz ob, Túrkeve
14-15. Ralikrossz ob, Nagydobos
20-22. Rali vb, Deutschland Rali
19-21. Rali ob, Borsod Rali (Rali 2)
27-29. F1, Belga Nagydíj
27-29. IRC, Barum Rali
28-29. Autókrossz Eb, Nyírad

szeptember

4-5. Túraautó vb, Oschersleben
4-5. Ralikrossz ob, Greinbach (A)
10-12. F1, Olasz Nagydíj
10-12. Rali vb, Japán Rali
11-12. Ralikrossz ob, Kakucs
11-12. Autókrossz ob, Kakucs
18-19. Túraautó vb, Valencia
23-25. IRC, Sanremo Rali
24-26. F1, Szingapúr Nagydíj
25-26. Rali 2, historic, Baranya Kupa,

október

1-3. Rali vb, Korzika Rali
2-3. Autókrossz ob, Dömsöd
8-10. F1, Japán Nagydíj
9-10. Ralikrossz ob, Fuglau (A)
15-17. IRC, Skót Rali
15-17. Rali ob, 43. Allianz Rali, Pécs (historic, historic Eb)
22-24. F1, Koreai Nagydíj
22-24. Rali vb, Catalunya Rali
30-31. Túraautó vb, Okayama

november

4-6. IRC, Ciprus Rali
5-7. F1, Brazil Nagydíj
11-14. Rali vb, Wales Rali
12-14. F1, Abu-Dzabi Nagydíj
19-21. Túraautó vb, Macau

FIGYELEM!

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

SPEED RALLY TEAM
II. SRTS RALLY SPRINT
SZIRAK - VANYARC
Június 05-06. 3. FORD FOCUS
LAVINA
CSAPASSUNK.HU



XPS Futárszolgálat

- futárpostai tevékenység
- szállítmányozás
- gyorspostai szolgáltatás
- integrált postai szolgáltatás
- raktározás, tárolás
- csomagolás
- utánvétbeszedés
- okmánykezelés

Az XPS futárszolgálat az Ön küldeményeit, csomagjait a feladást követő munkanapon 17.00 óráig kézbesíti.

XPS Futárszolgálat - Ügyfélszolgálat:
E-mail: ugyfelszolgalat@xpsfutar.hu
Tel.: + 36 20 999 1122
Tel.: + 36 20 400 1666

Xpress Parcel System Kft.
1097 Budapest,
Táborias utca 36-38.

Online futárrendelés:
www.xpsfutar.hu

1300
méter
mélyről



A győzelem forrása



VISEGRÁDI

Ásványvíz