

Herczig a bajnok*





EGYEDI GÉPEK
AUTOMATA- FÉLAUTOMATA
ÁLLOMÁSOK TERVEZÉSE,
KIVITELEZÉSE
ÜZEMBE HELYZÉSE,
SZERVIZELÉSE,
PÓTKATRÉSZ ELLÁTÁSA,
FELÜGYELETE

WWW.STEFANIHUNGARIA.HU

9027 GYÖR, TÓ U. 2. / TEL: +36 96 210 162
INFO@STEFANIHUNGARIA.HU

SZERKESZTŐSÉG

LAPIGAZGATÓ:

Magyar Gábor

SZAKMAI VEZETŐ:

Kökény Roland

FŐSZERKESZTŐ:

Mihályi Csaba

LAPMENEDZSER:

Sándor Anikó

NYOMDAI ELŐKÉSZÍTÉS:

igrafika.hu

MUNKATÁRSÁK:

Maricsék Miklós

Hajdú Tamás

Krizsanyik Zoltán

Mészáros Péter

Vörös Gergely

FOTÓ:

Kacsándi Norbert, Kollár Attila,

Makai Gergely, DuEn, dppi,

Monster Energy, Red Bull

KIADÓ:

Goldmeyer Impex Kft.

ISSN: 2062-2163 (nyomtatott),

2062-2171 (online)

A magazinban megjelent hirdetések tartalmáért felelősséget nem vállalunk! – A kiadványban megjelent cikkek, képek, bármilyen utánkölés, utánnomása, sokszorosítása és elektronikus kiadása kizárólag a kiadó engedélyével lehetséges!

MÉDIAÜGYNÖKSÉG, ÉRTÉKESÍTÉS**CSR**
médiá

CSR Média

PARTNEREINK

Együttműködő partnereink: **24H Futár**,
Belvárosi Nyomda, Amdala Médiafigyelő,
www.igrafika.hu

TERJESZTÉS

Terjesztés: **LAPKER Zrt.**
országos hálózatán keresztül,
Relay, **Inmedio** áruhelyein,
kiemelt postahivatalokban.

Terjesztés gondozása:

HÍRVILÁG Press Kft., telefon: +36 1 411
0491, e-mail: hirvilag.press@hirvilagpress.com

ELŐFIZETÉS

Előfizetés díja:

Éves 6900 Ft, féléves 3450 Ft.

Előfizetésben terjeszti

Magyar Posta Zrt. Hírlap Igazgatóság,
Postacím: 1900 Budapest

Előfizethető az ország bármely postáján, a
hírlapot kézbesítőknél, valamint megrendelhető:
e-mail-en: hirlapelofizetes@posta.hu címen, és
telefonon a **06-80/444-444** számon.

Észrevételeiket a

06/40/56-56-56 kékszámon jelenthetik be.**DIGITÁLIS ELŐFIZETÉS**

Five International Kft.:

<http://www.dimag.hu/magazin/RallyCafe>

Bajnokok hónapja

Ezen az oldalon már többször kifejtettem azon véleményemet, hogy az autósport és úgy általában a sport nem csak a győzelemről, hanem nagyon sok minden másról is szól. Azonban kétségtelen, hogy az autóversenyt győzelemre, illetve bajnoki címre játszik, és bármennyire is szeretünk az apró részleteken elcsemegézni, egy bajnoki cím megszerzése mindig nagy dolog.

Október az autósportban hagyományosan erről szól. Először az Országos Ralibajnokság dőlt el, ahol Herczig Norbert negyedik bajnoki címét szerezte meg egy igen kemény meccsben.

Aztán a rali világbajnoki cím dőlt el, amiről még évek múlva is beszélni fogunk, hiszen az M-Sport és Sébastien Ogier nem akármit vittek véghez az idén.

Pár órával később Lewis Hamilton szerezte meg pályafutása negyedik Forma-1-es világbajnoki címét, azt követően, hogy egy héttel korábban a Mercedes begyűjtötte szintén negyedik konstruktóri világbajnoki címét.

Bármelyik bajnokot is tekintjük a fentiek közül, mindannyian keményen megdolgoztak a győzelemért. Sokan szurkoltak nekik, sokan az ellenfeleiknek, mások csak egy jó bajnokságért, de szerintem elvitathatatlan bármelyik fentebb felsorolt bajnok érdeme és én a részemről fejet hajtok mindegyikük sikere előtt, abszolút megérdemelten nyertek.

Novemberre is mard még döntő, illetve az sincs kizárva, hogy a túraautó-világbajnokság csak az utolsó futamon, december 1-jén dől el Katarban. Ezt a bajnokságot Thed Björk vezeti, Michelisz Norbert előtt. Norbinak az idén volt szerencséje és balszerencséje is egyaránt, de igen sokszor ő maga kaparta ki a gesztenyét. Akár az ideji teljesítményét, akár egész pályafutása vesszük alapul, abszolút megérdemli, hogy most ott van a világbajnoki cím kapujában, úgyhogy novemberben is hajrá Norbi!

Mihályi Csaba
főszerkesztő

TARTALOM

A HÓNAP KÉPE	6
A HÓNAP HÍRE	14
HÍREK	20
MESÉL A FOTÓS	28
FÉNYKÉPALBUM	
Andreas Mikkelsen	33
GALÉRIA, VERSENYNAPTÁR	158
REFLEKTORFÉNYBEN	
Szabó Krisztián	36
HÁTORSZÁG	
Rabócsi Tibor	44
MEGKÉRDEZTÜK	
Hídeg Krisztián	52
EXKLUZÍV	
Petter Solberg	124
VÉLEMÉNYÜNK SZERINT	
Kiss Norbert, Mihályi Csaba	24
AUTÓ	
MINI Countryman	153
IAA 2017	154
RALLY CAFÉ KÁVÉZÓJA	
Magyar Gábor	164
FORMA-1	
Lewis Hamilton	62
Japán GP	66
USA GP	68
Mexikó GP	70
ORB	
Hadik András, Herczig Norbert	74
Mecsek Rali	84
Eger Rali	94
WRC	
Sebastian Ogier	102
Katalán Rali	108
Wales Rali	110
Rallylegend	120
ERC	
Érdi Tibor	114
Liepaja Rali	118
WRX	
Hírek	134
ETRC	
Kiss Norbert	138
DTM	
Szezonzáró	146





36



44



52



124



94



114



138



164



62





Télből a nyárba! Sebastian Loeb a ralikrossz Eb német futamáról egyenesen Afrikába repült! A sivatagi show nem maradt el, de ezúttal is csak a második hely jutott a francia rali világbajnoknak, a győzelmet Nasser Al-Attiyah szerezte meg a 10. Marokkó Ralin



Az USA GP számos meglepetést tartogatott. A legnagyobb show Lewis Hamiltont kísérte, hiszen az angol pilóta lépéselőnyben volt a világbajnoki cím sorsának kérdésében. Texasban Usian Bolttal “fánkozott” egyet a célegyenesben, amelyhez a nagyszerű atléta csak annyit fűzött hozzá: Ez egy őrült! A díjkiosztón aztán már vállvetve ropták együtt



HÓNAP KÉPE



A szezonzáró olaszországi rali matiné a Rallylegend még soha nem hozott össze ennyi világbajnokot egy helyre! És nemcsak a gépekből voltak ott az elmúlt évtizedek meghatározó alakjai, hanem több mint egy tucat pilóta személyesen is ott állt, mit állt versenyzett a régi sikerek emlékeit őrző rali autókkal.





Ha egy kis show műsorra van szükség akkor a DTM ebben mindig partner. Ezúttal a Mercedes-Benz csapat pilótája Maro Engel tartotta esküvőjét, majd nagy meglepetésre megérkezett az ünnepi járgány, amely nem volt más mint maga az a versenyautó, amellyel a túraautó bajnokságban versenyez az ifjú pilóta és immár férj



A világbajnok újonc

Ritka dolog, hogy valaki 27 évesen, világbajnokként érkezzon a Forma-1-be. Brendon Hartley pályafutása eddig sem volt hétköznapi, Austinban azonban teljesen új fordulatot vett.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA





Nem kis meglepetést keltett a Red Bull, amikor bejelentette, hogy az új-zélandi Brendon Hartley vezeti a Toro Rosso autóját az Amerikai Nagydíjon. Akkor Daniil Kvyat csapattársaként debütált és sokan csak arra számítottak, hogy a másik Red Bull újoncot Pierre Gaslyt helyettesíti, aki a japán Super Formula bajnokság futamán vett (volna) részt az austini hétvégén. De nem ez történt, Hartley maradt Mexikóban is, később pedig bejelentették, hogy Gasly mellett ő fogja befejezni a szezont a Toro Rosso színeiben és igen jó esélye van arra, hogy 2018-ban is marad ez a felállítás.

Na de ki az a Brendon Hartley, és hogy kerül valaki 27 évesen a Forma–1-be? Hát azért nem teljesen ismeretlen az autósport világában, hiszen a Porsche gyári versenyzőjeként 2015-ben megnyerte az endurance világbajnokságot, amit két futammal a vége előtt az idén is vezet. Sőt, a legnagyobb endurance koronát, a Le Mans-i 24 órás győzelmét is behúzta az idén.

Az igazán tájékozott szurkolók pedig arra is emlékeznek, hogy egykoron a Red Bull junior programjának egyik legnagyobb ígérete volt. 2007-ben az energiaitalosokkal nyerte meg a Forma Renault Európa Kupát, 2008-ban pedig harmadik helyen végzett a brit Forma–3-as bajnokságban. (Ezt akkor egy másik Red Bull junior, Jaime Alguersuari nyerte, aki azóta régen megjárta a Forma–1-et, majd ki is került onnan, Hartley mögött pedig az a Sergio Pérez végezett, aki már-már az F1 nagy öregjei között tartunk számon.) 2008 és 2010 között a Red Bull és a Toro Rosso tartalék illetve

tesztpilótája volt, de aztán milyen gyorsan bekerült az energiaitalosok kegyeibe, olyan gyorsan ki is került onnan. Hartley azonban a saját lábán is megállt, 2012-ben és 2013-ban a Mercedes Forma–1-es csapatával tesztelt, de az áttörés ekkor is elmaradt. Aztán jött a nagy lehetőség a Porsche endurance csapatában, ahol a Red Bull Forma–1-es istállóját elhagyó Mark Webberrel és Timo Bernharddal alkotott egy csapatot. Az elmúlt három évben 12 endurance-vb-futamot nyert és nagyon úgy nézett ki, hogy végleg a sportautó versenyzésben találja meg a helyét.

„Egyszerűen felhívtam Helmutot és mondtam neki, hogy ha valami lehetőség adódik, én készen állok.”

Azonban közbejött két nem várt esemény: az első, hogy a Porsche bejelentette, jövőre kiszáll az endurance-vb-ről. Hartley ekkor minden mindegy alapon megkereste egykori Red Bull főnökét Helmut Markót. „Egyszerűen felhívtam Helmutot és mondtam neki, hogy ha valami lehetőség adódik, én készen állok” — mesélte. Az események folytatása öt lepte meg a legjobban. Először egy szimulátor tesztre hívták a Red Bull Racing központjába, aztán jött az austini beugrás. „Nem kérdeztem semmit, Helmut azt mondta, gyere, én meg azt válaszoltam, oké. Aztán meghívtak Austinba, de akkor sem tudtam, mi lesz a folytatás.” Hartley csillaga akkor kezdett szerencsés konstellációba kerülni, amikor a Renault a motorszállítói szer- ➤



zódés felbontásáért cserébe elvitte Carlos Sainzot a Toro Rossótól. A Red Bull nagy csapata közben 2020-ig hosszabbított Verstappennel és hasonlóra készülnek Ricciardóval is, vagyis a Toro Rossóból még három évig nem számítanak utánpótlásra, tehát két olyan fiatalot kell kinevelni a csapatnak, akik három év múlva lesznek készek a váltásra. Erre a Red Bull juniorok közül egyedül Pierre Gasly volt alkalmas és... és Hartley, miért is ne? Azóta tudjuk, hogy Hartley olyan jó benyomást keltett Markóban, hogy marad az év végéig és a valószínűleg jövőre is. Az biztos, hogy az egyik legrutinosabb F1-es újonc, hiszen kevesen érkeznek a száguldó cirkuszba világbajnoki címmel, 12 vb-futamgyőzelemmel. Nem mellesleg pedig Nico Hülkenberg mellett Hartley az F1-es mezőny másik Le Mans-i győztese.

Az új-zélandi pályafutásának ilyen fordulata nem csak a szurkolókat, de őt magát is meglepte. „Ha bárkivel is beszéltem az F1-ről, azt mondtam, nincs rá esély. Ha azt kérdezik, hogy három-négy éve hittem-e benne, azt mondhatom, hogy nem. A szívem mélyén persze soha sem adtam fel, de realista vagyok, 27 évesen pedig nem hiszel a tündérmesékben, amikor a versenyzők egyre fiatalabban kerülnek be a Forma-1-be. Nem leszek fiatalabb én sem, viszont már átestem egy-két hullámvölgyön, hullámhegyen, nagyon sok rutint szereztem, mentálisan erős vagyok és kevesebbet hibázok, mint hét éve. És, ami a legfontosabb, itt vagyok a Forma-1-ben. Egy újabb álmomat váltottam valóra.”



Global
COOP KFT.

fémalkatrészek gyártása
egyedi acélszerkezetek kivitelezése



A Toyotához igazolt Tänak

A Toyota Gazoo Racing színeiben folytatja a versenyzést Ott Tänak 2018-ban, ahol Jari-Matti Latvala és Esapekka Lappi csapattársa lesz. A Toyota korábbi versenyzője, Juho Hänninen szerződését nem hosszabbították meg és a szezonzáró Ausztrál Ralin sem áll rajthoz, ahol így csak két Yaris WRC-t láthatunk. Navigátora, Kaj Lindström — aki korábban a csapatvezetőnek, Tommi Mäkinennel is olvasta az itinert — viszont marad a csapatban, Ausztráliától ő lesz a Toyota sportigazgatója.

Tänakot már az év elején kinézte magának Tommi Mäkinen: “Ott egyszemélyben testesíti meg a fiatal lendületet és a tapasztalatot, ami komoly mentális erővel párosul, ezért tökéletes tagja lesz a csapatunknak.”

Tänak lesz az első nem finn, aki a Toyota Yaris WRC-t vezetheti, de nem csak új munkadója, hanem régi csapatvezetője is sokra értékeli. 2011 óta versenyzett az M-Sport színeiben, ahol az

első WRC-s lehetőséget kapta, majd a 2013-as kihagyott szezon után a másodikat is a visszatérésére. Velük szerezte első dobogóját, az idén az első két győzelmét és várhatóan az első világbajnoki dobogóját is. Malcolm Wilson szívesen megtartotta volna csapatában.

“Nehéz szívvel köszönök el tőle, hiszen nincs még egy olyan versenyző, akiben ennyire hittem volna és ennyi lehetőséget adtam volna neki. Az első pillanattól kezdve nagyon gyors volt és az elmúlt években mentálisan is megerősödve a mezőny egyik legjobb versenyzője lett.”

Az M-Sport jövő évi versenyzői felállása egyelőre nem eldöntött. Az biztos, hogy a Wales Ralit megnyerő Elfyn Evans a Michelin gumikat használó csapatba kerül. Szintén az M-Sport színeiben fog versenyezni Teemu Suninen, akinek hat futamra van szerződése WRC-re, amelyet azonban további versenyekre is kiterjeszhetnek.



Rovanperä első vb-futama

Két héten belül debütált az Európa-bajnokságon és a világbajnokságon is Kalle Roivanperä. A finn versenyző október 1-jén töltötte be a 17. életévét, így FIA versenyeken is rajthoz állhat. Az első futama a Liepaja Rali, Eb-futam volt, amely gyakorlatilag hazai pályának tekinthető számára, hiszen az elmúlt három évben három bajnoki címet nyert Lettorszában. Az Eb premierje jól sikerült, annak ellenére, hogy most versenyzett először Ford Fiesta R5-tel, a szintén a lett bajnokságban és az Eb-n

szereplő Nikolay Gryazin mögött a második helyen végzett és gyakorlatilag az egész verseny alatt gyorsabb volt az Eb élményénél.

A vb premierje már nem volt ennyire sima a Wales Ralin, ahol az első nap a hűtője, másnap pedig a kormányoszlopa hibásodott meg, ami miatt nem is tudta teljesíteni a teljes távot és csak 22. lett RC2-ben. Tempója azonban itt sem volt rossz, az utolsó gyorsaságin például csak 0,5 másodperccel maradt le az RC2-es szakaszgyőzelemtől.

A Peugeot kiszáll a Dakarról

A 2018-as lesz az utolsó Dakarja a Peugeot-nak, amely a januári verseny után búcsút int a terepialinak. A hírt már korábban is lehetett sejteni, hiszen a verseny 2016-os és 2017-es győztes elégedetlen volt a szabályváltozásokkal, amellyel a kétkerék-hajtású autókat hozták hátrányba. A csapat legnagyobb neve, Sébastien Loeb már korábban bejelentette, hogy az idei lesz várhatóan az utolsó Dakarja. A francia gyár és Loeb is a ralikrossz világbajnokságra fog koncentrálni 2018-ban.





Michelisz versenyben a vb-címért

Mindössze két pont hátránnyal érkezett a japán túraautó-vb-futamra Michelisz Norbert, akitől már ekkor azt vártuk, hogy átvegye a vezetést a világbajnokságon a volvós Thed Björktől. Azonban még pályára sem tudtak lépni a versenyzők, máris 32 pontra nőtt a hátránya, miután bejelentették, hogy szabálytalan befecskendező miatt a Hondákat utólag kizárták a kínai futamról.

Michelisz azonban ez sem tudta kibillenteni a koncentrációból, Motegiben megszerezte a fő futam pole-pozícióját, amiért rögtön öt pont járt. A szakadó esőben rendezett nyitófutamon is remekül tört előre, ám a volvós Girolami megforgatta őt, ennek ellenére, a hetedik helyen futott be, a fő futamot

pedig az élről rajtolva megnyerte. Ez utóbbit safety car alatt fejezte be a mezőny, miután a nagy esőben lehetetlenné vált a versenyzés.

Norbi így összesen 41 pontot szerzett a hétvége alatt, míg a bajnokságot továbbra is vezető Thed Björk csak 25-öt, így Michelisz az utolsó két hétvége előtt 16,5 pontra csökkentette hátrányát a vb-n. Björk 228,5 ponttal áll az élen, őt követi Michelisz 212-vel valamint Catsburg 209,5-lel. Tiago Monteiro sérülése miatt sem Kínában, sem Japánban nem tudott rajthoz állni, ennek ellenére 200 ponttal a negyedik helyen áll, így még az ő világbajnoki esélyei sem úsztak el.



Alonso marad és Daytonába megy

Napokkal a McLaren, Renault házasság bejelentése után szerződést hosszabbított Fernando Alonso is a McLaren-csapattal, a hivatalos hírek szerint 2018-ra, de a versenyző szerint hosszabb távra. Két nappal később pedig azt is bejelentették, hogy jövő januárban rajthoz áll a legnagyobb amerikai sportautóversenyen, a Daytonai 24 órás. Alonso a McLaren csapatvezetője, Zak Brown csapatának, a United

Autosport színeiben indul Lando Norris és Phil Hanson csapattársaként.

A versenyt Alonso a Le Mans-i 24 órás felkészülésére szánja, amelyen akár jövőre is rajthoz állhat, miután a Toyota igen erősen érdeklődik utána, a McLaren pedig megerősítette, hogy Le Mans-ra és az azt megelőző Spa-i 6 órás endurance-vb-futamra is elengedik a spanyol versenyzőt.

Új Forma-1 motorok 2021-től

Nyilvánosságra hozták a 2021-re szánt Forma-1-es erőforrások első tervezetét. Ennek értelmében megtartanák a jelenlegi 1,6-os turbómotorokat, de a fordulatszámukat 3000-rel megemelnék, hogy jobban szólnak. A turbóba szerelt MGU—H energia visszanyerőt elvetnék, a fékezési energiát visszanyerő MGU—K-t azonban megtartanák, amelynek felhasználást a versenyző vezérelné. Az akkumulátorok a költségek kímélése érdekében egységesek lennének. Szintén egységesítenék a motorok méretét, hogy bármelyik karosszériába bármelyik erőforrást azonnal be lehessen építeni. Bár hangsúlyozták, hogy ez csak tervezet, a



Ferrari azonnal behisztizett és a Forma-1-ből való távozással fenyegetőzött, amit aligha tud bárki is komolyan venni.

Nemzetközi, express árufuvarozás Európa országaiba, rövid határidővel.

PURE Solution S.R.O.

SK-94501 Komarno, Biskupa Királya 2814/21

SK: 2022866813

Tel.: +36 30 955 4452 Fax: +36 29 352 714

Timo: 182 022

Kapacitásunk 1-9 palettás furgonok, szakterületünk:

- Hűtős és fűtős áruk -4c - +30c-ig
- ADR-es áruk
- Száraz és gyűjtőáru szállítása,
- Egyedi igények kielégítése, import fuvarfeladatok szervezése Európa országaiból.



Szolgáltatásaink:

- autóüveg, szélvédő helyszíni beszerelés
- gyári minőségű autóüveg, szélvédő értékesítés
- szélvédőn, köfelverődés javítás
- saját raktárkészlet
- szélvédő, autóüveg csere a legkedvezőbb áron
- szélvédő beázás megszüntetés garanciával
- szélvédő csere hétvégén is előre egyeztetett időpontban
- SIKA termékek széles választéka



Pilis Autóüveg Kft.
2014 Csobánka Ady Endre u. 49.
Tel: +36 30 22 32 302
szeness.zoltan@pilisautouveg.hu



BORÁSZATI, GYÜMÖLCSFELDOLGOZÁSI ÉS PÁLINKAFŐZŐ BERENDEZÉSEK

Tervezése, gyártása, kivitelezése



Egy csepp titok...

*... a földön ész és a természet
törvényei szerint.*

TEVÉKENYSÉGEINK

Tervezés, szaktanácsadás, kivitelezés

- Komplet borászati, gyümölcsfeldolgozási és lepárló üzemek és technológiák tervezése, gyártása, kivitelezése
- Lepárló berendezések és technológiák integrált automatizálása
- Komplet hűtési rendszerek, irányított erjesztés
- Rozsdamentes technológiák szerelése, javítása
- Speciális folyadékűtők, hűtő-fűtő egységek
- Egyedi mikroprocesszoros bioinformatikai alapú erjesztési technológia integrált automatizálással
- Automata elő- utópárlat leválasztó
- Hidegkezelő, melegkezelő berendezések
- Intelligens számítógépes felügyelet
- Lemezes és csöves hőcserélők
- Szűrő, kozmaolaj leválasztó
- Mintavevő készülék
- Must és cefrehűtők
- Pincék, tároló terek hűtése, hő és páratartalom szabályzás
- Epruvetta
- Modernizálás, átalakítás
- Automata hordómosók, fertőtlenítők



HAGYÓ KFT.

Telephely: 3508 Miskolc, Futó út 77. • Levelezési cím: 3516 Miskolc, Pf: 13.

Tel: +36 (46) 560-273 • Fax: +36 (46) 433-777

E-mail: info@hagyokft.hu • Web: www.hagyokft.hu

Mennyire fakadhat ki egy pilóta? (Még ha Max Verstappennek is hívják)

Először is én nagyon élveztem, ami a pályán történt. Ha Räikkönen szurkoló lettem volna, biztos felkiáltok, hogy levágta a pályát, szabálytalanul előzött, ez csalás! Ha Verstappennek szurkoltam volna, akkor felugrok a kanapéról, hogy ez az, végre egy tőkös gyerek, aki megmutatja, milyen az autóverseny. De így, hogy csak egy jó versenyt akartam látni is nagyszerű volt, és be kell vallani, Verstappen manővere pont olyan volt, amiért az ember Forma-1-et néz.

Az érzéseit ugyanúgy megértem, ahogy Kiss Norbi is. Valószínűleg én is puffogtam volna még egy kicsit, hogy hülyék ezek, hát én nem is vágtam le a pályát. Viszont ezt a véleményemet megtartottam volna magamnak. Az újságírás mellett sajtófőnökként is dolgozom különböző csapatoknál és pontosan tudom, hogy az ilyen vitatott helyzetekből csak higgadtan, átgondoltan lehet jól kijönni.

Azt pedig az életből tudom, hogy mások megsértése soha sem szerencsés, mert az előbb-utóbb visszaüt az emberre. Ha pedig belegondolunk ebbe a szituációba, akkor Verstappen azért idiótázott le valakit, mert a munkáját végezte és ráadásul azt szabályosan, jól tette. Ezzel az ember előbb-utóbb szembesül és akkor elég kellemetlen, hogy valakit ok nélkül neveztem idiótának. Ilyenkor kell a bokát összecsapni, fejét hajtani és őszintén bocsánatot kérni. Verstappen ezt megtette és szerintem a másik oldal el is fogadta.

Mindent egybevetve én még mindig jobban szeretem, ha egy sportoló kimutatja az érzéseit, mintha unalomig ismételt sablonszöveggel válaszolna. Az sem baj, ha néha elgurul a gyógyszer és az sem a világ vége, ha egy szupersztár is bocsánatot tud kérni.

*Mihályi Csaba
főszerkesztő*





Az semmiképpen sem szerencsés dolog, hogyha valaki nyilvánosan leidiótázza a Felügyelő Testületet. (Max Verstappen az Amerikai Nagydíj utolsó körében a pályát levágva szerezte meg a harmadik helyet, de öt másodperces büntetést kapott érte, amivel negyedik lett. Ezt követően a Twitteren idiótázta le a felügyelőket.)

Az érzéseit megértem, hiszen nagyon kiélezett versenyhelyzetben próbálkozott meg előzéssel, ami egyébként nagyon jó volt, még azzal is egyet értek, hogy meg kellett próbálnia, akár azon az áron is hogy levágja a kanyart és megbüntetik. Viszont a szabályokkal neki is tisztában kell lennie és tudhatja, hogy egy ilyen döntés ellen nincs fellebbezés. Taktikailag sem szerencsés így szembe menni valakivel, hiszen ezek után minden egyes mozdulatát árgus szemekkel fogják figyelni és biztos lehet benne, ha valamiért büntetést kaphat, akkor azért azt meg is fogja kapni. Csodálkozom rajta, hogy nincs a csapatban egy ember, aki elmagyarázza neki, hogy ilyen helyzetben hogyan kell viselkedni.

Amikor az ember kiszáll az autóból, akkor az érzései még egészen mások, mint egy nappal később, amikor higgadtan át tudja gondolni a versenyt. Ilyenkor kell bölcsnek lenni és nem mondani olyan dolgot, amit később megbán. Azt elmondhatta volna, hogy csalódott, amiért elvették tőle a harmadik helyet, hogy bosszantja a dolog, hogy mindenképpen meg akarta próbálni, mert hogy autóversenyző. Ha pedig a végére odabigygyeszti, hogy a szabály, az szabály, ezzel nem tudok mit kezdeni, akkor szerintem még az ellendrukkerei számára is szimpatikus lett volna a nyilatkozata.

Az mindenképpen hasznos volt, hogy utólag bocsánatot kért érte.



*Kiss Norbi
Európa-bajnok autóversenyző*



Viszonteladók, cateringes cégek,
cukrászdák, egyéb üzletek széleskörű
kiszolgáltatását vállaljuk.

Helyben készült

- tortakülönlegességek
- édes és sós teasütemények
- reggeli sütemények
- pogácsák

Cím:

1165 Budapest, Imre u. 2.

Telefon:

06-1-407-2198

Mobil:

06-30-512-28-65



www.beatrixcukraszda.hu

Nyitva tartás: hétfőtől – vasárnapig 10:00 – 19:00-ig

*Plexi- és ütésálló polikarbonát lemezek,
Ipari- és dekorációs célú műanyag lemezek
forgalmazása, megmunkálása*

ALEXOVICS
www.alexovics.hu

- Méretre darabolás, sablon alapján is
- Marás CNC- és Laser technológiával
- Éthajlítás, ragasztás, hegesztés

- Éipolirozás (gyémántpolirozás)
- Gépburkolatok, egyedli alkatrészek készítése
- Poliuretán (PU) öntések, különböző keménységben
- 3D nyomtatott elemek



Alexovics Kft. 9081 Győrújbarát, Kákostó u. 14. | Pf.: 28.
Tel.: 96/417-988; Fax: 96/517-559 | E-mail: info@alexovics.hu



WWW.TURANMOTORS

Amikor látszik is, hogy izzik a fék. A Mecsek Rali pécsváradi gyorsaságiján készült a kép, naplemente után, amikor még azért elő lehetett csalogatni egy kis fényt. Szándékosan a 15 km-es pálya végére mentem, hogy addigra már izzanak a féktárcsák. Ez nappali fénynél nem látszik ilyen jól, szinte

csak sötétben lehet megmutatni. Fontos ilyenkor, hogy nem szabad vakuzni, mert akkor az izzás helyett csak a tárcsa fém színe látszik. A 1/125-ös zársebességgel fotóztam, ami miatt a háttér be-mosódik, így az autó még jobban él a képen.

Kacsáncdi Norbi



SPORT- ÉS RENDEZVÉNY- CSARNOK BUDAKALÁSZON

CSODÁLATOS KÖRNYEZETBEN AZ OMSZKI-TÓ PARTJÁN

- hétfőnként NBI-es férfi kézilabda mérkőzések
- outdoor sportolási lehetőségek (1,67km-es rekortán futópálya)
- squash, edzőterem, 360gym



2011 Budakalász, Omszki park 1.

Telefon: +36 26 540 423 • E-mail: info@bkcsarnok.hu

www.bfkcsarnok.hu



2017. NOVEMBER 19. 19:00

ELEK GYULA ARÉNA • FTC NÉPLIGETI SPORTTELEP 1101 BUDAPEST, KÖBÁNYAI ÚT 47/A.

2017/18 FÉRFI EHF KUPA
3. SELEJTEZŐKÖR

CYEB BUDAKALÁSZ **HELVETIA ANAITASUNA**



VÁRJUK SZURKOLÓINKAT!



TIPPMIX



Stavok

Andreas Mikkelsen

1a. Thierry Neuville-lel évek óta egymás mellett versenyeznek az IRC futamokon. A két fiatal pilóta itt még egymás ellen...



1b. ... az idei év hajrájától pedig már egymás mellett versenyez a Hyundai Motorsport tagjaként. Kérdés, hogy kapcsolatukban okoz-e majd fejfájást az új szereposztás?



2. Klasszikus verseny a szezon nyitó Monte Carlo Rali, ahol szinte minden évben klasszikus betét program a jég gokartozás is.



3. Harmadikként, 3-as számú pilótaként került a Volkswagen csapatba, de elvehetetlen érdemei vannak abban, hogy a Volkswagen minden évben jócskán megelőzve a szezonzárót márka világbajnok volt.

4. Egy kis tengerparti pihenő. A rajtot várva évekkkel ezelőtt az egyik Korzika Ralin.

5. Az idén egy kis kitérőt is tett a Citroen csapathoz igazolva. A média fokozott figyelemmel kísérte minden lépését a francia csapatban is, ráadásul az eredmények sem maradtak el.

6. A sikerek mellett persze minden pilóta életében van olyan nap, olyan verseny amely „nem adta ki”. A finn gyorsasági szakaszok ráadásul hírhedten gyorsak is, így nem sok kell egy kis balesethez.

7. Mivel ma már a céldobogón díjazák a versenyek győzteseit, csak az év végi gálák, szezonzáró bankettek alkalmával láthatjuk a pilótákat ünnepi öltözetben



8. Egy téli teszten Aksel Lund Svindal olimpiai- és világbajnok norvég alpesisíző volt a navigátora. Honfitársa még Mikkelsennel is több vb futam győzelemmel dicsekedet, amellet egy olimpiai-, három világbajnoki- és két összetett világcupa-győzelmet is szerzett.

9. Míg a versenyzők nagy része kéreppározással tartja magát fitten, addig Andreas a futás híve, Norvégiában tagja volt egy olyan futó-váltóversenynek is, amelyben rajta kívül csupa skandináv olimpike és világbajnok vett részt.





emblemazas.hu

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

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

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



MEGOLDÁS A SZÁRAZÉPÍTÉSBN GIPSZKARTON, SZIGETELÉS, ÁLMENNYEZET



www.bau92.hu

- Az országos hálózat, üzleteink az ország 9 pontján
- Több mint 1000 termék raktárkészletről
- Ország teljes területén házhozszállítás
- Minőségi termékek, alacsony árak
- Mérnöki szaktanácsadás
- Kényelmesen otthonról/webáruházainkon keresztül is van lehetősége vásárolni



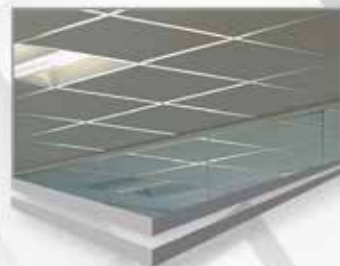
SZIGETELÉS

www.szigeteles-ar.hu



GIPSZKARTON

www.gipszkarton-ar.hu



ÁLMENNYEZET

www.almennyezet.co.hu

ÚJ OPEL INSIGNIA SCHILLERTŐL!*

A SPORTOS ELEGANCIA.



Schiller
FLOTTA

1142 Bp., Tengerszem u. 59/A.
+36 1 460 1335
info@berelek.hu
SCHILLER.HU/FLOTTA

KOMPLEX FLOTTAKEZELÉS, TARTÓS BÉRLET

Kedvezményes ajánlatokkal és cégre szabott, egyedi konstrukciókkal állunk rendelkezésére. Részletes tájékoztatásért keressen bennünket bizalommal.

*A hirdetésben szereplő információk nem minősülnek teljes körű tájékoztatásnak vagy üzleti ajánlatnak, céljuk a figyelem felkeltése. Konkrét ajánlatért és részletes tájékoztatásért kérjük, kövessen meg bennünket elérhetőségeink egyikén. A kép illusztráció.

Schiller Autók
AUTÓ | CSALÁD Szeretettel

Schiller.hu

Síelőből ralikrossz Európa-bajnok

Európa-bajnoki címek, történelmi magyar sikerek, az autóversenyzés egyik legjobban fejlődő ágában, a ralikrosszban. Az elmúlt hónap legnagyobb hazai motorsport híre, hogy Szabó Krisztián tavalyi kontinens győzelmét az idei évben megismételte a ralikrossz Eb Super 1600-os kategóriájában.





Hogy az Eb siker értékét megfelelően kezeljük érdemes pár szót ejteni a ralikrosszról. Az elmúlt években ugyanis azt láthattuk, hogy a ralikrossz az autósport egyik legdinamikusabban fejlődő szakága, a világ- és Európa-bajnoki sorozat is magasra nőtte ki magát. A ralikrosszban vegyes talajon szerepelnek a versenyzők, az elmúlt években pedig a nemzetközi irány az volt, hogy nagy, épített versenypályákra viszik a sportágat, akár 70-80 ezer néző elé. A Super 1600-os bajnokság idén hat futamból állt, Krisztián versenyzett Portugáliában, Belgiumban, Svédországban, Franciaországban, Lettországon és Németországban is. A mezőny általában közel 30 főből állt, (Krisztián mellett további 2-3 magyar pilóta is indult minden versenyen), de egyetlen futam sem volt ahol ne lettek volna kevesebben mint 22-en.

Egy pillantra ugorjunk vissza a kezdetekhez, Krisztián édesapja Szabó László és egyben legnagyobb rajongója és támogatója vall arról, hogy miként vált belőle autóversenyző: „Az igazat megvallva Krisztián a quadozás miatt lett autóversenyző, ugyanis féltettem, hogy össze fog-

„Ayrton Senna mondta, hogy senki sem ismerheti egy autóversenyző érzéseit, mert a sisak eltakarja őket. Az első kanyart bevettem, aztán sírva fakadtam az autóban.”

ja törni magát. 12 évesen gyorsabb volt nálam: mikor én a Dakaron indultam, ő amatőr quadversenyeken legyőzött engem. Ezért ültetők be egy csövázás autóbá. Erre az első autókrosz- ➤



NÉVJEGY

SZABÓ KRISZTIÁN

1992. június 4-én született
(25 éves)

2008: autókrossz
bajnokság

(junior kat.) 1. hely

2009: Euraca Cup
(autókrossz junior
Eb) 1. hely

2010: Euraca Cup (autókrossz junior Eb) 1. hely,
MNASZ „Az év autókrossz versenyzője”

2013: FIA autókrossz Eb, Buggy1600 1. hely,
MNASZ „Az év autóversenyzője”

2015: FIA ralikrossz Eb, Super1600 3. hely,
MNASZ „Az év ralikrossz versenyzője”

2016: FIA ralikrossz Eb, Super1600 1. hely,
MNASZ „Az év ralikrossz versenyzője”

2017: FIA ralikrossz Eb, Super1600 1. hely



sversenyén a harmadik körben kigyulladt alatta az autó, így kezdődött a pályafutása. Nagyon komoly munka folyik a háttérben, de ez Krisztiánnak természetes, hiszen négyéves korától ez folyik körülötte. Számos sportágat kipróbált, a családban kötelező program volt lovagolni, mountain bike-ozni kajakozni, sízóként pedig több diákolimpiát és magyar bajnoki címet is megnyert. Egy támogató család veszi körbe, de rengetegen vannak a családon kívül is, akik segítenek. Szeretném, ha kicsit mindenki magáénak érezné ezt az eredményt.”

Krisztián tavaly megnyerte az utolsó futam döntőjét – hat versenyből háromszor ő állt a dobogó tetejére –, és egyetlen pont különbséggel az Európa-bajnoki címet. Ekkor csupán két év telt el a korábbi háromszoros autókrossz kontinensbajnok szakágváltása után: ennyi időre volt szüksége, hogy megszerezze a legfényesebb trófeát.

Ez pedig még jelentősebb siker annak fényében, hogy ez az első ralikrossz Európa-bajnoki cím a magyar motorsport történetében.

A siker nagyságát mutatja, hogy a díjak sem maradtak el. A Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) közép-európai zónájába 12 ország tartozik, beleértve Magyarországot legtöbb szomszédját, valamint Lengyelországot és még Olaszországot is. Ezen régió versenyzői közül Krisztián tavaly év végén megkapta „Az év tehetségének” járó elismerést.

„Igen, átvehettem a 'Talent of the Year' díjat, azaz az év tehetségének választottak, beleértve a 12 országot és az összes szakágat, közösen egy horvát pályaversenyzővel. Erre a díjra a nemzeti szövetségek terjesztették elő a versenyzőiket, az MNASZ pedig engem jelölt. Külön megtiszteltetés volt, hogy egyenesen Jean Todt-tól vehettem át, egyedül ezt a díjat adta át ő.” ➤



Nem ez volt az egyetlen díj az elmúlt év végén, hiszen Krisztiánt eredményei elismeréseként az MNASZ megválasztotta a 2016-os év legjobb ralikrosszosának. Korábban, 2013-ban autókrossz Európa-bajnoki címéért az év autóversenyzőjének tüntette ki a hazai autósport szövetség.

Az idén, akárcsak tavaly is, az utolsó versenyig húzódott az FIA Super 1600 ralikrossz Európa-bajnokság megnyeréséért vívott csata. Azonban míg tavaly csak két légency állt a gáton, hiszen Krisztiánon és Ulrik Linnemannon kívül senki sem tudott futamgyőzelmet

szerezni, addig idén sokkal nyitottabb volt a mezőny eleje és két futammal a vége előtt matematikailag akár még öt versenyzőnek is esélye volt a végső győzelemre. A szezonzáró német futamra azonban már úgy érkeztek a versenyzők, hogy vagy Krisztián vagy csapattársa a szintén a Volland Racingnél versenyző Artis Baumanis nyerheti meg a bajnoki címet.

„A Skoda Fabia, amellyel versenyzünk, Super 1600 kategóriás, ami azt jelenti, hogy 1600 köbcentiméteres motor hajtja, 235 lóerős, elsőkerék-meghajtású, szekvenciális váltóval. Az autó arra van kihegyezve, hogy ralikrosszpályán közlekedjen. Az elmúlt két évben azt hiszem maximálisan kiismertem az autót és ebben nagy

szerepe van az autó építőjének és a csapat vezetőjének Rolf Vollandnak is.”

Idén végül nem kellett a döntőig várni a németországi szezonzárón a Super 1600 kategória bajnokavatására: Krisztián már az elődöntőben bebiztosította második ralikrossz Eb-címét, amely autókrosszos sikereivel együtt ötödik európai

„Nem nagyon szeretek számolgatni. A célom, hogy minél jobb eredményt érjek el, persze okosan, nem megyek bele semmilyen rizikós helyzetbe.”

titulusa. Az elsőkerék-hajtású kategória címvédőjének persze most könnyebb feladata volt: 12 pontos előnnyel érkezett a szezonzáró fordulóra. Miután a ralikrosszban a négy kvalifikációs futam után is pontokat osztanak, ő pedig másodikként zárta a közttes eredménylistát, míg fő ellenfele, Baumanis harmadik lett, csupán annyi dolga maradt, hogy az elődöntőben rajthoz álljon: az ezért járó minimum egyetlen pont már elegendő volt a bajnoki sikerhez.

„Mondják, hogy nehezebb megvédeni a bajnoki címet, mint megnyerni. Most én voltam az üldözött, mindenki engem akart elkapni. Nem is tudom, melyik év volt nehezebb, hiszen tavaly még nem volt veszítenivalóm, idén kicsit oko- ➤



sabban kellett játszanom, más feladatot kellett teljesítenem. Talán jobban is izgultam, mint tavaly, nyomás volt rajtam. Viszont megvolt az a könnyebbség is, hogy elég nagy előnnyel vezettem, ezért viszonylag kényelmesen tudtam venni az egészet. Miután az első két kvalifikációt előtte fejeztem be, onnantól már csak ott kellett autóznom Baumanis mögött.”

Már az Eb győzelem is óriási fegyvertény, de a címvédés igazán egyedülálló siker, hiszen ez ebben a kategóriában eddig egyetlen versenyzőnek a norvég, Andreas Bakkerudnak sikerült, aki ma már komoly névnek számít a világbajnoki mezőnyben.

„A döntőben ötödik pozícióból indultam, ami az egyetlen rajthely, ahol van előttem valaki. Ez Leppihalme volt, aki nem indult túl jól, így én is beragadtam. A jokertaktikában bíztam még, az első körben kijöttem, hátha tudok utána jó tempót autózni. Az utolsó pillanatban azonban az ötödik is fogta magát, és bement előttem, így innentől csak lekövetni tudtam. Persze jó lett volna dobogón befejezni az évet, de így is elégedett vagyok. Hat versenyből ötször bent voltam a döntőben, négyszer dobogóra álltam.”

A 25 éves versenyző pályafutása során ötödször nyert európai sorozatot: kétszer győzött az autókrossz junior Európa-kupájában, egyszer a már teljes értékű FIA Európa-bajnokságnak minősülő Buggy 1600 géposztályban, immár pedig kétszer a ralikrossz Super 1600-as kategóriájában. És ki tudja mit hoz majd a holnap?!



VAGYONVÉDELEM



objektumvédelem
rendezvénybiztosítás
biztonságtechnika
távfelügyelet
portaszolgálat
válságkezelés
tűztechnika

KERTÉSZET

kóros fák kivágása
metszés alpin módszerekkel
fűvesítés
öntözőrendszerek kiépítése
virágkötészet
virágrendelés rendezvényekre
növényápolás




ATALIAN
GLOBAL SERVICES

ATALIAN GLOBAL SERVICE & SECURITY KFT.

1139 Budapest, Váci út 178. Duna Plaza Irodaház, 5. emelet
Tel.: +36 1 887 38 90, +36 1 887 10 29 Fax: +36 1 887 10 29
www.ataliansecurity.hu, info@ataliansecurity.hu

intézmények, irodaházak
takarítása minimális
vegyszerhasználattal



TAKARÍTÁS SZOLGÁLTATÁSOK

épületfelügyelet
ingatlanüzemeltetés
hibaelhárítás
felújítások
átalakítások
0-24 órás kiszállás



MŰSZAKI ÜZEMELTETÉS



www.jegszilank.hu

6000 Kecskemét, Matkói út 18.

Fagyasztott és mélyhűtött termékek forgalmazása.



6041 Kerekegyháza, Falu dűlő 2. Kutatás fejlesztés



PRIOR

6000 Kecskemét, Szolnoki út 33,

Tel.: 06-(76) 504 154 Pénztárgépek forgalmazása

HÁTORSZÁG: IFJ. RABÓCSI TIBOR



A Rabócsik Ringje

Amikor id. Rabócsi Tibor kitalálta, hogy ralikrossz-pályát épít Máriapócson, nem sokan hittek benne. Mára fia irányítja a pályát, aki ezért saját versenyzői karrierjét is feladta.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA KÉP: RABÓCSIRING, KOLLÁR ATTILA





Máriapócs alig több mint kétezer lakost számláló város Szabolcs—Szatmár—Bereg megyében, 280 km-re a fővárostól. Két komoly nevezetessége van: Az egyik, a nemzetközi hírű zarándok hely, a Szent Mihály-templom, vagy közismertebb nevén kegytemplom, amelyet 1991-ben II. János Pál pápa is meglátogatott. A másik az ország első magánkezdemenyezésből épült, több funkcióval versenypályája, a RabócsiRing. A ralikrossz, drift, gyorsaságimotor és gokart pálya ötlete idősebb Rabócsi Tibor fejéből pattant ki, majd jó nagy adag örültséggel meg is valósított azt. Később fia, ifj. Rabócsi Tibor vette át az irányítást és virágoztatta tovább, de hogyan a pályának, úgy az ő versenyzői karrierjének is különleges története van.

„Az édesapám a hetvenes években egy Tatrával versenyzett amatőr szinten, így nem állt tőlünk távol az autósport szeretete — kezdte ifj. Rabócsi. — Egy esztendővel barátunk, Kovács András fia gokartozott és kérdezték, hogy én miért nem próbálom ki. 1987-ben az Ecséri piacon apám vett egy gokartot, amivel eleinte csak a tűzép telepünk beton placcáit bontogattam a szárnyaimat. Aztán úgy tűnt, hogy egész jól megy, ’88-ban indult a Kesjár gokartiskola, ahova én is jártam. Nem csak tanultunk, de egy bajnokság is volt, amit megnyertem.”

Később ezt két magyar bajnoki cím is követte. Azonban a kérdés már ekkor felmerült a családfőben, miért kell mindig Kecskemétre, Győrbe utazni, hogy gokartversenyen indulhassanak, miért nincs a közelükben is egy pálya? Ha pedig nincs, akkor miért is ne építenének egyet?

„Több helyszínt is megnézett apám, végül egy lovaspálya mellett döntött, amit ’94-ben vett meg. Amikor először elmagyarázta, hogy mit szeretne, senki sem

„Kenneth Hansen rám nézett, megveregette a vállam és azt mondta: sok szerencsét.”

értette, de nem adta fel. Mindent ő tervezett, a nyomvonalról kezdve az épületekig, az ő elképzelése alapján dolgozták ki a mérnökök a részleteket. Mivel út- és mélyépítéssel foglalkozó vállalkozásunk van, nagyon sok gép rendelkezésre állt. A pályaépítés nagy részét is apám végezte, többek között ő gléderezett, minden részletben benne van a keze munkája. ’96-ban nyitottuk meg.” Ráadásul egyházi áldással, ami már önmagában is meglepő dolog, hát még akkor, ha tudjuk, hogy a RabócsiRing a mai napig nagyon jó kapcsolatot ápol az egyházzal és még világviszonylatban is egyedülálló a kapcsolatuk. ➤



Névjegy

RABÓCSI TIBOR

1976. december 23-án született (40 éves)

1988–1995. gokart: kétszeres magyar bajnok

1996–1997. ralikrossz országos amatőr versenysorozat abszolút bajnok (Mitsubishi Colt)

1998. ralikrossz ob: abszolút 3., Ford Escort Cosworth

1999. ralikrossz ob: abszolút 4., Ford Escort Cosworth

2000. ralikrossz ob: abszolút 5., Ford Escort Cosworth

2001. ralikrossz ob: bajnok, Mitsubishi Lancer Evo VI

2002. ralikrossz ob: bajnok, Mitsubishi Lancer Evo VI

Ralikrossz Eb-futam 4. helyezett

2004–2009. Országos Ralibajnokság, N csoport, Mitsubishi Lancer Evo VI, Subaru Impreza, Mitsubishi Lancer Evo IX

Legjobb eredmény: abszolút 7, N csoport 2.





„Édesapám jóban volt a máriapócsi egyházfóvel, megkérdezte, hogy adná-e az áldását a pályára, a válasz pedig az volt, hogy miért ne? Vele is és az őt követő egyházfókkal is jó a viszonyunk. Mi is szervezünk felvonulásokat a kegytemplom elé, és mind a ketten ajánljuk egymás rendezvényeit. Ma már a máriapócsi szállások nagyrészt a pálya adja, de sokan jönnek zárandokútra is, és egyre többen kötik össze a kettőt.”

A pályával együtt ifj. Rabócsi ralikrossz karrierje is beindult. Előbb egy Mitsubishi Colttal állt rajthoz amatőr versenyeken, majd Ford Escorttal a jelenlegi Supercar kategória elődjének számító divízió I-ben. 2001-ben váltott Mitsubishi-re, amivel kétszer is megnyerte a bajnokságot, 2002-ben pedig pályafutása legnagyobb sikerét elérve, Ausztriában negyedik lett az Eb-futamon. „Kenneth Hansen, Per Eklund és Lars Larsson végzett előttem. Új pálya volt, mindenki akkor ment rajta először. Amikor bejuttattam a döntőbe, Hansen odajött hozzám, körbejárt a Mitsubishi-t, ami akkoriban még nagyon új volt a ralikrosszban, kérdezte, ki vagyok, honnan jöttem. Mondtam, hogy magyar vagyok. Á, akkor biztosan sokat mentem már a pályán. Mondtam, hogy nem, most vagyok itt először. Rám nézett, megveregette a vállam és azt mondta: sok szerencsét. Hatalmas dolog volt ez akkor, hogy Magyarországról tized akkora költségvetéssel eljutottunk egy Eb-futam negyedik helyéig.”

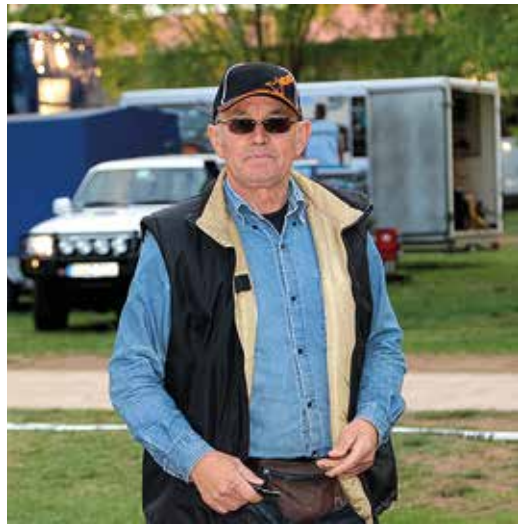
A pályafutása azonban itt fordulatot vett és a raliban folytatódott, ahol hat szezont húzott le N-es Mitsubi-

shik és Subaruk volánja mögött. „Nagyon szerettem volna az Eb-n menni, de a szponzoraim inkább itthon akarták magukat reklámozni, ezért talán nekik is köszönhetően, a ralira váltottam. Persze a bajnoki cím volt a célom, de azért 2004-ben, az első versenyeim után láttam, hogy a rali más műfaj. Teljes szezonnra nem nagyon volt pénzem, 2009-ig raliztam, amikor is átvettem a pálya üzemeltetését édesapámtól, így a pálya és a családom mellett a versenyzés már nem fért bele. A vér azonban nem válik vízzé, így bevallom, hogy egészen két évvel ezelőttig dédelgettem olyan álmot,

„Az sem tartom kizártnak, hogy 2020-ra a RabócsiRing alkalmas legyen egy ralikrossz-világbajnoki futam megrendezésére.”

hogy visszatérek a ralikrossz Eb-re. Akkor Kiss Pál Tamas ralikrosszos pályafutásának kezdetét segitettem, utána már nem motivált a versenyzés.”

Na de közben a RabócsiRing is fejlődött. Sőt, az idén több újdonságot is átadtak. „Saját finanszírozásból építjük a pályát, gyakorlatilag az út- és mélyépitő cégünk a legnagyobb szponzora a RabócsiRingnek, így mindig lépésről lépésre haladunk. Az idei évre kapott új aszfaltborítást a pálya, amelyen most már 1800 m hosszú gyorsaságimotor pálya is van, Európa egyik legjobb és legnépszerűbb driftpályáját üzemeltetjük és a ralikrossz-pályánkra is nagyon büszkék lehetünk, ➤



amely szintén az idén kapott új nyomvonalat. 2018-ra szeretnénk egy közlekedésbiztonsági tanpályát is átadni.”

Egészen örületes belegondolni, hogy mindezt valaki megálmodta, majd szép lassan önerőből felépítette és ráadásul sikeresen is üzemelteti. „Üzletileg egyre sikeresebb — az egyik legkihasználta magyar pálya —, a működés terén már akár önellátó is tudna lenni, fejleszteni viszont nem tudnánk a bevételből. Közgazdász a végzettségem, ezért nem nehéz kiszámolnom, hogy ha csak üzleti lehetőséget látnánk benne, akkor nem lett volna érdemes ennyi erőt, energiát és pénzt befektetni. Az édesapámnak viszont volt egy álma, amit megvalósított és engem is megfertőzött vele. De az autósport nem csak a pénzről szól. Amikor átadtuk az új ralikrossz-pályát és húsz versenyző jött oda hozzám és mondta, hogy fantasztikus dolgot alkottatok, vagy amikor egy szavazáson Európa második legjobb driftpályájának választják a RabócsiRinget, akkor az megér minden fáradozást.”

A fejlesztés következő lépcsője jövőre fut ki, de ez nem jelenti azt, hogy nincsenek további tervek. „Kupás pályautókkal már teszteltek nálunk és nagyon szeretnék egyszer formaautót is látni rajta. Azt sem tartom kizártnak, hogy 2020-ra alkalmas legyen egy ralikrossz-világbajnoki futam megrendezésére. Ha lenne erre igény és támogatást kapnánk rá, mi meg tudnánk birkózni a feladattal.”

És akkor Máriapócs nem csak a zarándokhely, hanem a ralikrossz-pálya miatt is világhírűvé válhatna...



GUMIABRONCSOT A GUMIABRONCS SZAKÉRTŐTŐL!

TALICSKA ABRONCS TÓL A REPÜLŐGÉP
ABRONCSIG MINDENT EGY FEDÉL ALATT.

- ☑ SZEMÉLYGÉPKOCSI, KISTEHER, 4X4 GUMIABRONCS
- ☑ TEHERGÉPKOCSI ABRONCS
- ☑ MEZŐGAZDASÁGI ABRONCS
- ☑ IPARI ÉS TARGONCA ABRONCS
- ☑ MOTOR ABRONCS
- ☑ KOMMUNÁLIS ÉS KISABRONCSOK (TALICSKA, FÜNYÍRÓ, QUAD)
- ☑ SPECIÁLIS ABRONCSOK
- ☑ TÖMLŐK
- ☑ ACÉL ÉS KÖNNYŰFÉM KERÉKTÁRCSÁK



GUMIXPERT KFT.

E-MAIL: OVA0726@GMAIL.COM

TEL: 06 30 239 9665

AJÁNDÉKOZZON ÉLMÉNYT!

Karácsonyi ajándékutalvány akció a Thermal Hotel Visegrádban!

Már most érdemes elkezdni az ajándékok beszerzését, lepje meg szeretteit egy különleges élménnyel, ajándékozzon pihenésre jogosító utalványt vagy wellness bérletet!

Válasszon hétköznapi vagy hétvégi utalványaink közül,
min. 2 db utalvány vásárlása esetén további kedvezményeket biztosítunk.

Lepence Spa wellness részlegünkben a 20 alkalmas felnőtt és senior bérletek mellé most további
5 alkalmat ajándékba adunk.

Nálunk a feltöltődés garantált, medencéink, török és római hangulatú tepidáriumunk és szaunaparkunk számos lehetőséget adnak a kikapcsolódásra.



További információkat és a vásárlás feltételeit honlapunkon találják.
www.thv.hu/hu/arak/ajandekutalvany



Thermal Hotel Visegrád
★★★★ SUPERIOR



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY

Toyota Hybrid már 20 éve

Próbálja ki **Toyota Schillernél**
a hybrid modelleket!



A Hybrid forradalma folytatódik. A Toyota 20 éve folyamatosan fejleszti a Hybrid technológiát. Világszerte több mint 10 millió tulajdonos a bizonyíték arra, hogy a hibrid hajtás kimagasló nyomatékot és rendkívül takarékos fogyasztást kínál páratlanul komfortos vezetési élmény mellett. Most eljött az Ön ideje. Válassza ki különböző hibrid modelljeink közül az Önnek legmegfelelőbbet márkakereskedésünkben!

Toyota Schiller

1044 Budapest, Külső Váci út 20. | +36 1 380-0-380

info.toyota@schiller.hu | SCHILLER.HU/TOYOTA

A hirdetésben szereplő információk nem minősülnek teljes körű tájékoztatásnak vagy üzleti ajánlatnak, céljuk a figyelem felkeltése. Konkrét ajánlatért és részletes tájékoztatásért kérjük, forduljon márkakereskedésünkhöz. A képen látható gépkocsik illusztrációk. Kombinált üzemanyag-fogyasztás (l/100km): C-HR Hybrid: 3,3-4,0; RAV4 Hybrid: 5,0-5,2. Kombinált CO₂-kibocsátás (g/km): C-HR Hybrid: 82-90; RAV4 Hybrid: 116-122.

Schiller
AUTO ■ CSALÁD

Autók
Szeretettel

Schiller.hu

MEGKÉRDEZTÜK HIDEG KRISZTIÁNT



A horvát bajnok

Két bajnoki címet is szerzett az idén Hideg Krisztián és navigátora, Kerék István: a Mitropa Kupában zsinórban másodszorra, a horvát bajnokságban viszont az idén először nyertek. A sikerekről, a szezonról és az élet nagy kérdéseiről beszélgettük Hideg Krisztiánnal, vidáman, néha kicsit önironikusan.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA KÉP: HAJÓKA, MAKAI GERGŐ





Először is gratulálok a két bajnoki címhez.
Köszönöm szépen.

Magyarországon a legnagyobb értéke még mindig a magyar abszolút bajnoki címnek van. Te most a horvát bajnokságban nyertél abszolút bajnoki címet. Mekkora ennek a súlya?

Nem lehet a kettőt összehasonlítani. Magyarországon sokkal keményebb a mezőny, megy húsz R5-ös autó, Horvátországban három. Mondjuk az első három elég erős, de akkor sincs belőle húsz. Ha itthon kapsz egy defektet és veszítesz vele két percet, akkor majdhogynem a pontszerzés is elúszott. Ha Horvátországban kapsz egy defektet, akkor még simán harmadik vagy. Éppen ezért másképp kell a versenyekhez hozzáállni, nagyon fontos, hogy mindig célba érsz és mindig pontot szerezz. Ami a pályákat illeti, sokkal technikásabbak, nehezebbek, mint az itthoniak. Meg kellett dolgozni a bajnoki címért, nem mondanám azt, hogy nagyon nehéz volt, de azt sem, hogy

nagyon könnyű. El kell jönni és meg kell mutatni. Nem gondolom, hogy ezzel a horvát bajnoki címmel én lettem a legjobb magyar versenyző. Ha itthon indulnék, most biztosan nem tudnám megnyerni a bajnokságot. Esélyem sem lenne rá.

Mi szükséges egy horvát bajnokság megnyeréséhez?

„Nem gondolom, hogy ezzel a horvát bajnoki címmel én lettem a legjobb magyar versenyző. Ha itthon indulnék, most biztosan nem tudnám megnyerni a bajnokságot.”

hez?

Az egész egy folyamat: meg kell ismerni a helyi sajátosságokat, a pályákat, a körülményeket. Tavaly indultunk először a horvát bajnokságban (a Mitsubishihivel) és megnyertük az első két futamot. Gondoltam, hogy akkor ez egy sima dolog lesz. A harmadik versenyen ➤



NÉVJEGY

HIDEG KRISZTIÁN

1974. szeptember 8-án született (43 éves)

1994. első rali 1-es versenye, Lada 21074-gyel

1998. Ford Escort RS Cosworth, N-es bajnok

2005. Mitsubishi Lancer Evo VI, osztrák bajnokság 2.

2008. Mitsubishi Lancer Evo VI, A8 bajnok

2009. Mitsubishi Lancer Evo IX, ORB 5.

2010. Mitsubishi Lancer Evo IX, ORB 6.

2015. Mitsubishi Lancer Evo IX, ERC2 12.

2016. Mitsubishi Lancer Evo IX, Mitropa Kupa bajnok, ERT 2.

2017. Mitsubishi Lancer Evo IX R4/Ford Fiesta R5/Skoda Fabia R5, horvát bajnok, Mitropa Kupa bajnok



úgy elvert Juraj Sebalj, hogy csak néztem. A második évben türelmesek voltunk, mindig annyit mentünk, amennyit kellett. Ha egy verseny nem úgy kezdődött, ahogy elterveztük, nem estünk kétségbe. Például a Zágráb Ralira Sebalj hozott egy R5-ös Hyundait, amivel ráadásul úgy ment, mint ahogyan egy R5-ös autóval menni kell. A Mitsubishivel megközelíteni sem tudtuk őt, de mind a két napon beesett, így végül ez volt az a verseny, ahol el tudtunk húzni tőle.

Hogyan fogadták a horvátok, hogy egy magyar versenyző odamegy és elhalássza a bajnoki címet a helybeliek elől.

Abszolút jól. Én a két év alatt egyetlen rossz szót nem hallottam a horvátoktól, úgy éreztem, inkább örültek neki, hogy ott versenyzünk. Amikor megnyertük a bajnokságot, a legnagyobb ellenfelünk, Sebalj gratulált elsőnek, a második pedig az apja volt, aki a horvát autósport szövetség vezetője. Nem csinálnak nemzeti kérdést a versenyzésből. Mi is egy horvát csapat színeiben versenyzünk. Három csapat van, ott ➤



versenyez mindenki, ezek a csapatok rendezik a versenyeket is és hármuk között a csapatbajnokságnak nagyobb rangja van, mint az egyéninek. Mi csapatban is bajnokok lettünk, ráadásul egy olyan csapatot segítettünk, amelyik már régen nyert, úgyhogy nagyon örültek nekünk. Hogy a szurkolók vagy a közvélemény hogy kezeli, azt nem tudom, nem élek ott, de többször is voltunk újságok címlapján. Ebből a szempontból ott jobb a rali megítélése. Tavaly volt egy kisebb félreértés, de az is rendeződött.

Milyen félreértés volt?

Az egyik versenyen odajött hozzám Sebalj és mondta, hogy nem nézik jó szemmel, hogy mi cserélgetjük a kerekeket. Mondtam, hogy nem cserélgetjük, négy vizes és két intermédia gumink van. De hogy a barátai lefényképezték az autónkat, amin négy intermédia volt. Mondtam, hogy az kizárt, de mutassa a fényképet, mert most már engem is érdekel. Kicsit duzzogott még, aztán elment. A díjkiosztóra készültünk, amikor egy ismeretlen horvát számról hívtak. Felvettem, Sebalj volt az, mondta, hogy igazam van, kinagyították a képet, nem volt négy intermédia a kocsin, a barátai idioták és nem is tudja, hogyan kérjen bocsánatot. Mondtam, hogy jól van, azért nem kell ennyire túlzásba esni. Amikor odaértünk a díjkiosztóra, a navigátora foglalta nekünk a parkolót, rögtön azzal kezdte, hogy hívott Juraj (Sebalj)? Mondtam, hogy igen. Jaj, de jó és megölelgett.

Azóta is jóban vagyunk, de én egyébként itthon is mindenkiel jóban vagyok.

Év közben volt egy autóváltásod. A Mitsubishihivel több mint egy évtizedet húztál le, de előbb egy R5-ös Forddal, majd egy Skodával mentél. Talán pályafutásod során a legjobb autókkal.

Nem volt más lehetőségünk, miután Sebalj R5-ösre váltott, nekünk is lépniünk kellett. Nagyon vártam már erre a lehetőségre és a Mitsubishi költségvetését is úgy állítottuk össze, hogy ha tudunk, akkor spóroljunk vele, hogy az év végén autót tudjunk váltani. Nova Goriciára Kovács Antitól kaptam egy nagyon jó ajánlatot a Fordra, az utolsó két versenyünkre pedig a Korda Racingtől béreltünk egy Skoda Fabia R5-öt.

Azt mondják, hogy egy ilyen kategóriaváltás elég nagy feladat. Neked mennyire sikerült kiautóznia akár a Fordot, akár a Skodát?

Hát jól még nem mentem vele. A Fordnál azt gondoltam, hogy majd megváltjuk vele a világot, de gyorsan letörték a szarvamat. Szerintem kell 800–1000 gyorsasági kilométer, hogy megszokd, utána pedig jönnek még a beállítások. A Forddal egy, a Skodával két versenyen indultunk, de szerintem még a 90%-ot sem értem el velük. Azért egy 300 ezer eurós autót az ember nem szívesen hajít be az erdőbe, úgyhogy inkább óvatosabban tanulgom. Nem is tűztünk ki rövidtávú terveket, pontosan azért, hogy ne legyen rajtunk ➤

nyomás, inkább hosszabb távra tervezünk. Minden versenyen volt olyan gyorsasági, amit vagy ismertem, vagy nem éreztem olyan kockázatosnak, ott egy kicsit jobban megnyomtam. Ráadásul nem is túl könnyű versenyeken próbáltuk ki az R5-öt, mindegyiken jó nagyot lehetett esni. Pontosan tudom viszont, hogy hol kapunk. Eddig a Mitsubishivel a tempós részek voltak az erősségem, ahol el kellett vállalni, ott jól mentünk vele, mert már ismertük az autót, és a szűk, technikás részeken kaptunk. Az R5-össel ez megfordult, a tempós részeken kapok sokat, mert ráadásul ha ezzel elveszed a gázt, akkor sokkal nehezebben gyorsul fel újra, mint a Mitsubishi.

A horvát bajnokságról már beszélünk, de a Mitropáról még nem. Miért pont ezt a sorozatot választottátok?

Próbálunk új dolgokat kitalálni, elérhető célokat kitűzni. A Mitropában egyértelműen a versenyek tetszetek. Egyrészt a horvát bajnokságba is beszámít, tehát azokon úgyis mentünk. Két osztrák futam, a Rebenland és a Lavantal Rali volt még a része, ezek 170 és 200 kilométeres versenyek, ráadásul 200 euró a nevezésidő, segítenek a szállásban, kapsz benzinpénzt, ezzel az utazás plusz költsége már ki is egyenlődött. Egy nagyon régi sorozatról van szó, amit komoly versenyzők nyertek meg. Az utóbbi években egy kicsit lefelé tartott, de szerintem ez most megfordult.

Mennyire nehéz?

Ezt nem nagyon tudom neked belőni. Erre is azt tudom mondani, hogy el kell jönni és ki kell próbálni. Az biztos, hogy aki kipróbálja, az nagyon megszereti. A ver-

senyek és az ellenfelek is jók voltak. Herman Gassner lett a második, akire itthon csak legyintenek, de azért meg kell nézni, hogy hazai pályán hogy megy. Szerintem Várkonyi Szabi is jól ment az idén. Magyarországról legalább tíz versenyző meg tudná nyerni, ha nem is az első évben. Mi tavaly bajkok lettünk, amit az idén is sikerült megvédenünk. Jó volt benne az is, hogy ennek köszönhetően mész horvát, szlovén, osztrák, német bajnok, ott is össze tudod mérni magad az adott bajnokság éllóvasaival.

„Hát jól még nem mentem vele. A Fordnál azt gondoltam, hogy majd megváltjuk vele a világot, de gyorsan letörték a szarvamat.”

És milyenek?

A horvát és a szlovén bajnokságban az élen tudunk menni. Az osztrák bajnokságban indult három WRC, 12 R5-ös, ebben a mezőnyben mi a Mitsubishivel negyedik lettünk, ami nem rossz. A német bajnokság erősebb. A 3-Städte Ralin, amin indultunk, Dominik Dinkel nyert, Fabian Kreim lett a második. Ők mind a ketten BRR-es Skodával mennek, mint Herczig Norbi. Hermann Gassner jr. lett a harmadik egy Hyundai R5-tel. Utánuk jött csak Marijan Griebel és Sepp Wiegand, akiket az Eb-ről ismerünk. Az utolsó gyorsaságin megforogtam, ott Kochtól is kaptam, aki egy Szuper—2000-es Skodával ment. Őt mondjuk illet volna megvernem. Ha idegen pályán mész, akkor a második évben már megvan az itine-red, a belsőkamerás felvételek, ezzel tudsz másfél percet gyorsulni. A harmadik évben még lehet egy percet javulni. Én most három perccel kaptam ➤



ki, ami azt mutatja, hogy messze vagyok attól, hogy tényleg kiautózzam az R5-öst.

A horvátal egy újabb nemzeti bajnoki cím került a Hideg család birtokába. Édesapád, Hideg János kétszer volt magyar bajnok még a Lada VFTS-sel.

De az egy más világ volt. Nálunk fater a nagy autóversenyző, és remélem, hogy a fiam lesz majd a legnagyobb, de az öreg eredményei elvitathatatlanok.

Tehát akkor még mindig ő a nagyobb autóversenyző?

Hát hogyne, ez nem is lehet kérdés.

Nem zavar, hogy óhatatlanul is mindig hozzá hasonlítanak?

Nem, nincs köztünk ilyen rivalizálás. Egy rövid ideig mentünk mind a ketten N-essel, de akkor ő már nem volt a csúcson. Viszont a mai napig mindenki kedvence, nem tud úgy elmenni raliversenyre, hogy ne ismerék meg. Büszke vagyok rá.

Mit szólt az idei két bajnoki címedhez?

Örült neki, de ő is a helyén kezeli. El szokott ▶





jönni a versenyekre és mindig nagyon kritikus. Ha megnyernék a világbajnokságot, szerintem akkor is találna benne hibát. Többnyire jól látja, de nem mindig van tisztában velem, hogy mikor kellene hallgatnia. A Porec Ralin az utolsó gyorsasági előtt a harmadik helyen álltunk, kaptunk egy defektet, amivel ötödikek lettünk. A célban mondta, tudtam, hogy az utolsón elb***od. Mondtam neki, hogy de fater, kiszakadt a felni-ből a szelep, az hogy lehetett volna az én hibám? De szerintem ezt én megoldottam. Na ezen jól összevesztünk. A 3-Städte Ralin mit ad isten, az utolsó gyorsaságim megforogtam, az tényleg az én hibám volt. Az mondja fater a célban, látod, igazam volt.

A szülők már csak ilyenek. De a harmadik generáció is jó úton van a versenyzés felé, hiszen a fiad, sőt, a lányod is gokartozik.

Ádám 10 éves, tavaly ült először versenygokartban és az idén kezdünk komolyan foglalkozni vele, Réka 16 éves, ő is az idén kezdett. Ádámmal jövőre szeretnék a belga bajnokságban és a Morva Kupán indulni, Rékát pedig előbb-utóbb egy kupás pályautóba szeretném beültetni. Nem tudom, milyen irányba fognak fejlődni, de nem szeretném, hogy raliversenyzők legyenek.

Miért?

Egy dolgot nem szeretnék: hajnali kettőkor szakadó esőben állni és azon izgulni, hogy jön-e a gyerek vagy sem.

Azt még meg sem kérdeztem még tőled, hogy hogy vagy?

Köszönöm jól, most egy kicsit fáradtan a szezon végén. Az ember soha sem lehet elégedett magával, vannak jobb és rosszabb periódusok. Ha viszont azt nézem, hogy mennyi versenyen indultam, mennyit nyertem, egy fél életet eltöltöttem a raliban és még mindig tud motiválni, hogy egy gyorsaságit megnyerjek, akkor azt mondhatom, elégedett vagyok. Jó dolog a két bajnoki

„Egy dolgot nem szeretnék: hajnali kettőkor szakadó esőben állni és azon izgulni, hogy jön-e a gyerek vagy sem.”

cím, de akkor vagyok a legboldogabb, ha egy gyorsasági előtt elhatározom, hogy én ezt most megnyerem és sikerül. Amikor a gyerekekkel járunk gokartozni, azt is nagyon szeretem, úgyhogy mondhatom neked: jól vagyok.

Mi lesz a cél jövőre?

A Mitropa Kupát tavaly megnyertük, az idén megnyertük, úgyhogy az a program kifutott. A horvát bajnokságban az idén nyertünk, azt szeretnék jövőre megvédeni. Tavaly indultunk már a European Rally Trophyban, ahol régiókra van osztva Európa és az év végén minden régióból az öt legjobb kijuthat a döntőre. Tavaly ez a döntő a Waldviertel Ralin volt, ahol másodikek lettünk. Az idén Portugáliában van a döntő ezért ezt a sorozatot kihagytuk, de jövőre szeretnék újra megpróbálni. Bízom benne, hogy valami közeli versenyen lesz a döntő. Természetesen, szeretnék az is megnyerni.

Új Renault **CROSSOVEREK** 3 699 000 Ft-tól 5 év garanciával*



RENAULT
Passion for life



Az ajánlat 2017.09.01-től visszavonásig, vagy a készlet erejéig érvényes. A feltüntetett ár Renault CAPTUR Life 0.9 TCE verzióra vonatkozik használtautó beszállással. Új KOLEOS vegyes fogyasztás l/100 km: 4,6-5,8; CO₂ kibocsátás g/km: 120-153. Új KADJAR vegyes fogyasztás l/100 km: 3,8-6,2; CO₂ kibocsátás g/km: 99-139. Új CAPTUR vegyes fogyasztás l/100 km: 3,6-5,5; CO₂ kibocsátás g/km: 95-127 NEDC ciklus szerint. A feltüntetett üzemanyag fogyasztás, illetve CO₂ kibocsátás a mindenkor hatályos szabályok által előírt mérések eredményei. Részletekről és feltételekről érdeklődjön az akcióban részt vevő Renault márkakereskedésekben! *A garancia 5 év vagy 100 000 km, minden esetben a kettő közül a korábban elért érték érvényes, és 2017.07.01-től megkezdett üzemanyag beszállások esetén ingyenes MY Renault regisztrációhoz kötött. A képek illusztrációk.

A Renault ajánlatával **elf**

renaul.hu

RENAULT „SHICK-R” KFT.
H-3200 GYÖNGYÖS, SZURDOKPART ÚT 66. | WWW.RENAULTGYONGYOS.HU



Új Dacia Outdoor limitált széria Indulhat a kaland!



Gazdag alappfelszereltség | Klíma | Tolatóradar | Media Nav Evolution multimédia és navigáció

DACIA

www.dacia.hu

Dacia Outdoor vegyes fogyasztás l/100 km: 5,1-6,7; CO₂ kibocsátás g/km: 131-153. Új Dacia Outdoor limitált széria 1.6i motorral vegyes fogyasztás l/100 km: 4,9-5,5; CO₂ kibocsátás g/km: 127-139. Új Dacia Outdoor limitált széria 1.6i motorral vegyes fogyasztás l/100 km: 4,9-5,5; CO₂ kibocsátás g/km: 127-139. Új Dacia Outdoor limitált széria 1.6i motorral vegyes fogyasztás l/100 km: 4,9-5,5; CO₂ kibocsátás g/km: 127-139. Új Dacia Outdoor limitált széria 1.6i motorral vegyes fogyasztás l/100 km: 4,9-5,5; CO₂ kibocsátás g/km: 127-139. Új Dacia Outdoor limitált széria 1.6i motorral vegyes fogyasztás l/100 km: 4,9-5,5; CO₂ kibocsátás g/km: 127-139.

RENAULT „SHICK-R” KFT.
H-3200 GYÖNGYÖS, SZURDOKPART ÚT 66. | WWW.RENAULTGYONGYOS.HU

Tenda

Mindent egy jobb hálózatért

WiFi az egész otthonodban

F9



Tenda
• 5 év •
garancia



GÉPJÁRMŰVE THERMO
IGÉNYEIT BÍZZA PROFIKRA!

VPT [WWW.VPT.HU](http://www.vpt.hu)
group

HŰTÉS - FŰTÉS - KLÍMA

WEB: VPT.HU
CÍM: 1139 BUDAPEST,
FRANGÉPÁN U. 12-14.
INFÓ VONAL: 1410



~~139 990 Ft~~
89 990 Ft

Aqua Premium
Plus 200 Turbo

GRÜNPOWER
TECHNIK

AKCIÓ!

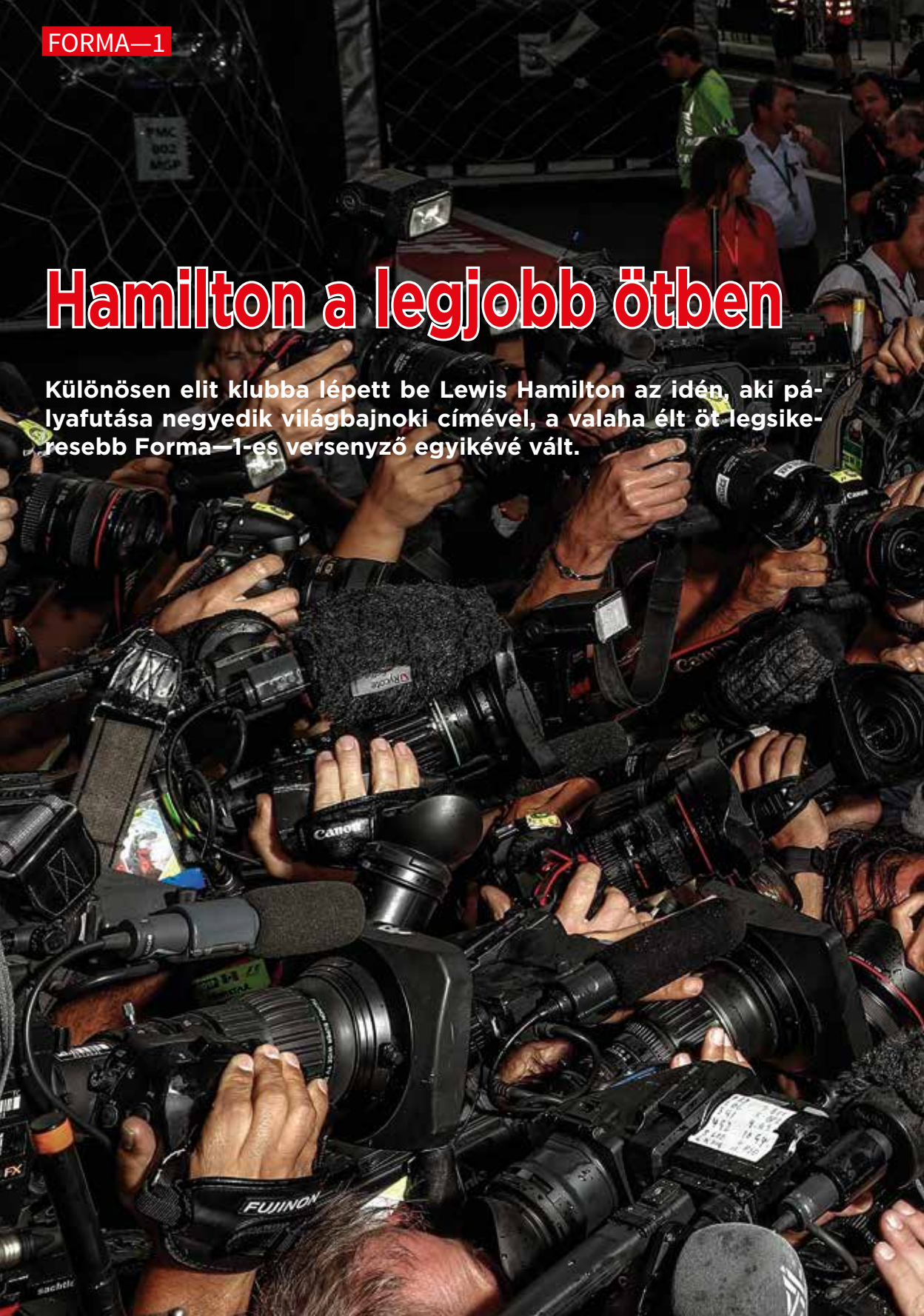


~~224 990 Ft~~
159 990 Ft

250 Pressure
Turbo

Hamilton a legjobb ötben

Különösen elit klubba lépett be Lewis Hamilton az idén, aki pályafutása negyedik világbajnoki címével, a valaha élt öt legsikeresebb Forma—1-es versenyző egyikévé vált.





Lewis Hamilton

32 éves

44-es rajtszám

206 nagydíj rajt

11 szezon

4 világbajnoki cím

62 győzelem

116 dobogó

2 580 vb-pont

72 pole-pozíció

38 leggyorsabb kör



Mexikóban pályafutása egyik legrosszabb eredményét elérve, egy kilencedik helyezéssel szerezte meg negyedik világbajnoki címét Lewis Hamilton. Állítása szerint az idei volt a legnehezebb, aminek némileg ellentmond, hogy már két futammal a szezon vége előtt eldöntötte a bajnoki cím sorsát. Mások szerint szerencséje volt, hiszen legnagyobb ellenfelét, Sebastian Vettelt, főleg a szezon második felében több műszaki hiba és baleset is hátráltatta. Az viszont elvitathatatlan, hogy a nyári szünet óta eltelt hét versenyből ötöt megnyert, egyszer Verstappentől kapott ki, aki a bajnokságban nem volt rá veszélyes, illetve Mexikóban, miután Vettellel ütközött, végzett a pontszerző lista végén. Tehát akár szerencséje volt Vettelnek, akár nem, Hamilton az utóbbi hét versenyből hatszor megverte őt.

Külön érdekesség, hogy negyedik világbajnoki címével pont Vettelt érte utol az örökranglistán. Addig sem volt rossz társaságban, hiszen a Forma—1

68 éves történetében mindössze tíz olyan versenyző volt, aki legalább három világbajnoki címet tudott szerezni. Négy vagy annál több világbajnoki címmel pedig csak öt versenyző, Michael Schumacher (7), Juan Manuel Fangio (5), Alain Prost (4), Sebastian Vettel (4) és most már Lewis Hamilton (4) rendelkezik.

Az egyéb statisztikák terén még jobban áll, hiszen 62 futamgyőzelmével az örökranglistán csak a 91 elsőséget számláló Schumacher előzi meg. Ha a győzelmeit a 206 nagydíj rajtjára vetítjük, akkor versenyeinek 30,1%-át nyerte meg, aminél csak Jim Clark statisztikája (34,25%) jobb a top tízben.

A futamgyőzelmek mellett a pole-pozíciók száma az egyik legjobb mérője a versenyzők gyorsaságának. Ez azon ritka listák egyike, amelyet már nem Schumacher, hanem Hamilton vezet, 72 rajtelsőséggel, míg a hétszeres világbajnok 68 pole-lal áll a második helyen. ➤



Rekordjai nagyrészt az elmúlt négy évnek köszönhető, amikor a bajnokságban domináns Mercedes-csapat színeiben versenyzett. Ez alatt az idő alatt három világbajnoki címet és nem kevesebb, mint 40 győzelmet szerzett. Csak ennek a négy évnek a termésével is mindenidők egyik legeredményesebb versenyzője lenne. Ez alatt a négy év alatt csak 6 futammal nyert kevesebbet, mint Vettel egész pályafutása alatt és 8-cal többet mint Fernando Alonso valaha.

Hogy lesz-e ötszörös világbajnok, az a jövő zenéje, de mindenképpen izgalmas lesz a 2018-as szezon, hiszen még soha sem fordult elő, hogy két négyszeres világbajnok versenyezzen egymás ellen, és akkor még nem is szóltunk a sötét lóról, a kétszeres világbajnok Fernandó Alonsóról, aki a Renault-motoros McLarennel szintén a címeinek gyarapítására és a két négyszeres világbajnok utolérésére készül...

Forma—1-es eredményei

2007.	McLaren—Mercedes	4 győzelem	vb. 2.
2008.	McLaren—Mercedes	5 győzelem	világbajnok
2009.	McLaren—Mercedes	2 győzelem	vb. 5.
2010.	McLaren—Mercedes	3 győzelem	vb. 4.
2011.	McLaren—Mercedes	3 győzelem	vb. 5.
2012.	McLaren—Mercedes	4 győzelem	vb. 4.
2013.	Mercedes	1 győzelem	vb. 4.
2014.	Mercedes	11 győzelem	világbajnok
2015.	Mercedes	10 győzelem	világbajnok
2016.	Mercedes	10 győzelem	vb. 2.
2017.	Mercedes	9 győzelem	világbajnok

Forma—1-es világbajnokok

1.	Michael Schumacher	7
2.	Juan Manuel Fangio	5
3.	Alain Prost	4
	Sebastian Vettel	4
	Lewis Hamilton	4
6.	Jack Brabham	3
	Jackie Stewart	3
	Niki Lauda	3
	Nelson Piquet	3
	Ayrton Senna	3



Elszállt remények

Gyújtógyertyahiba miatt esett ki Sebastian Vettel a Japán Nagydíjon, amit Lewis Hamilton, ha nem is könnyedén, de magabiztosan nyert és 59 pontra növelte előnyét a világbajnokságon.

KÉP: DPPI

Nem jelentett sok jót, amikor Sebastian Vettel Ferrarijának motorborítását a Suzukai rajtrácson levették. A német a második helyről ugyan még el tudott indulni, de a motor egyre erőtlenebb lett, így a csapat az ötödik körben úgy döntött, feladják a versenyt. Ezzel viszont megnyílt az út Lewis Hamilton előtt, hogy 34 pontos előnyét újabb 25-tel megtoldva nagy lépést tegyen negyedik világbajnoki címe felé.

Ebben a Red Bull próbálta őt megakadályozni. Max Verstappen a rajtnál megelőzte csapattársát, Daniel Ricciardót és üldözőbe vette Hamiltont. Mindketten szuperlágú gumikon rajtoltak, ami Verstappennek fogott el hamarabb, így a 22. körben kereket cserélt. A Mercedesnek reagálnia kellett rá, még azon az áron is, hogy korábban hívták ki Hamiltont, mint tervezték. De nem csak a brit ideális taktikáját áldozták be, hanem Valtteri Bottasét is. A finn váltócsere miatt ötrajthelyes büntetést kapott, ezért lágú gumikon rajtolt, de jóval később hívták ki kerékcsereire, mint kellett volna, hogy Hamilton elengedve Verstappent feltartsa.

A Mercedes taktikája működött, hiszen az utolsó kö-

rökben Verstappen valóban megérkezett Hamilton nyakára, de csak 1,2 másodpercre tudta megközelíteni, előzési kísérletre nem futotta erejéből. Így Hamilton nyert, Verstappen lett a második, Daniel Ricciardo pedig a másik Red Bull-lal a harmadik. Bottas a késői kerékcserejével annyi időt veszített, hogy már nem tudta támadni Ricciardót, így negyedik lett.

Kimi Räikkönen az első körben lesodródott a pályáról, majd az ötödik helyre felkapaszkodott az egyetlen talpon maradt Ferrarival. A két Force India szerezte meg a hatodik, hetedik helyet Esteban Ocon, Sergio Perez sorrendben. Perez egyszer ugyan megközelítette csapattársát, ám a korábbi ütközéseik következményeként nem kapott engedélyt az előzésre. Őket a két Haas követte Kevin Magnussen, Romain Grosjean sorrendben, míg az utolsó pontszerző helyet Felipe Massa szerezte meg a Williamsszel. Utolsó Toro Rosso-s versenyén az első körben csúszott ki Carlos Sainz, amit saját bevallása szerint is vezetői hiba okozott. A valószínűleg utolsó Forma-1-es versenyét teljesítő Jolyon Palmer a 12. helyen ért célba a Renault-val.



Japán Nagydíj (Suzuka) 2017. október 8. (53 kör)

1. Lewis Hamilton	GB	Mercedes	1:27:31,194
2. Max Verstappen	NL	Red Bull—Tag Heuer	+1,211
3. Daniel Ricciardo	AUS	Red Bull—Tag Heuer	+9,679
4. Valtteri Bottas	FIN	Mercedes	+10,580
5. Kimi Räikkönen	FIN	Ferrari	+32,622
6. Esteban Ocon	F	Force India—Mercedes	+1:07,788
7. Sergio Perez	MEX	Force India—Mercedes	+1:11,424
8. Kevin Magnussen	DK	Haas—Ferrari	+1:28,953
9. Romain Grosjean	F	Haas—Ferrari	+1:29,883
10. Felipe Massa	BR	Williams—Mercedes	+1 kör
11. Fernando Alonso	E	McLaren—Honda	+1 kör
12. Jolyon Palmer	GB	Renault	+1 kör
13. Pierre Gasly	F	Toro Rosso—Renault	+1 kör
14. Stoffel Vandoorne	B	McLaren—Honda	+1 kör
15. Pascal Wehrlein	D	Sauber—Ferrari	+2 kör

Kiesett versenyzők:

46. kör Lance Stroll	CAN	Williams—Mercedes	defekt
41. kör Nico Hülkenberg	D	Renault	hátsó szárny
8. kör Marcus Ericsson	S	Sauber—Ferrari	baleset
5. kör Sebastian Vettel	D	Ferrari	gyújtógyertya
1. kör Carlos Sainz	E	Toro Rosso—Renault	kicsúszott

Leggyorsabb kör:

Valtteri Bottas (Mercedes) 1:33,144 (50. kör)

Időmérő végeredménye:

1. Lewis Hamilton	GB	Mercedes	1:27,319
2. Valtteri Bottas	FIN	Mercedes	1:27,651
3. Sebastian Vettel	D	Ferrari	1:27,791
4. Daniel Ricciardo	AUS	Red Bull—Tag Heuer	1:28,306
5. Max Verstappen	NL	Red Bull—Tag Heuer	1:28,332
6. Kimi Räikkönen	FIN	Ferrari	1:28,498
7. Esteban Ocon	F	Force India—Mercedes	1:29,111
8. Sergio Perez	MEX	Force India—Mercedes	1:29,260
9. Felipe Massa	BR	Williams—Mercedes	1:29,480
10. Fernando Alonso	E	McLaren—Honda	1:30,687

Q2

11. Stoffel Vandoorne	B	McLaren—Honda	1:29,778
12. Nico Hülkenberg	D	Renault	1:29,879
13. Kevin Magnussen	DK	Haas—Ferrari	1:29,972
14. Jolyon Palmer	GB	Renault	1:30,022
15. Carlos Sainz	E	Toro Rosso—Renault	1:30,413

Q1

16. Romain Grosjean	F	Haas—Ferrari	1:30,849
17. Pierre Gasly	F	Toro Rosso—Renault	1:31,317
18. Lance Stroll	CAN	Williams—Mercedes	1:31,409
19. Marcus Ericsson	S	Sauber—Ferrari	1:31,597
20. Pascal Wehrlein	D	Sauber—Ferrari	1:31,885





A Mercedes világbajnok

Idei kilencedik győzelmét aratva 66 pontra növelte előnyét Lewis Hamilton. Mindkét Ferrari dobogón végzett, de a Mercedes így is megszerezte a konstruktóri világbajnoki címet.

KÉP: DPPI

A rajt volt az egyetlen esélye Sebastian Vettelnek és a Ferrarinak, hogy veszélyeztessék Lewis Hamilton és a Mercedes győzelmét. Vettel meg is tette, amit vártak tőle, a második helyről indulva lerajtolta Hamiltont, ám a brit pár kör alatt DRS távolságra közelítette ellenfelét és viszonylag könnyedén visszavette az első helyet. A Ferrari nem tudta tartani a lépést a Mercedeszel, így Hamilton hamar megnyugtató előnyt épített ki, amelyet a verseny végéig csak menedzselnie kellett és tíz másodperc előnnyel nyert megszerezve ezzel idei kilencedik győzelmét, a nyári szünet óta eltelt hat versenyből pedig az ötödiket.

A többi dobogós helyezés nem volt azonban annyira egyértelmű. A motorcsere miatt a 15. helyről rajtolt Max Verstappennel, a Red Bull elég agresszív taktikát választott, és míg az élmezőny egy kiállással teljesítette a távot, ők kettőre szavaztak. Mivel Verstappen ekkor már az élmezőnyt veszélyeztette, a Ferrari Vettelrel követte a taktikát, Räikkönennel azonban nem, mint ahogy a Mercedes Bottasszal sem. Előbbinél bejött,

utóbbinál nem. Bottas előbb Räikkönennel szemben veszített egy pozíciót, majd a kerékcseré után, a frissebb abroncsokkal támadó Vettel és Verstappen is elment mellette, ami után a Mercedes mégis csak két-kiállásos taktikára váltott nála is.

Ekkor Hamilton vezetett, Räikkönen, Vettel és Verstappen előtt. Räikkönennek azonban a verseny végén üzemanyagkímélő módra kellett váltani, természetesen elengedte a második helyért harcoló és nála gyorsabb csapattársát, Vettel, de Verstappentől mindenképpen meg akarta védeni a harmadik helyet. A fiatal holland azonban az utolsó körben elhúzott mellette és harmadiknak futott be. Már fent volt a dobogó előkészítő szobában, amikor közölték vele, hogy előzés közben négykerékkel elhagyta a pályát, ezért öt másodperc büntetést kapott. Így Räikkönen lett a harmadik, Verstappen a negyedik. Bottas meglehetősen szerény teljesítménnyel csak az ötödik helyen ért célba. Azonban a Mercedesnek Hamilton győzelme is elegendő volt, hogy zsinórban negyedszerre is megszerezze ➤



a konstruktóri világbajnoki címet. Esteban Ocon a Force Indiával futott be a hatodik helyen, míg a pályafutása első versenyét a Renault-csapat színeiben teljesítő Carlos Sainz lett a hetedik, megelőzve Perezet, Massát valamint a Toro Rossóhoz visszatérő Kvyatot.

A negyedik helyről rajtoló Daniel Ricciardo harcban lehetett volna a dobogós helyezésekért, ám ugyanúgy motorhiba miatt esett ki, mint Fernando Alonso a McLaren—Hondával.

Amerikai Nagydíj (Austin) 2017. október 22. (56 kör)

1.	Lewis Hamilton	GB	Mercedes	1:33:50,993
2.	Sebastian Vettel	D	Ferrari	+10,143
3.	Kimi Räikkönen	FIN	Ferrari	+15,779
4.	Max Verstappen	NL	Red Bull-Tag Heuer	+16,768
5.	Valtteri Bottas	FIN	Mercedes	+34,967
6.	Esteban Ocon	F	Force India-Mercedes	+1:30,980
7.	Carlos Sainz	E	Renault	+1:32,944
8.	Sergio Perez	MEX	Force India-Mercedes	+1 kör
9.	Felipe Massa	BR	Williams-Mercedes	+1 kör
10.	Daniil Kvyat	RU	Toro Rosso-Renault	+1 kör
11.	Lance Stroll	CAN	Williams-Mercedes	+1 kör
12.	Stoffel Vandoorne	B	McLaren-Honda	+1 kör
13.	Brendon Hartley	NZ	Toro Rosso-Renault	+1 kör
14.	Romain Grosjean	F	Haas-Ferrari	+1 kör
15.	Marcus Ericsson	S	Sauber-Ferrari	+1 kör
16.	Kevin Magnussen	DK	Haas-Ferrari	+1 kör

Kiesett versenyzők

25. kör	Fernando Alonso	E	McLaren-Honda	motor
15. kör	Daniel Ricciardo	AUS	Red Bull-Tag Heuer	motor
6. kör	Pascal Wehrlein	D	Sauber-Ferrari	sérülés
4. kör	Nico Hülkenberg	D	Renault	olajnyomás

Leggyorsabb kör

48. kör	Sebastian Vettel	D	Ferrari	1:47,957
---------	------------------	---	---------	----------

Időmérő végeredménye

1.	Lewis Hamilton	GB	Mercedes	1:33,108
2.	Sebastian Vettel	D	Ferrari	1:33,347
3.	Valtteri Bottas	FIN	Mercedes	1:33,568
4.	Daniel Ricciardo	AUS	Red Bull-Tag Heuer	1:33,577
5.	Kimi Räikkönen	FIN	Ferrari	1:33,577
6.	Max Verstappen	NL	Red Bull-Tag Heuer	1:33,658
7.	Esteban Ocon	F	Force India-Mercedes	1:34,647
8.	Carlos Sainz	E	Renault	1:34,852
9.	Fernando Alonso	E	McLaren-Honda	1:35,007
10.	Sergio Perez	MEX	Force India-Mercedes	1:35,148

Q2

11.	Felipe Massa	BR	Williams-Mercedes	1:35,155
12.	Daniil Kvyat	RU	Toro Rosso-Renault	1:35,529
13.	Stoffel Vandoorne	B	McLaren-Honda	1:35,641
14.	Romain Grosjean	F	Haas-Ferrari	1:35,870
15.	Nico Hülkenberg	D	Renault	nincs idő

Q1

16.	Marcus Ericsson	S	Sauber-Ferrari	1:36,842
17.	Lance Stroll	CAN	Williams-Mercedes	1:36,868
18.	Brendon Hartley	NZ	Toro Rosso-Renault	1:36,889
19.	Pascal Wehrlein	D	Sauber-Ferrari	1:37,179
20.	Kevin Magnussen	DK	Haas-Ferrari	1:37,394





Verstappen elunta magát az élen

Rajt-cél győzelmet aratott Max Verstappen a Mexikói Nagydíjon. Lewis Hamilton Sebastian Vettelrel ütközött és csak kilencedik lett, de így is megnyerte a világbajnokságot.

A rajt sok mindent eldöntött a Mexikói Nagydíjon. Az utolsó lehetőségbe is kapaszkodva Vettel szerezte meg a pole-pozíciót, ráadásul riválisa, Hamilton csak a harmadik helyről indulhatott. Vettelnek azonban nem volt elég ellenfelét maga mögött tartani, legalább a második helyet kellett megszereznie vagy győzni ahhoz, hogy még életben tartsa világbajnoki reményeit. Ebbe nem fért bele a második helyről ügyesen és agresszíven támadó Max Verstappen, aki a második kanyarban megelőzte Vettel. Mivel a manőverrel mind a ketten szélesen fordultak, Hamilton bevágott belső íven és megpróbált mind a kettejük mellett elmenni. A következő jobbosban azonban külső ívre szorult, Vettelnek nem maradt hely a tülekedésben és a Ferrari első szárnyával kiszúrta a Mercedes bal hátsó gumiját. Mind a két világbajnoki élvonalos kiállt a boksza, Vettelnek orrküpot, Hamiltonnak kereket cseréltek. Előbbi

könnyebben vágta át magát a mezőnyön, utóbbi eleinte attól is szenvedett, hogy nem tudta megközelíteni a sereghajtókat.

A virtuális safety car alatt mind a ketten kereket cseréltek, így megúszták, hogy az egész távot egyetlen szett közepes keménységű gumival — a verseny legkeményebb keverékén — teljesítsék. Vettel a negyedik helyig kapaszkodott fel, de ekkor már több mint húsz másodpercre lemaradva csapattársától Räikkönentől. Azonban a nagy számolgotásba bele se kellett kezdeni, Hamilton a kilencedik helyre kapaszkodott fel, ami önmagában is elegendő volt a világbajnoki címéhez. Így az idei legrosszabb helyezéssel nyerte meg a vb-t.

A mezőny élén közben Max Verstappen olyan magányosan körözött, hogy többször figyelmeztetni kellett, fusson lassabb köröket, hogy kímélje az autót. A holland mindenesetre igen fölülnyes győzelmet aratott ➤



Valtteri Bottas Mercedesé és Kimi Räikkönen Ferrarija előtt. Vettel futott be negyediknek, Esteban Ocon az ötödik helyre hozta a Force Indiát, Lance Stroll a hatodikra a Williamsset, míg Sergio Pérez a hetedik helyen ért célba a Force Indiával. Daniel Ricciardo és a Toro Rosso-s Brendon Hartley is motorhiba miatt esett ki, Fernando Alonso McLaren–Hondáját azonban ezúttal elkerülte a végzet és a tizedik helyen futott be.

Mexikói Nagydíj (Mexikóváros) 2017. október 29. (71 kör)

1.	Max Verstappen	NL	Red Bull–Tag Heuer	1:36:26,550
2.	Valtteri Bottas	FIN	Mercedes	+9,678
3.	Kimi Räikkönen	FIN	Ferrari	+54,007
4.	Sebastian Vettel	D	Ferrari	+1:10,078
5.	Esteban Ocon	F	Force India–Mercedes	+1 kör
6.	Lance Stroll	CAN	Williams–Mercedes	+1 kör
7.	Sergio Pérez	MEX	Force India–Mercedes	+1 kör
8.	Kevin Magnussen	DK	Haas–Ferrari	+1 kör
9.	Lewis Hamilton	GB	Mercedes	+1 kör
10.	Fernando Alonso	E	McLaren–Honda	+1 kör
11.	Felipe Massa	BR	Williams–Mercedes	+1 kör
12.	Stoffel Vandoorne	B	McLaren–Honda	+1 kör
13.	Pierre Gasly	F	Toro Rosso–Renault	+1 kör
14.	Pascal Wehrlein	D	Sauber–Ferrari	+2 kör
15.	Romain Grosjean	F	Haas–Ferrari	+2 kör

Kiesett versenyzők:

60. kör	Carlos Sainz	E	Renault	kormány
56. kör	Marcus Ericsson	S	Sauber–Ferrari	tűz
31. kör	Brendon Hartley	NZ	Toro Rosso–Renault	motor
25. kör	Nico Hulkenberg	D	Renault	MGU-K
6. kör	Daniel Ricciardo	AUS	Red Bull–Tag Heuer	motor

Leggyorsabb kör

69. kör	Sebastian Vettel	D	Ferrari	1:18,785
---------	------------------	---	---------	----------

Időmérő végeredménye:

1.	Sebastian Vettel	D	Ferrari	1:16,488
2.	Max Verstappen	NL	Red Bull–Tag Heuer	1:16,574
3.	Lewis Hamilton	GB	Mercedes	1:16,934
4.	Valtteri Bottas	FIN	Mercedes	1:16,958
5.	Kimi Räikkönen	FIN	Ferrari	1:17,238
6.	Esteban Ocon	F	Force India–Mercedes	1:17,437
7.	Daniel Ricciardo	AUS	Red Bull–Tag Heuer	1:17,447
8.	Nico Hulkenberg	D	Renault	1:17,466
9.	Carlos Sainz	E	Renault	1:17,794
10.	Sergio Perez	MEX	Force India–Mercedes	1:17,807

Q2

11.	Felipe Massa	BR	Williams–Mercedes	1:18,099
12.	Lance Stroll	CAN	Williams–Mercedes	1:19,159
13.	Brendon Hartley	NZ	Toro Rosso–Renault	nincs idő
14.	Fernando Alonso	E	McLaren–Honda	nincs idő
15.	Stoffel Vandoorne	B	McLaren–Honda	nincs idő

Q1

16.	Marcus Ericsson	S	Sauber–Ferrari	1:19,176
17.	Pascal Wehrlein	D	Sauber–Ferrari	1:19,333
18.	Kevin Magnussen	DK	Haas–Ferrari	1:19,443
19.	Romain Grosjean	F	Haas–Ferrari	1:19,473
20.	Pierre Gasly	F	Toro Rosso–Renault	nincs idő

Forma-1-es világbajnokság állása

	GB	FIN	FIN	ESP	ESP	FIN	CAN	HUN	HUN	GBR	IND	IND	ITA	ITA	ESP	ESP	USA	USA	MEX	MEX	GER	GER
1.	Lewis Hamilton	18	25	18	12	25	6	25	10	12	25	12	25	15	25	25	18	25	2	-	-	333
2.	Sebastian Vettel	25	18	25	18	18	25	12	10	18	6	25	18	15	0	12	0	18	12	-	-	277
3.	Valtteri Bottas	15	8	15	25	0	12	18	18	25	18	15	10	18	15	10	12	10	18	-	-	262
4.	Daniel Ricciardo	0	12	10	0	15	15	25	15	10	0	15	12	18	15	15	0	0	0	-	-	192
5.	Kimi Räikkönen	12	10	12	15	0	18	6	0	10	15	18	12	10	0	0	10	15	15	-	-	178
6.	Max Verstappen	10	15	0	10	0	10	0	0	0	12	10	0	1	0	25	18	12	25	-	-	148
7.	Sergio Perez	6	2	6	8	12	0	10	0	6	2	4	0	2	10	8	6	4	6	-	-	92
8.	Esteban Ocon	1	1	1	6	10	0	8	8	4	4	2	2	8	1	1	8	8	10	-	-	83
9.	Carlos Sainz Jr.	4	6	0	1	6	8	0	4	0	0	6	1	0	12	0	0	6	0	-	-	54
10.	Lance Stroll	0	0	0	0	0	0	2	15	1	0	0	0	6	4	4	0	0	8	-	-	40
11.	Felipe Massa	8	0	8	2	0	2	0	0	2	1	0	4	4	0	2	1	2	0	-	-	36
12.	Nico Hulkenberg	0	0	2	4	8	0	4	0	0	8	0	8	0	0	0	0	0	0	-	-	34
13.	Romain Grosjean	0	0	4	0	1	4	1	0	8	0	0	6	0	2	0	2	0	0	-	-	28
14.	Kevin Magnussen	0	4	0	0	0	1	0	6	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	-	-	19
15.	Stoffel Vandoorne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	6	6	0	0	0	-	-	13
16.	Fernando Alonso	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	8	0	0	0	0	0	0	1	-	-	11
17.	Jolyon Palmer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	-	-	8
18.	Pascal Wehrlein	0	0	0	0	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	5
19.	Daniil Kvyat	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	-	-	5

Konstruktőrök

1.	Mercedes	33	33	33	37	25	18	43	28	37	43	27	35	43	40	28	37	35	20	-	-	595
2.	Ferrari	37	28	37	33	18	43	18	12	28	21	43	30	25	0	12	10	33	27	-	-	455
3.	Red Bull	10	27	10	10	15	25	15	25	15	22	10	15	13	18	40	33	12	25	-	-	340
4.	Force India	7	3	7	14	22	0	18	8	10	6	6	2	10	11	9	14	12	16	-	-	175
5.	Williams	8	0	8	2	0	2	2	15	3	1	0	4	10	4	6	1	2	8	-	-	76
6.	Toro Rosso	6	6	0	1	8	8	0	4	0	0	6	1	0	12	0	0	1	0	-	-	53
7.	Renault	0	0	2	4	8	0	4	0	0	8	0	8	0	8	0	0	6	0	-	-	48
8.	Haas	0	4	4	0	1	5	1	6	8	0	0	6	0	2	0	6	0	4	-	-	47
9.	McLaren	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	9	0	0	6	6	0	0	1	-	-	24
10.	Sauber	0	0	0	0	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	5



Magyarországi képviselő:

INIELTA HUNGARY KFT

Tel.06 70 702 7901



DOQSYS BUSINESS SOLUTIONS

A Source-2-Pay automatizálás szakértője

- e-Sourcing
- e-Procurement
- e-Invoicing

WWW.DOQSYS.COM

ORB: HERCZIG VS HADIK



Párharc

A bajnoki cím sorsa két versenyző között dőlt el az idén. Herczig Norbert és Hadik András két különböző személyiség, mégis több a közös bennük, mint gondolnánk.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA





Már tavaly is ők voltak a legeredményesebbek, ám akkor Herczig az első öt versenyt megnyerve, olyan simán behúzta a bajnoki címet, hogy az utolsó három futamon már nem kellett rajt-hoz állnia. Ezekon viszont Hadik szerezte meg pályafutása első és rögtön a második győzelmét. Az idei év azonban már az ő kettejük párharcáról szólt. Miskolcon Herczig nyert, itt Hadik ugyan csak hatodik lett, de a következő három versenyen ők döntötték el egymás között az első két hely sorsát: Ózdon Hadik nyert, Szombathelyen Herczig, Székesfehérváron megint Hadik. Veszprémben bármelyikük el tudott volna húzni a másiktól, de egyszerre kaptak defektet és csak a negyedik, hatodik helyen végeztek. A mindent eldöntő Mecsek Ralin Herczig nyert, Hadik lett a második, azonban ez is elegendő volt, hogy

Herczig az utolsó verseny eredményétől függetlenül bebiztosítsa a bajnoki címet.

„Simának semmiképpen sem nevezném — válaszolta Herczig arra a kérdésre, hogy mennyire volt nehéz megnyerni a bajnokságot. Az látszott, hogy gyorsak vagyunk, a (Mecsek Raliig) megren-

„Ha egy versenyen mi kezdünk jobban, akkor ő nem tud utolérni minket, ha viszont neki sikerült elhúzni, akkor mi nem tudtuk megfogni őt.”

dezett 70 gyorsaságiból 31-et mi nyertünk, míg a második legeredményesebb ellenfelünk is csak 17-et. Erre nagyon büszke vagyok. Viszont sokkal nehezebb dolgunk volt, mint az elmúlt években, akkor az ellenfelink körbe verték egymást, most viszont Hadik Bandi nagyon kiegyensúlyozott teljesítményt nyújtott. Ha egy versenyen mi ➤



kezdünk jobban, akkor ő nem tud utolérni minket, ha viszont neki sikerült elhúzni, akkor mi nem tudtuk megfogni őt.”

Hadik is hasonlóan vélekedik, szerinte is az volt a döntő, hogy ki kezdett jobban egy versenyt: „Nekünk az idén állt össze minden az R5-össel. Kelllett ez a két-három év, mire megismertünk rajta mindent. Tavaly az utolsó két versenyen jól jött ki a lépés. Az idén nagyon készültünk Miskolcra, de ott sajnos nem volt jó az autónk. Az M-Sportnál azt mondták, hogy komputer hiba volt, de szerintem más is lehetett. Korrektek voltak, kicserélték, de ezzel elúszott az első versenyünk, amit nagyon sajnáltam. Utána tényleg úgy volt, hogy ha valaki jobban kezdett, akkor azt már a másik nem tudta behozni. Annyira egyformák az autók, hogy tíz másodperces hátrányt már szinte nem lehet behozni. (Herczig) Norbi pedig nagyon jó versenyző, keveset hibázik.”

A két versenyző pályafutása különbözőképpen alakult, mégis meglepően sok átfedés van benne. Eleve közel egy idősek, Herczig 42, Hadik 43, tehát talán abban a korban vannak, amikor a versenyzők a legérettebbek. Hadik hamarabb kezdett el versenyezni, de az első osztályban egyszerre debütáltak, 1997-ben. Herczig Skoda Favorittal, Hadik pedig Trabanttal. Herczig gyorsabban lépkedett a kategóriákban, előbb Felicia kit carra váltott, aztán Citroën Saxo kit carral és Szuper—1600-assal versenyzett még Bútor ellen is, 2004-ben pedig fellépett a legmagasabb osztályba és WRC-vel folytatta. Gyakorlatilag onnantól kezdve folyamatosan az abszolút bajnoki címért van versenyben.

Hadik sokáig maradt az elsőkerékajtás mellett, a Trabantot Peugeot 205 követte, majd ➤

Névjegy

Herczig Norbert

1975. szeptember 21-én született (42 éves)

1997. első rali 1-es verseny (Skoda Favorit)

Korábbi versenyautók

Skoda Favorit, Skoda Felicia kit car,

Citroën Saxo kit car, Skoda Octavia WRC,

Ford Focus WRC,

2009. Nyílt Ralibajnok

Subaru Impreza WRC

2010. Skoda Fabia S2000, 4.

2011. Skoda Fabia S2000, 5.

2012. Skoda Fabia S2000, 2.

2013. Skoda Fabia S2000, 2.

2014. Skoda Fabia S2000, 2.

2015. Skoda Fabia S2000/R5 bajnok

2016. Skoda Fabia R5 bajnok

2017. Skoda Fabia R5 bajnok

(SK = szlovák bajnokság)

Hadik András

1974. augusztus 6.-án született (43 éves)

1997. első rali 1-es verseny (Trabant)

Peugeot 205 GTI, Opel Astra (N3 és A7),

Skoda Octavia kit car

2009. Országos Ralibajnok

Subaru Impreza STI

2010. Subaru Impreza STi 5.

2011. Subaru Impreza STi 7., 3-as bajnok

2012. Subaru Impreza R4 8. SK 5.

2013. Subaru Impreza STi, SK 6.

2014. Subaru Impreza STi, 3.

2015. Ford Fiesta R5, 8.

2016. Ford Fiesta R5, 2.

2017. Ford Fiesta R5, 2. CEZ 1.



egy Opel Astrával volt N3-ban és A7-ben kiugró eredményei. Mindegyik autóját ő készítette fel, így nem csak versenyzői, de szerelői tudását is hamar megvillantotta. Két évig versenyzett Skoda Octavia kit carral, majd N-es Subaru-ra váltott. A két versenyző pályafutása 2009-ben keresztezte egymást, ekkor szereztek ugyanis mind a ketten első abszolút bajnoki címüket, ráadásul mind a ketten Subaruval. Ez volt az az év, amikor a Nyílt Ralibajnokságban még mehettek WRC-k, ezt nyerte meg Herczig, míg az Országos Ralibajnokságot a Szuper—2000-es és N-es autókra írták ki, ahol Hadik győzött.

Herczig 2010-től már a Szuper—2000-es, később pedig R5-ös Skoda Fabiára koncentrált, amivel háromszor volt második helyezett a bajnokságban, az utóbbi három évben pedig megnyerte azt. Versenyzését pedig arra építette fel, hogy a legjobb csapatától béreljen autót. „Az első bajnoki címet 2009-ből nyilván soha sem felejttem el. A másodikra egy kicsit sokat kellett várni, de a húsz éves versenyzői pályafutásom alatt soha sem kaptam semmit ingyen, mindenért meg kellett dolgoznom, viszont nagyon sok lehetőséget kaptam. Nagyon fontos számomra, hogy Európa egyik legjobb, ha nem a legjobb privát csapatától kapjuk az autót, akik komoly szakértelemmel

rendelkeznek. Gyakorlatilag úgy hozzák el az autót a versenyekre, hogy az alapbeállítást csak finomítani kell.”

Hadik 2014-ig maradt az N-es Subaru mellett és csak 2015-ben váltott R5-ös Fordra. Ő viszont abban hisz, hogy saját maga készíti fel az autót. „Amikor elkezdtem versenyezni, nem volt más lehetőségem, mint hogy magamnak készítsem fel az autót — mondta Hadik. — Az évek alatt, ahogy lépkedtünk előre, ez megmaradt és szeretek is a versenyautóval foglalkozni. Ennek megvan a maga előnye és hátránya is. Norbinak egy nagyon profi csapat hozza az autót, akik a tapasztalatukból kifolyólag segítséget nyújthatnak a beállításokban is. Ezt nekünk magunknak kell kitapasztalnunk. Előny viszont abból a szempontból, hogy ha valami történik az autóval, akkor rögtön tudom, hogy mi az, ha egy beállításon változtatunk, tudom, hogy mire milyen hatással van, és ha kell, akkor etapon elég sokmindent meg tudok javítani.”

Bár a pályafutásuk hasonló, igazán csak az elmúlt három évben kerültek egy kategóriába. A kölcsönös tisztelet nem is lehet kérdéses, ez mind a két versenyzőn érezhető volt a teljes interjú alatt. Mivel Herczig Budapesten, Hadik pedig Miskolcon él, a versenyeken kívül sok kapcsolatuk nincs egymással. ➤

„Jóban vagyunk és maximálisan tisztelem is őt, azért ahogy eljutott idáig, hogy saját maga készíti fel az autót, ez igen komoly műszaki ismeretet jelent —mondta Herczig. — Igazi rutinos róka és korrekt ellenfél, nagyon gyors lett az elmúlt években és nehéz őt kibillenteni az egyensúlyából. A versenyeken ritkán találkozunk, leginkább a gyűjtőkben van lehetőségünk beszélgetni, én azonban ilyenkor inkább visszahúzódó vagyok.” Hadik sem állítja, hogy barátok lennének, de ez messze nem azt jelenti, hogy ellenségek, sőt! „Elég messze lakunk egymástól, így nem nagyon járunk össze, ma pedig a versenyek lebonyolítása is olyan, hogy ritkán találkozunk. Nem kell feltétlenül barátnak lenni, elég, ha két versenyző tiszteli egymást, én tisztelem Norbit, ő is tisztel engem, így nem lehet probléma köztünk. Nagyon profi versenyzőnek tartom őt, nézd csak meg, hogy milyen komolyan összerakta a csapatát. A két verseny között is sokat foglalkozik a felkészüléssel, akár mentálisan, akár fizikálisan, nekem erre nem mindig jut időm. Nehéz ellenfél, gyors és keveset hibázik.”

Igazán szép és sportszerű szavak mind a kettőtől és ami szintén fontos, szerintem őszinték is. Az interjú alatt elsősorban saját magukról és

egymásról kérdeztem őket, de mind a ketten kiemelték a többi ellenfelüket, akik ugyan az idén nem tudtak beleszólni a bajnoki címbe, de így is erősek voltak.

„Biztos vagyok benne, hogy erősödött a mezőny —mondta Herczig —, sokkal többet kellett nyomás alatt versenyeznünk, engem motivált, hogy Bandival ilyen szoros csatákat vívtunk, de annak is nagyon örülök, hogy jönnek a fiatalok, Vincze Feri, Ranga Peti és Laci sokat fejlődtek az idén.

„A bajnoki cím jó dolog, de amikor bent ülsz az autóban, akkor csak az számít, hogy mennyire vagy gyors, nem az, hogy hány bajnoki címet szereztél.”

Látszik, hogy vannak még gyenge pontjaik, de ez nem baj, ahogy gyarapszik a rutinjuk az R5-ös autóval, úgy lesznek egyre gyorsabbak. Az viszont akár az élmezőny többi tagjára is igaz, hogy hiába volt nagy a nyomás, megúsztuk ezt az évet komoly károk nélkül, ami szintén a bajnokság erősségét mutatja.”

Hadik szinte szóról szóra ugyanezt mondta el a fiatalokról: „Szerintem nagyon jól mentek, Vincze Feri az első évében nagyon jól beletalált az autóba. Emlékszem, hogy amikor én mentem először R5-össel, úgy vártam, mint egy mes- ➤





siást, aztán beleültem, azt hittem, milyen gyors vagyok, a végén meg úgy kikaptam, hogy nem is értettem, mit keresek ebben az autóban. Nekem is kellett egy év, hogy kitapasztaljam, ezért gondolom, hogy Vincze, Ranga Peti és Laci is jó úton haladnak. A versenyzési rutinjuk megvan, az R5 pedig tanulható, csak menni kell vele.”

Herczig és Hadik is abból a korosztályból származik, akik még a nagy öregeken, Ferjácznak, Ranga nevelkedtek, mostanra pedig ők lettek a rali nagyjai. Főleg Herczig, aki már négy abszolút bajnoki címmel rendelkezik, amiből hármat ráadásul zsinórban nyert. „Nagyon nagy megtiszteltetés, hogy én is ilyen nevek közé kerültem, amikor elkezdtem versenyezni, fel sem merült bennem, hogy egyszer én is magyar bajnok leszek. A három egymás után megnyert bajnoki cím jól hangzik, de én sokkal büszkébb vagyok rá, hogy három különböző autóval, WRC-vel, Szuper—2000-essel és R5-össel is bajnok tudtam lenni.”

Hadik abszolút bajnoki címet még nem nyert ugyan, de akár a versenyzői pályafutását, akár

csak az elmúlt két évet tekintjük, mindenképpen a legnagyobbak közé nőtt fel. „Még nem gondoltam rajta, hogy mennyire vagyok nagy név. A Facebook jó mérője lehet, ott sokan követnek minket, szurkolnak nekünk, ami jól esik, mert valahol a nézők miatt is versenyzünk. A bajnoki cím jó dolog, de amikor bent ülsz az autóban, akkor csak az számít, hogy mennyire vagy gyors, nem az, hogy hány bajnoki címet szereztél.”

„Nem kell feltétlenül barátnak lenni, elég, ha két versenyző tiszteli egymást, én tisztelem Norbit, ő is tisztel engem, így nem lehet probléma köztünk.”

Herczig már év közben sem csinált titkot belőle, hogy a jövőjét az Európa-bajnokságon képzelné el, és a Rally Cafénak már többször nyilatkozta, hogy pályafutása csúcsa lenne, ha meg tudná ismételni Ferjácznak Attila Európa-bajnoki dobogóját. „Úgy érzem, most készen állnék egy ilyen kihívásra, és még soha sem voltunk ilyen közel a megvalósításához, de még mindig csak ötven százalék az esélye, hogy összejön. Ha igen, akkor nagyon komolyan fel- ➤



készülünk rá, ha nem, akkor a magyar bajnokságban szeretnék bizonyítani.”

Hadik természetesen itthon szeretne menni, bár már neki komoly tapasztalata van a külföldi versenyzésről, hiszen a Subaruval indult a szlovák bajnokságban, de az Eb-n is. Az idén pedig a Közép-Európai Zóna (CEZ) bajnokságot nyerte meg. „Véletlenül alakult így, a szezon előtt egy tesztszereven akartunk indulni és elmentünk a Reboland Ralira, ami CEZ-futam volt, aztán a Miskolc Rali is az volt. Amikor elmaradt a Budapest Rali, akkor a helyett indultunk a Croatia Ralin, ami szintén CEZ-futam volt. Ott vettük észre, hogy vezetjük a bajnokságot, akkor döntöttük el, hogy elmegyünk Kassára is, ahol sikerült megnyernünk a CEZ-t. Egyik külföldi versenyen sem mentem életre-halálra, de azért mindegyiknek megvolt a nehézsége, sokkal összetettebb, nehezebb versenyek, mint az itthoniak. Örülök a CEZ bajnoki címnek, de azért jobban szerettem volna magyar bajnok lenni.”

Na és mi lesz, ha jövőre mégis összekerülnek és egymás ellen fognak versenyezni? Ezt a kérdést feltenni sem kell nekik. Hadik még egy év R5 tapasztalattal biztosan még keményebb ellenfél lesz. Herczigit a kihívás pedig még jobban fogja motiválni, persze ott vannak még a fiatalok is, akik biztosan nagyot lépnek majd előre és ki tudja lehet, hogy a nagy öregek közül is megrázza valaki magát. Azt hiszem, jó kis bajnokságnak nézünk elébe itthon is és remélhetőleg az Eb-n is.



2VD GÉPTERVEZŐ ÉS KERESKEDŐ KFT.



A gumiszőnyeg tovább bírja, mint az autó!

Több mint 10 éve szállítunk magyarországi lószállító járműgyártók részére csúszásgátlós gumi burkolatokat, istálló- és rámpaszőnyeget. A 4mm vastagságú „istállószőnyeg” megjelenésével a termék az utánfutó és platógyártók, felépítménygyártók számára is kedvező, korrekt műszaki megoldást kínál. Az H-5 típusú gumiszőnyeg ebben a vastagságban is akár 2.000mm-es szélességben is vásárolható raktáráruházunkban.



www.2vd.hu



A 2VD Kft-t 2012. augusztus elején, alapítottuk azzal a céllal, hogy elsődlegesen gumilemezek és tömlők forgalmazásával, illetve géptervezési és kivitelezési munkákkal foglalkozunk. Mára már cégünk termék-választéka kiegészült öremlényből préselt gumilemezekkel, gumiszivaccsal, gumitömítő zsinórokkal, illetve változatos méretű és kialakítású profilokkal. Odáig fejlődünk, hogy a termékeink értékesítését egy 400 m²-es raktárból tudjuk biztosítani kedves meglévő és leendő Partnereink részére. Ízelítő a termékeink közül.

A GUMISZŐNYEG TOVÁBB BÍRJA, MINT AZ AUTÓ!

Több mint 10 éve szállítunk magyarországi lószállító járműgyártók részére különböző vastagságú, csúszásgátlós, gumi istálló- és rámpaszőnyeget. Az újdonságként megjelent 4 mm vastagságú „istállószőnyeg” az utánfutó és plató-, felépítménygyártók számára is kedvező, korrekt műszaki megoldást kínál. A lencsedudorkás mintázatú gumiszőnyeg ebben a vastagságban is akár 2000 mm-es szélességben is vásárolható. A nagy szélességnek előnye, hogy toldás nélkül gazdaságosan megoldható az utánfutó,

plató és egyéb felépítmények felületének burkolása. Mivel gumiszőnyegről beszélünk, ezáltal a rakodótér csúszásmentesítése is megoldott.

JÁRMŰIPARI ÉS OLAJTÖMLŐK

A járműipari tömlőket széles körben alkalmazzák gép- és teherjárművek, vasúti kocsik, vagonok, mozdonyok fékrendszereiben, hűtőrendszerekben, üzemanyag-adagoló és gázvezető rendszerekben. Üzemanyag tömlőket használnak benzin, dízel-, műszaki és fűtőolajok, valamint hidraulikaolajok továbbítására.

SZERELT IPARI ÉS HIDRAULIKA TÖMLŐK

A szerelt tömlők a megrendelő kívánsága szerinti hosszakban és csatlakozó szerelvényekkel az alkalmazás által megkövetelt anyagú, konstrukciójú és méretű tömlőkből készülnek.

GUMIÉK

A gumiék egy egyedi kialakítású parkolást segítő elem, amely megóvjja saját és a környező autót, épületeket a sérülésektől. Általában autószállításnál, komponon, kerékcserenél és autószervezekben használják.





A bajnok idén is megvédte címét!*

Herczig Norbert nyerte az 51. Aquaprofit Mecsek Rallye-t és ezzel együtt a 2017-es Magyar Rallye Bajnokságot! Az immár négyszeres bajnok Herczig mögött Hadik András végzett a második, míg Vincze Ferenc a harmadik helyen.

SZÖVEG: VÖRÖS GERGELY FOTÓ: KACSÁNDI NORBERT





Több mint három hónap szünet követően, október 13. és 15-e között a versenynaptár legpatinásabb futamával, az 51. Aquaprofit Mecsek Rallye-val, folytatódtak az ORB küzdelmei. A bajnokság hatodik futamának összesen 63 első osztályú páros vágott neki, ráadásul rajtuk kívül a Historic EB, valamint a Historic OB 33 kettőse is versenyzett pénteken és szombaton a Pécs környéki pályákon.

A mecseki viadal első napján egy Prológ várt a Rallye1 és az ORC mezőnyére. A közönségcsalogató szakasz az elmúlt évek pogányi kitérője után visszakerült a Pécs Pláza parkolójába, ezzel együtt pedig a nézők is visszatértek a pálya szélére. A Prológon Botka Dávid bizonyult a leggyorsabbnak, Turán Frigyes és Lovász Pált megelőzve.

Az 51. Aquaprofit Mecsek Rallye rendezői igen csak kitétek magukért, a verseny hírnevéhez méltó brutális útvonalalapot állítottak össze. Szűk erdőgazda-

sági utak, egy új és rettenetesen gyors pálya, illetve a klasszikus mecseki gyorsaságik szerepelnek a bajnokság hatodik futamának programjában.

A szombati napon 7 gyorsasági szakasz és 94.26 km várt az ORB és az ORC mezőnyére. A Trefort-pusztai és Pécsvárad szakaszokon kétszer, míg a Gorica, Golgota - Hetehely és az Alsómocsolád - Kisvaszar gyorsaságikon egyszer autózott az első osztály. A keskeny, de tempós erdőgazdasági utak komoly kihívás elé állították a pilótákat és navigátorokat, végig 100%-os koncentrációt követeltek a párosoktól. Herczig Norbert alaposan begyűjtötte a rakétákat, mert az első öt szakaszból négyen az ő neve mellett szerepelt a legjobb időeredmény és az esti gyorsaságik előtt 24.8 másodperc előnyt épített fel Hadik Andrással szemben. Hadikot Vincze követte mindössze 1.6 másodperc lemaradással, míg a negyedik-ötödik helyet Ranga Péter és Turán Frigyes foglalta el összetettben. ➤

Az esti szakaszokon Vincze Feri és Herczig Norbi volt a legsebesebb, így a címvédő tovább növelte az előnyét összetettben, az első napot 24.9 másodperc előnnyel zárta Hadik Andrással szemben. Hadik minden tőle telhetőt megtett, de ezúttal a Ford Fiesta, illetve egész pontosan annak rakoncátlankodó kormányműve nem tette lehetővé, hogy igazából versenybe szálljon Hercziggel.

Vincze Ferenc is többet várt magától, mint a már jól megszokott harmadik hely. A szécsényi pilótának egy kisebb fülgyulladásal is meg kellett küzdenie, de sportszerűen nem erre fogta a lemaradásukat, hanem mint mondta egyszerűen nem volt kellően gyors az előtte állókkal szemben. Ranga Péter az első két szakaszon egy puhább futómű beállításra tette le a voksát, ami mint kiderült rossz döntésnek bizonyult, mert majd fél perc hátrányba került Hercziggel szemben. A második körben már fel tudta venni a kesztyűt az élvonalosokkal, sőt még szakaszt is nyert, de a nap végén meg kellett elégednie a negyedik hellyel. Ranga mögött Turán Frigyes következett az ötödik pozícióban. A Fordos pilóta hátránya mindössze 4.4 másodperc volt a pécsi versenyzővel szemben, ami komoly csatát ígért a második napra nézve.

Az 51. Mecsek Rallye zárónapján két klasszikus pálya, a 9 km-es Camping - Árpádtető és a 22 km-es orfűi körgyors várt az első osztály mezőnyére. Az

első körben Hadik András és Ranga Péter osztozott a szakaszgyőzelmeken, majd a második árpádtetői etapon megint csak Hadik volt a leggyorsabb, szorosán a nyomában Rangával, így az utolsó szakasz előtt az volt a kérdés, hogy a Fordos pilóta képes lesz-e ledolgozni 9 másodperces hátrányát Herczig Norberttel szemben, illetve Ranga Peti, meg tudja-e előzni a technikai gondokkal küzdő Vincze Ferencet és dobogóra áll-e a hazai futamán?

Orfűn ismét Ranga volt a legsebesebb, de Vincze is mindent megtett a dobogóért és végül 1.3 másodpercet megőrzött az előnyéből így megszerezte a bronzérmet. Ami pedig a futamgyőzelmet illeti, Herczig Norbert nem hibázott. A címvédő alaposan felszívta magát, repesztett egy második időt a Power Stagen, ami azt jelentette, hogy nem csak a Mecsek Rallye-t, hanem a 2017-es bajnokságot is megnyerte, zsinórban harmadszor!

Hadik András nagyot küzdött, de az utolsó szakaszon hibázott, lebontotta a Fiesta R5 elejét, így meg kellett elégednie a második hellyel. Vincze Feri győzni szeretett volna a Mecsekben, de az első nap ő nem volt 100 %-os, míg vasárnap a Fábria váltója makacsolta meg magát. Az első körben Orfűn 4. sebességi fokozatban ragadt és a szervíz után sem működött tökéletesen így a szécsényi pilótától az is nagy teljesítmény volt, hogy meg tudta őrizni a harmadik helyet Ranga Péterrel szemben. ➤





Ranga Péter vasárnap délután bánhatta csak igazán, hogy még az első nap egy rossz beállítás miatt több mint 20 másodpercet veszített a dobogósokkal szemben. Vasárnap a lehető legtöbbet kihozta a Fábria R5-ből, de 1.3 másodperc még hiányzott ahhoz, hogy újra dobogóra álljon hazai környezetben.

Az ötödik helyet Botka Dávid szerezte meg, akit idén másodjára láthatta Magyar pályákon a közönség. Duda különböző aszfaltbeállításokat próbált ki a nyáron beszerzett R5-ös Skoda Fabián. A hatodik Bútor Róbert elégetett volt az első, R5-ös autóval teljesített aszfaltos futamán nyújtott teljesítményével. A második nap, mindenki által jól ismert pályákon közelebb került az első öthöz és még jobban magára tudta állítani a Skoda Fábriát. Bútor Robi mögött az új festéssel versenyző Kazár Miklós végzett a hetedik pozícióban. Ranga László csalódottan érkezett meg a Széchenyi téri célba. A pécsi pilóta már a hatodik volt az utolsó gyors előtt, de Orfűn furcsa hangok jöttek a Skoda motortereből, így lekapcsolt versenyprogrammal volt kénytelen teljesíteni a hátralévő 23 kilométert és meg kellett elégednie a 8. hellyel. Ranga mögött Trencsényi végzett a 9., míg Kovács Antal a 10. pozícióban. A rajt-hoz állt 68 párosból végül 49 egység teljesítette az 51. Mecsek Rallye-t. Az idei bajnokság a tervek szerint november első hétvégéjén, az Eger Rallye-val zárul.

51. Aquaprofit Mecsek Rallye, Pécs, 2017. október 13-15.

1. Herczig Norbert – Igor Bacigal	Skoda Fabia R5	2 16'21"53,9"
2. Hadik András – Kertész Krisztián	Ford Fiesta R5	2 +00"12,9"
3. Vincze Ferenc – Bazsó Attila	Skoda Fabia R5	2 +00"30,0"
4. Ranga Péter – Szőke Tamás	Skoda Fabia R5	2 +00"31,3"
5. Botka Dávid – Mesterházi Márk	Skoda Fabia R5	2 +01"50,0"
6. Bútor Róbert – Tagai Róbert	Skoda Fabia R5	2 +02"11,6"
7. Kazár Miklós – Ferencz Ramón	Ford Fiesta R5	2 +03"07,1"
8. ifj. Ranga László – Tóth Imre	Skoda Fabia R5	2 +04"03,5"
9. Trencsényi József – Verba Gábor	Skoda Fabia R5	2 +04"07,1"
10. Kovács Antal – Istovics Gergely	Ford Fiesta R5	2 +04"10,4"
11. Maricsek Miklós – Bán Viktor	Mitsubishi Lancer Evo IX R4	14 +04"28,5"
12. Balogh János – Holczér Dániel	Mitsubishi Lancer Evo IX	3 +04"33,5"
13. Bodolai László – Popovics László	Ford Fiesta R5	2 +04"55,0"
14. Matics Mihály – Zejda Viktória	Mitsubishi Lancer Evo IX RS	3 +04"58,1"
15. Gyarmati Ariel – Kocsis György	Mitsubishi Lancer Evo VIII	14 +04"58,7"
16. Lovász Pál – Kürti Tamás	Hyundai i20 R5	2 +05"48,5"
17. Fogasy Gergely – Berendi Dávid	Peugeot 208 R5 T16	2 +06"12,1"
18. Osváth Péter – Répás Zoltán	Mitsubishi Lancer Evo IX	3 +06"14,6"
19. Órai Balázs – Vrežgo Balázs	Mitsubishi Lancer Evo IX	14 +07"19,0"
20. Rongits Attila – Hannus László	Mitsubishi Evo IX RS	3 +07"48,8"
21. Tóth Tibor – Papp György	Mitsubishi Lancer Evo IX	3 +09"41,5"
22. Csik Zoltán – Csik Zsuzsanna	Subaru Impreza	14 +10"00,8"
23. Kelő Gere László Latyak – Erdélyi Ágnes	Mitsubishi Lancer Evo VIII	14 +11"20,2"
24. Huberth István – Mészáros Sándor	Mitsubishi Lancer Evo X	14 +11"48,3"
25. ifj. Bihari Péter – Számel Péter	Mitsubishi Lancer Evo IX	14 +11"56,5"
26. Strider Zoltán – Apkó András	Mitsubishi Lancer Evo IX	14 +12"28,5"
27. ifj. Kiss László – Kissné Varga Zsuzsanna	Ford Fiesta R5 Evo	2 +12"41,5"
28. Hoffer Zolt – Burkoczi László	Opel Adam R2	6 +12"45,8"
29. Baracska Zsolt – Veres Gábor	Citroen C2 R2 Max	6 +12"48,3"
30. Baumgartner Balázs – Baumgartner Péter	Mitsubishi Lancer Evo IX	14 +13"01,1"
31. Kronome Ákos – Bacsa Tamás	Skoda Fabia	11 +13"41,4"
32. ifj. Fekete László – Fekete László	Citroen C2 R2 Max	6 +14"28,7"
33. Perge György – Kirnbauer Ernő	Mitsubishi Lancer Evo IX	3 +16"31,0"
34. Somogyi Zoltán – Egerszegi Dávid	BMW E46 M3	14 +18"26,6"
35. Németh 16V Péter – Pardi Kata	Honda Civic R3	5 +18"58,2"
36. Köbli Károly – Szilágyi Mihály	Skoda Felicia 1,4 KitCar	11 +23"17,7"
37. Vigh Milán – Gonda Dániel	Honda Civic	11 +23"17,9"
38. Csomor László – Patai Sándor	Lada VFTS	12 +24"53,7"
39. Lajtai Zsolt – Matulik Máté	Ford Escort RS Cosworth	14 +27"44,0"
40. Szabó Laci – Kaluzsa Tamás	Lada VFTS	12 +28"29,7"
41. Parkánszki Balázs – Gálík Kata	Lada 2105	12 +29"48,9"
42. Jacsó János – Mohácsis László	Suzuki Swift	12 +30"49,1"
43. Berki Gábor – Berki-Antal Szandra	BMW E36 M3	14 +31"43,8"
44. Király Gabi – Molnár Szasza	Lada VFTS	12 +31"53,2"
45. Temesvári László – Soós István	BMW E36 M3	14 +39"26,1"
46. Neukirchner András – Guzi Róbert	Honda Civic Type R	5 +42"22,8"
47. Schubert István – Papp Tamás	Peugeot 208	6 +42"29,1"
48. Szepesi Dániel – Józsa Péter	BMW E46	14 +43"18,4"
49. Kiscsatári Imre – Siroki Zoltán	Lada VFTS	12 +45"15,5"

*A Mecsek Rali eredménye technikai vizsgálat miatt nem végleges!



Magyar dobogós az Eb-n

Ezúttal is igen komoly, 33 fős mezőnyt vonultatott fel a Mecsek Rali historic értékelése. Az Eb-futamra hét külföldi páros nevezett, akik közül az első kettő nem talált legyőzőre. A bajnoki címért hajtó két porschés, a finn Ville Silvasti és az olasz Lucio da Zanche végezett az első két helyen. Őket egyedül a Wirtmann—Barna kettős veszélyeztethette volna, ám ők a Ford Escort irányítókarjának törése miatt kiestek.

A legjobb magyar páros így az E csoportot megnyerő Varga—Patkó kettős lett BMW-vel. A D csoportot a Balogh—Taskó duó nyerte Fiat 131 Abarth-tal, míg a C csoportban a hazalátogató Mekler—Mekler páros volt a leggyorsabb Alfa Romeo 1750 GTam-mel. A hobby car kategóriában a Dornai—Föce duó végzett az első helyen Lada VFTS-sel.





ORC-ben Maricsek a bajnok

Az ORC-ben Maricsek Miklós diktálta a tempót. Legnagyobb riválisa, Hevesi István már az első szakaszt követően kiesett, így Gyarmati Ariel volt az, aki valamelyest nyomást tudott rá gyakorolni. A váci pilóta szombaton 5 gyorsasági szakaszt nyert és 18.7 másodperccel vezetett az öt üldöző Gyarmati Ariel előtt. Miki vasárnap sem lazított, bezsebelt 3 szakaszgyőzelmet és magabiztos fölénytel utasította

maga mögé riválisait. A Maricsek - Bán duó idei második futamgyőzelmének örülhetett, ami egyben azt is jelentette, hogy idén ők lettek az ORC abszolút bajnokai! A váci versenyző igazi későn érő típus, hisz a 22 éves pályafutása során most először nyert bajnokságot. A hatodik futamon Maricsek mögött Gyarmati Ariel végzett a második, míg Órai Balázs a harmadik pozícióban.

Matics a bajnoki cím kapujában

A 3-as kategóriában idei harmadik futamgyőzelmet zsebelte be Balogh János, aki a második nap, az első szakasz után vette át az első helyet Szauer Gergőtől. Matics Mihály rögtön a verseny elején akkora hátrányt szedett össze, amit aztán végigcipelt magával egészen a futam végéig. „A második gyorsaságin, Pécsváradon igencsak bátortalanul mentem. Mindezt tetézttem azzal, hogy reggel előre közepes, hátra vizes gumit tettem, hogy azzal majd megváltom a világot. Mondanom sem kell, ez nem jött össze.” Ezt követően a 3-as kategória listavezetője stabilan a géposztály harmadik pozíciójában autózott, sőt Hetvehelyen még gyorsaságát is nyert. Vasárnap Szauer kiesését követően előre léptett egy helyet az összetettben, ami azt jelenti, hogy Egerben, csak el kell rajtolnia és három év elteltével visszahatítja a kategória bajnoki címet! Az N csoportban idén már



harmadjára végzett a harmadik helyen Osváth Péter. A balatonfüredi pilóta versenyére a szombati dupla defekt nyomta rá a bélyegét, így a hatodik futamon igazán esélye sem volt arra, hogy megszorítsa két közvetlen riválisát.



Szauer Gergő újra letette névjegyét

A 3-as kategóriában Szauer Gergő igen csak letette a névjegyét! Élete első Mitsubishi versenyén rögtön egy abszolút 5. idővel kezdett az első gyorsasági szakaszon, s bár az R5-ös autók fokozatosan elé kerültek, még így is az abszolút 9. helyen hajthatott be a szombat esti szervizbe és természetesen nagy fölényrel, 55 másodperc előnnyel vezette az N csoport küzdelmeit. A mohácsi pilóta játszi könnyedséggel alkalmazkodott a négykerék meghajtású autóhoz, hét szakaszból haton futott kategória első időt. A tündérmesének aztán vasárnap reggel vége szakadt, mert Árpádtetőn Gergő megütötte a Mitsubishi jobb első futóművét, defektet

kapott. Hosszas szerelés után még teljesítette az orfői hosszú gyorsot és búcsúzóul, a sérült futómű ellenére is repesztett egy kategória első időt, de a tetemes késés miatt a szervizben le kellett adnia a menetlevelét. A mecseki beugrás így nem sikerült tökéletesre, de az végérvényesen bebizonyosodott, hogy jelenleg Szauer Gergő az egyik legnagyobb hazai tehetség és egy ütőképes technikával, bárkivel fel tudja venni a versenyt. Ha a feltételek adóttak, Gergőn képes kimagasló szinten teljesíteni, így nincs más hátra, mint, hogy összekulcsoljuk az ujjainkat és szorítsunk neki, hátha valaki lehetőséget biztosít a mohácsi srácnak, akár már jövőre. 🍀

Turán Frici a hegyi pályán hibázott

Turán Frigyes puha keverékű gumikkal vágott neki a szombati első körnek, ami nem volt egy kifejezetten rossz döntés, de Pécsváradon már nem dolgoztak úgy a Fiestán az abroncsok, hogy tartani tudja a lépést a dobogósokkal. Ezt követően az ötödik helyen autózott végig, de az esti szervizben megjegyezte, hogy még nem dőlt el semmi, hisz a negyedik Ranga Péterhez képest mindössze 4.4 másodperc volt a hátránya a nap végén. Frici nagyon készült a vasárnapi hosszú, orfői gyorsra, aminek a vége a pécsi hegyi pálya, igaz az lefelé, de mint mondta, ott ugyanannyit ment már ebbe az irányba, mint felfelé. „Támadunk!” Jegyezte meg mosolyogva. Talán ezúttal a kevesebb több elvét kellett volna szem előtt tartania a Fordos pilótának, mert Árpádtetőn is nagyon bekezdett, el is talált egy lassítót a Fiesta bal elejével, de ezt még megúsza pár másodperc veszteséggel, aztán a hosszú gyorson, egészen



pontosan a hegyi pálya alsó részén kicsit túlvállalta magát és egy J33-ban szalagkorlátnak csapta a Fordot. „Talán pont az volt a baj, hogy kívülről tudom ezt a pályát és nagyon a határon jöttem végig. Az út külső íve nedves volt, a féktávon elindult az autó hátulja, amivel eltaláltuk a korlátot és az behúzta a Fiesta elejét, majd megforogtunk. Sajnos elfolyt a hűtővíz így fel kellett adnunk a versenyt.” Összességét a szervizparkban Frici. 🍀

Schiller

RENT A CAR



HÉTVÉGI AUTÓBÉRLÉS MÁR 19 300 Ft-tól!*
Péntektől hétfőig, kétnapi díjért három napra, minden kategóriában!
SCHILLERRENT.HU

BUDAPESTEN

+36 (1) 452-1191

Schiller Opel (Belvárosi iroda) | E-mail: info@schillerrent.hu

H-1138 Budapest, Váci út 113. | GPS: N 47.32 36.42 E 19.4 16.5
Nyitvatartás hétköznap / 08:00-17:00

A BUDAPEST AIRPORT MELLETT

+36 (30) 816-2065

Ferihegy (Ingyenes transzfer**) | E-mail: info@schillerrent.hu

H-1185 Budapest, Üllői út 822. | GPS: N 47.25 40.2 E 19.14 00.5
Nyitvatartás hétköznap / 08:00-20:00 | Nyitvatartás hétvégén / 08:00-18:00

* A tájékoztatás nem teljes körű, bővebb információkért kérjük, forduljon hozzánk: www.schillerrent.hu / +36 1 452-1191. A Bér-Elek Kft. a kondíciók változásának jogát fenntartja, az esetleges hibáikért nem vállal felelősséget. A kép illusztráció. ** Az ingyenes transzfer a reptér és a Schiller Rent iroda közötti útvonalon érvényes. A Schiller Rent a Schiller Autó Család tagja

Schiller **Autók**
AUTO ■ CSALÁD Szeretettel

Schiller.hu

KÖRNYEZETVÉDELEM



WWW.GREENCOLLECT.HU

FŐBB SZOLGÁLTATÁSAINK

Veszélyes és nem veszélyes hulladékok szállítása, kereskedelme,
begyűjtése, hasznosítása

Kármentesítés a tervezéstől a kivitelezésig

Földmunkák és bontási munkálatok

Környezetvédelmi projekt menedzsment,

ADR tanácsadás, környezetvédelmi

szakértői, tervezői tevékenység, illetve hatósági
engedélyeztetési eljárások lebonyolítása.

Vállalatunk, a Green Collect Kft. 100%-ban magyar tulajdonú vállalkozás, mely elsősorban környezetvédelmi másodsorban építőipari szakterületen tevékenykedik. A fenti szakterületeket érintően munkatársaink évtizedes tapasztalattal, szaktudással, szakértői engedélyekkel rendelkeznek, mely garancia arra, hogy az Ország bármely pontján adódó feladatokat, megrendelői igényeket a Hatósági és jogszabályi előírásoknak megfelelően teljesítsük.

A hulladékgazdálkodás területén országos szállítási, kereskedelmi, begyűjtési és hasznosítási engedélyekkel rendelkezünk, veszélyes és nem veszélyes hulladékok vonatkozásában is. Az adott projekt volumenétől függően új hulladékhasznosító telephelyet a Hatóságokkal fenntartott jó kapcsolatrendszerünknek köszönhetően rövid határidővel kialakítjuk.

Cím: 1073 Budapest, Erzsébet krt. 50.

Tel.: 06/1/7823871; 30/924-4901, 30/463-5939

Email: bagosiaron@gmail.com, greengroup.kz@gmail.com

RALI OB: CREDOBUS EGER RALI



A tökéletes születésnap ajándék

Vincze Ferenc és Bazsó Attila megszerezte pályafutása első abszolút futamgyőzelmét a szezonzáró Eger Ralin. A Skodás páros ráadásul duplán örülhetett, hisz a navigátor pont a hétvégén ünnepelte a születésnapját, így a pilóta a lehető legjobb ajándékkal kedveskedett a társának. A második helyen a Turán - Farnadi, míg a harmadik pozícióban a Ranga - Szőke duó végzett a hetedik futamon.

SZÖVEG: VÖRÖS GERGELY FOTÓ: KACSÁNDI NORBERT





November 3-5.-e között rendezték az ORB hetedik, egyben záró futamát a Credobus Eger Ralit. Az évad utolsó versenyén összesen 15 szakaszt és 151 gyorsasági km-t kellett teljesítenie a rajthoz felsorakozó 63 ORB és ORC-s párosnak a hétvégén. Az abszolút bajnoki cím, már a legutóbbi mecseki viadalon eldőlt, így Egerben sem a Herczig - Bacigal, sem a Hadik - Kertész kettős nem állt rajthoz, ami egyben azt is jelentette, hogy megnyílt a futamgyőzelemhez vezető út a többiek előtt.

Szombaton három szakasz az Egerbakta - Sirok, a Terpes - Bátor elágazás és az Egerbocs - Szarvaskő szakaszok szerepeltek három alkalommal a programban. Az első körben mindhárom gyorsaságin Turán Frici futotta a legjobb időt, így az első szervízbe 3,3 másodperc előnnyel hajthatott be Vinczével szemben. A délelőtti kört követően Ranga Péter volt a harmadik, mindössze 11,7 másodperc lemaradással Turánhoz képest. Az már ekkor látszott, hogy a mostani Eger Rali nem az a futam lesz, ahol fél vagy akár egész percek döntenek majd a helyezések sorsáról. Turán az első körben 133,5 km/h-s átlagsebességet produkált és még így is csak 0,4, illetve 0,7 másodperccel volt gyorsabb Vinczénél a második-harmadik szakaszon. Az egri pályák tehát ezúttal sem hazudtolták meg magukat, szinte végig padlón

kellett közlekednie annak, aki oda akart érní a dobogó közelébe.

A második körben Vincze Feri emelt a tempón, besöpörte mindhárom szakaszt és az összetettben is megelőzte Turánt, aki a hatodik gyors után 1,7 másodpercre volt lemaradva Skodás riválisától. Az esti szakaszokon így gyakorlatilag minden kezdődhet előlről gondolhattuk. Nos, Vincze Feri ezt máshogy képzelte. Az esti körben rátett még egy lapáttal, ismét behúzza az összes szakaszt és a nap végén már már nagyinak mondható, 11,9 másodperces különbséget épített fel Turánnal szemben. Frici érezhetően csalódott volt, de mint mondta csak is ő tehet arról, hogy megnőtt a hátrányuk, mert a versenyt megelőző teszten rosszul állították be a Fiesta R5 lámpáit, Terpesen ezért is vesztek 6,6 másodpercet Vinczékhez képest. „Nem adjuk fel, a holnapi is egy hosszú nap, meglátjuk, hogy mi lesz.” vélekedett a Fordos pilóta az esti szervízben.

Ranga Péter bebetonozta magát a harmadik helyre Egerben. Összesen 8 alkalommal autózott harmadik időt a szakaszokon. „A saját tempónkban mentünk egész nap, így hogy most versenyzek először Egerben, szerintem nem voltunk lassúak. Szeretnék megtartani ezt a pozíciót holnap” - mondta az esti szervízben a Veszprém Rali idej győztese. ➤



A negyedik-ötödik helyért egy Fordos külön csata alakult ki Kazár Miklós és Ifj. Kiss László között. Félidőben a négyszeres bajnok állt jobban, 13,5 másodperccel előzte meg a márkatársát, sőt még a dobogó sem volt elérhetetlen távolságra Kazár számára.

Vasárnap az Egerbakta - Terpesi elágazás és a Verpelét - Egerszalók szakaszok voltak hivatottak dönteni a helyezések sorsáról. Három kör, két pálya és 67 gyorsasági kilométer volt még hátra az idei bajnokságból.

Vincze Ferencen egyszerűen nem lehet fogást találni. A vasárnapi hat szakaszból megnyert négyet, végig kiválóan menedzselte a különbséget Turánnal szemben. A 26 éves pilóta érett versenyzést mutatott be és második teljes ORB szezonja végén megszerezte a maga illetve a navigátora első abszolút futamgyőzelmét. Apropó navigátor! Bazsó Attila duplán örülhetett a Dobó téren felállított célban, hisz pont az egri verseny második napján ünnepelte a születésnapját, így nem is kaphatott volna szebb ajándékot, mint az első helyért járó serleget.

Turán Frici sportszerűen gratulált Vincsze Ferencnek az első győzelméhez és hozzátette, hogy ők is mindent megtettek a sikerért, de azok az apró nüanszok, amik eldöntenek egy ilyen szoros versenyt, azok most nem feléjük billentették a mérleg nyelvét. „A magas átlagsebesség miatt egy picit hátrányba kerültünk a váltóáttételünk miatt, de ez semmit nem von le Vincze Feriék teljesítményéből. Mi is megtettünk mindent, élveztem a tizedekre menő csatát.” ➤





„Stabilan ott voltunk végig a harmadik helyen. Ezen a hétvégén ez a pozíció volt számunkra a realitás.” Összegzett a Dobó téren Ranga Péter, amiben tökéletesen igaza is volt, hisz nem kevesebb, mint 10 alkalommal teljesítette a 3. idővel az Eger Rali szakaszait. A pécsi pilóta a tanuló évét töltötte idén az ORB-ben, hamar összeszoktak a navigátorával, Szőke Tamással és a bajnokságban megszerezett negyedik helyezést kiváló kiindulási alapot jelenthet számukra a 2018-ra nézve.

A negyedik pozícióban helycsere történt a két miskolci, Fordos versenyző között: Kiss László megelőzte Kazár Miklóst, akinek a Fiestájában a második egerbaktai szakaszon meghibásodott a benzinyomást szabályzó szelep. Kazáréknak szerelniük kellett az etapon, késnek két percet, így végül visszazártak a márkatársuk mögé. A négyszeres bajnok technikai problémái azonban nem vonnak le semmit Kiss Laci teljesítményéből, aki végig ott loholt a rutinosabb ellenfele nyomában, és aki a mostani negyedik helyezéssel pályafutása legjobb eredményét produkálta az ORB-ben.

A hatodiktól a tizedik pozícióig Ranga László, Bodolai László, Trencsényi József, Ollé Sándor és Lovász Pál volt a további sorrend. Az első tízbe tehát ismét csak R5-ös autóval lehetett beférközni. A benevezett 63 párosból végül 36 teljesítette a szezonzáró Eger Ralit.

Credobus Eger Rali, Eger, 2017. november 3-5.

1. Vincze Ferenc – Bazsó Attila	Skoda Fabia R5	2 1 6 05'44,6"
2. Turán Frigyes – Farnadi Ágnes	Ford Fiesta R5	2 + 00'13,9"
3. Ranga Péter – Szőke Tamás	Skoda Fabia R5	2 + 00'38,1"
4. ifj. Kiss László – Kissné Varga Zsuzsanna	Ford Fiesta R5 Evo	2 + 01'14,0"
5. Kazár Miklós – Ferencz Ramón	Ford Fiesta R5	2 + 01'19,9"
6. ifj. Ranga László – Tóth Imre	Skoda Fabia R5	2 + 01'42,4"
7. Bodolai László – Popovics László	Ford Fiesta R5	2 + 02'11,4"
8. Trencsényi József – Verba Gábor	Skoda Fabia R5	2 + 03'02,4"
9. Ollé Sándor – Tóth Zsolt	Skoda Fabia R5	2 + 03'03,5"
10. Lovász Pál – Kúrti Tamás	Hyundai i20 R5	2 + 03'05,9"
11. Matics Mihály – Zejda Viktória	Mitsubishi Lancer Evo IX Rs	3 + 03'20,0"
12. Cseh Vilmos – Németh Gergely	Skoda Fabia R5	2 + 03'53,0"
13. Gyarmati Ariel – Kocsis György	Mitsubishi Lancer Evo VIII	14 + 03'56,1"
14. Orai Balázs – Vrežgo Balázs	Mitsubishi Lancer Evo IX	14 + 04'18,0"
15. Rongits Attila – Hannus László	Mitsubishi Evo IX RS	3 + 04'33,5"
16. Osváth Péter – Répás Zoltán	Mitsubishi Lancer Evo IX	3 + 05'03,0"
17. Borberekí Csaba – Erdélyi Dávid	Mitsubishi Evo IX	14 + 06'05,7"
18. Kelő Gere László Latyak – Erdélyi Ágnes	Mitsubishi Lancer Evo VIII	14 + 06'18,5"
19. Kurtos Róbert – Szegeci Máté	Mitsubishi Lancer Evo IX	3 + 07'14,7"
20. Lajosházi Csaba – Laboncz László	Mitsubishi Lancer Evo VII	14 + 08'04,1"
21. Kondella Péter – Szilassy Arnold	Honda Civic Type-R Gr.A	4 + 08'22,3"
22. Halmos Gábor – Simon Niki	BMW E36	4 + 08'29,3"
23. Balla Tamás – Schmidt Ádám	BMW E36 M3	14 + 09'32,3"
24. Markovics György – Bardóczy Ádám	BMW E36 (M3)	14 + 09'39,6"
25. Schubert István – Papp Tamás	Peugeot 208	6 + 10'04,3"
26. ifj. Fekete László – Fekete László	Citroen C2 R2 Max	6 + 10'13,3"
27. Kertész Krisztián – Velezdi Eszter	Opel Astra OPC	14 + 10'19,4"
28. Temesvári László – Soós István	BMW E36 M3	14 + 10'31,9"
29. Lángi Attila – Csáki Richard	BMW E86 24M	4 + 10'35,9"
30. ifj. Kerék György – Bata Zsolt	Lada VFTS	12 + 10'49,4"
31. Födö Imre – Berencsi Zsolt	Lada VFTS Kit-Car	12 + 12'46,3"
32. Nedecki László – Kovács Géza	Lada VFTS	12 + 12'56,6"
33. Kiscsatári Imre – Siroki Zoltán	Lada VFTS	12 + 17'02,3"
34. Csik Zoltán – Csik Zsuzsanna	Subaru Impreza	14 + 24'49,7"
35. Tözsér Áron – Hompok Melinda	BMW E36 M3	14 + 31'30,1"
36. Tóth Tibor – Papp György	Mitsubishi Lancer Evo IX	3 + 35'20,1"



Matics győzelemmel ünnepelt!

Az már a Mecsek Rallye-n biztossá vált, hogy Matics Mihályt és navigátorát, Zejda Viktóriát koronázzák idén a 3-as kategória bajnokává. A komáromi pilóta így felszabadultan, mindenféle nyomás nélkül érkezhett Egerbe és feltett szándéka volt, hogy éles versenykörülmények között megverje a címvédő Balogh Jánost, aki ugyan három futamot nyert idén, de a kiesések és technikai hibák miatt relatíve korán lemondhatott a bajnoki álmairól. Nos, a csata ezúttal elmaradt, mert a miskolci pilóta már a második szakasz után, hajtás problémák miatt kénytelen volt feladni az Eger Rallye-t. Matics így a terpesi gyorsot követően az élre állt és onnantól kezdve csak a hátát nézte a

komplett N csoport. Misi ihletett formában versenyzett, hisz a 15 gyorsasági szakaszból 12-t teljesített a legjobb idővel és magabiztos, 1 perc 13 másodperces előnnyel utasította maga mögé Rongits Attilát. A máriakálnoki sofőr egyébként az egri második helyének köszönhetően az éves értékelésben megelőzte az idén 3 futamon is nullázó Baloghot, így az ő és navigátora, Hannus László nyakába kerül majd az év végi bronzérem. A harmadik helyen idén már negyedik alkalommal Osváth Péter és Répás Zoltán végzett, aki a kiegyensúlyozott teljesítményüknek köszönhetően Maticsék mögött a második pozícióban zárták a bajnokságot.

Gyarmati is duplázott az ORC-ben

Valószínűleg nem így tervezte az idei esztendő az ORC címvédője, Gyarmati Ariel. A siófoki pilóta idén technikát váltott, de az EVO VIII-as Mitsubishi Lancer négy alkalommal is cserbenhagyta, így hiába győzött Szombathelyen és lett második a Mecsekben, esélye sem volt beleszólni a bajnoki címért folytatott küzdelembe. Az Eger Rallye-ra azonban minden összeállt a 36 esztendőes pilóta körül, meg is nyerte a szezonzáró futamot. Igaz ugyan, hogy az idei bajnok, Maricsek Miklós betegség miatt kihagyta a hevesi viadalt és a mindig mindenkire veszélyes Hevesi István sem volt ott a rajtnál, de Ariel végig magabiztosan vezetett, bezsebelt 8 szakaszgyőzelmet és végül majd 22 másodperces előnnyel utasította maga mögé Órai Balázst. A harmadik helyet a hosszú kihagyás után visszatérő helyi vitéz, Borbereki Csaba szerezte meg egy Mitsubishi Lan-



cer EVO IX-sel. A bajnokságban Maricsek Miki mögött a keresztbeveréseknek köszönhetően az idén öt dobogós helyezést begyűjtő Órai Balázs végzett a második, az egri győzelmének köszönhetően pedig Gyarmati Ariel a harmadik pozícióban.



Ranga Laci és az olajnyomás

Ranga Lászlóval pontosan ugyanaz történt az Eger Rallye utolsó szakaszán, mint három héttel korábban a Mecsekben. A terpesi gyorson 4 km-rel a cél előtt felvillant az olajnyomás jelző lámpa a Fabiában. Laci már rutinos volt, ezáltal nem állította le a Skodát, hanem „csak” átkapcsolt etap programra és így teljesítették a még hátralévő részt. „Gyakorlatilag lemásoltuk a Mecsek Rallye-t. Sajnálom, hogy ez történt, mert észre egy jó időt tudtunk volna jönni, de most legalább nem veszítettünk pozíciót az összetettben.” Nem ez volt az egyetlen kaland,

amit a pécsi pilóta átélt a szezonzárón, mert rögtön az első gyorsasági negyedik kanyarjában túl szűken akart fordulni és megütötte a Skoda bal hátsó futóművét: „A felni tojás alakú lett, elgörbült a lengőkar és fékünk is fellevegősödött. Megcsináltuk az első kört, a szervizben a csapat kicserélte a sérült alkatrészeket és mentünk tovább, de a középső körben sem volt fékünk. A következő szervizben az is kiderült, hogy az ütés miatt a tárcsa elvetemedet, így gyakorlatilag a reggeli hibámat végigcipeltük magunkkal az egész nap.”

Ifj. Kanyikék győztek a rali 2-ben

Ifj. Kanyik Antalék győzelmével ért véget az Eger Rali, ami a Rali2 bajnokság versenyzőinek is az év utolsó bajnoki csatája volt 2017-ben. Ifj. Kanyikék győzelme elég simának tűnhet, de mögöttük több meglepetést is okoztak a korábban még nem, vagy csak nagyon régen látott versenyzők. Az évadzáró versenyre 37 páros nevezett, de végül csak 35 autó alkotta a mezőnyt Egerben. Két géposztály, az 5-ös és a 7-es első helyéért kellett (volna) még meccselnie az érdekelteknek, de az 5-ösben Madari Imréné távolmaradásával Gyöngyösi Marcellék már a rajt előtt megszerezték az elsőséget. A 7-es géposztályban Szepesi Marcellék bizonyítványa hasonló, mint Gyöngyösiéké, azzal az apró eltéréssel, hogy a Hondájuk a negyedik szakaszon mondta fel a szolgálatot. A bajnoki cím viszont a Szepesieké lett, mert hiába igyekeztek nagyon Fróna Jánosék, nem tudták ledolgozni a 11 pontos hátrányukat. A géposztály győzelme, Egerben a Várnai-Szabó páros-



hoz került, akik ezen a versenyen mutatkoztak be a R2 bajnokságban. A 2WD kupát Nyilas Péterék nyerték. Az abszolút bajnoki cím sorsa már Komlón eldőlt: Csomós Miklós és Nagy Attila lett idén az R2 abszolút, valamint a 6-os kategória bajnoka.



Egy lépéssel közelebb az élmezőnyhöz

Kiss Lászlónak eddig is voltak komolyabb részeredményei az R5-ös Forddal, de az Eger Rallye volt az első olyan futam, ahol végig tudta tartani a lépést a közvetlen élmezőnyvel. Az, hogy a miskolci pilóta képes volt emelni a tempón nagyrészt a Fiesta beállításában keresendő: „Sokat dolgozunk az autón. Az elmúlt három futam előtt Vincze Ferivel teszteltünk. Mindig mérjük az időket és ha a beállításokkal elmozdulunk valamilyen irányba, rögtön látjuk, hogy közeledünk-e hozzá, vagy sem. Ezúton is köszönöm Feri segítségét, mert ő egy kiváló támpont nekünk. Látszik, hogy a beállításokkal

sikerült egy szintet lépnünk, mert azt az egy hibánkat leszámítva a kettes gyorsan, egy biztonságos autózással is lőtávolságban vagyunk a mezőny elejéhez képest. Jó érzés volt ilyen tempót menni.” Persze nem hagyhattuk ki, hogy ne kérdezzük meg mi is történt azon az ominózus terpesi szakaszon? „Az egyik lassító előtt sikerült egy túl optimista féktávot vennem, aminek az lett az eredménye, hogy nekimentünk a szalagkorlátnak és még egy kisebb betontuskót is sikerült kiütnünk a helyéről, majd tolatnom is kellett. Nagy szerencsénk volt, hogy nem lett rögtön vége a versenyünknek.”

Wirtmann mindent vitt Egerben

Két győzelmet aratott és két bajnoki címet szerzett Wirtmann Ferenc és Barna György az Eger Ralin, az Országos Historic Ralibajnokság záró hétvégéjén. Szombaton és vasárnap, két külön versenyt rendeztek a historic mezőny számára. Wirtmann mind a két nap a leggyorsabb volt, így a két győzelmével a historic abszolút és a D csoport bajnoki címét is elhódította. Wirtmann ezzel az elmúlt tíz évben minden szezon bajnokként fejezett be.

„Nagyon jó, de fárasztó versenyünk volt — mondta Wirtmann. — Mind a két nap gyakorlatilag problémamentesen tudtunk autózni. Az önindító különösen nem hátráltatott. Az már sokkal nagyobb probléma volt, hogy ömlött az autóba a kipufogógáz, amitől a fejünk is megfájdult. Jövőre be kell tömködnünk az összes lyukat a karosszérián. A pályák jó minőségűek voltak, de nagyon sok bennük az egyenes, gyakran mentünk végsebességen, ami elég megerőltető a mo-



tornak. Örülök a két győzelemnek és mindkét bajnoki címnek is. A dobogón Radó Pistitől kaptam egy pezsgőt, de nem üvegben, hanem a nyakamba. Viszont rendes volt, mert utána segített betolni az autót, mert akkor már nem működött az önindítónk.”

WRC

Történelmet írtak

A rali világbajnokság 45 éves történetében először fordult elő, hogy egy privát csapat nyerje az egyéni és a gyártók világbajnoki címét. Az M-Sport és Sébastien Ogier történelmet írtak.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA KÉP: DPPI, RED BULL





EcoBoost

AMS-RT
EcoBoost
dji
Ford
dji

WALE RALLY GB

Red Bull

WRT 1

AMS-RT

ONEBET

Castrol

MACHELDAN



Háromszor emelkedhetett magasba Malcolm Wilson, az M-Sport csapatvezetőjének a keze a Wales Rali utolsó gyorsaságiján. Először, amikor Ott Tänak célba ért és ezzel megnyerték a gyártók világbajnoki címét, másodszor, amikor Sébastien Ogier célba ért és megszerezte saját maga ötödik, az M-Sport első egyéni világbajnoki címét, harmadszor pedig amikor Elfyn Evans átszakított a fotocellát és megszerezte pályafutása első világbajnoki futamgyőzelmét.

„Nagyon érzelemdús nap volt és be kell vallanom, elhullajtottunk néhány könnyecsept az utolsó gyorsasági után — mondta Malcolm Wilson, akinek inkább csorogtak, mint potyogtak a könnyecseppjei a szervizparkban. — Ez a verseny igazi hármaskorona volt a számunkra.”

Wilson és az M-Sport valóban történelmet írtak az idén, hiszen a három gyári csapat mellett a legkisebb költségvetésű privát csapatként mindent vittek: gyártók világbajnoki címét, egyéni világbajnoki címet, ráadásul ők voltak az egyetlenek, akiknek mind a három versenyzőjük — Ogier, Tänak és Evans is — versenyt tudtak nyerni, ők nyerték a legtöbb, öt vb-futamot, és ha még ez sem lenne elég szintén ők voltak az egyetlenek, akik a Wales Raligi minden egyes idei vb-futamon legalább egy autóval a dobogón végeztek.

Sébastien Ogier sem kisebb dologgal dicsekedhet, ötödik világbajnoki címével megelőzte a két négyszere-

res bajnok Juha Kankkunen és Tommi Mäkinen, az örökranglistán pedig már csak a kilencszeres világbajnok, Sébastien Loeb áll előtte. Egy valamiben azonban már lepipálta honfitársát, Ogier lett ugyanis — Walter Röhrl és Juha Kankkunen után — a harmadik versenyző, aki legalább két különböző márkával tudott világbajnokságot nyerni.

„Az érzelmeket nehéz kontrollálni — mondta Ogier. — Ez a mai nap a legérzelemdúsabb a számomra, amit ralipályán átéltem, nem az életben, mert a fiam születése természetesen nagyobb volt. Nem tudom,

„Malcomnak (Wilson) és a csapatának még soha sem sikerült korábban egyéni világbajnokságot nyerni, de abszolút megérdemelték, ráadásul hogy ezt mind egy gyári költségvetésnél sokkal kisebből hoztuk össze, az egyszerűen csodálatos.”

miért érzek most így, de egy nagyon-nagyon jó dolgot vittünk véghez. Büszke vagyok a csapatunk minden tagjára. Malcomnak (Wilson) és a csapatának még soha sem sikerült korábban egyéni világbajnokságot nyerni, de abszolút megérdemelték, ráadásul hogy ezt mind egy gyári költségvetésnél sokkal kisebből hoztuk össze, az egyszerűen csodálatos.”

Valóban az, és valóban régen megérdemelt két világbajnoki cím került Cumbriába. Malcolm Wilson pri- ➤



ván csapata, a Malcolm Wilson Motorsport, 1997-ben vette át a Ford gyári csapatának üzemeltetését, ekkor vették fel az M-Sport nevet. Már akkor is lehetetlen dolgot teljesítettek, hiszen mindössze négy hónapjuk volt, hogy az A-s Escort RS Cosworth-ból kifejlesszék az Escort WRC-t. Mégis az év közepén vezették az egyéni világbajnokságot. Ennek megnyerésére azonban végül 21 évet kellett várniuk és csak Sébastien Ogier-vel sikerült. A gyártói világbajnokságot 2006-ban és 2007-ben megnyerték ugyan, de 2012 végén kiszállt a csapat mögül a Ford, azóta Wilson a versenyautók értékesítéséből és bérbeadásából fedezi a vb-csapata működését. Az álmát, pedig hogy egyéni világbajnokságot nyerjen csapatával, soha sem adta fel.

„A mai sikertörténetünk tavaly az Ausztrál Rali után kezdődött, amikor Sébastien (Ogier) ellátogatott hozzánk — mesélte Wilson. — Miután vezette a kocsinkat... az volt a könnyebb dolog, a nehezebb a tárgyalás volt. Amikor visszavonulok, szívesen látám Sebet az utódomként az M-Sport élén, mert egészen kivételes tárgyalóképessége van. Itt szeretném megragadni az alkalmat, hogy megköszönjem Sebnek és Juliennak (Ingrassia), hogy minket választottak, a csapatunknak pont erre volt szüksége.





Egy pillanatig sem haboztam, amikor felmerült a lehetőség, a szerződötetésükre, bár finansziális oldalról nézve elég nehéz volt.”

Wilson azonban vállalta a kihívást, Ogier is vállalta a kihívást és ők együtt igazi sportértékelő bíró szezon tudhattak maguk mögött. Nem lennének meglepve, ha kiderülne, hogy Wilson erőn felül vállalta be ezt az évet. Gyári támogatás nélkül fejlesztette ki a Fiesta WRC-t, első alkalommal mindennemű gyári támogatás nélkül készített WRC-motort. Az pedig a csapatát minősíti, hogy pusztán győzniakarásból, lelkesedésből és persze némi rutinból a legmegbízhatóbb autót készítették.

„Ez volt az idei év kulcsa. Mind a négy WRC nagyon közel van egymáshoz a teljesítmény terén, ezért már az év elején tudtuk, hogy a megbízhatóság, az egyenletes teljesítmény fog dönteni” — mondta Wilson.

Ez is döntött, de nem csak az autó, hanem a versenyző oldaláról is. Ogier öt év volkwagenezés után érkezett az M-Sporthoz. Öt szezont húzott le a legnagyobb költségvetésből gazdálkodó gyári csapatban, ahol egy évet azzal töltöttek, hogy személyesen rászabják a Polo WRC-t, ami azonnal az ő kastélya, a beton erődtítménye lett. A négy világbajnoki címét kilenc, nyolc, nyolc és hat győzelemmel szerezte meg. Tavaly, amikor csak hatszor tudott nyerni, a visszavonulást fontolgatta, miután a szabályok szerint a vb-t vezető versenyzőnek kellett az első két napon az első helyen rajtolnia, amivel szerinte murván nem lehetett nyerni. Ezek után érkezett az M-Sporthoz, ahol alig a szezon előtti tesztek legvégére csöppent bele a munkába és tulajdonképpen a Monte-Carlo Rali felkészülési tesztjén tudta rendesen kipróbálni a Fiestát. Ehhez képest

már az első versenyén, a Montén győzni tudott, majd Portugáliában még egyszer és slussz. Az a versenyző, aki négy év alatt 31 futamot nyert meg, most beért kettővel.

„Az előző négy világbajnoki cím sem volt olyan könnyű, mint ahogyan kívülről látszott, de tény, hogy az ideiéért jobban meg kellett harcolni” — ismerte el Ogier. Az elmúlt négy évben hajlamosak voltunk úgy tekinteni rá, mint a rali világbajnokság gyilkosára, hiszen ha valaki kihagyott egy versenyt, nem maradt le sok minderről, rendszerint Ogier nyert. Az idén azonban láthattuk őt küzdeni, láthattuk azt a gumikezelési technikát, amivel korábban is sok versenyt nyert, csak talán most még inkább kidomborodott a tudása. Láthattuk azt, hogy ha nincs jó napja, nem olyan mil-

„Ha mindezt egy autógyár tette volna az idén, minden szurkoló a lábai előtt heverne. Így pedig, hogy egy privát csapat vitte véghez, mindenképpen megsüvegelendő dolog.”

liméterre rászabott az autó, nincsen minden beállítás előre letesztelve mint a Polóval volt, akkor is ki tudja belőle hozni a legtöbbet, és megelőgszik egy második, harmadik, negyedik helyezéssel. Az idei vb-n mindenkinek megvolt a maga kedvence, sokan szurkoltak Thierry Neuville-nek, aki valóban nagyon gyors volt, Walesig három versenyt nyert, szemben Ogier két győzelmével, 48 gyorsasági szakaszon volt a leggyorsabb, kétszer annyin, mint Ogier, aki csak 21-szer végzett a lista élén. Nagyon állt a zászló Neuville-nek és a Hyundai-nak is, igazi nemes ellenfelei voltak Ogier-nek és az M-Sportnak, de többet hibáztak. ➤

„Nagyon jó autónk volt az idén, de több műszaki hibánk volt, nem voltak elég erősek az alkatrészeink, ezért nem is érdemeltük meg a gyártók világbajnoki címét” — mondta a Hyundai csapatvezetője, Michel Nandan.

„Seb volt a jobb az idén — ismerte el Neuville is. — Lehet, hogy elvesztettük a világbajnokságot és megint csak második lettem, de nagyon élveztem a szezont, nagyon jó meccseket vívtunk.”

Hát igen, ez is Ogier érdemeit növeli, a rali világbajnokság egyik legszorosabb szezonját nyerte meg, és bár ő is hibázott — elég csak a Finnországi fának ütközésére gondolni, vagy akár a legutóbbi Wales Ralin, amikor a ködben árokba esett —, de végül ő volt a legeredményesebb versenyző és abszolút megérdemelten lett ötödszörre is világbajnok.

Ami pedig az M-Sportot illeti, a két bajnokság végeredménye abszolút őket igazolja, de azért ne menjünk el még egy pár érdemük mellett. Először is Ogier mellett kineveltek a sportnak egy Ott Tänakot, aki az idén megszerezte pályafutása első vb-futamgyőzelmét, majd aztán a másodikat is. Kineveltek egy Elfyn Evanst, aki Argentínában szívszorító módon

vesztette el pályafutása első vb-futamgyőzelmét, és aki a Wales Ralin egy rutinos róka taktikai érzékével és egy fiatal tehetség szárnyalásával aratott hatalmas győzelmet. Richard Burns 2000-es sikere után 17 évvel ő volt az első brit versenyző, aki megnyerte a hazai futamát és azt a tényt se felejtjük el, hogy ő az első walesi, aki megnyerte a Wales Ralit. Tänak és Evans sehol sem lennének ma, ha Malcolm Wilson nem fedezte volna fel őket és nem adott volna nekik, olykor sokadik lehetőséget.

Az idei év krónikájához pedig az is hozzátartozik, hogy az M-Sport színeiben mutatkozott be WRC volánja mögött Teemu Suninen, aki akár a jövő világbajnoka is lehet. Szintén ott volt az idén az R5-ös Fiestával Eric Camilli, akinek Wilson nagy jövőt jósol, és a Wales Ralin szintén az M-Sport színeiben mutatkozott be a vb-n Kalle Rovanperä. Ha mindezt egy autógyár tette volna az idén, minden szurkoló a lábai előtt heverne. Így pedig, hogy egy privát csapat vitte véghez, mindenképpen megsüvegeződő dolog és a Rally Café szerkesztőségétől kijár Malcolm Wilsonnak az év legörültebb címe, ami a rali-ban a legnagyobb elismerés.





Meeke feltámadt

Hét hónap óta tartó mélyrepülés után sokadszorra is feltámadt Kris Meeke és idei második győzelmét szerezte a Catalunya Ralin. A Hyundaiok elvérzésével a vb-címek nagyrészt eldőlték.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA **KÉP:** DPPI

Kisebbségi csodaként kezelte a média Kris Meeke és a Citroën feltámadását, ám maga az észak-ír versenyző ezt sokkal reálisabban látta: "Az első napi murva hasonló volt, mint Mexikóban, ami fekszik az autónak. Korzikán pedig láttuk, milyen gyorsak vagyunk aszfalton." Vagyis a katalán pályák pont abban a szűk tartományban voltak, amiben jól működik a C3 WRC. Meeke az első murvás napot a harmadik helyen zárta, az aszfalton azonban azonnal az élre állt, és hatalmas magabiztossággal nyerte meg a versenyt.

Bármi is történt a Catalunya Rali élen, a nagy kérdés az Ogier–Neuville párharc alakulása volt. A két vb-élovas a pénteki murvás gyorsaságikon az első két helyen rajtolt, ami elvileg jelentős hátrányt eredményez, de Ogier megint elővette a gumimágus tudását és a nap végén mindössze egy másodperc hátránnyal állt a második helyen. Neuville rossz gumiválasztásának köszönhetően vesztett némi időt reggel, de küzdött. Szombaton az aszfalton többször is fordult köztük a kocka, az első szakaszon Neuville vesztett alulkor-

mányzottság miatt, a másodikon azonban visszahozta hátrányát és szinte egálba került Ogier-vel.

A kilencedik szakasz előtt azonban meghibásodott az i20 WRC hidraulikus rendszere, amit etapon kellett megjavítaniuk, majd a szervizelés után nem indult be az autó, ezért három percet késtek a rajtból — amiért 30 másodperc büntetés jár —, ráadásul etapon megforogtak és lebontották a Hyundai hátulját. Neuville ezzel 53 másodperces hátrányba került és az ötödik helyre esett vissza. Ám ezzel nem ért véget a megpróbáltatása: vasárnap egy ártatlannak tűnő kanyarlevágásban elszakadt a Hyundai kormányösszekötője és kiestek. Szombaton hasonló dolog történt a másik két i20 WRC-vel: Dani Sordo és a verseny első napján vezető Andreas Mikkelsen jobb első futóműve is ugyanazon a kövön vérzett el, amelyet egyébként Ott Tanak is eltalált, ám ő felismeréssel megúsza.

A Hyundai-csapat megsemmisülésével megnyílt az út az M-Sport előtt. Ogier meg sem próbált versenyezni Meeke-vel, meglegedett a biztos második helyel, ➤



Catalunya Rali (Salou) 2017. október 5–8.

1. Kris Meeke–Paul Nagle	GB	Citroën C3 WRC	3:01:21,1
2. Sébastien Ogier–Julien Ingrassia	F	Ford Fiesta WRC ,17	+28,0
3. Ott Tänak–Martin Järveoja	EE	Ford Fiesta WRC ,17	+33,0
4. Juho Hänninen–Kaj Lindström	FIN	Toyota Yaris WRC	+54,1
5. Mads Østberg–Torstein Eriksen	N	Ford Fiesta WRC ,17	+2:26,2
6. Stéphane Lefebvre–Gabin Moreau	F	Citroën C3 WRC	+2:43,0
7. Elfyn Evans–Daniel Barritt	GB	Ford Fiesta WRC ,17	+4:37,4
8. Teemu Suninen–Mikko Markkula	FIN	Ford Fiesta R5	+8:22,7
9. Jan Kopecký–Pavel Dresler	CZ	Škoda Fabia R5	+8:54,5
10. Ole Christian Veiby–S. Skjærmoen	N	Škoda Fabia R5	+9:04,8
15. Dani Sordo–Marti Marc	E	Hyundai i20 Coupe WRC	+14:19,3
17. Khalid Al-Qassimi–Chris Patterson	UAE/GB	Citroën C3 WRC	+15:14,8
18. Andreas Mikkelsen–Anders Jæger	N	Hyundai i20 Coupe WRC	+15:39,3

Kiesett versenyzők:

GV17 Thierry Neuville–Nicolas Gilsoul	B	Hyundai i20 Coupe WRC	kerék
GV15 Esapekka Lappi–Janne Ferm	FIN	Toyota Yaris WRC	baleset
GV6 Jari-Matti Latvala–Miikka Anttila	FIN	Toyota Yaris WRC	olajfolyás

Erőgyorsasági végeredmény:

1. Dani Sordo–Marc Martí	E	Hyundai i20 Coupe WRC	8:07,8
2. Kris Meeke–Paul Nagle	GB	Citroën C3 WRC	+3,5
3. Sébastien Ogier–Julien Ingrassia	F	Ford Fiesta WRC ,17	+4,2
4. Ott Tänak–Martin Järveoja	EE	Ford Fiesta WRC ,17	+4,8
5. Juho Hänninen–Kaj Lindström	FIN	Toyota Yaris WRC	+6,8

RC2 végeredmény:

1. Teemu Suninen–Mikko Markkula	FIN	Ford Fiesta R5	3:09:43,8
2. Jan Kopecký–Pavel Dresler	CZ	Škoda Fabia R5	+31,8
3. Ole Christian Veiby–S. Skjærmoen	N	Škoda Fabia R5	+42,1
4. Pierre-Louis Loubet–V. Landais	F	Ford Fiesta R5	+3:21,3
5. Benito Guerra jr.–Daniel Cué	MEV/E	Škoda Fabia R5	+4:38,9
6. Juuso Nordgren–Tapio Suominen	FIN	Škoda Fabia R5	+5:15,7
7. Simone Tempestini–G. Bernacchini	RO/I	Citroën DS3 R5	+5:17,8
8. Eric Camilli–Benjamin Veillas	F	Ford Fiesta R5	+6:15,7
9. Łukasz Pieniążek–P. Mazur	PL	Peugeot 208 T16	+7:33,8
10. García Cristian–Marcos Pablo	E	Ford Fiesta	+8:13,5

Gyorsasági szakasz győztesek

GV1 Caseres 1 (murva)	Ott Tänak	103,0 km/h
GV2 Bot 1 (murva)	Kris Meeke	95,7 km/h
GV3 Terra Alta 1 (murva és aszfalt)	Andreas Mikkelsen	93,8 km/h
GV4 Caseres 2 (murva)	Jari-Matti Latvala	105,1 km/h
GV5 Bot 2 (murva)	Kris Meeke	98,4 km/h
GV6 Terra Alta 2 (murva és aszfalt)	Sébastien Ogier	96,1 km/h
GV7 El Montmell 1 (aszfalt)	Kris Meeke	118,4 km/h
GV8 El Pont d'Armentera 1 (aszfalt)	Juho Hänninen	117,1 km/h
GV9 Savallà 1 (aszfalt)	Juho Hänninen	114,2 km/h
GV10 El Montmell 2 (aszfalt)	Thierry Neuville	117,9 km/h
GV11 El Pont d'Armentera 2 (aszfalt)	Sébastien Ogier	116,2 km/h
GV12 Savallà 2 (aszfalt)	Sébastien Ogier	113,0 km/h
GV13 Salou (aszfalt)	Sébastien Ogier	52,4 km/h
GV14 L'Albiol 1 (aszfalt)	Kris Meeke	93,8 km/h
GV15 Riudecanyes 1 (aszfalt)	Kris Meeke	94,9 km/h
GV16 Santa Marina 1 (aszfalt)	Kris Meeke	106,6 km/h
GV17 L'Albiol 2 (aszfalt)	Kris Meeke	94,8 km/h
GV18 Riudecanyes 2 (aszfalt)	Kris Meeke	95,0 km/h
GV19 Santa Marina 2 [erőgyors] (aszfalt)	Dani Sordo	107,0 km/h

Gyorsasági győztesek: Meeke 8, Ogier 4, Hänninen 2, Tänak 1, Mikkelsen 1, Latvala 1, Neuville 1, Sordo 1

Gyártók: Citroën 8, Ford 5, Toyota 3, Hyundai

Élen állók: GV1–2 Tänak, GV3 Mikkelsen, GV4 Ostberg, GV5–6 Mikkelsen, GV7–19 Meeke

csapattársa Ott Tänak előtt. A világbajnokságon így is 37 pontra növelte előnyét Tänak és eggyel többel Neuville előtt. A gyártók versenyében az M-Sport még jobban elhúzott, ők a két dobogós helyezésükkel 83 pont előnyre tettek szert a Hyundai előtt.

Nem remekelt a Toyota a Catalunya Ralin. Jari-Matti Latvala olajfolyás miatt esett ki, Esapekka Lappi az utolsó nap csapta korlátnak a Yarist, így a csapat becsületét sokadszorra Juho Hänninen mentette meg, aki a negyedik helyen végzett, megelőzve Mads Ostberg Fordját és Stéphane Lefebvre Citroënjét.

A WRC2-ben Teemu Suninen győzött Forddal, a Skoda gyári versenyzője, Jan Kopecky előtt.



Evans első győzelme

Óriási sikert ért el az M-Sport a Wales Ralin, ahol mind a két világbajnoki címet megszerezték, Elfyn Evans pedig pályafutása első futamgyőzelmét ünnepelhette.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA **KÉP:** DPPI

A szokásos eső, sár és köd, néhol pedig napsütés fogadta a Wales Rali résztvevőit, ahol elsősorban az egyéni világbajnoki cím volt a kérdés. Thierry Neuville-nek nyolc ponttal kellett volna többet szereznie, mint Sébastien Ogier, hogy életben tartsa bajnoki reményeit, de nem kezdődött számára jól a verseny. A prológon egy menetlevél mizéria miatt egy percet késtek és tíz másodperc büntetéssel kezdték a versenyt. Pénteken reggel pedig az első éles gyorsaságin úszott meg egy kisebb kicsúszást. Nagyobb problémát jelentett a számára azonban, hogy közben Elfyn Evans vitézkedett az élen, aki az egyetlen DMACK gumival versenyző WRC pilóta volt. A gyár pedig kifejezetten erre a versenyre fejlesztette új lágy keverékű abroncsát, így aztán nem volt meglepő, hogy a walesi versenyző a második szakaszon az élre állt. Szombaton zsinórban öt szakaszt nyert, így vasárnap már csak az előnye beosztásával kellett célba érnie és nyert. Ezzel pályafutása első győzelmét szerezte és egyben ő lett az idei szezon hetedik győztese.

Evans annyira gyors volt, hogy Neuville számára világos volt, a győzelemért járó 25 pontot nem tudja megszerezni. A belga versenyző eleinte a szokásos alulkormányzottságra panaszkodott, de szombat délutánra rendezte sorait és onnantól kezdve egyértelműen ő volt a leggyorsabb Evans mögött. Közben folyt a Ford házicsata is. Ott Tänak egy darabig Sébastien Ogier előtt állt, egészen a szombat éjszakai ködös gyorsaságiig, ahol gyakorlatilag a fél mezőny elvérzett. Evansnak sem ment, Neuville-nek sem, Ogier árokba csúszott, ahol defektet kapott, de Tänak vesztette a legtöbbet, aki ezzel ki is esett a dobogós helyekért folyó versenyből. Vasárnapra Evans mögött Neuville volt a második, Ogier a harmadik, ami azt jelentette, hogy az erőgyorsasági dönt. Ezt Neuville derekasan behúzta, Ogier azonban a negyedik helyért járó két extraponttal világbajnok lett. A dobogós helyezésekért még vasárnap is versenyben volt Mikkelsen és Latvala, de végül egyiküknek sem sikerült becserkésznie Ogier-t. ➤

SZAMIKa

2002 ÉP. KFT



4171 SÁRRÉTUDVARI, VASÚT U. 17. | Telefon : 30 259 9123 | Fax: (54) 474 068

- TÉRKŐ BURKOLÁS
- ÚTSZEGÉLYEZÉS
- DÍSZBURKOLAT ÉPÍTÉS
- GÉPI ÉS KÉZI FÖLDMUNKA

SZAMIKa
2002 Ép. Kft



VOLVO, FORD, HYUNDAI, KAWASAKI
MÁRKAKERESKEDÉS ÉS SZERVIZ

SZOLGÁLTATÁSOK

Új és használt gépjármű értékesítés és szerviz

Új és használt motor értékesítés és szerviz

Márkafüggetlen szakszerviz

Karosszéria javítás és fényezés

Futómű beállítás

Bérlőautó szolgáltatás és flottakezelés

Kézi és gépi autómosó

Műszaki vizsgáztatás

Teljes körű biztosítási ügyintézés



IVANICS KFT.

1116 Budapest, Méhész u. 2-4.

8000 Székesfehérvár, Palánkai út 7.

www.ivanics.hu

Tel.: (1) 7766 500

Tel.: (22) 600 100



Kawasaki

Érdiék ERC2 bajnokok

Sikert és mélypontot egyaránt megélt ifj. Érdi Tibor és Papp György az ERC2-ben, ahol az utolsó két versenyen fordítottak és nyerték meg a bajnokságot.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA KÉP: ERC





Botka Dávid és Szeles Péter 2015-ös győzelme után másodszorra került Magyarországra a rali-Európa-bajnokság keretein belül, az N-es autók számára kiírt ERC2-es bajnoki cím. Az ifj. Érdi—Papp kettős negyedik éve versenyez az Eb-n, 2014-ben még N-csoportos bajnokság néven a harmadik helyet szerezték meg, majd 2015-től már ERC2-ben lettek negyedikek. Tavaly újra a dobogó alsó fokán végeztek, az idén pedig megnyerték a bajnokságot.

„Mindig is az volt a célom, hogy nemzetközi szinten is megismerjék a nevemet — mondta ifj. Érdi. — Nagyon szerettem volna az idén bajnokságot nyerni, de ez nem csak a mi érdemünk Papp Gyurival, hanem csapatmunka volt. Az Eb-n az egyik legnagyobb feladat, hogy egyáltalán ott tudjál lenni, meg tud szervezni a logisztikát, össze tud rakni a büdzsét. Az idei évre állt össze úgy a csapatunk, hogy nekem már csak arra kellett koncentrálni, ami a feladatom: a versenyzésre. Ezen belül is még mindig a pályabejárás a nehezebb feladat, két lehetőségből kell jó itinert készíteni. Az idén is volt olyan tréningünk, amikor 12 órát töltöttünk autóban és csak tankolni álltunk meg. Ehhez képest a verseny kevésbé fárasztó. Ha pedig még szerencséd is van, akkor jó eredményt érhetsz el, de messze nem arról szól, hogy Érdi Tibor belül az autóba és megmutatja, milyen gyorsan tud menni.”

A szezon jól indult a magyar páros számára, hiszen a Kanári-szigetek Ralin nyertek, az Akropoliszon annak

ellenére, hogy etapon kifordult az autó alól a kerék, másodikkok lettek. Aztán jött a Rzeszowski Rali, ami Érdi kedvence. Itt simán nyertek, majd amikor az utolsó gyorsasági céljában már éppen az Eurosport kamera elé kellett volna begurulniuk, jött a gyomros, és felrobbant a motor.

„Ez volt a szezon mélypontja. Szerettem azt a versenyt, jól is mentünk, de a végén a sors elvette tőlünk a győzelmet.”

„Mindig is az volt a célom, hogy nemzetközi szinten is megismerjék a nevemet.”

Következett a Barum Rali egy kötelező győzelemmel, de a Róma Rali előtt már inkább csak matematikai esélye volt a bajnoki címnek.

„Sajnos ez a verseny sem úgy alakult, ahogy terveztük. A legnagyobb ellenfelünk Zelindo Melegarin gyakorlatilag elrajtolni sem tudott, mert az édesapja megbetegedett és másnapra meg is halt. Nagyon mélyen érintette az egész csapatunkat. Egész évben fair ellenfelek voltak, egy nagyon kedves páros, akik nagy megtisztetésnek vették, hogy az Eb-n versenyezhetnek. Tudták, hogy mi voltunk a gyorsabbak, de nagyon becsültem a küzdeni akarásukat. Az utolsó versenyen, a Liepaja Ralin, az utolsó gyorsaságin csúsztak árokba, így hivatalosan nem értek célba, pedig nagyon megérdemelték volna.”

Érdi a római versenyen zárkózott fel és a csapat valamint a támogatók erőn felüli vállalásával tudott rajt-hoz állni a szezonzáró futamon, ahol végül is megnyerte a bajnokságot.

„Mindenki kellett ahhoz, hogy egyáltalán ott lehessünk a szezonzárón. Édesapám (Érdi Tibor senior) és a támogatóink is azt mondták, ekkora lehetőséget nem szalaszthatunk el, úgyhogy végül összeállt a költségvetésünk. Ez is mutatja, hogy nem csak a versenyzőn múlik egy bajnoki cím és mennyire fontos hozzá a csapat.” Egy bajnokság rangját a résztvevők mutatják a legjobban. Az ERC2 soha sem volt a legnépesebb kategória, általában kettő–három páros indult teljes szezonban. Így volt ez az idén is. A második az olasz Zelindo Melegari lett, aki az Akropolisz és Érdiék kiesése után a Rzeszowski Ralit nyerte meg. A harmadik helyezett pedig az orosz Sergey Remennik, aki az első szezonját töltötte az Eb-n. Versenyt nem tudott nyerni, csak második, harmadik helyezései voltak.

„Talán itthonról másképp látszik, de kemény ellenfelek voltak. Ha nem volt problémánk, Melegarit mindig

megvertük, de amint valami nem jött össze, azonnal ott volt és megnyerte a versenyt. Nem nagyon lehetett hibázni mellette. Nekünk vele és Remennikkel kellett versenyeznünk, az abszolútot soha sem figyeltük, azt sem, hogy hány R2-es ver meg minket. Az R2-es mezőny eleje gyári versenyzőkből áll, fiatalokból, akiknek a versenyzés a foglalkozásuk, nagyon gyorsak, nagyon jók és egy tőkeerős csapat áll mögöttük. Én nagyon büszke vagyok arra, hogy az idén még csak meg sem karcoltuk az autót, mert egy kisebb törés is véget vetett volna a szezonunknak.”

Végezetül még egy érdekes dolog: ifj. Érdi édesapja, Érdi Tibor kétszer volt N csoportban magyar bajnok, a fia viszont most ezt az Eb-n tette meg, amivel túltett édesapján.

„Ezen én nem gondolkoztam és nem is beszéltünk róla, csak a szerelőink mondták. Viszont azt is el kell ismerni, hogy édesapám nélkül ez a bajnoki cím nem jöhetett volna össze, nagyon sokat köszönhetek neki. Így pedig, hogy csapatvezetőként ő is ERC2-t nyert, még mindig ő vezet a bajnoki címmel.”





Jönnek a fiatalok

A húsz éves Nikolay Gryazin pályafutása első Eb-futamgyőzelmét aratta a Liepaja Ralin, megelőzve a 17 esztendő Kalle Rovannerét, az Eb élvonalosok pedig sorra elhullottak.

KÉP: DPPI

Pár napon múlt csak, hogy nem két tinédzser oktatta a rali-Eb teljes mezőnyét a 2017-es szezonzárófutamon. Nikolay Gryazin ugyanis a verseny szombatján töltötte be a huszadik születésnapját. Rovanneré viszont olyanira tinédzsernek számított, hogy a Liepaja Rali volt az első versenye, ahol 17 évesen, jogosítvánnyal állhatott rajthoz.

Az orosz és a finn fiatal sztárnak azonban nem volt ismeretlen a környezet, hiszen mind a ketten a lett bajnokságban versenyeznek, amelyet egyébként Rovanneré nyert meg Gryazin előtt. Egyedül a szintén "hazai" pályán versenyző Alexey Lukyanuk volt rájuk veszélyes, aki korábban szintén a lett bajnokságban nevelkedett. Az orosz azonban előbb egy elektromos hiba hátráltatta, majd egy baleset miatt búcsúzott a hatodik gyorsaságban.

Ugyanitt, ugyanannak a fának ment neki Bruno Magalhaes, akit kórházba is kellett szállítani, de végül megúszta zúzódásokkal. Ezzel el is dőlt az Európa-bajnoki cím sorsa, Kajetan Kajetanowicz a hatodik szakasz céljában megszerezte zsinórban harmadik Eb-címét. Azonban nem volt felhőtlenül boldog hétvégéje, hiszen barátai he-

likopterbalesetet szenvedtek, amely után a lengyel kiállt a versenyből.

Sem Magalhaes, sem pedig Kajetanowicz nem tudta veszélyeztetni a két fiataalt. Gryazin az első napon 18 másodperc előnyt épített ki Rovannerével szemben. Másnap hatalmas adok-kapokba kezdtek és csak úgy röpködtek a kiosztott másodpercek, de végül maradt a szombaton kialakult sorrend: Gryazin nyert, megszerezve ezzel pályafutása első Eb-futamgyőzelmét — ő lett a nyolc futamos bajnokság idei hetedik győztese —, Rovanneré pedig a második helyezéssel ünnepelhette első komoly nemzetközi sikerét. Lukasz Habaj végzett a harmadik helyen Forddal, míg José Suárez a negyediken Peugeotot-val.

Az ERC2-es értékelést a hazaiak ralikrossz-vb sztárja, a mindössze harmadik raliversenyét teljesítő Reinis Nitiss nyerte. Az ifj. Érdi—Papp kettős második lett, de ez is elegendő volt a bajnoki cím megszerzéséhez.

Az U27-es junior értékelést Chris Ingram nyerte, amelylyel övé lett a 100 ezer eurós támogatás a jövő évi U28-as junior Eb-programra egy R5-ös autóval. A Kalusz—Csányi kettős a kilenc fős mezőnyből a hatodik helyet szerezte meg.



Liepaja Rali (Liepaja, Lettország) 2017. október 6–8.

1.	Nikolay Gryazin—Yaroslav Fedorov	RU	Škoda Fabia R5	1:19:22,1
2.	Kalle Rovander—Jonne Halttunen	FIN	Ford Fiesta R5	+18,5
3.	Łukasz Habaj—Daniel Dymurski	PL	Ford Fiesta R5	+2:52,8
4.	José Antonio Suárez—Cándido Carrera	E	Peugeot 208 T16	+3:00,9
5.	Albert von Thurn und Taxis—B. Degandt	D/GB	Škoda Fabia R5	+5:32,3
6.	Reinis Nitišs—Maris Neikšāns	LV	Mitsubishi Lancer Evo IX	+6:15,1
7.	Linas Vaškys—Laurynas Paškevičius	LT	Mitsubishi Lancer Evo IX	+8:17,9
8.	Tom Kristensson—Henrik Appelskog	S	Opel Adam R2	+8:22,7
9.	ifj. Érdi Tibor—Papp György	H	Mitsubishi Lancer Evo X	+8:30,5
10.	Chris Ingram—Ross Whittock	GB	Opel Adam R2	+8:55,3

Kiesett versenyzők:

SS13	Zelindo Melegari—M. Barone	I	Mitsubishi Lancer Evo IX	kicsúszott
SS12	Kajetan Kajetanowicz—J. Baran	PL	Ford Fiesta R5	kiállt
SS8	Pepe López—Borja Rozada	E	Peugeot 208 T16	baleset
SS6	Bruno Magalhães—H. Magalhães	P	Škoda Fabia R5	baleset
SS6	Alexey Lukyanuk—Alexey Arnavtov	RU	Ford Fiesta R5	baleset

U28 junior végeredmény:

1.	Nikolay Gryazin—Yaroslav Fedorov	RU	Škoda Fabia R5	1:19:22,1
2.	José Antonio Suárez—Cándido Carrera	E	Peugeot 208 T16	+3:00,9

ERC2 végeredmény:

1.	Reinis Nitišs—Maris Neikšāns	LV	Mitsubishi Lancer Evo IX	1:25:37,2
2.	Érdi Tibor—Papp György	H	Mitsubishi Lancer Evo X	+2:15,4
3.	Sergey Remennik—Mark Rozin	RU	Mitsubishi Lancer Evo X	+5:13,9

U27 junior végeredmény:

1.	Chris Ingram—Ross Whittock	GB	Opel Adam R2	1:28:17,4
2.	Mártnis Sesks—Andris Mālnieks	LV	Peugeot 208 R2	+18,7
3.	Filip Mareš—Jan Hloušek	CZ	Peugeot 208 R2	+1:01,0
4.	Jari Huttunen—Antti Linnaketo	FIN	Opel Adam R2	+1:06,9
5.	Aleksander Zawada—G. Dachowski	PL	Peugeot 208 R2	+1:44,1
6.	Klausz Kristóf—Csányi Botond	H	Peugeot 208 R2	+3:09,0
7.	Bugra Banaz—Burak Erdener	TR	Ford Fiesta R2T	+7:14,2
8.	Tamara Molinaro—Martijn Wydaeghe	I/B	Opel Adam R2	+10:39,7
9.	Karel Kupec—Vladimír Osíčka	CZ	Peugeot 208 R2	+11:04,3

Rali-Európa-bajnokság végeredménye

	🇨🇪	🇵🇱	🇩🇪	🇮🇹	🇮🇸	🇨🇪	🇮🇹	🇮🇸	Junior U28	ERC2				
1.	🇨🇪 Kajetan Kajetanowicz	-6	29	37	7	29	12	31	-	145	1. Griebel	138	1. Érdi	176
2.	🇵🇱 Bruno Magalhães	38	25	30	0	2	2	24	-	121	2. Gryazin	112	2. Melegari	152
3.	🇫🇷 Bryan Bouffier	-	2	-	-	39	5	38	-	84	3. Suarez	94	3. Remmenik	114
4.	🇷🇺 Alexey Lukyanuk	7	39	-	-	0	27	0	-	73	4. Cerny	79	4. Pimentel	55
5.	🇪🇸 Marijan Griebel	26	1	-	-	23	12	-	-	62	5. López	73	5. Demosthenous	39
6.	🇵🇱 Grzegorz Grzyb	-	0	22	-	19	0	19	-	60	Junior U27		ERC3	
7.	🇷🇺 Nicolay Gryazin	14	1	0	0	0	0	5	39	59	1. Ingram	139	1. Ingram	157
8.	🇸🇦 Nasser Al Attiyah	-	-	7	38	-	-	-	-	45	2. Huttunen	122	2. Mares	143
9.	🇨🇪 Jan Kopecky	-	-	-	-	-	39	-	-	39	3. Mares	118	3. Huttunen	125
10.	🇵🇱 Łukasz Habaj	0	0	-	-	7	0	7	23	37	4. Zawada	108	4. Zawada	115
											10. Klausz	28	18. Klausz	20-





Sztárban sztár

Az idei Rallylegendet a 10 éve tragikus helikopter balesetben elhunyt 1995-ös rali világbajnok, Colin McRae emlékének szentelték, ezért Carlos Sainz korábbi navigátora, Luis Moya meghívott a versenyre 15 rali világbajnokot.

SZÖVEG: RALLYCAFE.HU **FOTÓ:** SZALAY IVÁN

A regnáló világbajnok Sébastien Ogier ezen a versenyen ismét vezethette a VW Polo WRC-t, mellyel négy világbajnoki címet szerzett, de jelen volt többek között a kilencszeres világbajnok, Sébastien Loeb, valamint Juha Kankkunen, Ari Vatanen, Stig Blomqvist, Petter Solberg, Didier Auriol, Miké Bion, Markus Grönholm is. A világbajnok versenyzők mintegy 70 000 néző előtt vonulhattak fel korábbi sikereik autójával. Bajban lehettek a San marínói Rallylegend szervezői, hogy a tizenötödik alkalommal mi legyen az extra a megannyi B-csoportos autó, WRC, világsztár pilóta mellé. A 10 éve elhunyt Colin McRae a legemblemikusabb pilótája volt a rali társadalomnak – Luis Moya korteskedésével próbálták a tisztelgésre összeszedni az összes élő világbajnokot (aki eljött ment is a kor-

hú autójával) – plusz mozgásban is bemutatni a skót által használt versenyautókat.

Ide kapcsolódva Alister McRae viselte a 0-as rajtszámot (követve Bionst a karbon Lancia 037-ben, és Stig Blomqvistot a hókotró Audival), miben másban mint a rózsaszín dekoros Legacyban, utána pedig a „patronált” Kris Meeke egy hóféhér Xsara WRC-ben. WRC-ből amúgy 15 darab volt, domináltak a Toyoták, és a francia márkák. A McRae családból Alister mellett jelen voltak a versenyen a szülők és Colin lánya is.

„Sajnos nem ismerhettem személyesen Colin McRae-t. Ő egy ikon volt ebben a sportban, aki komolyan ösztönzött arra, hogy én is autóversenyző legyek. Nagy megtiszteltetés, hogy részt vehettem ezen a versenyen. Örülök, hogy ismét vezethet- ➤



tem a VW Polo WRC-t.” – mondta a versenyről Sébastien Ogier.

A Rallylegenden három mezőnyben folyt az igazi verseny. A WRC-Kit-Car kategóriában szombat délutánig a Citroën Racing jelenlegi versenyzője, Kris Meeke állt az élen egy Xsara WRC-vel, de a brit versenyző autójának hidraulikus meghibásodása miatt szombat délután ki kellett állnia, így a győzelmet az olasz Luciano Cobbe szerezte meg egy 2002-es Ford Focus WRC-vel. Meeke vasárnap visszatért és teljesítette a két hátralévő szakaszt, de már inkább a látványra helyezte a hangsúlyt a több tízezer néző örömére, végül a 12. helyet szerezte meg. A Kit Car kategória győzelmét az olasz Nico Signorini szerezte meg Renault Clio-val, a cseh Martin Prokop Citroën C2 S1600-os autója előtt.



A Myth mezőnyében az olasz Simone Romagna végzett az első helyen Lancia Delta Integrale autóval. A mezőnyben négy magyar egység állt rajthoz, Köbli Károly és Szilágyi Mihály a Škoda Felicia Kit Carral 12. helyet szerezte, Vizelli Károly és felesége, Jobbágy Éva Lada VFTS-sel a 22., Dudás István Márton és Kuti János Lada 2101-gyel a 27. helyen ért célba, míg Merencsics Árpád és Kulcsár Dániel a Lancia Delta Integrale-val a harmadik szakaszon kiállni kényszerült. A Historic mezőnyben a San Marino Marco Bianchini Lancia 037 Rally autóval nyert, míg Hodosi Gábor és Holló Barnabás Lada 21074-gyel a 12. helyen végzett. Nagy Tamás és Pála Barbara pedig előfutóként vett részt az idei versenyen egy BMW-vel.



Új Opel

GRANDLAND X

- 360-fokos tolatókamera
- Adaptív LED fényszórók
- Háf- és gerincbarát AGR ülések ergonomiai tanúsítvánnyal*



A JÖVŐ MINDENKÉ

*A felsorolt kiegészítők opcionális felszereltségek.

Kombinált használat esetén az új Opel Grandland X átlagfogyasztása: 4,0 - 5,5 l/100 km, CO₂-kibocsátása: 104 - 127 g/km a jelenleg hatályos szabályozás (715/2007/EK rendelet és a 692/2008/EK rendelet) szerint. A megadott átlagos fogyasztási adatok kizárólag a többi gépjárműtípussal történő összehasonlítás célját szolgálják, és eltérhetnek a tényleges fogyasztástól, amelyet többek között az opcionális kiegészítők, az útviszonyok és vezetési stílus nagy mértékben befolyásolnak. A képen látható autó illusztráció és opcionális kiegészítővel van felszerelve.



Evosec védelem biztonsági rendszerek

Kik is vagyunk Mi?

Egyedi védelmi megoldást szállítunk, nem csak egyszerűen kamerát szerelünk fel a falra. Költséghatékonyan építjük fel védelmi rendszerét, az adatvédelmi szabályok betartásával.



Biztonság mindenképp!

Vállalkozásoknak és magánszemélyeknek egyaránt.



RIASZTORENDSZEREK



TÜZJELZŐRENDSZEREK



LÁTOGATÓSZÁMLALÓ



OLTÓRENDSZEREK



SAJÁT FEJLESZTÉSEK

Kérje ajánlatunkat!



facebook/evosec



twitter/evosec

100%

kedvezmény

Kérje tűzjelzőrendszere
díjmentes auditját!

100%

kedvezmény

Kérje CCTV rendszere
adatvédelmi auditját!



Tel: 06-20-486-8272

Messze vannak még a nyugdíjas évek

Az utóbbi években szerencséje van magazinunknak, hiszen minden évben a szezonzáró felé közeledve lehetőségünk nyílik egy-egy hosszabb beszélgetésre Petter Solberggel. A sors érdekes fintonának köszöntően pedig most alkalmunk nyílt beszélni vele Rigában súlyos balesete előtt, és két héttel később Buxtehudeben is.







Tavaly éppen itt zártak ki Rigában és ezzel úszott el számodra akkor a világbajnoki cím megszerzésének esélye, akarsz most már róla beszélni?

Ahogy a sajtótájékoztatón is mondtam veszen ez már a feledés homályába én már nem foglalkozom ezzel.

Azért hagyott benned kérdőjeleket ha jól érzem?

Nézd az egész évben nagyon komolyan harcolunk egymással előfordulnak ilyen esetek. Tavaly ott mindketőnknek volt már figyelmeztetése, a baleset után mégis csak engem zártak ki különösebb indoklás nélkül. Az idei évben egy ilyen ütközésért maximum 5 másodperces büntetés jár, maximum!

Megnyerheted még a világbajnoki címet, vagy Johannak áll a zászló?

Johan most nagyon jó! Azt hiszem az idei évre nagyon összerakta magát és most már van annyi előnye, hogy azt taktikusan be is fogja osztani a végéig. Nekem a második helyért kell megküzdeni a többiekkel az sem lesz egyszerű feladat. De az én nagy álmom a márka világbajnoki cím.

De te mindig is arról voltál híres, hogy mindig minden körülmények között nyerni akartál. Én most

úgy látom, mintha idén egy kicsit hátrébb léptél volna és mint egy jó tanár segített csapattársadat. Tévedek ezzel kapcsolatban?

Természetesen mindig nyerni akarok, de nagyon örülök Johan sikereinek. Hiszen ezeket az én csapatomban éri el, a győzelmek így mindegy ki szerzi a csapatunk sikere. És szeretnék fair is lenni, ha most Johan a gyorsabb, ügyesebb, akkor Johannak kell nyernie.

Lehet hogy ez szemlélet változás már az életkorodból adódik?

Lehet hogy a koromból is jön, de amikor én voltam fiatal, én voltam hasonló helyzetben akkor én is ilyen támogatást kaptam Tommi Makinentől, Colin McRae-től.

Johan azt mondta nekem nincs szerződése a következő évre, igaz ez?

Johannak lesz szerződése a következő esztendőre is!

De a te csapatodban?

Természetesen nálunk!

És mi a helyzet a Volkswagennel, hiszen a WRC programot is a legnagyobb sikerek közben hagyta el a gyár?



NÉVJEGY

PETTER SOLBERG

1974. november 18-án született (43 éves)

1992-ben kezdte el ralikrossz pályafutását

1998-ban csatlakozott a rali világbajnoki sorozathoz



2002-ben szerezte meg első rali vb futam győzelmét Angliában

2003-ban megszerezte első rali világbajnoki címét

2013-tól visszatért a ralikrossz versenyzéshez

2014-ban megszerezte a ralikrossz világbajnoki címet, és ezzel az első pilóta lett aki raliban és ralikrosszban is vb címet tudott szerezni

2015-ben megvédte ralikrossz világbajnoki címét

2016-ban megnyerte a Gymkhana Grid világ döntőjét

2017-ben saját ralikrossz csapatot alapított. A sorozat 10. futamán versenyzője Johan Kristoffersson megszerezte az egyéni, csapata pedig a márka világbajnoki címet. A szezonzáró verseny előtt a 2. helyen áll





Ez bármikor, bárkivel előfordulhat hogy elhagy egy sorozatot. Elvileg nekünk még egy évre szerződésünk van a Volkswagennel, de a német futam után tartunk egy nagy megbeszélést a távolabbi jövőt illetően is, de azt hiszem rendben leszünk.

Egy korábbi interjúban azt mondtad, hogy a tavalyi kocsid nem volt gyengébb a Volkswagennel, mégis most szinte verhetetlenek vagytok, mi a titok?

Csak motorerőben volt erősebb a korábbi versenygépem, összességében természetesen jobb eredményeket tudunk elérni az ideai kocsival. De nem is a műszaki háttér, hanem az a filozófia, felfogás mód vihet közel a sikerhez amivel a csapatunk rendelkezik. Mindenki az én szemléletem szerint szívét-lelkét beleteszi, hogy sikereket érjen el a csapatunk. Ha van titok, ez a filozófia lehet az!

Mit gondolsz a ralikrossz jövőjével kapcsolatban?

A ralikrossz nagyon ígéretes jövő előtt áll. Hiszen teljesen mindegy milyen hajtással mennek majd az autók a ralikrosszban maga az akció a lényeg. Ha villanyautókra váltunk, kezdetben természetesen hiányozni fog a motorhang, de a küzdelem nem vesz el, sőt!

Vannak ilyen terveitek a Volkswagennel, hogy villany meghajtású versenyautót fejlesszettek?

Biztosan meg fog valósulni valami ilyen fejlesztési irány, program a jövőben.

Te magad vezettél már villamos ralikrossz autót?

Nem, én még nem próbáltam.

Mit gondolsz Dieter Depping szerepléséről, lehetséges, hogy Németországban három Polo legyen a pódiumon, vagy ez csak egy jutalomjáték a számára?

Ez csak ajándék számára, nem gondolom, hogy Dieter a legjobbak között lehet majd a német futamon. A ➤





hamburgi pályán minden az első kanyarban dől el, és aki ott jó pozícióban van, az szinte biztosan meg tudja nyerni a versenyt. Segítettem neki felkészülni a versenyre, ott voltam vele a teszten, de azt gondoltam, hogy egy tisztas helytállással fogja befejezni a futamot.

Ez csak egy alkalom, hogy három autó indul a Solberg csapatban, vagy jövőre már minden futamon három Polo lesz a rajtnál?

Szeretnénk ha jövőre három autóval tudnánk indulni minden versenyen, de ha lesz harmadik autó, azzal biztosan egy fiatal, tehetséges pilóta fog versenyezni.

De ez nem jelenti azt, hogy te már nem fogsz versenyezni jövőre?

Nem, természetesen én is ott leszek 2018-ban a csapat versenyzői között.

De megfordult már a fejedben, vagy gondolkoztál már azon, hogy visszavonulj?

Nem még soha, nem tervezem még hogy nyugdíjba vonuljak!

Idén is indulsz a Gymkhana döntőben, milyen kocsit fogsz használni?

A saját ralikrossz autónkkal, a Volkswagen Poloval fogok indulni.

Egy személyes kérdés akárcsak neked, neked is a 11-es a szerencse számod, neked miért?

Az első rali versenyemet 11-es rajtszámú autóval nyertem. Azóta ez lett a szerencse számom.

Ha már kedvenceknél tartunk, melyik pályát szereted a legjobban?

Nemcsak a pályát szoktam nézni, hanem összességében mindent, a rendezvény színvonalát, a kiszolgálást, a pálya atmoszféráját. Itt Rigában például nagyszerű versenyeket futunk minden évben.

A nagyszerű versenyek ezúttal sem maradtak el, de idén Petter nem jutott el a döntőig, hiszen az elődöntőben egy kisebb baleset áldozata lett, keresztbe fordult autójába, a hazai pályán autózó Janis Baumanis oldalról beleütközött. Egyszerű verseny baleset volt és a ➤



koccanás sem volt túl nagy, ám a pilóta jelezte nincs jól így a mentőcsapat szedte ki az autóból. A versenypályáról egyenesen a kórházba szállították, a röntgenvizsgálat pedig azonnal megállapította, hogy eltört a kulcscsontja. Normális emberek ilyenkor ágyban várják meg a minimum három hétre jósolt felépülést. Petter azonban nem normális ember, így 11 nappal később már ott volt Németországban a ralikrossz vb során következő futamán, hiszen Rigában is megmondta harcban áll a második helyért.

Nem az ágyban kellene feküdnöd?

Nézd az orvosok azt mondták pihenjek, semmi esélye nincs, hogy itt Németországban rajthoz tudok állni. De aztán jött egy specialista aki azt mondta segít nekem. Nem abban, hogy ne fájjon és nem abban, hogy hamarabb meggyógyuljon, hanem abban hogy ha nehezen is, de végig csináljam ezt a hétvégét. Úgy döntöttem megpróbálok.

És ahogy ígérte meg is csinálta. A hétvégét egy pályacsúccsal kezdte, aztán a négy selejtező futam után begyűjtötte a legjobb helyezést. Megnyerte saját elődöntőjét, majd a döntőben abban az ominózus első kanyarban nem volt szerencséje, visszaesett az utolsó helyre. Hatalmas hajrával és egy nagyszerű joker taktikával visszajött a negyedik helyre és így a versenyt megnyerő Mattias Ekström előtt még mindig vezet egy ponttal a világbajnoki második helyért zajló összetett csatában. A világbajnoki címet ugyan már megnyerte Rigában Johan Kristoffersson, de a ralikrossz vb utolsó futama biztosan óriási csatát hoz majd Ekström és Solberg között. Kár hogy nem láthatjuk élőben!



BEFLEX

www.beflex.hu

Céges járművek arculati dekorálása

tervezés / gyártás / megvalósítás

1097 Budapest, Táblás utca 36-38.
Telefon: +36 1 456 3600



LEXPERT
- a határozatkereső -



**Nem találja a bírósági határozatok átláthatatlan tömegében,
amit éppen keres?**

**Emlékszik, hogy volt már arra precedens, de nem tudja
felidézni az ügyet?**

Mesterséges intelligencia alapú keresőrendszerünk
pontosan azt találja meg Önnek, amit keres.

www.lexpert.hu

Baunsback

VIRTUÁLIS IRODA ESZTERGOMBAN, COWORKING

- Teljeskörű cégszolgáltatás • Könyvelés • Adótanácsadás • Nemzetközi adótervezés, cégalapítás
- Jogi szolgáltatások • Székhelyszolgáltatás • Iroda és tárgyalóbérlés • Egyszerű gyors ügyintézés

office@baunsback.hu

+36 70 8811222

www.baunsback.hu

CONCORDIA BENZINKUTAK

TANKOLJON MINŐSÉGET OLCSÓBBAN!

**Flottáknak, vállalkozásoknak
egyedi kedvezmények!**



KÚTJAINK:

- PÁPA, Celli út 65.
- GYŐR, Reptéri út 2.
- GYŐR-MÉNFOCSANAK, Győri út2/a.
- SZOMBATHELY, Söptei út 78.
- TORONY
- KÖRMEND, (TESCO parkoló)

www.concordia-trans.hu



12 versenyes lesz a ralikrossz vb

A WRX következő idénye 12 futamból fog állni, ismét helyet kapott a kanadai és dél-afrikai verseny a naptárban, melynek először lesz része az austini F1-es pálya, viszont kikerült a Hockenheimi helyszín. A 2018-as szezon április 14-től november 25-ig fog tartani.

A 2018-as WRX szezon hasonló lesz, mint az idei, Spanyolországban kezdődik az idény április közepén, majd Portugália, Belgium következnek. Ezt követően debütál a silverstone-i pálya a brit futamon május végén. A norvég, svéd, kanadai, francia és lett versenyekre júniustól szeptemberig kerül sor, csakúgy, mint idén. A szezon tizedik versenyeként került a naptárba az amerikai, COTA helyszín, mely a Forma 1-es Amerikai Nagydíjnak is helyszíne. Ezt követően rendezik a szezon utolsó előtti versenyt a német Esteringben, míg az utolsó futamra csakúgy, mint idén, Dél-Afrikában kerül sor november végén.

Nyilvánosságra hozták a ralikrossz Európa-bajnokság helyszíneit is. Ez csakúgy, mint a világbajnokság, Spanyolországban indul majd és Lettországban ér véget. Az öt futamos szezon egyik változása, hogy Norvégia helyett Belgium került a naptárba. A S1600-os szezon 2018-ban hat versenyből tevődik össze, az első versenyre itt is Spanyolországban kerül sor, míg az utolsóra október közepén Németországban. A belga helyszín helyett a norvég kerül



2018-as ralikrossz világbajnokság versenynaptára

2018.04.14-15.	Barcelona, Spanyolország WRX, ERX, ERX S1600
2018.04.28-29.	Montalegre, Portugália WRX, ERX S1600
2018.05.12-13.	Mettet, Belgium WRX, ERX, ERX TC
2018.05.26-27.	Silverstone, Nagy-Britannia WRX
2018.06.09-10.	Hell, Norvégia WRX, ERX S1600, ERX TC
2018.06.30-07.01.	Höljes, Svédország WRX, ERX, ERX TC
2018.08.04-05.	Trois-Rivieres, Kanada WRX
2018.09.01-02.	Loheac, Franciaország WRX, ERX, ERX S1600
2018.09.15-16.	Riga, Lettország WRX, ERX, ERX S1600
2018.09.29-30.	COTA, Egyesült Államok WRX
2018.10.13-14.	Estering, Németország WRX, ERX S1600
2018.11.24-25.	Fokváros, Dél-Afrika WRX

a naptárba. A legrövidebb szezon a túraautók bajnokságában alakult ki, az idei öt verseny helyett csupán három helyszínből áll az idény, Belgium, Norvégia és Svédország szerepel a naptárban. 🇷🇺



Folytatja a ralikrosszt a Peugeot

A Peugeot jövőre is folytatja szereplését a ralikrossz világbajnokságon, a kilencszeres rali világbajnok Sébastien Loebbel pedig világbajnoki címet szeretnének nyerni 2018-ban. Loeb korábban elmondta, hogy csak úgy látja értelmét a Peugeot számára a WRX sorozatban, ha erősíteni tudja jelenlétét, ugyanis a Volkswagen Motorsport által támogatott PSRX Volkswagen csapat idén nagy fölényben volt a többi csapattal szemben. A dominancia miatt felvetődött, hogy kilépne a Peugeot a sorozatból, de szerdán megerősítették, hogy maradnak. A Peugeot egyúttal jelezte, készen állnak támogatni az elektromos WRX bevezetését is.

„A Peugeot készen áll, hogy támogassa az E-WRX sorozat létrejöttét, melyben az autók 80%-a elektromos technológiával készülnek. A Peugeot az elektromos autók készítésével új ügyfeleket szeretne megcélolni. Az E-WRX tökéletesen illik a stratégiánkhoz. Sébastien Loeb, a Peugeot nagykövete is támogatását fejezte ki az új technológia iránt. Jövőre egyértelmű célunk, hogy Sebbel megnyerjük a világbajnokságot. Ennek érdekében nagyobb erőt fordítunk a WRX autók fejlesztésére és tanulmányozzuk a Hansen család által kiépített sportirányítási rendszert” – tette hozzá Jean-Philippe Imparato, a Peugeot vezetője.

Ken Block csapata visszavonul

Ken Block kilépteti Hoonigan Racing csapatát a WRX sorozatból az idei dél-afrikai szezonzáró versenyt követően. A Ford támogatását élvező csapat tavaly kezdte szereplését a világbajnokságon. „Bár nagyon élveztünk minden versenyt a ralikrossz vb-én, úgy döntöttünk, hogy év végén kilépünk a sorozatból és amíg nem tisztázódik a WRX jövője, addig szüneteltetjük a csapat működését. A folytatáshoz fejlesztenünk kellett volna az autót, de annyi vita volt a fejlesztések terén, hogy úgy döntöttünk kilépünk amíg nem tisztázódik a helyzet. Továbbra is úgy gondoljuk, hogy a ralikrossz a jövő, és amint lehet, folytatjuk a szereplést.” – mondta Dave Pericak, a Ford fejlesztésért felelős igazgatója. „Én és a Ford is sokat tanult ebben a két évben. Mindketten szeretnénk volna, ha folytatjuk, de így nem látjuk az értelmét. Azért, hogy harcolni tudjunk a világbajnoki címért nagyon sok pénz kellett volna elkölteni,



aminek a jelen helyzetben nincs értelme. Természetesen szomorú vagyok, hogy kilépünk, de néha a sport gazdasági részét is figyelembe kell venni. Ami Andreast illeti, hatalmas erőket mozgatót meg, hogy harcolni tudjon a világbajnoki címért. Ő az egyik legtehetségesebb versenyző, akivel valaha is együtt dolgoztam. Biztos vagyok benne, hogy másik csapathoz tud szerződni jövőre, remélem egyszer még világbajnok lesz” – mondta Block.



SZOLGÁLTATÁSAINK:

Egyedi irodabuszok 9 személyig

Speciális vízszblokkok járművekhez

Speciális konyhablokkok járművekhez

Egyedi lakóautók

Járműlések (M1)

Járműlés javítás, áthúzás akár börrrel is

Motorszállító járművek

TÓTH ÉS FIAI KFT.

Telephely: 5091 Töszeg, Rákóczi Ferenc utca 81.

Tel: 00 36 56/588-011, 00 36 56/431-381,

Fax: 00 36 56/588-010,

E-mail: office@tothesfiai.eu





ŠKODA
SIMPLY CLEVER

*A MENTESTŐL



*Honnan?

Ha ŠKODA vásárláson gondolkodik, akkor egyértelmű a válasz errre a kérdésre. Hiszen a Mentés és Társai immár 26 éve „A” Kispesti ŠKODA márkakereskedés. Ha pedig az a kérdés, hogy hol szervizelje autóját a válaszuk hasonló: „a Mentésnél!” Csupán annyit tennénk még hozzá, hogy nem csak Škodájával, de Volkswagenével is várjuk Önt!

Mentés és Társai
Kispest,
Attila utca 36-38.
mentesestarsai.hu
fb.com/mentesestarsai

Gyömrői (reptéri) úton üzlethelyiségek kiadók!

KIVÁLÓ HELYEN — KULTÚRÁLT KÖRNYEZETBEN — KEDVEZŐ ÁRON

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



MOST KEDVEZŐ ÁRON BÉRELHETŐ EGY ÉPÜLETBEN:

- 148m² fűtetlen raktár,
- 66m² szervíz műszerész helyiség,
- 65m², 60m² fűthető irodák,
- 180m²-nyi leválasztható raktárrész!



HÍVJON MOST!

Részletes információ:
Telefon: 06-30-9526-024,
E-mail: cet3kft@gmail.com
Web: www.cet-3.hu

CET-3

1183 Budapest,
XVIII. Kerület,
Gyömrői út 91.

Gizella a legjobb

Harmadik helyen végezett a kamion-Európa-bajnokságon Kiss Norbert, a Tankpool 24-csapat Mercedesével. Az eredménnyel elégedett, még akkor is ha év közben kicsit többen reménykedtünk.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA





CEPSA

RACE
Nunca estarás solo

información
camión

SAILUN TYRES
7 tankpool24

24

DRIVER'S BEST FRIEND **MEYLE** DRIVER'S BEST FRIEND

SAILUN TYRES

Engineered by **MBtech** Engineered by **MBtech**

tah

SCHLÜCKER FAHRZEUGE
LIQUI MOLY

Truck

Fliegl

MEYLE



Amikor tavaly két Európa-bajnoki cím után Kiss Norbert átült a sereghajtó Mercedesbe kisebb csoda volt az év végi ötödik helyezése. Az idén még többet lépett előre a Tankpool 24 csapata, hiszen Norbival összesen hat versenyt tudtak megnyerni, a Hungaroring előtt pedig még olyan vérmes reményeink is voltak, hogy esetleg a bajnoki cím sem elérhetetlen. Ebből azonban gyorsan kijózanodtunk. A cseh Buggyra csapatnak és Adam Lackónak az idén nagyon kijött a lépés, talán még szerencsésük is volt, de tény, hogy az egész szezonban dominálva simán nyerték a bajnokságot. Norbi régi nagy ellenfele, Jochen Hahn szintén márkát váltott és egy Iveccóval próbálta felvenni a versenyt. Sokáig úgy tűnt, hogy ha Lacko el is húz az élen, a második helyért Norbi versenyben lehet, ám az utolsó futamokon Hahnak jobban jött ki a lépés és övé lett a második hely. Kiss a harmadik helyre hozta a Mercedest, ami a motorerő hátrányát tekintve elég komoly teljesítmény. „Abszolút elégedettek lehetünk — mondta Norbi a Rally Café-nak. — Még akkor is ezt állíthatom, hogy ha az én céljaim mindig magasabban vannak, mint a csapatunké. Sokat fejlődtünk az idén, a Slovakia Ringen és a Hungaroringen abszolút dominánsak voltunk, arattunk váratlan győzelmeket Zolderben, Jaramában. Ugyanakkor hibáztunk is, én is és a csapat is. Gondolok itt a hungaroringi motormegfőzésre, amit közösen hoztunk össze, de kétszer is

volt kormányzási hibánk, amit nem engedhetünk meg magunknak, ha a bajnoki címért akarunk versenyezni. Ennek ellenére szerintem nagyon szép ez a harmadik hely, büszkék lehetünk rá.”

A Mercedes kamion egyik gyenge pontja a motorja, amely a közvetítéseken is jól látszott, amikor kigyorsításnál állva hagyták az ellenfelek. „Egy 15 éve fejlesztett versenymotorból próbáljuk meg a lehető legtöbbet kihozni. Gyári támogatás nélkül elég lassan haladunk vele, ha a Mercedes beszállna és

„Látszik a közvetítéseken is, hogy később tudok fékezni, gyorsabban tudok bemenni a kanyarokba. Amíg a tapadáson múlik, addig mi vagyunk a legjobbak.”

az ő mérnökeik fésülnek át a motor, akkor biztosan gyorsabban tudnánk fejlődni.”

Az autó nagy előnye viszont a karosszéria. „Szerintem Gizella a legjobb” — szögezi le Norbi. Gizella a versenykamion neve, amit Szent István feleségéről, a német–magyar szövetségre utalva — kapott még tavaly. „Stefan Honens, a kamion-Eb egyik legjobb, ha nem a legjobb mérnöke dolgozik az autón. Ő kiváló szakember, nagyjából tudta, milyen a versenyzési stílusom és eleve olyan irányba indult el a kamionnal. Én is hoztattam amit tudtam és szerintem a legjobb ka- ➤



A 2017-es Kamion-Európa-bajnokság végeredménye

1. Adam Lacko	CZ	Freightliner	381
2. Jochen Hahn	D	Iveco	343
3. Kiss Norbert	H	Mercedes-Benz	315
4. Stephanie Halm	D	MAN	298
5. Antonio Albacete	E	MAN	255
6. Sascha Lenz	D	MAN	184
7. Gerd Körber	D	Iveco	153
8. David Vrsecky	CZ	Freightliner	150
9. André Kursim	D	Mercedes-Benz	88
10. José Rodrigues	P	MAN	70
11. Ryan Smith	GB	MAN	39
12. Shane Brereton	GB	MAN	35



rossziériát hoztuk össze. Tavaly még sok mindent meg kellett érteni az autón, hogyan viselkedik, de mostanra Gizella lett a mezőnyben a legjobb. Látszik a közvetítéseken is, hogy később tudok fékezni, gyorsabban tudok bemenni a kanyarokba. Amíg a tapadáson múlik, addig mi vagyunk a legjobbak.”

Norbi egész szezont alatt nagyon bizakodóan nyilatkozott a Rally Cafénak, és a hangjából is érezni lehetett, tetszik neki az új gép, az új csapat okoz-

ta kihívás. „Az első bajnoki címért nagyon meg kellett küzdenünk, de a másodikban már mi domináltunk, gyári támogatottak voltunk, a mi kamionunk volt a legjobb, az sem számított, hogy ha egy időmérőt elrontottunk, mert tudtam, hogy a versenyen ledolgozzuk a hátrányunkat. Most ilyen nincs, az első méterőtől az utolsóig a legjobb formánkat kell hozni. Ez a csapatot és engem is nagyon motivál. Az sem baj, ha motorikusan hátrányban vagyunk, mert ez arra sarkal, hogy még jobb teljesítményt nyújtsunk minden más téren.” Kiss Norbival kapcsolatban korábban felmerült, hogy esetleg a Mercedesen keresztül más szakágakban is kipróbálhatja magát. Tavaly például DTM autót vezetett a Hungaroringen.

„Ha adódik egy jó lehetőség és nem hátráltatja a kamionversenyzést, akkor szívesen kipróbálom, miért ne? De nem nagyon erőltetem, hogy máshol versenyezzek. Ez a program most a legfontosabb a számomra. Hiszek benne és meg akarom mutatni, hogy meg tudjuk csinálni.”

Hát ennek az eltökéltségnek nagyon más célja nem lehet jövőre, mint az Európa-bajnoki cím elhódítása. „Én is, és a csapat is ezen leszünk, ezt megígérhetem.”





Zoltán Vámos 01-45
11 7633 Pecs, Magyarország
Telefon: +3672-512-040
E-mail: metsoft@metsoft.hu



A Met-Soft Kft. 1991 óta működő acélszerkezetek tervezésére szakosított mérnökiroda. Cégünk szakmai felkészültsége és sokéves tapasztalata biztosítja, hogy a magas szintű gyártási kultúrával rendelkező gyártók minden igényt gazdaságosan, maradéktalanul ki tudjuk elégíteni. A Met-Soft Kft. üzletközfőjének központjában a mindig megbízható termék és a szolgáltatás minősége áll a háttérben szerepe törekvés elve alapján.

Cégünk igyekszik mindenben eleget tenni a megrendelők egyre nagyobb tudást követelő igényeinek, ezért a folyamatos fejlődés és fejlesztés a garanciánk arra, hogy lépést tartunk a szakma és az iparág aktuális követelményeivel. Precizitás, igényesség, flexibilitás, innovativitás, hatékonykág, tapasztalat és dinamikus csapatunkra a legfőbb jellemzők.

Terveink minőségét, világszínvonalát a modern technológiai háttér és a magasan képzett mérnöki szakutód megfelelő összehangolása eredményezi. Referenciainkunkáék mutatják, hogy a csarnok- és technológiai szerkezeteken át az egyedi hőszigetelésig számos területen rendelkezünk mérnöki tapasztalattal.

Tevékenységi kör:

- acélszerkezetű csarnokok és technológiai szerkezetek statikai, kivitelezési tervezése
- mérnöki tanácsadás
- gyártóművi műszaki ellenőrzés
- 3D modellezés (Tekla Structures, Solidworks)



met
SZOFE



E-MAIL: NIKSZATRADE@GMAIL.COM
MOBIL: 06 30 239 9665



IPARI, FÖLDMUNKAGÉP, TEHER, MEZŐGAZDASÁGI, FÜNYÍRÓ ÉS
KOMMUNÁLIS GUMIABRONCSOK, TÖMLŐK ÉS TÁRCSÁK SPECIALISTÁJA.

Nálunk nincs lehetetlen!



Logisztika nem csak kicsiknek!

Ha Ön már belátta, hogy saját erőből
=> költségesebb, időigényesebb, bonyolultabb...
Ha Ön már tudja, hogy nem
=> Önnek, közvetlen munkatársainak kellene
"raktárost játszania"...

Ha Ön más megoldást keres... mert Ön...
=> nem akar, vagy nem tud beruházni, bérelt
raktárral, szabadsággal és betegállománnyal
bajlódni.

Akkor Ön jó helyen jár!

A ROBOX Kft. közel 20 éve van azért,
hogyan
=> berraktározási tevékenységével
=> a raktározott áru tekintetében,
csomagolási, terjesztési, szállítási tevé-
kenységek átvállalásával
=> webáruházának teljes háttérkiszolgálásával.

Az Ön és cége rendelkezésére álljon!



Robox Kft.

2013 Pomáz, 054/776 hrsz.
2013 Pomáz, Pf. 167.



Tel: 06209460458



robox@robox.hu
www.robox.hu





T+F TRANSPORT
NEMZETKÖZI SZALLITMANYOZAS

STABILITÁS ÉS BIZTONSÁG AZ ÁRUSZÁLLÍTÁSBAN

A LEGSZIGORÚBB ELVÁRÁSOKNAK IS MEGFELELŐ JÁRMŰPARK,
FUVARSZERVEZÉS, ÜGYFÉLKEZELÉSI FOLYAMATOK

T+F KFT. EGY STABIL MEGBÍZHATÓ PARTNER ELKÖTELEZETTEK VAGYUNK A FEJLŐDÉS MELLETT

Mindennapi munkánk során kiemelten fontos szerepet tölt be a cégünk működését, partnereink kiszolgálását szabályozó folyamatok fejlesztése. Ennek eredménye, hogy egyre költséghatékonyabb és optimálisabb áruszállítási szolgáltatást tudunk biztosítani a fuvarozásban. Nagy hangsúlyt fektetünk megbízóink pontos kiszolgálására és így lehetünk számukra az egyik legmegbízhatóbb partner az áruszállításban.

www.tplusf.hu

Silós, ümlesztett áru szállítással kapcsolatosan kérdése van, informálódni szeretne fuvarozási megoldásokkal kapcsolatosan?

Lépjön kapcsolatba velünk és kérdéseit szakértő munkatársaink hamarosan megválaszolják Önnek.



TEL./FAX: +36 88 458 406



INFO@TPLUSF.HU



H-8411 VESZPRÉM KÁDÁRTA, IPARTELEP

iobd2

vezeték nélküli gépjármű diagnosztika

iPhone
Android
kiegészítő
Autó diagnosztikai eszköz
Ingyenes magyar szoftverrel
www.iobd2.hu



Diagnosztikai funkciók

- Hibakód olvasás -törlés
- Pillanatfelvétel adat olvasás -törlés
- Élő adatok egyidejű megjelenítése
- Grafikus adatfolyam megjelenítés
- Üzemállapot készség
- Jármű információk, VIN szám
- Motor teljesítmény diagram
- Lambda-szonda teszt
- Járműgyártó specifikus 6-os mód teszt
- Üzemanyag szellőztető rendszer vizsgálat

Műszer funkciók

- Fordulatszám
- Sebesség
- Hűtővíz hőmérséklet
- Előgyújtás szög
- Üzemanyag fogyasztás
- Beszívott levegő mennyiség és hőmérséklet
- Teljesítmény
- Nyomaték

Virtuális műszerfal

- Négy féle testreszabható nézet
- Gyorsulás, lassulás, rugalmasság mérés
- Riasztások beállítása
- GPS-es útvonal rögzítés
- VW és BMW márkaszpecifikus változatban is!



iOBD2 vezérlő program ingyenesen letölthető! Demo üzemmódban is kipróbálható!
iPhone, iPad, iPod touch, Android alapú okostelefon, tablet kompatibilis.



M.E.T. Kft 1222 Bp. Éger utca 15/a - metker@metker.hu - www.metker.hu
Szervizberendezések forgalmazása





Sport történelem

René Rast az Audi pilótája a 2017-es év DTM-bajnoka, amivel versenysport-történelmet írt: a német versenyző mindjárt első DTM-szezonjában elnyerte a bajnoki címet, ami utoljára 24 esztendeje az olasz Nicola Larininek sikerült. Az Audi ráadásul sikerrel megvédte konstruktóri bajnoki címét is.



René Rast mindössze a hetedik pilóta a népszerű túraautó-bajnokság történetében, aki mindjárt kezdő szezonjában elnyeri a tekintélyes bajnoki címet. A minden versenyző mindössze három DTM-futamon indult a 2017-es idényt megelőzően. 2016. júliusban, Zandvoortban az Audi Sport Team Rosberg csapatában ugrott be szó szerint egyik napról a másikra Adrien Tambay helyére, s minden előzetes felkészülés híján is olyan jó benyomást keltett, hogy a 2016-os hockenheimi zárófutamon már Mattias Ekströmet helyettesíthette. Élete második DTM-futamán hatodik helyezéssel René Rast már meg is szerezte első DTM-pontjait, s állandó helyet vívott ki magának az Audi DTM-csapatában.

Tizenkét hónappal később René Rast éppen Mattias Ekströmtől csípte el a célegyenesben a bajnoki címet. Rast szombati hatodik és vasárnapi második helyezéssel sikerrel dolgozta le a svéd pilóta mögötti 21 pontos hátrányát, illetve váltotta hajszálnyi, hárompontos előnyre.

Ugyanazon szezon mindhárom bajnoki címet legutóbb 13 esztendeje hódította el az Audi, 2004-ben Mattias Ekström szerezte meg a pilótabajnoki címet. A legutóbbi Audi DTM-bajnok, egyben az első az Audi RS 5 DTM volánja mögött 2013-ban Mike Rockenfeller volt. Jamie Green és René Rast egyaránt első DTM-bajnoki címéért küzdhetett vasárnap.

Igencsak meggyőzően alakult René Rast kezdő idénye, és – számára első alkalommal – már a hockenheimi szezonnyitón az első sorból indul-

hatott. Két héttel később, a Lausitzringen már fiatal DTM-pályafutása első dobogós helyezését, a harmadik, budapesti versenyhétvégén pedig első győzelmét ünnepelhette. Ezzel a német pilóta első ízben a vezetést is átvette a tabellán, amelyet többször is váltogatott Mattias Ekströmmel. Moszkvában és a spielbergi Red Bull Ringen Rast két további győzelmet aratott, három pole pozícióval és összesen négy leggyorsabb versenykörrel kiegészítve.

„Eleve az volt a célom, hogy a legjobb kezdő versenyző legyek” – vallja René Rast. „Tanulni akartam, folyamatosan pontokat gyűjteni és mindig a lehető legjobban szerepelni. Ki gondolta volna azonban

„Eleve az volt a célom, hogy a legjobb kezdő versenyző legyek!”

a szezon előtt, hogy egy csapásra a bajnoki címért küzdhetek? A szezonzárón így valójában már nem is veszihettem, s nyomás nélkül versenyezhettem ezen a hétvégén – és persze rendkívül szerencsésen, hogy végül sikerült mindez. Köszönet az Audi számára, hogy biztosította ezt a fantasztikus autót és a lehetőséget, hogy harmincévesen még beszállhassak a DTM küzdelmeibe. Köszönet a Team Rosberg gárdájának, ahol már az első naptól kiválóan érzem magam és természetesen csapattársam, Jamie Green számára is, aki az egyik leggyorsabb a DTM mezőnyében és ismét különösen balszerencsésnek bizonyult.”

Német Túraautó Bajnokság (DTM) 2017 végeredmény

Pilóták:

1. René Rast (D)	Audi Sport Team Rosberg	179 pont
2. Mattias Ekström (S)	Audi Sport Team Abt Sportsline	176 pont
3. Jamie Green (GB)	Audi Sport Team Rosberg	173 pont
4. Mike Rockenfeller (D)	Audi Sport Team Phoenix	167 pont
5. Marco Wittmann (D)	BMW Team RMG	160 pont
6. Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG DTM	136 pont
7. Timo Glock (D)	BMW Team RMG	133 pont
8. Maxime Martin (B)	BMW Team RBM	132 pont
9. Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG DTM	119 pont
10. Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG DTM	102 pont

Konstruktőrök:

1. Audi	798 pont
2. Mercedes-Benz	568 pont
3. BMW	560 pont

Csapatok:

1. Audi Sport Team Rosberg	352 pont
2. Audi Sport Team Abt Sportsline	257 pont
3. Mercedes-AMG DTM	221 pont



SUVAGÁNY



ÚJ CITROËN C3 AIRCROSS KOMPAKT SUV

Több hely, több lehetőség.

#NincsLehetetlen

Mirror screen funkció

Aktív vészfékező rendszer

Akár 520 literes csomagtér

Citroën Advanced Comfort®

Akár 85 féle szinkombináció

Kulcs nélküli nyitás és indítás

Sebességtábla-felismerő rendszer

Grip Control lejtmenet asszisztenssel

Két részletben csúsztatható, hátsó ülőssor



EMIL FREY CSOPORT TAGJA

INSPIRED
BY YOU

A CITROËN a TOTAL-t választotta. *Az új Citroën C3 Aircross SUV döntős a 2016-os Európa legjobb autója választáson (European AutoBest 2016 Finalist), jelen ajánlat 2017. október 25-étől visszavonásig, új Citroën C3 Aircross Shine modellek esetén leadott és visszaigazolt megrendősekre érvényes, amelyhez a hirdetésben felsorolt feltételeknek megfelelően, vagy szériatartozékul érhető el. A C3 Aircross Shine modellek vegyes fogyasztása motorváltozattól függően: 4,0 - 5,6 l/100 km, CO₂ kibocsátása: 104-126 g/km. A kép illusztráció. A tájékoztatás nem teljes körű és nem minősül szerződéses ajánlatnak, továbbá a C Autoneobil Értéktárhöz tartozó magánjogot a kereskedelmi akció megvalósítására és visszavonására. Részletekért keresse fel a www.citroen.hu honlapot vagy érdeklődjön a Citroën márkakereskedésében!



CITROËN M5 CENTER - 1194 BUDAPEST, ANDRÉ CITROËN U. 1., TEL.: 06 1 358 5858

Folyamatosan kíván működni? Működünk együtt!

Költséghatékony, többlépcsős IT megoldások vállalkozása részére



- Call Center szolgáltatás
- Azonnali segítségnyújtás távolról
- Felhasználói segítség programok és feladatok tekintetében
- Helyszíni szoftver, hardver és rendszer támogatás
- Javítási, és azonnali csere lehetőségek
- Akár állandó elérési időben az év minden napján

Duna Elektronika Ltd, + 36 1 666 1600 • sales@dunaelektronika.com



A VESZ-MONT CSOPORTRÓL

A Vesz-Mont 2000 Kft. már nem csak egyedüli céggént, hanem cégcsoportként van jelen, amivel stratégiai célunk, hogy a hazai és a külföldi piacokat minél szélesebb területen le tudjuk fedni. A csoport tagjai egymást erősítve tevékenykednek.

VESZ-MONT CSOPORT

VESZPRÉMI MECHANIKAI
MŰVEK KFT.



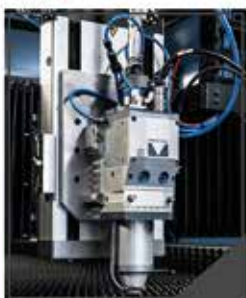
QUANTUM
LASERTECH KFT.



MONT-TRADE 21 KFT.



PLASMA-TECH
SYSTEMS KFT.



VESZ-MONT 2000 KFT.



„A JÖVŐT ÉPÍTJÜK”

Vesz-Mont 2000 Kft., egy 1999 óta működő, folyamatosan fejlődő szereléstechnikai és gépipari vállalkozás.

Az elmúlt tizenöt év alatt nagy tapasztalatot sikerült szerezni az elkészített célgépek, szerelősorok, automatizálásos feladataink során. Folyamatos bővülés mellett egyre több tapasztalatot szerzünk a lézer és robottechnikai alkalmazások területén is.

KERESKEDELEM



MÉRÉSTECHNIKAI ESZKÖZÖK FORGALMAZÁSA



UNIVERSAL ROBOTS
KOLLABORATÍV ROBOTOK FORGALMAZÁSA



LINEÁRTECHNOLÓIAI ELEMEL FORGALMAZÁSA

VESZ-MONT 2000 KFT.

8248 NEMESVÁMOS, HUSZÁROK U. 3.
SALES@VESZMONT.HU /// WWW.VESZMONT.HU
T.: +36 88 505 730 /// F.: +36 88 505 731



TANÁCSADÁS

A Qalysoft tanácsadói készséggel állnak az Ön rendelkezésére.



SZOFTVERFEJLESZTÉS

A Qalysoft már 13 éve aktív az alkalmazások fejlesztésének világában.



ALKALMAZÁS MENEDZSMENT

Az alkalmazásmenedzsment több, mint csupán IT-megoldások szolgáltatása, üzemeltetése és karbantartása.



ERŐFORRÁS-BIZTOSÍTÁS

A Qalysoft már 12 éve sikeresen támogatja közép- és kelet-európai ügyfeleit innovatív erőforrásaival.



Elektromos Honda tanulmányautó

Vadonatúj, tisztán elektromos üzemű tanulmányautóról rántották le a leplet a Honda munkatársai a 2017-es Frankfurti Autószalonon. Az Urban EV Concept névre keresztelt jármű teljesen új platformra épül, ami a Honda jövőbeni, akkumulátoros modelljeinek alapját is adja majd. A koncepció egyszerű, szofisztikált karosszériája elképesztően fejlett hajtásláncot rejt. Alacsony, széles építésmódjának köszönhetően erőteljes, kiváló útfekvésű autó benyomását kelti, ami sportos vezetési élményt nyújt tulajdonosának. Kom-

pakt mivoltáról árulkodik, hogy 100 mm-rel rövidebb, mint a Jazz supermini.

A különleges, kék háttérvilágítású Honda-embléma nem csak a tanulmányautó sajátja, ez a díszítőelem a jövő elektromos Hondáin is megjelenik majd. Az autó orr-részére, a fényszórók közé interaktív, többnyelvű, digitális kijelzőt helyeztek a Honda mérnökei, melynek révén a vezető üdvözölheti a többi közlekedőt, tanácsokat adhat számukra vagy veszélyekre figyelmeztetheti őket.

A Skoda közelebb hozta a jövőt

Egymással szemben nyíló ajtók és B-oszlop nélküli tágas tér jellemzi a Škoda Vision E tanulmányautót, amely a Volkswagen elektromos autókhoz kifejlesztett moduláris padlólemezére épített első ilyen modell a márka történetében, indukciós töltési lehetőséggel. A Shanghaiban debütált tanulmány formatervét még tovább fejlesztették a világpremier óta.

A tanulmány újabb lépést tesz előre a digitális jövő felé vezető úton és úttörő megoldásokkal jelentkezik az összekapcsolhatóság terén. A legfeltűnőbb formatervezési megoldás a B oszlop elhagyása és az ellentétesen nyíló ajtók alkalmazása. A Škoda modellekre jellemző vonás a nagyvonalú térkínálat, a korszerű vezetéstámogató rendszerek sora illetve a számos „Simply Clever” megoldás is.





A BMW újraértelmezte a SUV fogalmát

A 2017-es Frankfurti Nemzetközi Autószalonon bemutatkozó BMW Concept X7 iPerformance modellel a bajor gyártó nem csak a luxussegmens új koncepciójáról rántja le a leplet, de a BMW márka által luxusként értelmezett fogalom jövőképét is a közönség elé tárja.

A Concept X7 iPerformance a luxus új felfogását a határozott vonalaival elért markáns külső megjelenésén keresztül testesíti meg, amely nagyméretű, hatszemélyes, exkluzív szolgáltatásokat kínáló

belsővel párosul. Az alapokat a letisztult formák, a prémium anyaghasználat, illetve a számos kapcsolódási lehetőséget biztosító csúcstechnológiás infotainment rendszer adja. A koncepcióautó iPerformance jelzője a BMW úttörő eDrive technológiájának jelenlétére utal, mely a BMW TwinPower Turbo benzínmotorral párosulva kivételesen hatékony és dinamikus erőátvitelt eredményez a különböző vezetési helyzetekben – beleértve a zéró emissziójú futás közbeni működést is.

Le Mans előtt tisztelegve

A Ford nemrégiben mutatta be az exkluzív Ford GT '67 Heritage modellváltozatot, amely abból az alkalmából készül, hogy Dan Gurney és A.J. Foyt GT40 Mark IV versenygépe ötven évvel ezelőtt, 1967-ben első lett Le Mans-ban. A Ford GT '67 Heritage ragyogó Race Red fényezését fehér sávok és jól látható karbonszálas betétek díszítik. Az autó motorházán és ajtóin Frozen White színben virítanak az 1-es rajtszámok, és a keréktárcákat látványosan kítöltik az egy darabból kovácsolt, selyemfényű ezüsthéyzésű, 20 colos alumínium keréktárcák. A sportkocsi látványos megjelenését vörös féknyergék és ezüstsínű külső tükrőházak teszik teljessé. Az utastér karbonszálas ülésein új bőrkárpitozás feszül, amelynek vörös öltései a kormánykerékről is visszaköszönnek.



A biztonsági öv hevedere vörös, a kormány mögötti váltókarok pedig eloxált szürkék. A '67 Heritage kivétel további egyedi elemei közé tartozik a különleges azonosító tábla, valamint a matt színű, karbonszálas küszöbelemek, légbeömlők és középkonzol.



NYÍLÁSZÁRÓ SZAKÜZLET

Egy kézből nyújtjuk a megoldást!



✉ szeged@afnyilaszaro.hu

☎ +36/20-432 4142

📍 Szeged, Brüsszeli krt. 12.

🌐 www.afnyilaszaro.hu

INGYENES HÁZHOZZÁLLÍTÁS*

RENDELÉSFELVÉTEL:

Tel.: 06/30/6912005

e-mail: compania.kft@chello.hu

**30.000 Ft-os
vásárlás felett
ajándék!**



CBA

Prima

***3.000 Ft-os
vásárlás felett!**



Versenynaptár

2017.

NOVEMBER

- 10–12. WRX: Fokváros (Dél-Afrika)
- 12. F1: Brazíliai Nagydíj (Sao Paulo)
- 17–19. WRC: Ausztrál Rali
- 18. WEC: Bahreini 6 órás (Bahrein)
- 19. WTCC: Makaó
- 26. F1: Abu Dhabi Nagydíj (Yas Marina)

DECEMBER

- 1. WTCC: Losail (Katar)
- 27–29. Szilveszter Rallye

2018.

JANUÁR

- 26–28. WRC: Monte-Carlo Rali (Franciaország)

FEBRUÁR

- 16–18. WRC: Svéd Rali

MÁRCIUS

- 9–11. WRC: Mexikó Rali
- 25. F1: Ausztrál Nagydíj (Melbourne)

ÁPRILIS

- 6–8. WRC: Korzika Rali
- 8. F1: Bahreini Nagydíj (Sakhir)
- 14–15. WRX/ERX/S1600: Barcelona (Spanyolország)
- 15. F1: Kínai Nagydíj (Sanghaj)
- 26–29. WRC: Argentín Rali
- 28–29. WRX/S1600: Montalegre (Portugália)
- 29. F1: Azeri Nagydíj (Baku)

MÁJUS

- 5. WEC: Spái 6 órás (Belgium)
- 12–13. WRX/ERX: Mettet (Belgium)
- 13. F1: Spanyol Nagydíj (Barcelona)
- 18–20. WRC: Portugál Rali
- 26–27. WRX: Silverstone (Anglia)
- 27. F1: Monacói Nagydíj (Monte-Carlo)

JÚNIUS

- 8–10. WRC: Szardínia Rali
- 9–10. WRX/S1600: Hell (Norvégia)
- 10. F1: Kanadai Nagydíj (Montreal)
- 16–17. WEC: Le Mans-i 24 órás (Franciaország)



24. F1: Francia Nagydíj (Le Castellet)
30-júli. 1. WRX/ERX: Holjes (Svédország)

JÚLIUS

1. F1: Osztrák Nagydíj (Spielberg)
8. F1: Brit Nagydíj (Silverstone)
22. F1: Német Nagydíj (Hockenheim)
27–29. WRC: Finn Rali
29. F1: Magyar Nagydíj (Hungaroring)

AUGUSZTUS

- 4–5. WRX: Trois Rivières (Kanada)
9–12. TR: Hungarian Baja
17–19. WRC: Deutschland Rali
19. WEC: Silverstone-i 6 órás (Nagy-Britannia)
26. F1: Belga Nagydíj (Spa-Francorchamps)

SZEPTEMBER

- 1–2. WRX/ERX/S1600: Loheac (Franciaország)
2. F1: Olasz Nagydíj (Monza)
14–16. WRC: Török Rali
15–16. WRX/ERX/S1600: Riga (Lettország)
16. F1: Szingapúri Nagydíj
29–30. WRX: Austin (USA)
30. F1: Orosz Nagydíj (Szocsi)

OKTÓBER

- 5–7. WRC: Wales Rali
7. F1: Japán Nagydíj (Suzuka)
13–14. WRX/S1600: Buxtehude (Németország)
21. F1: Amerikai Nagydíj (Austin)
21. WEC: Fuji 6 órás (Japán)
26–28. WRC: Catalunya Rali
28. F1: Mexikói Nagydíj (Mexikóváros)

NOVEMBER

11. F1: Brazil Nagydíj (Sao Paulo)
16–18. WRC: Ausztrál Rali
18. WEC: Sanghai-i 6 órás (Kína)
24–25. WRX: Fokváros (Dél-Afrika)
25. F1: Abu Dhabi Nagydíj (Yas Marina)

2019.

MÁRCIUS

- 16–17. WEC: Sebringi 1500 mérföldes (USA)

MÁJUS

4. WEC: Spai 6 órás (Belgium)

JÚNIUS

- 15–16. WEC: Le Mans-i 24 órás (Franciaország)

2017. november 13. hétfő 18.00
KIKK, színházterem

Bölcsék Iskola sorozat
Schäffer Erzsébet:
Játszani örökké, komolyan...



Jegyár: 1.500 Ft

ISMERETTERJESZTŐ ELŐADÁSOK



2017. november 16. csütörtök 18.00
KIKK, színházterem

Balatoni Népfoiskola sorozat
Szvetelszky Zsuzsanna:
A pletyka tudománya és művészete

Jegyár: 1.200 Ft



confidenza
CSAPÁGYSZOLGÁLAT

WWW.CONFIDENZA.HU



AUTÓIPARI CSAPÁGYAK
IPARI CSAPÁGYAK
LINEÁRIS MEGOLDÁSOK



1138 BUDAPEST RÉVÉSZ UTCA 9 | TEL: 1/359-0800 | CONFIDENZA@CONFIDENZA.HU





**2014-ben több mint
21 GWh energiamegtakarítást
értek el ügyfeleink.**

A CYEB dinamikusan fejlődő regionális vállalatként olyan komplex költségcsökkentő megoldásokat nyújt partnereinek, amelyekkel az általuk felhasznált energia mennyiségét és árát egyaránt csökkenteni tudják. Az energiacsökkentő beruházásokat megtervezzük, kivitelezünk és igény szerint üzemeltetjük. Így 2014-ben több mint 21 GWh energiamegtakarítást értek el ügyfeleink.



DERES KOCSIBAN DERŰSEN NYÁRON

KLÍMATISZTÍTÁS
ÉS FELTÖLTÉS
12 000 Ft

+ 10% KEDVEZMÉNY A POLLENSZŰRŐ ÁRÁBÓL!

Klimatisztítás és feltöltés csak 12 000 Ft! Az ár tartalmazza az áfát, a munkadíjat, a fertőtlenítő folyadékot. Amennyiben szolgáltatásainkat igénybe veszi, 10% kedvezményben részesítjük a csere pollenszűrő árából. Az ár nem tartalmazza a hiányzó hűtőközeget, olajat és UV folyadékot. Az akció 2017.06.01.-től 08.31.-ig, illetve visszavonásig érvényes.

Minden, amit Magyar Gáborról eddig nem tudtál

Magyar Gábor hosszú évek óta ott van a hazai rali bajnokság legjobbjai között. Olvasott már itinert Tóth Jánosnak, Vargha Bálintnak, Holczer Dánielnek, Szíjj Zsoltnak vagy éppen Maricsek Miklósnak. Szinte minden kategóriájú versenyautóval versenyzett már az N3-as kisautóktól kezdve, A- és N-csoportos Mitsubishiken át egészen a Toyota Corolla WRC-ig. Átmenetileg szögre akasztotta a bukósisakját, hiszen most a másik oldalról a média felől figyeli a versenyeket és versenyzőket.

Hány éves korodban voltál először raliverse-nyen?

Valamikor a 90-es évek közepén, talán Esztergom Rallye volt.

Hogyan lett belőled raliversenyző?

Az egyik barátom aki akkor versenyszerelő volt és az utcai Megane Coupemat javította, hívott hogy nincs e kedvem egy Megane Maxiban navigálni, mert a sofőrnek kellene valaki. Így találkoztam Tóth Jánossal és rögtön a kedvenc rallye autómba ülhettem életemben először. :-)

Melyik sportolót tiszteled a legjobban?

Az autósportban nagyon szeretem Petter Solberget, nemcsak az eredményei hanem a stílusa, dolgokhoz, helyzetekhez való hozzáállása miatt is, de sportolóként legjobban Lindsey Vonnt tisztelem aki olyan akaraterővel és elszántsággal siel és teszi oda magát minden futamra, vagy a rehabilitációra egy-egy sérülés után amit bármelyik férfi megirigyelhet.

Milyen könyvet olvastál utoljára?

George R.R. Martin Trónok Harca utolsó kötetét olvasom éppen, nagyon szeretem az ilyen stílusú könyveket de a legnagyobb kedvenc a Gyűrűk Ura.

Melyik a kedvenc filmed?

Ez egy nehéz kérdés mert a nagy klasszikusokat mind szeretem a Star Wars sorozattól a Gyűrűk Urán át egészen a Keresztapáig. Ha egyet kellene kiemelnem akkor talán a Ponyvaregény az abszolút kedvenc.

Van hobbid, gyűjtesz valamit?

A hobbim az autóversenyzés és a bringázás. Amikor tehetem akkor bringázom országúton vagy a hegyen down hillezem.

Milyen gyakran használod az internetet?

Minden nap. A munkám és az életem szerves része.

Mit teszel a környezeted védelme érdekében?

Szelektíven gyűjtjük otthon a szemetet és amit ➤





csak lehet azt komposztálunk is. Természetesen versenyzés közben is figyelek arra, hogy ne szemeteljünk.

Milyen zenét hallgatsz?

Az évek alatt sokat változott az ízlésem, de nagyon szeretem a hip-hop zenét és mostanában főleg magyar zenekarok számait hallgatom, de nem volt még olyan hogy ha a Depeche Mode Magyarországon fellép, ne lettem volna ott. :-)

Milyen egy versenyzés nélküli, ideális hétvégéd?

Olyankor a családommal vagyok, most múlt egy éves a kislányom, a nagyfiam meg már 15 szóval mindig van valami amivel eltöltjük a hétvégét.

Kit hívnál meg egy italra?

Barack Obama ez nem is lehet kérdés. Szerintem ő nem csak az Egyesült Államokban, hanem a világ-

ban is nagy dolgokat tett és mint ember nagyon szívesen megismerném.

Mit tartasz életed legnagyobb eredményének?

Ha az autósportban kérdezed, akkor a 2007-es Monte Carlo Rallye-n elért eredményünket Holczer Danival.

Mit csinálsz, amikor nem versenyzel?

Több vállalkozásom is van, de jelenleg a legtöbb időmet a média ügynökségben töltöm ahol például ez a kiadvány is készül. :-)

Mit szeretsz a raliban a legjobban?

A rajt előtti másodperceket és a gyorsasági első kilométerét amikor az adrenalin megindul! :-)

Mit szeretsz a raliban a legkevésbé?

A hatalmi harcokat, az ellenségeskedést. ➤



Mi alapján választottad a jelenlegi utcai autódát?

Az egyiket az örök szerelem miatt a Megane Maxi iránt, a Volvo-t a praktikum és megbízhatóság miatt.

Milyen versenyautót próbálnál ki a legszívesebben?

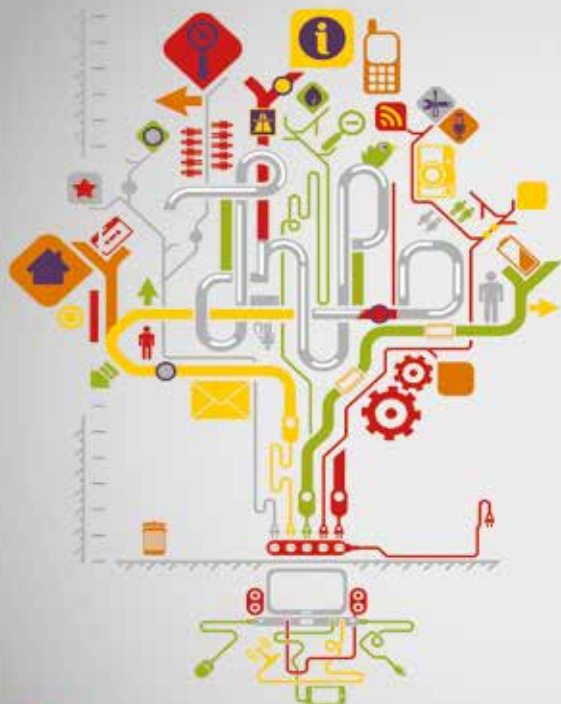
Az idei 2017-es WRC-k közül bármelyiket, de Sebastian Loeb Peugeot 306 maxijával is szaladnék egyet.

Ha egy dolgot változtathatnál magadon, mi lenne az?

Lehet hogy le kéne fogynom picit. :-)

Be mernél ülni magad mellé navigálni?

Simán, én lassan sietek! :-)



CORPUS COMMUNICATIONS

A KÉZMŰVES KOMMUNIKÁCIÓS
MEGOLDÁSOK SZÁLLÍTÓJA

SAJTÓTÓL A PR-IG

ALKALMI MEGJELENÉSTŐL AZ ÁLLANDÓ
SAJTÓJELENLÉTIIG

MARKETINGKOMMUNIKÁCIÓ

NÉVJEGYKÁRTYÁTÓL AZ ÓRIÁSPLOKÁTIG

ONLINE FEJLESZTÉS

FACEBOOKTÓL A WEBÁRUHÁZIG

PRODUKCIÓ

DIGITÁLIS NYOMTATÁSTÓL A REKLÁM SPOTIG

MÉDIATERVEZÉS

ADWORDSTÓL A TV KAMPÁNYIG

MOBILALKALMAZÁSOK

ANDROIDTÓL AZ IOS-IG



Corpus Communications Kft. 1025 Budapest, Csatárka út 82-84.
+361 3211516 | mail@corpuscom.hu | corpuscom.hu



Safety Zone

Tűz-Munka-Környezetvédelmi Szolgáltatás
ADR biztonsági tanácsadás

Tűzvédelem



Munkavédelem



Környezetvédelem



Emelőgép szakértés,
ügyintézés



Villamos felülvizsgálatok,
tervezés, kivitelezés



ADR tanácsadás



Safety Zone-EHS Kft.

Tel.: +36-20/331-0908

E-mail: info@safetyzone.hu

Cím: 2600 Vác, Lovarda tér 12. fszt 2.

Web: safetyzone.hu

"Összejönni - kezdés
Együtt maradni - haladás
Együtt is dolgozni - siker..."

H. Ford



EXPORT - IMPORT - EURÓPÁBAN 1 PALETTÁTÓL 33 PALETTÁIG | BELFÖLDI SZÁLLÍTÁS - 24 ÓRÁN BELÜL
TÜLMÉRETES ÁRUK | SPECIÁLIS - ADR VESZÉLYES ÁRUSZÁLLÍTÁS | RÉSZRAKOMÁNY



HRT CÉGCSOPORT TAGJAI:

-  HRT Spedition Kft.
-  HRT Spedition GmbH.
-  HRT Spedition Polska sp. z.o.o.


HRT SPEDITION
GLOBAL TRANSPORTATION SOLUTIONS
www.hrtsped.com
iroda@hrtsped.hu

HŐNID V ÉS D KFT.

TÜZELŐANYAG KERESKEDEÉS

+ 3 6 7 0 / 6 0 9 6 6 7 7

Tüzelőanyag (szén) értékesítés nagykereskedelmi mennyiségben

Száras osztályozás (egy adott nyersanyag szétválogatása különböző méretű frakciókra).

A nyersanyagot úgy osztályozzuk, hogy egy több rostasikkal rendelkező vibráló rostaszekrényen keresztülgendjük és a keletkező különböző méretű végtermék 3 kihordószalagon keresztül kerül ki depózásra

Ömlesztett áru mozgatása, pakolása nagy teljesítményű homlokrakodóval

Szállítmányozás (billences szállítmányozási, fuvarozási munkák végzése)

Áruszállítás (gabona, kavics, tüzelőanyag, aszfalt, homok és minden más szilárd halmazállapotú ömlesztett anyag szállítása)



Cím: 8553 Lovászpataka, Kossuth utca 37.

Üzleti Intelligencia = Megalapozott döntéshozatal

A Microsoft Office programmal szorosan integrált Power BI üzleti intelligencia céleszköz használatával

Több adatforrást érhet el egyszerre, azokat összefűzheti, kereshet bennük

- a., Microsoft Excel program használatával gyorsan hozzá tud férni akár több forrásból álló adatokhoz
- b., Az egyes források adattartalmát össze tudja fűzni
- c., Az egyes források részletes keresésére nyílik lehetőség

Csupán az eddig megszokott alkalmazásokat kell használni hozzá

- a., Napjainkban az Office alkalmazások már széles kör számára ismertek
- b., Részletes és interaktív irányítópult létrehozására van mód további eszközök igénybevétele nélkül
- c., Részletes elemzések és jelentések elkészítésével tudja a vezetői folyamatokat támogatni

A megszerzett információkat hatékonyan tudja megosztani

- a döntéshozatal érdekében
- a., Könnyűszerrel közzé teheti az irányítópultokat
- b., A jelentéseket megoszthatja munkatársaival
- c., A munkatársak saját igényüknek megfelelően testre is szabhatják a jelentéseket és felületeket
- d., Lehetőség van annak szabályozására, hogy csak az illetékes személyek férjenek hozzá a jelentésekhez



WWW.2VD.HU



GUMILEMEZEK ÉS
TÖMLŐK FORGALMAZÁSA,
GÉPTERVEZÉSI ÉS KIVITELEZÉSI MUNKÁK,
ŐRLEMÉNYBŐL PRÉSELT GUMILEMEZEK,
GUMISZIVACS, GUMITÖMÍTŐ ZSINÓROK,
VÁLTOZATOS MÉRETŰ ÉS KIALAKÍTÁSÚ PROFILOK

E-MAIL: INFO@2VD.HU

TELEFON: +36-30/364-5922; +36-30/587-7116

RAKTÁRÁRUHÁZ: 2310 SZIGETSZENTMIKLÓS, SZERELŐ UTCA 2.