RALLY CAFÉ
RALLY CAFÉ
WWW.RALLYCAFE.HU
AUTÓSPORT MAGAZIN
8. évfolyam 12. szám ■ 2017 I 12

Michelisz legjobb éve



9 772062 216002 17012
690 Ft



STEFANI
GÉPGYÁRTÓ

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

WWW.STEFANIHUNGARIA.HU

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

RALLY CAFÉ

RallyCafe Autósport Magazin

SZERKESZTŐSÉG

LAPIGAZGATÓ:
Magyar Gábor

SZAKMAI VEZETŐ:
Kökény Roland

FŐSZERKESZTŐ:
Mihályi Csaba

LAPMENEDZSER:
Sándor Anikó

NYOMDAI ELŐKÉSZÍTÉS:
igrafika.hu

MUNKATÁRSAK:
Maricsek 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 utánközlése, utánnyomása, sokszorosítása és elektronikus kiadása kizárólag a kiadó engedélyével lehetséges!

MÉDIAÜGYNÖKSÉG, ÉRTÉKESÍTÉS

CSR média

CSR Média

PARTNEREINK

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

TERJESZTÉS

Terjesztés: **LAPKER Zrt.** országos hálózatán keresztül, **Relay**, **Inmedio** árushelyein, 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 a **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

Az új lógó

„Ez ma reggel a legnagyobb problémánk” — mondta Richard Burns, hanyagul a kamionnak támaszkodva a 2003-as Ciprus Ralin, amikor a Peugeot csapatvezetője, Corrado Provera negyedszerre magyarázta el az éppen megérkezőknek, hogy a 206 WRC melyik részére írhatják fel a versenyző és a navigátor nevét. (A szabály szerint csak a versenyző nevét tüntethették fel a hátsó oldalsó ablakon.) Sokminden benne volt Burnsnek abban a mondatában, ami azóta is beleégett a memóriába.

Pedig végülis fontos dolgoról volt szó és igazán dícséretes volt, hogy a Peugeot-nál gondoltak a navigátorokra is, csak hát éppen lett volna más megoldandó feladat is az akkor nem túl versenyzőbarát autón.

Ez jutott eszembe, amikor az Abu-Dzabi Nagydíjat követően bemutatták a Forma—1 új lógóját. Akkora feneket kerítve a dolognak, mintha ez váltaná meg a sportot. Pedig tulajdonképpen ez is fontos dolog, tök jó, hogy van ilyen, meg hogy foglalkoztak azzal, hogy egy promó filmet készítettek neki. Csakhát jobban örültem volna, ha a körmömet lerágom izgalmamban a futam alatt — ami sajnos nem történt meg.

Persze írhatnék itt másról is, hogy visszahívták a Ralisport Bizottság vezetőjét, hogy hány szavazó volt összesen, hányan hová szavaztak és hányan vonták vissza a szavazatukat, miközben a matek sohogyan sem jött ki… Meg arról is, hogy másfél hónappal ezelőtt volt egy Mecsek Rali, aminek az eredményét csak most tudtuk meg, eddig csak pletykát és ellenpletykát hallottunk, amiből végül egyiket sem cáfolták meg, úgyhogy most mindenki azt gondol, amit akar, vagy hogy két és fél hónappal ezelőtt meg nem volt egy Budapest Rali…

Most, hogy így belegondolok, nekem egészen tetszik ez az új F1-es lógó és egyáltalán nem bánom, hogy ha már a verseny nem volt izgalmas, mégis van miről vitatkoznunk.

Végülis ez legyen ma reggel a legnagyobb problémánk.

Mihályi Csaba
főszerekesztő

TARTALOM

A HÓNAP KÉPE 6

A HÓNAP HÍRE 14

HÍREK 20

MESÉL A FOTÓS 28

FÉNYKÉPALBUM

HARRI ROVANPERA 32

GALÉRIA, VERSENYNAPTÁR 162

REFLEKTORFÉNYBEN

Hoffer Zsolt 36

HÁTORSZÁG

Cselényi Balázs 44

MEGKÉRDEZTÜK

Dudás Koko Gyula 52

VÉLEMÉNYÜNK SZERINT

Kiss Norbert, Mihályi Csaba 24

AUTÓ

Nissan Micra 154
Volkswagen Crafter 155
Ford Ranger 158
Hírek 159

RALLY CAFÉ KÁVÉZÓJA

Bagaméri László 166

FORMA-1

Alfa Romeo 62
Brazil GP 68
Abu Dhabi GP 70
Robert Kubica 74
Fernando Alonso 80

RALI

Sebastian Loeb 84
Waldviertal Rali 88
Rally Show Santa Domenica 90

WRC

Neuville vs Ogier 96
Ausztrál Rali 104
Hírek 108

WRX

Lukács Csucsu Kornél 112
Dél-Afrika 122
Hírek 126

GYORSASÁGI AUTÓ

WEC 130
WTCC 138
TCR 148










62


74


84


90


96


112



148


166



WRC

A fiúk ezúttal nem a bányában, hanem a strandon játszottak egyet Ausztráliában, idén utoljára. A bajnoki címek már korábban eldőltek, így sok kérdés már nem maradt a szezonzáróra. Thierry Neuville futott célba végül az első helyen, s miután ez volt idei negyedik győzelme - Franciaország, Argentína és Lengyelország után - a győzelmek tekintetében ő a szezon legsikeresebb pilótája. Ennek ellenére nagyon rájár a rúd a 29 éves pilótára, hiszen öt éven belül ez a harmadik alkalom, hogy másodikként végzett az egyéni ponttáblán.


3
DMack
DMack
DMack
DMack
DMack
DMack
DMack
i20


ETIHAD
ETIHAD
ETIHAD
ETIHAD
ETIHAD
ETIHAD
ETIHAD
ETIHAD
ETIHAD
ETIHAD

F1

Kettős Mercedes-sikerrel zárult a 2017-es Forma-1-es világbajnokság utolsó futama. Utoljára Valtteri Bottas futott célba elsőként, s a már négyszeres világbajnok Hamilton másodikként. Bottas győzelme ellenére sem tudta elvenni Sebastian Vettel második helyezését az egyéni ponttáblán, így a finn kénytelen beérni a bronzérmes hellyel. Nemcsak a szezontól, hanem a Forma-1-től is itt búcsúzott el a brazil Felippe Massa. A 2017-es szezon lezárult, s a Liberty Media már a dobogón felvezette a sorozat új lógójával 2018-ast.



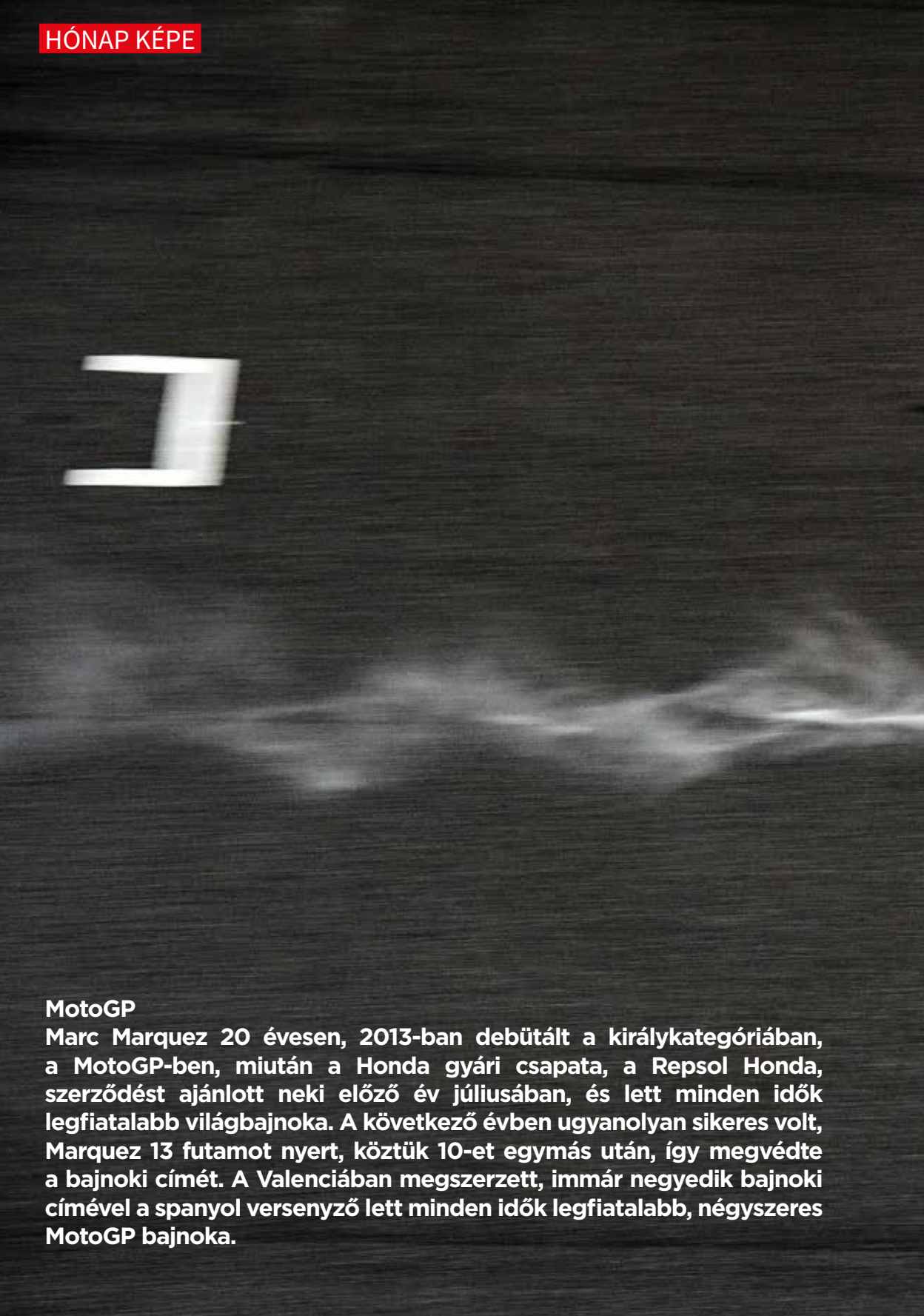
HÓNAP KÉPE



Dakar 2018

A 2012 és 2015 között bezsebelt négy abszolút győzelem, valamint az első tízben elért legutóbbi három helyezés után a MINI és az X-raid csapat egy minden eddiginél erőteljesebb palettával tér vissza a Dakar Rali dűnéi közé. Fennállása során most először a brit prémiumgyártó két különböző hajtásláncot állít csatasorba: 2018. január 6-án, a világ legkeményebb terepralijának negyvenedik rajtrácsára az összkerékhajtású MINI John Cooper Works Rally mellett a hátsókerék-meghajtású MINI John Cooper Works Buggy is felgurul.





MotoGP
Marc Marquez 20 évesen, 2013-ban debütált a királykategóriában, a MotoGP-ben, miután a Honda gyári csapata, a Repsol Honda, szerződést ajánlott neki előző év júliusában, és lett minden idők legfiatalabb világbajnoka. A következő évben ugyanolyan sikeres volt, Marquez 13 futamot nyert, köztük 10-et egymás után, így megvédte a bajnoki címét. A Valenciában megszerzett, immár negyedik bajnoki címével a spanyol versenyző lett minden idők legfiatalabb, négyszeres MotoGP bajnoka.


REPSOL
REPSOL
REPSOL

Négy új R5-ös

Két éven beül nem kevesebb, mint négy új R5-ös modell várható a piacon. A Citroën C3-at a jövő év elejére ígérik, amit a Volkswagen Polo és a Toyota Yaris(?) követ, 2019-ben pedig érkezik a Peugeot 208 Evo.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA


OB
Y. Bonato
B. Boulloud
OB IGOL
DUCOURNAU



Minden idők egyik legsikeresebb, ha nem a legsikersebb rali kategóriájává vált az R5, amelynek népszerűsége töretlenül növekszik. A nemzeti és regionális bajnokságok mellett egyre keresettebb a világbajnokságon is és nem ritka az olyan futam — akár nemzeti bajnoki, akár Eb, akár vb — ahol 15—20 R5-ös autó is rajthoz áll. A piacot a Ford és a Skoda uralja. Előbbiből négy és fél év alatt 250-et adott el az M-Sport, míg a Skoda két év alatt a 150. Fabia R5-ös értékesítésénél tart. Erre a piacra tört be nem régen a Hyundai is, amely komoly ügyfélprogrammal próbál minél több vevőt csábítani. Mivel ez a kategória nem igényel gyári csapatot, egy R5-ös autó kifejlesztése nem csak jó reklám, de akár jó üzlet is lehet egy gyártónak. Nem csoda, hogy egyre többen próbálnak a Ford és a Skoda babérjaira törni.

A legtöbb adóssága talán a Citroënnek van ebben a kategóriában, hiszen a DS3 R5 igencsak gyengére sikeredett és jól mutatja, hogy bár nem WRC-ről van szó, nem lehet félvállról venni az autó fejlesztését, még egy olyan nagyműltú gyárnak sem, mint a Citroën/Peugeot. Ezt a csorbát akarták kiköszörülni egy vadonatúj autó tervezésével, amelynek homologizációját 2018 első felére — áprilisra? — ígérik. Az autó tesztjét szeptemberben kezdték, amelyben a két gyári WRC-s pilóta Stéphane Lefebvre és Craig Breen, illetve az újdonsült francia bajnok, Yoann Bonato — tessék megtanulni ezt a nevet, mert a Citroën junior programjában még találkozhatunk vele — végezték. Több mint négyezer teszt kilométer ➤

„A négy világbajnoki címmel szerzett tapasztalatunkat szeretnénk kamatoztatni egy olyan ügyfélprogrammal, amivel magas színvonalú autót tudunk kínálni a különböző nemzeti és regionális bajnokságokba.”



után november végén a Var Ralin mutatták be az autót a nagyközönségnek, ahol természetesen csak mint előfutók vettek részt.

„Nagyon jó alkalom volt ez, hogy bemutassuk az autót a nagyközönségnek és hogy egy teljes versenytávon, verseny körülmények között tudjunk tesztelni“ — mondta Yves Matton, a Citroën Racing csapatvezetője, aki még az év elején, az autó fejlesztésének kezdetén szögezte le, nincs több pardon, a C3 R5-nek az első versenyétől fogva ütőképesnek kell lennie.

Talán a legizgalmasabb R5-ös projekt a Volkswagené, amely 2016-ig, négy éven keresztül volt verhetetlen a rali-világbajnokságon a WRC-ivel, az idén pedig — miután a raliból kiszálltak — a ralikrossz-vb-n voltak szintén verhetetlenek azok a Polo GTI-k, amelyek a 2017-re fejlesztett Polo WRC alapjaira épültek. Amikor a gyár bejelentette, hogy kiszáll a rali-világbajnokságról azonnal hozzátették, hogy privát versenyzők számára továbbra is szeretnének ütőképes raliautót készíteni, ezért R5-öst fejlesztenek a Polóból.

„A négy világbajnoki címmel szerzett tapasztalatunkat szeretnénk kamatoztatni egy olyan ügyfélprogrammal, amivel magas színvonalú autót tudunk kínálni a különböző nemzeti és regionális bajnokságokba“ — mondta Sven Smeets, a Volkswagen Motorsport vezetője.

Az autó első tesztjére a Citroën C3 előfutásával egyidőben került sor, érdekes módon, erre is Franciaországban. A Polo GTI R5-öt ugyanúgy Fontjoncouse-ban próbálták ki, mint ahogyan a WRC-vel is tették annak idején. A tesztpilóta





pedig az a Dieter Depping volt, aki a VW WRC-jének is az első tesztjeit végezte. Őt váltotta az idei WRC2-es bajnok Pontus Tidemand. A háromnapos teszten aszfalton és murván is ki tudták próbálni az autót, amely azonban még jócskán a fejlesztési szakaszban jár. A homologizációjának pontos időpontja sem tisztázott, a gyár 2018 második felére ígéri, ami azt jelenti, hogy teljes bajnokságban, a C3 R5-höz hasonlóan csak 2019-ben láthatjuk.

Legkorábban két év múlva debütálhat a Toyota R5-ös változata, amely egyáltalán nem biztos, hogy a WRC alapjait jelentő Yarisból készül. Az R5-ös Toyota homologizálása kézenfekvő lehet, hiszen a japán gyártó évtizedekkel ezelőtt igen komoly junior és privát programot üzemeltetett a Corolla WRC-vel. Most is két japán versenyzőt próbálnak eljuttatni a rali-világbajnokság élvonalába, akiket Ford Fiesta R5-tel versenyeztetnek. A saját junior programjuk mellett természetesen üzleti alapok is vezérlik a Toyota csapatvezetőjét, Tommi Mäkinent: „Egy ideje már tárgyalunk egy R5-ös autó fejlesztéséről, ami nagyon izgalmas projekt lehet, és természetesen minél több autónkat szeretnénk látni privát versenyzőknél is.“

Az autót ugyanúgy a Tommi Mäkinen Motorsport készíti majd, mint ahogyan a Yaris WRC-t.

Ha lesz új Citroën R5, akkor lennie kell új Peugeot R5-nek is. Ez így is lesz, bár ezúttal a két autót nem egyszerre fejlesztik és arról is letettek, hogy fel-



tétlenül azonos alkatrészeket szereljenek a két különböző karosszériába, mint ahogyan azt a jelenlegi DS3 és 208 R5-ösnél tették. A francia konszern előbb a Citroënre akar koncentrálni, de amint az az autó elkészül, a Peugeot is megkaphatja az új, erősebb motort, de a C3 többi alkatrészéből is válogathatnak majd a Peugeot Sportnál, ahol a 208 T16 Evót várhatóan 2019-re homologizálják le.

Új szereplője lehet még az R5-ös piacnak a Proton, amelynek R5-ös autóját nem régen a kétszeres világbajnok, Marcus Grönholm is tesztelte, ám ők korábban a Szuper—2000-es programjukkal sem tudták felvenni a versenyt a gyári autókkal szemben. A jelenlegi fejlesztési versenyben pedig egy privát csapat aligha tud lépést tartani a gyári csapatok autóival, valamint azok ügyfél programjaival.

Két év múlva tehát már összesen hét — Ford, Skoda, Hyundai, Citroën, Volkswagen, Peugeot és Toyota — gyári fejlesztésű R5-ös közül válogathatnak majd a privát versenyzők, akinek a kegyeiért úgy tűnik, egyre nagyobb verseny folyik. Ez pedig a gyárakat is egyre jobb teljesítményre ösztönzi. Arról nem is beszélve, hogy így mind a négy gyári vb-csapat rendelkezik majd R5-ös autóval, amely a junior program alapja lehet. A Volkswagen többször is cáfolta, hogy gyári WRC2-es csapatot indítson a vb-n, de az autók reklámozása miatt ez aligha lesz elkerülhető. Főleg akkor, ha tudjuk, hogy a Skoda gyári csapattal vesz részt a vb-n, az M-Sport szintén gyári autókat indít és hogy már jövőre is lesz egy gyári Hyundai i20 R5 a mezőnyben Jari Huttunnel. A Toyota, amint elkészül az R5-öse minden bizonnyal abba ülteti junior versenyzőit, de a Citroëntől is számíthatunk junior R5-ös versenyzőkre.

A rali-vb-n már az idén is meglehetősen erős volt a WRC2-es mezőny, ami 2018-ra még jobbnak ígérkezik, ezt pedig csak fokozni fogja az új autók érkezése.

„Egy ideje már tárgyalunk egy R5-ös autó fejlesztéséről, ami nagyon izgalmas projekt lehet, és természetesen minél több autónkat szeretnénk látni privát versenyzőknél is.”





Ogier marad, a Ford visszatér?

Jövőre is az M-Sport színeiben versenyez Sébastien Ogier a rali-világbajnokságon. A hírt a csapat év végi partiján jelentették be, hasonlóan hatásos módon, mint ahogyan tavaly Malcolm Wilson csapatvezető bejelentette az akkor még csak négyszeres világbajnok szerződtetését. Az idén a partin egyszer csak spontán módon előkerült a szerződés, amit Ogier egy satupadon gyorsan alá is írt.

„Nem beszélhettem róla, de egy ideje már meghoztam a döntésemet, hogy maradok az M-Sportnál — mondta Ogier. — Sokat cikkeztek a jövőmről, ami legtöbbször a pénz körül forgott. Valóban tárgyaltam más csapatokkal is, abszolút biztos akartam lenni a döntésemben, de nem a pénz volt az elsődleges. Pénzen nem vehetsz egy ilyen nagyszerű főnököt és senki sem tudja azt az érzést nyújtani nekem, mint Malcolm. Nagyon keményen harcolt értem, hogy megtarthasson a csapatában és nagyon élvezem vele a közös munkát."

A szerződés hosszabbítás egyik kitétele volt, hogy a Ford komolyabban szálljon be a csapatba. Erről hivatalos információ nincs, de annyi kiszivárgott, hogy a fejlesztés és a tesztek terén is nagyobb lesz az autógyár részvétele, mint korábban.

A csapatvezető, Malcolm Wilson természetesen ezúttal is a holdon volt boldogságában. „Nagyszerű dolog volt tavaly Sébastient és Julient leszerződtetni és az egyes rajtszámot az autónkra ragasztani, de akkor az nem a mienk volt, hanem a két srácé. Most viszont mi harcoltunk meg érte. Nagyon örülök, hogy a győztes csapat nagyrészét (Ogier-t és Evanst) meg tudtuk tartani. Nehéz dolgunk lesz a két bajnoki címet megvédeni, de abszolút ez a célunk."



Neuville 2018-as WRC-vel nyert

Egy második és egy első helyet szerzett Thierry Neuville a rali-világbajnokság utolsó két futamán, de miután a Wales Ralin Elfyn Evans DMACK gumikon nyert, azt is állíthatjuk, hogy az utolsó két versenyen a belga volt a legjobb Michelin gumival versenyző. Nem volt ez véletlen, hiszen a Hyundai előre hozta a 2018-as WRC homologizációját, így Neuville már a jövő évre tervezett autót kapta.

„Októberben lehomologizáltuk a 2018-as autót — mondta Michel Nandan, csapatvezető. — Akkor még Thierrynek volt esélye a világbajnoki címre, ezért döntöttünk úgy, hogy az új kocsit adjuk neki az utolsó két futamra. Három '18-as autó elkészítésére nem volt kapacitásunk, ezért a többiek még az idei i20 WRC-vel indultak. Volt az idén némi megbízhatósági problémánk, de az új autóval nagyon jó esélyünk lesz a jövő évi világbajnokságon."

Fogadjunk Elfyn Evansre?

Sébastien Ogier mellett Elfyn Evans lesz az M-Sport jövő évi versenyzője, aki az idei DMACK-gumikról szintén Michelinre vált. A 28 éves walesi az idén Argentínában az utolsó métereken bukta el első győzelmét, amit azonban a Wales Ralin megszerzett. Wilson szerint jövőre még többet várhatunk versenyzőjétől: „A maguk helyében akár egy hetei fizetésemet is fel merném tenni Elfynre. Az idei fejlődését végigkövetve, biztos vagyok benne, hogy ott lehet a világbajnoki címért folyó versenyben. Természetesen Sébastien Ogier a legnagyobb esélyes, de a bajnokság egyre szorosabbá válik, amibe mi két versenyzővel is szeretnénk beleszólni."



CONCORDIA BENZINKUTAK

TANKOLJON MINŐSÉGET OLCSÓBBAN!

Flottáknak, vállalkozásoknak egyedi kedvezmények!



KÚTJAINK:

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

www.concordia-trans.hu



CÍM: 2660 BALASSAGYARMAT, POZSONYI U. 30. | TEL/FAX: 06-35-302-655 | E-MAIL: GLOBAL@GLOBALCOOP.HU

Meddig mehet el egy csapat a világbajnoki címért?

Én nem értettem egyet vele, hogy a Volvo Yvan Mullert szerződtette az utolsó hétvégére, hiszen Nestor Girolami is jó versenyző, ezzel a cserével pedig csak a saját magabiztosságukat kérdőjelezték meg. Azt nem hiszem, hogy azzal a céllal ültették volna Mullert autóba, hogy Norbival szemben bármilyen sportszerűtlenséget kövessen el. Simán lehet, hogy a szabadedzéseken a tapasztalatával a beállításokban tudott segíteni.

Ha nem is értek egyet vele, de nem tartom sportszerűtlennek a Volvo lépését. Azt viszont igen, hogy Magyarországról valaki megfenyegette Mullert és a családját. Ez annyira gáz, hogy én szégyellem magamat, amiért a honfitársaim ilyet tettek. Ez főleg Norbinak volt kellemetlen a helyszínen, hiszen mindenki ezzel szembesítette és biztos vagyok benne, hogy a Volvo kijátszotta vele szemben ezt a lapot. Gondolj csak bele, ott vagy egy versenyen, ahol a világbajnoki cím a tét és akkor azzal kell foglalkoznod, hogy mit irkált valaki az interneten. Mindenkit arra kérnék, hogy ilyen többet ne forduljon elő, mert minden Norbira üt vissza. Ne valaki ellen, hanem Norbiért szurkoljunk, neki küldjük a pozitív üzeneteket, tudom magamról, mekkora erőt ad, amikor egy fél ország szurkol érted, akár a pályán, akár a közösségi médiában.

Mondhatják sokan, hogy Yvan Muller rászolgált a szurkolók haragjára, de tudomásul kell venni, hogy a WTCC egy ilyen kemény sport, ahol előfordulnak ütközések, pont azért szeretjük, mert senkinek sincs biztonságban a visszapillantója. Ha valaki itt átlépi a sportszerűség határát, azt bízzuk a többi versenyzőre, higgyétek el, vissza fogja kapni. Nálunk a kamion-Eb-ni is ez megy. Betartottál nekem? A következő versenyen visszakapod.

A szurkolók pedig szurkoljanak, mutassák meg milyenek a magyar szurkolók, hogy mi is büszkék lehessünk rá, hogy jó magyar autóversenyzőnek lenni.

Kiss Norbi
Európa-bajnok kamionversenyző





Hogy a kérdést megválaszoljam, a sportszerűség határán belül bármeddig, ami még a csapatot és a versenyzőt is jó színben tünteti fel.

A Volvo húzását én sem értettem és amikor egy baráti társaságban meghallottuk, nekünk is az volt az első gondolatunk, hogy Yvan Mullert rombolónak szerződtették. Valaki még azt is felvetette, hogy a Hondának Gabriele Tarquinit kellene autóba ültetni, ők jól összeütköznek a rajtnál és hagyják a többieket versenyezni.

Nem hiszem, hogy Mullernek bármilyen romboló szerepe lett volna, még akkor sem, ha ezt az imidzset magának köszönheti. Ugyanakkor a koromból kifolyólag tudom, hogy kár olyan dolgon felhúzni magunkat, ami még meg sem történt, csak feltételezzük, hogy meg fog történni. Újságíróként pedig azt is tudom, hogy soha sem szabad az első felindultságunknak hangot adni, mindig át kell gondolni a dolgot. Az pedig, hogy ha valakit megsértünk, vissza fog ütni. Ha pedig valakit megfenyegetünk, az pláne visszavág és máris egy olyan harc közepén vagyunk, amiről már senki sem tudja, hogy miért robbant ki, csak azt, hogy halálosan gyűlöljük a másikat. Valakinek a családját megfenyegetni… Hát ezt hagyjuk meg a nulla iq-jú izomagyaknak, mi legyünk ennél intelligensebbek.

Tavaly Niki Lauda mondta Hamiltonra, amikor elveszítette a világbajnoki címet Rosberggel szemben, hogy ha már veszíteni kell, akkor veszítsünk méltósággal. Én ehhez csak annyit tennék hozzá, hogy az életben méltósággal veszíteni felér egy győzelemmel, mert az ember utána kihúzhatja magát. Tök mindegy, hogy ki viszi haza a serleget, a végén csak az ember számít.

Ebben a tekintetben pedig az idei szezonnak Michelisz Norbi volt a győztese és ahelyet, hogy bűnösöket keresünk, legyünk büszkék rá, hogy ilyen sportolónk van. Mert mutasson valaki még egy ilyen autóversenyzőt a WTCC-ben! Szerintem nem tud.

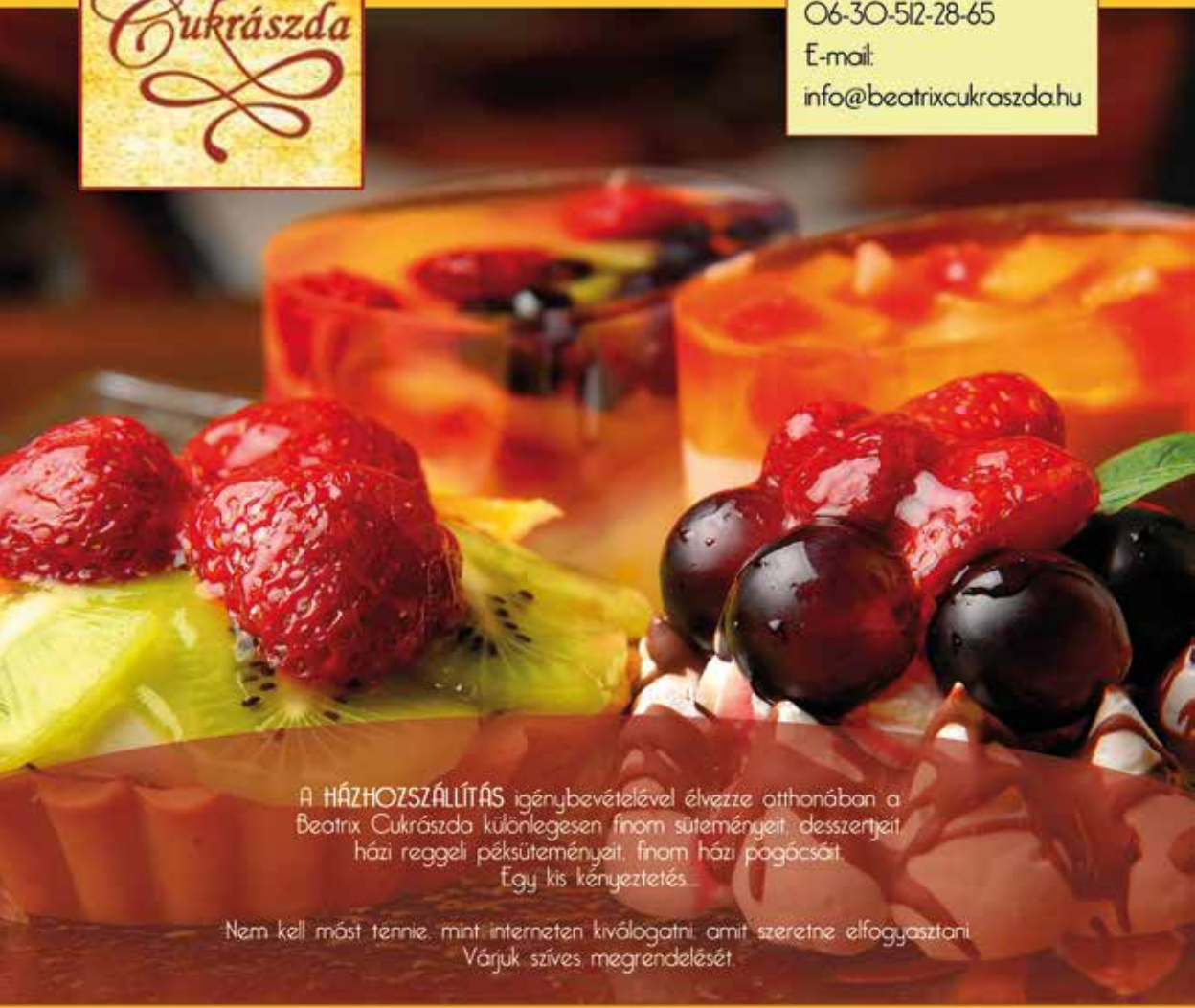
Mihályi Csaba
főszerkesztő

Beatrix Cukrászda

Viszonteladók, cateringes cégek, cukrászdák, egyéb üzletek széleskörű kiszolgálását 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
E-mail:
info@beatrixcukraszda.hu



A **HÁZHOZSZÁLLÍTÁS** igénybevételével élvezze otthonában a Beatrix Cukrászda különlegesen finom süteményeit, desszertjeit, házi reggeli péksüteményeit, finom házi pogácsáit. Egy kis kényeztetés.

Nem kell mást tennie, mint interneten kiválogatni, amit szeretne elfogyasztani. Várjuk szíves megrendelését.

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
- Élhajlítás, ragasztás, hegesztés

- Élpolírozás (gyémántpolírozás)
- Gépburkolatok, egyedi 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





Tavaly a rali világbajnokság „Év fotója" választáson kollegánk Makai Gergő nyerte el a legjobb képnek járó díjat. Idén is szoros volt a verseny, ám ezúttal egy francia kollegáé lett az év pillanata. Gergő nekünk számtalan képet készített az idei esztendőben és reményeink szerint jövőre is számíthatunk tőle különleges fotókra ezért mi idén is tőle választottunk egy képet a 2017-es WRC zárásaként.

„Ez a fotót a Wales Rali shake-downján készítettem. Azért fotóztam hátulról mert a kora reggeli időpont miatt még lámpasorral jöttek a versenyzők, ezért szemből lehetetlen lett volna jó fotót készíteni a versenyautókról. Maradt a hátsó nézet, amelyhez remek körítést adtak a hulló őszi falevelek, így ezzel a helyszínnel kezdtem a munkát a brit versenyen. Az első 10 autó után már a hajnali fények is megjöttek, így a raligépek már lámpa felkapcsolása nélkül jöttek. Éppen ezért én is helyet változtattam és utána már szemből fotóztam a mezőnyt."

Makai Gergő

SPORT- ÉS RENDEZVÉNY-CSARNOK BUDAKALÁSZON

CSODÁLATOS KÖRNYEZETBEN AZ OMSZKI-TÓ PARTJÁN

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



2011 Budakalász, Omszk park 1.

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

www.bfkcsarnok.hu



DECEMBERI MÉRKŐZÉSEINK:

2017. DECEMBER 6. SZERDA

18:00 CYEB BUDAKALÁSZ - TELEKOM VESZPRÉM

NBI férfi felnőtt kézilabda mérkőzés

2017. DECEMBER 9. SZOMBAT

18:00 CYEB BUDAKALÁSZ - SPORT36-KOMLÓ

NBI férfi felnőtt kézilabda mérkőzés

2017. DECEMBER 16. SZOMBAT

18:00 CYEB BUDAKALÁSZ - BALATONFÜREDI KSE

NBI férfi felnőtt kézilabda mérkőzés

DECEMBER 2. 14:00 CYEB BUDAKALÁSZ - NEKA

OSB fiú kézilabda mérkőzés

DECEMBER 9. 15:00 CYEB BUDAKALÁSZ - CSÖMÖRI SSZN KFT

U22 kézilabda mérkőzés • NBII férfi felnőtt bajnokság Észak

Helyszín: Budakalászi Sportcsarnok • 2011 Budakalász, Omszk park 1.
Jegyárak: Felnőtt - 2000 Ft • Gyerek, diák, nyugdíjas - 1000 Ft

HARUM ZRT. TIPPMIX SWIETELSKY CYEB Construm Kft.

FÉNYKÉPALBUM

Harri Rovanpera

1. A repülő finnek! Volt idő amikor közel féltucat északi pilóta is volt legjobbak között, 2005-ben a Monte-Carlo rajtjában álltak össze egy képre „rokonaink”. Balról jobbra: Marcus Grönholm, Janne Tuohino, Toni Gardemaister, Jani Paasonen és Harri Rovanpera.
2. Rovanpera izgatottan figyeli, hogy mekkora kár keletkezett a 307 WRC-ben a 2005-ös Szardínia Ralin. A dolog pikantériája, hogy ez nem az ő versenyautója, hanem csapattársáé, Marcus Grönholmé.
3. Magad uram, ha nincs motorod! 2003-ban a Török Ralin kellett arréb tolni a rakoncátlankodó 208 WRC-ét. A finn páros mellett a harmadik, aki kocsit tolja Guy Frequelin, a csapat vezetője.
4. A hiányzó világbajnoki címek ellenére Rovanpera nagyon sok szurkoló kedvence volt pályafutása alatt, így nem meglepő, hogy mindig hosszú sorok álltak amikor autogrammot osztogatott.
5. Rovanpera 1993 és 2006 között százhuszonegy világbajnoki versenyen vett részt, ez idő alatt egy győzelmet szerzett, tizenöt alkalommal állt dobogón, és hetvenhét szakaszon lett első. Pályafutása egyetlen győzelmét a 2001-es Svéd Ralin aratta.
6. A három, de nem szomorú szamuráj a 2005-es Japán Ralin. Ez is egy érdekes csapat felállás volt a Mitsubishi-nél, Gigi Gallival és Gilles Panizzival.
7. Akit megfertőzött a benzingőz, az azért utcán sem adja alább 500 lóerőnél. Rovanpera garázsában többek között ez az 500 lóerős Shelby Mustang gondoskodik a hétköznapi élvezetekről.
8. A lett RE Autoklubs jóvoltából Rovanpera márkahűségét megtartva 2013-ban a terepraliban is kipróbálhatta magát egy L2-es Mitsubishi volánja mögött az oroszországi Northern Forest Baján.

9.a Az alma nem esik messze a fájától. Rovanpera fia, Kalle egészen korán elkezdte a versenyzést. Ifjú korának köszönhetően számos rekordot döntött meg az elmúlt években.

9.b Kalle legutóbb Ausztráliában a WRC2-es vb futamot megnyerve vált minden idők legfiatalabb futam győztesévé, természetesen a célban az első aki gratulált neki, édesapja volt.











5


6


7




9a


9b

emblemazas.hu



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

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

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

MEGOLDÁS A SZÁRAZÉPÍTÉSBEN

GIPSZKARTON, SZIGETELÉS, ÁLMENNYEZET

BAU92 SYSTEME

www.bau92.hu

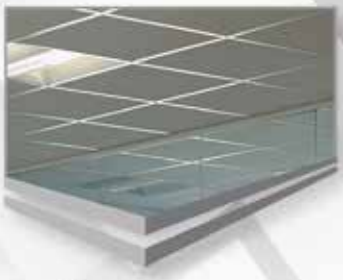
- Az **országos hálózat,** üzleteink az ország 9 pontján
- Több mint **1000 termék raktárkészletről**
- Ország teljes területén **házhozszállítás**
- **Minőségi termékek, alacsony árak**
- Mérnöki **szaktanácsadás**
- Kényelmesen **otthonról/webáruházainkon keresztül** is van lehetősége vásárolni



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, keressen meg bennünket elérhetőségeink egyikén. A kép illusztráció.

Schiller AUTÓ CSALÁD Autók Szeretettel

Schiller.hu

A háromszoros bajnok

Két új navigátorral és megújult szemlélettel vágott neki Hoffer Zsolt az idei szezonnak. Az eredménye meg is lett, a 6-os kategóriában és a kétkerék-hajtású mezőnyben is bajnokságot nyert. Igaz, ehhez előbb egy esésből kellett felállnia.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA


HUNGARIAN POLICE
RALLY TEAM
MNOREG



Valószínűleg sokan emlékeznek még a tavalyi Veszprém Ralira és az alaposan összetört Opel Adamra. Sokan gondoltuk akkor azt, hogy Hoffer Zsolt szezonját is kettétöri az eset, de nem így lett.

„Ötödik telin elúszott az autó és az ugratóról egy glédernyomba értünk le, onnantól kezdve pedig a fizika tette a dolgát — meséli Hoffer, akinek utána már inkább a matekkal volt több problémája. — Szerencsére senki sem sérült meg, de az anyagi kár elég jelentős volt. A szponzoraim felé tettem egy ígéretet, hogy végig versenyezem a szezont, ezt nem szeghettem meg. Eladtam kocsit, házat és egy kvázi új autóval ott voltunk a következő versenyen."

„Ötödik telin elúszott az autó és az ugratóról egy glédernyomba értünk le, onnantól kezdve pedig a fizika tette a dolgát."

Egy ilyen esés akkor is megviseli az embert, ha nem neki kell kifizetnie, így viszont még inkább igaz, hogy háromszor is meggondolja, menynyire meri nyomni. „Az esés okozott pár álmatlan éjszakát és egy pár versenynek el kellett telnie, mire visszabátorodtam. A Mecsek Ralin éreztem először, hogy most már rendben van minden."

Na de Hoffer ezzel nem elégedett meg, még többet akart, hiszen mindenki azért ül versenyautóba, hogy nyerjen és hogy bajnok legyen. Ezért azonban tenni is kell.

„Minden más volt az idén. Először is a Matics Zsolti féle Fit4Race program keretében fizikálisan és mentálisan is sokkal jobban felkészültem a versenyzésre. A stresszkezelésem sokat javult."

Volt azonban még egy változás: „A tavalyi navigátorommal az év végén elváltak az útjaink. Úgy volt, hogy Bagaméri Lacival megyek, aki nagyon rutinos navigátor, de a munkája miatt nem tudott eljönni minden versenyre. Ekkor került képbe Bunkoczi Laci, aki hallotta, hogy a versenyzés miatt mekkora áldozatot hoztam. Mondta, hogy ha ilyen őrült vagyok, akkor beül mellém. Ő sokat versenyzett terepraliban, ami miatt a térlátása nagyon jó. A pályabejárásra egy új szemléletet hozott, most már én is másképp látom a gyorsaságikat, nem csak egy-egy kanyarban, ha-



nem pályaszakaszokban gondolkodok. Emellett Laci az itiner diktálásba is hozott egy ritmust." Ez mind szép és jó, de a puding próbája mindig az evés, a ralié pedig a stopper. „Az idei Miskolc Ralin, a 18 kilométeres Garadnán, ugyanolyan gumival, ugyanolyan nyomással mentünk, mint tavaly és húsz másodperccel jobb időt értünk el. Mindez Lacinak és a Fit4Race programnak köszönhetően."

Az eredmény meg is lett, hiszen a hat versenyből Hoffer négyszer nyerte meg a kategóriát, egyszer második lett, egyszer pedig a féltengely törése miatt kiesett. Ezzel pedig már a Mecsek Ralin bebiztosította a 6-os kategória és a kétkerék-hajtású bajnoki címet. 2012-ben egy Skoda Fabiával már megnyerte a bajnokságot, de az idei eredményére sokkal büszkébb. „Azt a bajnokságot kicsit komolytalannak érzem a mostanihoz képest. Az idén szerintem erősebb volt a mezőny és mi is egyenltesebb teljesítményt tudtunk nyújtani. Aszfalton jól mentünk, murván még egy kicsit nagyobb lépcsőben kellene fejlődnünk. A kategóriában sok a fiatal, akik biztosan gyorsulni fognak, úgyhogy senki sem ülhet a babérjain."

NÉVJEGY

HOFFER ZSOLT



1977. április 7-én született (40 éves)
2006. Honda Civic rali 2 N2 2.
2008. Suzuki Swift Sport N2 bajnok
2009. Suzuki Swift Sport N2 3.
2010. Suzuki Swift Sport N2 2.
2011. Citroën C2 R2
2012. Skoda Fabia R2 6-os kategória bajnok
2013. Citroën C2 R2/Skoda Fabia R2
2014. Citroën C2 R2/Opel Adam R2
2015. Oper Adam R2, 6-os kategória 2.
2016. Oper Adam R2, 6-os kategória 2.
2017. Oper Adam R2, 6-os kategória és 2wd bajnok









A kategória mellett a kétkerék-hajtásúak között is Hoffer volt a legjobb az idén. Itt több kategóriát értékelnek, amelyeknek vannak előnyei, hátrányai, de végeredményben mindenkinek van esélye. „Szerintem az Opel az R2-es mezőny egyik legjobb autója és nemzetközi szinten is az R2 a legerősebb kategória az R5 alatt. A magyar pályák sajátossága miatt azonban egy nagyobb végsebességű R3-assal, de még egy jó Szuper—1600-assal is labdába lehet rúgni a bajnokságban."

Hoffer az idei és a 2012-es 6-os bajnoki címe mellett még egy harmadikkal is rendelkezik 2008-ból. Akkor az N2-t és a Suzuki Kupát nyerte meg egy Swifttel, amellyel még magát is meglepte.

„Nagyon érdekes volt az az évünk. A rali 2-ben akartam maradni, de az egyik támogatómat csak az első osztály érdekelte, így feljebb léptünk. A szezon kezdetére a támogató visszalépett, de mi maradtunk. Sok jó pilóta volt akkor a Suzuki Kupában is és az N2-ben is. Nagyon taktikusan építettük fel az évet és kiegyensúlyozott versenyzéssel nyertünk. Akkor nem is éreztem ezt olyan nagy dolognak, mint így utólag visszagondolva. Az idei bajnoki címemmel tudnám párba állítani a 2008-asat."

Ha már szóba került a nemzetközi szint, akkor az látszik az Eb-n, hogy a gyári Opel Adam R2-esek nagyon erősek, de vajon mekkora a különbség az ügyfélautók között. „Az biztos, hogy az ügyfélautók is nagyon jók, az enyém az elsők között volt, amit folyamatosan fejlesztettünk. Fékpadon még nem volt, de szerintem 187 lóerőnél biztosan nem gyengébb. Hogy a gyári autók is 187 vagy 192 lóerősök, nem tudom. Én nagyon szeretek az Adammal versenyezni, kifejezetten tetszik, hogy a futómű beállítás terén ekkora szabadságot ad, így mindenki könynyen a saját ízlésére tudja formálni az autót."

„Bunkoczi Lacival szeretnénk még egy évet együtt versenyezni, ezért a 2018-as szezonunkat is együtt tervezzük meg."

Arról már esett szó, hogy miben lehetne fejlődni, de arról még nem, hogy hol. „Bunkoczi Lacival szeretnénk még egy évet együtt versenyezni, ezért a 2018-as szezonunkat is együtt tervezzük meg. Laci nem akar itthon menni, a szponzoraink felé is elég kellemetlen volt, hogy elmaradt a Budapest Rali, amit nehezen tudtunk megmagyarázni. Ezért a Mitropa Kupa jöhet szóba, ami új helyszíneken új kihívást jelenthet mind a kettőnk számára. Biztos vagyok benne, hogy idegen pályákon sokat fogok tanulni, ami mindig is célom volt a versenyzésben."





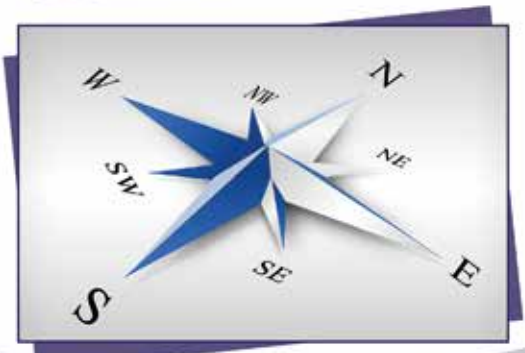



51.
AQUAPROFIT
MECSEK RALLYE
13–15 október 201
MNASZ
FIA
HISTORIC
RALLY
AQUAPROFIT
HUNGARIAN POLICE
RALLYE TEAM
NOREG
SP 03-06









ASTHROS Kft.

- **Pontosan és megbízhatóan szállítunk**
- **Európában otthon vagyunk**
- **Korszerű gépparkkal rendelkezünk**
- **Áruszállításban nem ismerünk lehetetlent**
- **Csomagolás**
- **Raktározás**

www.asthros.eu • 9200 Mosonmagyaróvár, Erkel F. u. 17. IV./21. • asthros.kft@gmail.com
00 36 30 260 9737 • 00 36 30 772 5606 • 00 36 30 377 5344

JÉGSZILÁNK

www.jegszilank.hu

6000 Kecskemét, Matkói út 18.
Fagyasztott és mélyhűtött termékek forgalmazása.

KEREKEN-PÁLYA KFT

6041 Kerekegyháza, Falu dűlő 2. Kutatás fejlesztés

PRIOR

6000 Kecskemét, Szolnoki út 33,
Tel.: 06-(76) 504 154 Pénztárgépek forgalmazása


HÁTORSZÁG: CSELÉNYI BALÁZS



Mindkét oldalon

Két évtizede tevékenykedik az autósportban Cselényi Balázs, akit versenyigazgatóként és technikai ellenőrként is ismerhetünk, az elmúlt két évben azonban a ralikossz-Eb-n, majd pedig a vb-n is bemutatkozott Lukács Kornél csapatvezetőjeként.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA



Húszéves pályafutása alatt sok mindennel foglalkozott Cselényi Balázs az autósportban, az idén pedig régóta dédelgetett álmát valósította meg: a világbajnokságon szereplő csapatban dolgozik, méghozzá — ha nem is kimondva — csapatvezetői poszton. De hogyan lehet egyáltalán megtanulni mindazt a feladatot, követelményt, ami egy vb-programhoz kell?

„Ha lenne ilyen recept, akkor mindenkinek könnyű lenne — nevet Cselényi. — Nekem szerencsém volt Csucsuval, hogy egy véletlen folytán összekerültünk, közös hullámhosszon voltunk és elindultunk egy úton, a világbajnokságot pedig együtt tanuljuk. Az előtte lévő 15-20 évben bárhol is tevékenykedtem a magyar autósportban, biztos voltam benne, hogy ezt akarom csinálni. Nagy álmom volt, hogy egy világbajnoki csapatnál dolgozhassak. Amikor azonban az egyetemet elvégeztem elég nehéz volt elhinni, hogy a Műszaki Egyetem ajtaján egyszer csak kopogtat az M-Sport és onnan vadász mérnököket. Azt a lehetőséget láttam, hogy gyűjtöm az információkat, tapasztalatokat és haladok előre, majd csak lesz valami. Csucsuék egy olyan pillanatban találtak meg, amikor éppen nem láttam fejlődési lehetőséget abban, amit csináltam, nagyon jó váltás volt és remélem, hogy sokáig tudunk együtt dolgozni."

„Azt kell, hogy mondjam, ezzel a két év tapasztalattal, amit Csucsu mellett töltöttem, mindenképpen jobb versenyigazgató lennék."

Többéves versenyigazgatói és technikai ellenőri múlt utána tehát a másik oldalról is megismerheti a sportot, ami bármennyire is meglepő, még a számára is hozott újdonságot.



„Úgy kerültem bele az autósportba, hogy nem versenyeztem. Mai szemmel nézve inkább az a szituáció volt a nehezebb, mert nem ismertem a másik oldalt. Ma olyan helyzetben vagyok, hogy az asztal mind a két oldalán ülő helyzetét ismerem. Régen versenyzői tapasztalat nélkül kellett eldöntenem szituációkat, ma viszont versenyzői és versenyigazgatói fejjel nézve is hozzá tudok szólni. Azt kell, hogy mondjam, ezzel a két év tapasztalattal, amit Csucsu mellett töltöttem, mindenképpen jobb versenyigazgató lennék. Az emberi oldalát könnyű megítélni versenyigazgatóként, majdhogynem azt mondanám, kiszámítható, hogy egy versenyző hogyan fog viselkedni, hogyan fog beszélni. De hogy egy autó vezetése közben mit miért csinál egy versenyző, azt sokkal könnyebb úgy megítélni, hogy a sportnak ezt az oldalát is megismertem. Mondok egy példát: Nekem alap volt, hogy a szabályokat betartjuk, amiben benne van az is, hogy nem ütközünk a másikkal. Csucsuval az első versenyünkön, az elődöntő negyedik helyén mentünk, adódott egy helyzet, amire nekem gondolkodás nélkül azt kellett mondanom, menj mellé és akár lökd is meg. (Csucsu szerint a mondat pontosan így hangzott el a rádióban: Menj neki, menj neki!) Természetesen nem sportszerűtlen viselkedésre akartam buzdítani Csucsut, mindössze arról volt szó, hogy a másik versenyző hagyott egy olyan rést, amit egy elődöntő harmadik helyéért folytatott harcban ki kell használni és akár úgy is megelőzni a másikat, hogy az ember nekimegy. Kívülálló számára a dolog úgy nézett ki, mintha Csucsu kilökte volna az ellenfelét, de nem ez történt. Öt évvel ezelőtt, versenyigazgatóként csípőből azt mondom, hogy kérjük be a belsőkamerákat és vizsgáljuk meg. Ma először behívnám a másik versenyzőt és megkérdezném az ő véleményét is. Leraknék elé egy fehér papírt, hogy rajzolja le, mi volt a szituáció. Ebben az esetben nem mindegy, hogy Csucsu úgy érkezett oda, hogy csinált magának helyet,





vagy a másik hagyott helyet és ő ezt használta ki. A dolog érdekessége volt, hogy a másik autót a spottertoronyban mellettem álló ralikrossz legenda, Per Eklund irányította, akivel a futam után azonnal megbeszéltük az ütközést és ő is ugyanúgy látta, mint én."

Ha már a spottertorony szóba került, álljunk meg ennél a kérdésnél. Az autósport legtöbb ágában mérnök irányítja a versenyzőt, ő látja el információval. A spotter az oválpályás versenyzésben alakult ki, ott álltak először a lelátó tetején mérnökök, ahonnan a pálya belátható és a versenyző számára olyan információval tudtak szolgálni, amit ő nem láthat vagy nem tudhat. A ralikrosszban a spotter a versenyző legnagyobb segítsége.

„Nem rúgja senki rá az ajtót a másikra, mindenkinek az az érdeke, hogy minél többet versenyezzenek és hogy jó, tiszta versenyek legyenek. Ha mind a két fél meg akar oldani egy problémát, akkor azt meg is tudják oldani."

„A spotter az, aki a futamok alatt rádión beszél a versenyzővel. A legfontosabb feladata a dzsókerkör taktika, illetve tud segítséget adni, ha a pályán akadály van, valaki lassan halad. Ehhez kellő információval kell rendelkeznie a pályáról, ez lehet élőkép vagy előzetes pályabejárás alapján. Tudnia kell, hogy mennyi idő szükséges a dzsókerkör teljesítéséhez és látnia kell a pályán, hogy a dzsókerkör után hová tud visszajönni a versenyzője. Ezt spotter nélkül is meg lehet tenni, hiszen ha nincs rádióösszeköttetés, akkor a versenyző maga is ki tud jönni dzsókerkörre, de ő csak a közvetlenül előtte és mögötte haladót látja, azt nem tudja eldönteni, hogy ha kimegy, akkor egy légüres térbe, vagy éppen a boly közepére jön vissza. A spotter adhat olyan információt is a pályáról, amit a versenyző nem tudhat, én folyamatosan látom az előző futamokat, akkor is, amikor Csucsu már akár autóban ül. Látom, hogy hol alakult ki pocsolya, hogyan változik a pálya. Németországban például esőben a dzsókerkör szinte járhatatlan volt, ott például meg tudtam mondani, hogy milyen ívet válasszon, hogy a lehető legkevesebbet bukja vele."

Azért a versenyigazgatói sőt, technikai ellenőri tapasztalatok is jól jönnek a vb-n. A Gigi Galli által épített Kia Rio például egyszer sem akadt fenn ➤

műszaki ellenőrzésen, amit még a tapasztalt rali legenda is inkább Cselényire bízott. „Galli a habitusából kifolyólag azt mondta, jobb, ha nem ő foglalkozik ezzel. A ralikrossz autók sokkal szabadabban módosíthatók, mint a raliautók, éppen ezért több szabály is vonatkozik rájuk. Az év első hónapjaiban csak e-mailen tartottuk a kapcsolatot, mégis sikerült mindent megoldanunk és az autóval sem volt problémánk."

Magyarországon, ha a műszaki ellenőrzés szóba kerül, annak az a vége, hogy mindenki hülye. Cselényi most már mind a két oldalt jól ismeri, ezért aztán azt a nem éppen kellemes kérdést is feltehettük neki, hogy akkor valójában ki is a hüye?

„Én másképp közelíteném meg a kérdést — mosolygott megint. — Ha van egy szabály és azt mindenki ugyanúgy értelmezi, akkor nincs baj. Ha két ember másképp értelmezi, ott kezdődnek a gondok. A ralikrossz-vb-n szigorú szabályok vannak, de szerintem nagyon jó párbeszéd zajlik az FIA és a csapatok között. Például ebédszünetben bejön a technikai ellenőr, megnézi az autót és azt mondja, igen ezt a szabályt így is lehet értelmezni, meg úgy is, ezért pontosítunk rajta, de a következő versenyre ezt alakítsátok át. Nem rúgja senki rá az ajtót a másikra, mindenkinek az az érdeke, hogy minél többet versenyezzenek és hogy jó, tiszta versenyek legyenek. Ha mind a két fél meg akar oldani egy problémát, akkor azt meg is tudják oldani."

Magyarországon, ha egy műszaki ellenőr megjelenik az autó körül, akkor biztosan görcsbe rándul az ember gyomra, de Cselényi szerint a vb-n sincs másképp. „Ez mindig egy stresszes helyzet, hiszen soha sem lehetsz benne biztos, hogy minden tökéletesen megfelel az autódon. Az év elején volt például egy érdekes esetünk. Új ülés került az autóba, a helyi technikai ellenőrök pedig jelezték, hogy nem jó. Mondtuk, hogy az lehetetlen, két hete jött ki a Sparco gyárból, ami Gallinak ráadásul az együttműködő partnere, biztosan jónak kell lenni az ülésnek. A sorozat technikai ellenőre felhívta a Sparco képviselőjét, aki elmondta, hogy az ülés jó, csak Galli olyan gyorsan vitte el a gyárból, hogy a címke még nem került fel rá. Mondták, hogy ebben az esetben versenyezhetünk vele, de a következő futamra legyen rajta a címke. Ez egy jó példa arra, hogy bármikor belefuthatsz félreértésbe, de ha mind a két fél meg akarja oldani a problémát, akkor azt meg lehet oldani. A technikai ellenőr nagyon rugalmas volt, de mondjuk nem ártott hozzá Galli neve sem."

A Rally Café hátsóbb oldalain Lukács Kornél is kifejtette, hogy idő kellett hozzá, mire elismerték a vb-n. Cselényinek, mint csapatvezetőnek is hasonlók a tapasztalatai.

„A kanadai futam volt az első, amikor kezdtek komolyan venni, hogy tényleg végig akarjuk csinálni a szezont, nem csak beugrók vagyunk. Onnantól kezdve, mint csapat is befogadtak minket és egyre komolyabban vesznek. Remélem, hogy Csucsuval hosszú ideig tudunk együtt dolgozni a vb-n és pár év múlva már elmondhatjuk, hogy oszlopos tagjai vagyunk egy világbajnoki sorozatnak, amivel azt hiszem, mind a kettőnk álmát valóra váltanánk."









TÖRŐDÜNK A KÖRNYEZETÜNKKEL

www.mentokft.hu

A MENTO Környezetkultúra Kft. Magyarország egyik legjelentősebb, hulladékgazdálkodással foglalkozó társasága. Cégünk több, mint egy évtizede foglalkozik környezetvédelemmel, nem veszélyes települési szilárdhulladékok, illetve ipari hulladékok kezelésével és ártalmatlanításával.

Alapelvünk, hogy Megbízóink igényeit kimagasló szakmai színvonalon és a legmagasabb minőségi követelményeknek megfelelően a környezettel összhangban lássuk el. A MENTO Környezetkultúra Kft. munkatársai egyedi igényekre specializálódott, professzionális, nyílt, korrekt, odaadással dolgozó szakemberek. Komplett műszaki- előkészítési csoporttal, műszaki vezetőkkel, építésvezetőkkel, műszaki ellenőrökkel és környezetmérnökökkel állunk partnereink rendelkezésére.

A teljes körű környezetvédelmi és hulladékgazdálkodási feladatok mellett – reagálva a piaci igényekre -, építőipari kivitelezéssel is foglalkozunk. A könnyűszerkezetes épületek kivitelezésétől kezdve, a hulladéklerakók rekultivációján át egészen az útépítésig kínálunk megoldásokat partnereink számára. Előkezeljük és ártalmatlanítjuk a különféle nem veszélyes hulladékokat, és hasznosítjuk az azokban rejlő másodnyersanyagokkal. Feldolgozzuk és újrahasznosítjuk az inert hulladék és az építési-bontási törmeléket, és gondoskodunk annak újrahasznosításáról. Törődünk az ivóvízbázis védelmével, ivóvízhálózatok, továbbá a megfelelő szennyvízhálózat kiépítésével és a talajterhelés mértékének csökkentésével.

MENTO Környezetkultúra Kft. (MENTO Environment Culture Ltd.) is one of the most significant companies dealing with waste management. Our firm is dealing with environmental protection, treating and stabilizing (making harmless) both non-hazardous communal (municipal) solid waste and industrial waste.

Our principle is to meet the requirements of costumers at an outstanding professional level and according to the highest quality standards while staying in accordance with the environment. Here, at MENTO Környezetkultúra Kft. (MENTO Environment Culture Ltd.) our colleagues are specialized in unique demands, they are professional, open-minded, fair and devoted experts. We are at our costumers' disposal with a complete mechanical preparative group, mechanical leaders, project supervisors, mechanical controllers, and environmental engineers.

Beside our fully comprehensive environmental and waste management tasks – responding to the market's demands – we are dealing with building constructions as well. We offer several solutions for our partners from the construction of light structural buildings through the recultivation of landfill sites to road works. We pre-treat and stabilize wastes, and together with these, we also care for the secondary raw materials in them. We process and recycle inert waste, construction and demolition waste, and take care of their recycling. We protect the base of drinking-water, take care of the construction of drinking-water networks. Furthermore, we also provide the construction of proper waste water networks, and the decontamination of soil load.

Mento Környezetkultúra Kft.
Székhely: 3527 Miskolc, Besenyői u. 26. • Levelezési cím: 3510 Miskolc, Pf. 514.
Telefon: +36-46/532-233 • E-mail: mentokft@t-online.hu

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 CO_2-kibocsátás (g/km): C-HR Hybrid: 82-90; RAV4 Hybrid: 116-122.

Schiller AUTÓ ■ CSALÁD Autók Szeretettel

Schiller.hu

MEGKÉRDEZTÜK DUDÁS KOKÓT



Hová tűnt Kokó?

Évtizedeken keresztül volt a magyar rali meghatározó egyénisége Dudás Gyula, közismertebb nevén, Kis Kokó, aki több kategória bajnoki cím után a Ralisport Bizottságot is vezette. Hat éve azonban alig hallunk róla.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA



Nem volt nehéz elérni Kokót, hiszen a száma a régi, a hangja a régi, a tűz a hangjában, ha a raliról beszélhet… senkinek ne legyen kétsége felőle: a régi. Stílszerűen egy műhelyben találkoztunk, ahol veterán autókat restaurálnak, de milyen meglepő, azért pár raliautót is bezsúfoltak. Kokó büszkén mutatta, milyen szép munkát végeznek a srácok, miközben egy-két serlegét is kiszúrtam a polcokon. Az első kérdést ezúttal nem csak udvariasságból tettem fel.

Hogy vagy?
Ha veled találkozom, akkor jól, mert biztosan az autósportról lesz szó.

Mivel foglalkozol mostanában?
Ahogy látod, egy retró műhelyben vagyunk, ahol utcai veterán autókkal és versenyautókkal is foglalkozunk. Köhler Zoli barátom a cégvezető (aki annak idején többek között az Esztergom Ralit is rendezte — a szerk.). Neki segítek mindenben, ami az autókhoz kapcsolódó, a biztosítástól az alkatrészig, a kuncsaftok lelkének simogatásán át, nem baj, hogy harminc éves autója van, még lehet, hogy életre kel.

Nem hiányzik a rali?
De. Minden nap. 2011 óta gyorsasági szakaszon sem voltam, (Ferjáncz) Attila halála óta pedig megpróbáltam még egyet hátra lépni. Nagyon szép pályafutásom volt, hiszen a Volánban versenyezhettem, Ferjáncz Attilától tanulhattam a ralit, nagyon sok nagyon jó versenyzővel voltam egy csapatban, amikor pedig a nagy Volán vállalat csődbe ment, Cserkúti Öcsi vett a szárnyai alá, ott tölthettem el három szép évet. Összességében nyertem húsz bajnokságot, amiből három ralikrossz, 17 rali. Amire nagyon büszke vagyok az az, hogy 43 Lada rajtolt a széria mezőnyben, 1979-ben — hú de rég volt —, amit mi nyertünk, a Dudás—Doma páros. Nem egy voltam a többiek között, hanem az, akit megválasztottak szóvivőnek, hogy mondd meg te. Úgy éreztem ezáltal tettem valamit a magyar autósportért.

2011 óta eltelt hat év, hogy bírod ki, hogy nem vagy ott a pályán?
Nehezen. Főleg hogy láttam egy Benik Balázst felnőni, bajnokságot nyerni, akkor amikor én voltam a szakágvezető és most, amikor újra ment Veszprémben, nem voltam ott. Ő személyesen meghívott, ami jól esett. Attila elmenetelével elment valami az életemből. Annyi mindent kaptam a ralisporttól, olyan sportbarátokat, mint Hideg, nem ralis ugyan, de Kálmándy-Pap László, Ranga, Büki Ernő. Elégedett vagyok az élettel, több mint hatszáz serlegem van, nagyon jó bejönni a műhelybe, rájuk nézni és hogy szokták ezt mondani? Kipipálni, hogy na ez is megvolt. Az hiányzik, hogy máshogy kellett volna befejezni, de az életben nem minden százszoros labdarúgó kapja meg az emlékérmet.

Hogyan kellett volna befejezni?
Én nem engedtem volna el a Kokó kezét. Amikor Ferjáncz vezetett még egy etapot, ott kellett volna történnie valaminek, akkor talán nem így állna a magyar autósport.

Minek kellett volna történnie?
Tiszteletben tartom a fiatalokat, a vehemenciájukat, a hozzáértésüket, egyet viszont tudomásul kell venni, el kell oda jutni, hogy valaki bölcsen tudjon ítélkezni, nem biztos, hogy mindig igazságos lesz, de bölcs, amit mindenki elfogad. Ferjánczot eltemettük, eltemettünk vele valamit, ami hiányzik a magyar autósportból. Mondok egy példát: Gál Baba, kiváló versenyző, Dudás Kokó legnagyobb ellenfele megállt mellettünk Farkasgyepűn, csúcszott a kuplungom, fogta magát, alávetődött a kocsim alá és állított a kuplungon. Mitfahrerem mondta, te figyelj, ha Baba most rossz felé tekeri, akkor mi biztosan nem nyerünk. De Baba nem tekerte rossz felé és mi nyertünk. Ezt a mentalitást hiányolom a mai srácoktól. Nincs olyan napom, ami ne a raliról szólna. Azért vittem el az anyámhoz a hatszáz serlegemből ötszázat, mert amikor rájuk néztem, akkor tudod, mint egy hülye, húúú ez Bulgária… Aranyhomok Rali, hűűű ez meg… Ezzel fél órákat el tudtam lenni, de mindig az volt a vége, hogy miért nem vagyok én ott?

„2011 óta gyorsasági szakaszon sem voltam, Ferjáncz Attila halála óta pedig megpróbáltam még egyet hátra lépni.”

Miért nem mész el a versenyekre?
Nem vagyok elég bátor.

Mitől félsz?
Amikor lementem egy versenyre, akkor mondták, hogy ott a Kokó, odajöttek hozzám, kérdeztek, válaszoltam. Ez jót tesz az ember hiúságának és érzed a megbecsülést. Bemegyek ma egy benzinkúthoz fizetni, azt mondja nekem a pali, lesz rali? Horvátországban, megállok tankolni, kiszalad a Tomic, azt mondja, á Málenkíj Kokó. Ezek marha jó dolgok, de nekem nagyon hiányzik az, hogy nem mehetek oda a pályára, egy lassító-





hoz, hogy az jó helyen van-e. Tudod, amikor egy Mecsek Ralin négy óra négy perckor felkeltett a versenyigazgató, Faluvégi Péter, hogy Kokó, köd van, végigmész? Akkor felkeltem és végigmentem a pályákon. Volt értelme, hogy ott voltam, volt értelme, hogy végig mentünk, toltunk a kezdésen, felhívtuk a versenyzők figyelmét, úgy éreztem, tettem valamit a raliért. Persze mondanom sem kell, nem mi voltunk az egyetlenek a pályán, az öt bajnokból kettő ott volt tréningautóval, akiket talán ki kellett volna zárni, de tegye a szívére mindenki a kezét, ha valaki veszi a fáradtságot és reggel négykor kint van a pályán a ködöt megnézni, hogy elhiggye magának száz méteren belül hol van a lassító, azt hogy zárjam ki? Mondtam nekik, menjetek a fenébe, de komolyan vették (a ralit), ezt tiszteltem bennük.

Nagyon sokat versenyeztél, dolgoztál együtt Ferjáncz-cal, akivel folyton zrikáltátok egymást. Ő hogyan zrikált téged?

Soha sem kérkedett a sporteredményeivel, soha sem hivatkozott arra, hogy itt Magyarországon senki sem tud olyan eredményeket felmutatni, mint ő. Viszont mégis etalon volt. A díszelgés, hogy neked olyan legyen, mint az övé, az egy szint volt. Egy idő után akárkinek az autóját megnézhetted, mindenkiéről enni lehetett volna, le volt festve fehérre az alváz… Nagyon igényes autóink voltak, ami neki köszönhető. A zrika mindig az volt, hogy megállt az autónk mellett, azt mondja, ezzel fogsz menni? Ide fogsz beülni? Hát nézd már meg. Mi meg néztünk, hogy ennek meg mi baja van, de a következő versenyre azért megcsináltuk. Az utolsó napokban, amikor már éreztem, hogy ezen nem lehet változtatni, akkor nagyon sok mindent meg szerettünk volna beszélni vele. Mind a kettőnknek nagyon sok mondanivalója volt, de csak ültünk mint a tök. Oroszlán Tibi volt a harmadik. Amikor elmentünk, mindig egymásra néztünk, hogy akkor most mit mondtam volna?

Mikor tehetted meg, hogy te is zrikáld Ferjánczot?

Az első pillanattól kezdve, de előbb nekem is fel kellett mutatnom valamit. Rám bízta a benzint, a gumit, mindenfélét. Csúszásban voltak, és valaki hiányzott a csapatból, én akkor már versenyeztem, de csak mitfahrer voltam. Elmondta, itt van ez a rajz, itt van ez az izé. Szeben, Sibiu, csütörtök este nyolckor ott kell lenned, kilenckor van az eligazítás. Második vagy harmadik lett a Gordinivel. Akkor mondtam neki, hogy én várok ➤

rád, majd akkor szólj, ha neked kell rám várni. Ha nem jössz, nem a kocsi szar, hanem elcsesztél valamit.

Mit szólt hozzá?

Azt mondja, ezt most nekem mondod? Igen. Ugyan is fel volt neki írva, csak elfelejtette, fogta a papírt, kidobta, majd lecseszte a szerelőit, ő mondta nekik, hogy oda kell kapcsolni. Egy frászt, elfelejtette, állt az autó húsz vagy harminc másodpercet, mire rájött, hogy azt oda kell kapcsolni. Ezért nem lett abszolút első. De volt olyan is, hogy észrevettem, a szerelők nem akarnak kuplungot állítani. Akkor a következő szervizre szereztünk egy pár új zoknit és rátettem neki a kormányra. Ő meg mondta, már megint büdös a lábam, az istenit, szar tornacipőm van. És elfogadta, mert érezte, hogy nem akarsz neki rosszat, de ezt így szemtől szembe senki nem merte mondani neki.

„Horvátországban, megállok tankolni, kiszalad a Tomic, azt mondja, á Málenkíj Kokó. Ezek marha jó dolgok, de nekem nagyon hiányzik az, hogy nem mehetek oda a pályára, egy lassítóhoz, hogy az jó helyen van-e.”

Azt mondod sok mindent kellett volna megbeszélnetek. Mit?

Egy közös barátunk ült az ágyánál, Attila nem szólongatott, hanem követelte, hogy jöjjön ide a Kokó, hol van a Kokó? Elindultam, jöttem és mire odaértem, már nem volt kivel beszélni. Nem tudom, mit akart mondani, az biztos, hogy a pénztár kulcsát nem hagyta itt. Sokat gondolok rá, mit akarhatott mondani. Egy dologban biztos vagyok: soha sem szabad egymással háborúzni. Haragudni haragudhatsz, de gyűlölni nem szabad. Ő így csinálta. Nem szerette Frank Tamást, Frank sem szerette Ferjánczot. Nem utálták egymást, csak a stílusuk volt egymás számára elfogadhatató. A hatvanadik születésnapomra csináltak egy meglepetés bulit. Ott volt Frank Tamás, Ferjáncz is, megfogtam a kezüket jobbról is balról is, azt hittem, hogy én vagyok a bölcs békebíró, összehúztam őket, kezet fogtak és a legfontosabb — megölelték egymást. Én meg gondoltam, hogy hiába, az ember eléri a hatvan évet, történnek csodák. Csaba, nem történnek. Onnan kimentek, az egyik balra, a másik jobbra. Mindig arra





gondolok, hogy két ilyen rohadt értékes ember egy sportban miért nem tudtak együtt dolgozni? Ez óriási hiba volt, hogy ezt a két embert nem tudtuk egy asztalhoz ültetni.

Ez a probléma szerintem most is fennáll. Nagyon sok embert kellene egy asztalhoz ültetni. Te, akár ezzel a tapasztalattal, hogyan tennéd?

Volt, amit meg kellett fogadnom a junior Mihályi Csabától, aki még a Vmaxban egyszer odab****ott egyet nekem, amikor szakágvezető voltam. Azon gondolkoztam, hogy felhívlak és elküldelek a rohadt büdös francba. Honnan tudod te, hogy... Majd eljutottam oda, hogy még várok egy cikket. Egy olyan ember mondta nekem, aki már nem él: Várd meg, mit fog írni. Neked is van igazságod, nem gondolod, hogy neki is lehet? A következő újságban egy teljesen más cikkben egy nagy igazságot írtál. Rá kellett jönnöm, hogy el kell fogadni, ha megkritizálnak. Arra is rájöttem akkor, hogy nem kell téged — vagy éppen mást — ellenségként kezelni, mert te is a ralit szereted, te is azért élsz, csak másképp látsz dolgokat, mint én. Rengeteg ilyennel találkoztam, akiket ha nem is szeret mindenki, de tettek jót is, viszont mindig van valami, ami miatt széthúznak. Meg kell találni azt az embert, aki le tudja ültetni a fiatalokat, öregeket és el tudja mondani nekik, ez nem megy másképp, csak együtt. Amikor hatvanan vannak egymás ellen, akkor kell lenni egy Napóleonnak, aki azt mondja, hogy vagy erre megyünk együtt, vagy elveszünk.

„Ferjáncz soha sem kérkedett a sporteredményeivel, soha sem hivatkozott arra, hogy itt Magyarországon senki sem tud olyan eredményeket felmutatni, mint ő. Viszont mégis etalon volt.”

Neked mit kellett volna elmondanod Ferjánczcznak?

Nagyon béketűrő volt. Soha nem felejtem el, egyszer — név nélkül — valaki üvöltött Ferjánczcal az irodájában. Még gondoltam is,

hogy bemegyek és kib***om a francba, mégis mit képzel ez? A másik teremben ott ültek a többiek, dörzsölték a kezüket, na végre valaki jól megmondja az elnöknek. Attilának egyszer csak elfogyott a türelme és azt mondta, takarodj ki innen, te ide így ne gyere be. Nem azért, mert én vagyok az MNASZ elnöke, hanem azért mert én vagyok a Ferjáncz. Akkor hallottam életemben először ilyen mondatot tőle. Két nap múlva az illető bocsánatot kért, megittak egy kávét, azt mondja nekem Ferjáncz, te, ez nem is olyan rossz gyerek. Attila nem volt boszszúálló. A sportban nincs is értelme.

Egy abszolút bajnoki cím nem hiányzik a pályafutásodból?

Valójában soha sem mentem olyan autóval, amitől elvárható lett volna. Amikor a VFTS-sel mentem, volt három—négy jobb az enyémnél. Hideg Jani megvert, egész egyszerűen azért, mert jobb képességű volt nálam. A Zsiguliban ő volt a number one. Abszolútban nem volt olyan autóm, amivel nyerni lehetett volna. A BMW M3-as nagyon jó volt, de egy kétkerék-hajtású autóval nem lehetett felvenni a versenyt a négykerekesekkel. Azt a Kazárt nem felejtem el, amikor a második helyen álltunk és leesett az eső. Cserkútitól kérdeztük, hogy mit hová állítsunk, azt mondta, a jobb lábadat állítsd be úgy, hogy csak félig üzemeljen, mert pofára fogtok esni. Azon a Kazáron, amelyik 4,4 kilométer volt, kaptam 22-t. Még szerencse, hogy elmaradt a következő gyorsasági, mert szégyenünkben haza is mehettünk volna. Ennyit számított a négykerekes autó. Pécsen másodikok voltunk vele, csak Ranga vert meg, az év végén pedig harmadikok lettünk. Ezért az eredményért odaadta volna Cserkúti mindenét, hogy csináljon egy olyan autót, amivel a raliban az első háromban van. Az ő bizalma és ez a harmadik hely nekem felér egy bajnoki címmel.

Mit hiányolsz most a raliból a legjobban?

Nézd meg Micheliszt. Amikor Zengő Zoli elkezdett vele dolgozni, akkor mondtam neki, el vagyok ájulva tőled, mert versenyzőként középszerű voltál, de az, amit ezzel a sráccal csinálsz, az megsüvegelendő. Azt mondta, ez a srác egy más világ, csak figyelj. Én meg időnként felhívtam, hogy te, figyelek, de már seggre vagyok ülve. Neki is nyilván veszteséges volt, de kinevelt egy ekkora sportolót. Az mindegy is, hogy a világbajnoki címért harcol, de ez a srác egy abszolút sport korrekt, ilyet én még nem is láttam. Őt ki lehet állítani példaképnek a fiatalok elé. De ehhez kellett egy Zengő Zoli. Hiszek benne, hogy ilyen emberek nélkül nem lesznek zsenik. Jó lenne, hogy ha mi is ki tudnánk nevelni egy ilyen ralist, aki a Ferjáncz eredményeit túl tudná szárnyalni.



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 verziójú vonatkozik használtautó beszámítással. Új KOLEOS vegyes fogyasztás: l/100 km: 4,6-5,8; CO_2 kibocsátás g/km: 120-153, KADJAR vegyes fogyasztás: l/100 km: 3,8-6,2; CO_2 kibocsátás g/km: 99-139, Új CAPTUR vegyes fogyasztás: l/100 km: 3,6-5,5; CO_2 kibocsátás g/km: 95-127 NEDC ciklus szerint. A feltüntetett üzemanyag fogyasztás, illetve CO_2 kibocsátás a mindenkor hatályos szabályok által előírt mérések eredményei. Részleteiről és feltételeiről érdeklődjön az akcióban részt vevő Renault márkakereskedésekben! *A garancia 5 év vagy 100 000 km, minden esetben a kettő közül a korábban elért erejéig érvényes, és 2017.07.01-től megkötött vevőszerződések esetén ingyenes MY Renault regisztrációhoz kötött. A képek illusztrációk.

A Renault ajánlásával elf

renault.hu

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

25 éves SHICK-R TÖRTÉNET

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.





VPT group
WWW.VPT.HU
HŰTÉS - FŰTÉS - KLÍMA
WEB: VPT.HU
CÍM: 1139 BUDAPEST,
FRANGEPÁN U. 12-14.
INFÓ VONAL: 1410




Swizzera
16
PIRELLI

Visszatér a Forma-1-be az Alfa Romeo!

A Sauber-csapat névadó szponzora és műszaki partnere lesz a jövő évtől az Alfa Romeo, amely így harminc év távollét után tér vissza a Forma—1-be. A szerződés része a Ferrari erőforrás és egy Ferrari junior pilóta.





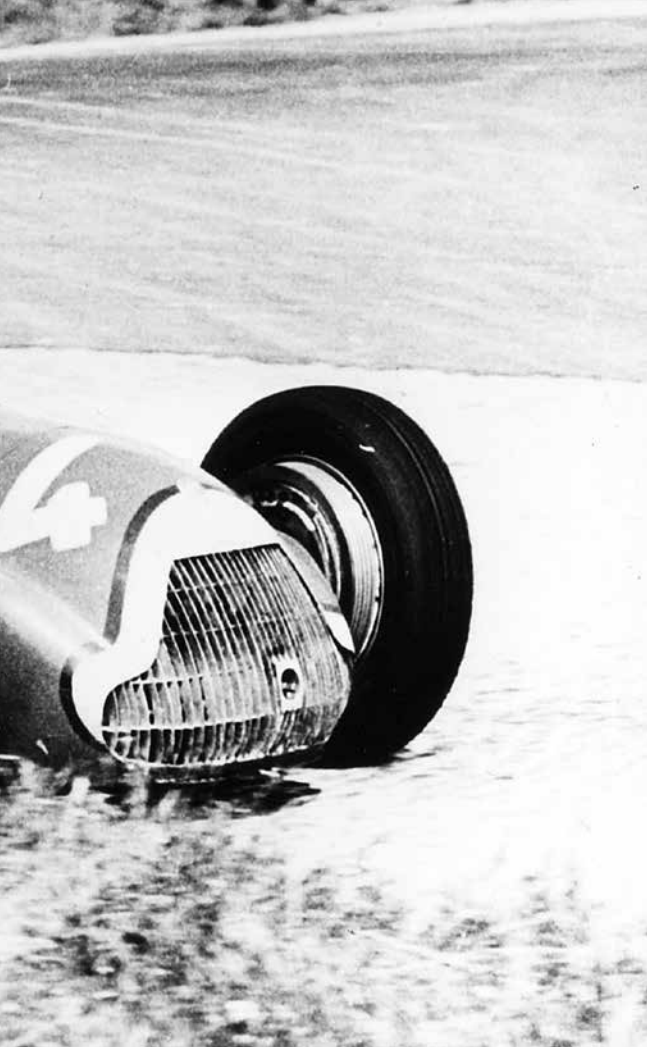
Alfa Romeo Sauber F1 Team lesz hivalatosan a svájci alakulat neve 2018-tól. A többéves szerződés része a kereskedelmi és műszaki együttműködés, amelyből a hírek szerint az Alfa Romeo utcai autókat gyártó részlege is kamatoztathat majd. Jövőre a csapat Ferrari erőforrásokat használhat és további műszaki támogatást kaphat az olasz istállótól, de az sincs kizárva, hogy 2021-től, az új motorszabály bevezetését követően az Alfa Romeo önálló Forma—1-es motor készítsen.

„Ez az együttműködés a Sauber F1-csapattal hatalmas előrelépés az Alfa Romeo márka újraformálásában, amely több mint harminc éve hiányzott a Forma—1-ből" — mondta Sergio Marchionne, a Ferrari elnöke, aki már régóta vissza akarta hozni a másik olasz márkát is az F1-be. A csapat egyik pilótája a Ferrari junior versenyzője Charles Leclerc lesz, míg a második ülést Marcus Ericsson tarthatta meg.

Az Alfa Romeo nem csak hogy ikonikus alakja volt a Forma—1-nek, de egykoron nagyobb név volt, mint a Ferrari. Sőt, az első Ferrari Forma—1-es autó is valójában egy Alfa Romeo volt. Enzo Ferrari ugyanis mielőtt saját versenyautót épített volna, Alfákat versenyeztetett.

A Forma—1-es világbajnokság kiírásakor, az első két évben, 1950-ben és '51-ben is Alfa nyerte a világbajnokságot Giuseppe Farinával és Juan-Manuel Fangióval. Ezt követően kiszállt az F1-ből, de 1961-ben motorszállítóként visszatért. Több, nem túl sikeres próbálkozás után 1978-ban Niki Lauda a Svéd és az Olasz Nagydíjat is megnyerte a Brabham—Alfa Romeóval. 1979-től újra saját csapatot indítottak, többek között olyan legendás versenyzőkkel, mint Vittorio Brambilla, Mario Andretti, Andrea de Cesaris, Riccardo Patrese vagy Eddie Cheever.

Egészen 1985-ig próbálkoztak a Forma—1-gyel, de mivel nem volt túl sikeres a csapat, az utolsó évükben pedig nem is szereztek pontot, '85 végén lehúzták a rolót. Motorszállítóként még 1987-ig maradtak az Osella partnereként, de aztán három évtizedre kiszálltak a Forma—1-ből.











Alfa Romeo a Forma—1-ben

110 nagydíj
2 egyéni világbajnoki cím
10 győzelem
26 dobogó
12 pole-pozíció
14 leggyorsabb kör

1950. Alfa Romeo S. p. A., világbajnok: Giuseppe Farina
1951. Alfa Romeo S. p. A., világbajnok: Juan-Manuel Fangio
1979. Autodelta
1980. Marlboro Team Alfa Romeo, vb 11.
1981. Marlboro Team Alfa Romeo, vb 9.
1982. Marlboro Team Alfa Romeo, vb 10.
1983. Marlboro Team Alfa Romeo, vb 6.
1984. Benetton Team Alfa Romeo, vb 8.
1985. Benetton Team Alfa Romeo, vb - motorszállítóként
1961. De Tomaso
1962—1963, 1965. LDS
1962. Cooper
1970. McLaren
1971. March
1976—1979. Brabham (2 győzelem)
1983—1987. Osella
2018. Alfa Romeo Sauber F1 Team



Magyarországi képviselet:

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



Kései feltámadás

Idei ötödik, a júliusi Magyar Nagydíj óta első győzelmét aratta Sebastian Vettel a Brazil Nagydíjon, ahol Lewis Hamilton az időmérő első körében hibázott, de a bokszutcából rajtolva is negyedik lett.

KÉP: DPPI

A verseny legnagyobb szenzációja szombat délután történt, amikor az időmérő Q1-es szakaszában, az első mért körében Lewis Hamilton kicsúszott a pályáról és összetörte a Mercedest. Ezzel az utolsó helyről kellett volna rajtolnia, de csapata úgy döntött, hogy a belsőégésű motort, a MGU-H-t és a turbót is kicseréli autóján, így végül a bokszutcából kezdhette meg a versenyt.

Az időmérő vége jó szoros lett, de ezúttal helyén volt Valtteri Bottas szíve és Hamilton távollétében megszerezte a pole-pozíciót. Sebastian Vettel a Ferrarival éppen csak lemaradt az első rajtkockáról, amelyet azzal kárpótolt, hogy rögtön az első kanyarban az élre állt, és ott is maradt egészen a célig. Ezzel idei ötödik, a nyári szünet után pedig az első győzelmét szerezte.

Bottas 2,7 másodperc hátránnyal futott be a második helyen, akit Kimi Räikkönen követett a harmadikon. Lewis Hamilton a szombati hibája után vasárnap tökéletes versenyt futott és a huszadik helyről a negyedikre küzdötte fel magát úgy, hogy a záró körökben DRS-távolságra tudta megközelíteni Räikkönent, a győztes Vetteltől pedig alig több mint öt másodpercet kapott.

A Red Bullok érezhetően nem voltak olyan harapós kedvükben, mint az előző futamokon, miután a Renault elővigyázatosságból visszavette motorjai teljesítményét, így Max Verstappen ➤





és Daniel Ricciardo több mint fél perc hátránnyal futottak be az ötödik, hatodik helyen.

Óriási csata folyt még az utolsó körben is a hetedik—kilencedik helyért. A három nagy csapat mögötti legjobb pozíciót végül Felipe Massa szerezte meg Williams—Mercedesszel, tizedekkel megelőzve az igen nagyot villantó Fernando Alonso McLaren—Hondáját és Sergio Pérez Force India—Mercedesét. Az utolsó pontszerző helyet pedig Nico Hülkenberg szerezte meg a Renault-val.

Brazil Nagydíj (Interlagos) 2017. noveber 12. (71 kör)			
1. Sebastian Vettel	D	Ferrari	1:31:26,260
2. Valtteri Bottas	FIN	Mercedes	+2,762
3. Kimi Räikkönen	FIN	Ferrari	+4,600
4. Lewis Hamilton	GB	Mercedes	+5,468
5. Max Verstappen	NL	Red Bull—Tag Heuer	+32,940
6. Daniel Ricciardo	AUS	Red Bull—Tag Heuer	+48,691
7. Felipe Massa	BR	Williams—Mercedes	+1:08,882
8. Fernando Alonso	E	McLaren—Honda	+1:09,363
9. Sergio Pérez	MEX	Force India—Mercedes	+1:09,500
10. Nico Hülkenberg	D	Renault	+1 kör
11. Carlos Sainz	E	Renault	+1 kör
12. Pierre Gasly	F	Toro Rosso—Renault	+1 kör
13. Marcus Ericsson	S	Sauber—Ferrari	+1 kör
14. Pascal Wehrlein	D	Sauber—Ferrari	+1 kör
15. Romain Grosjean	F	Haas—Ferrari	+2 kör
16. Lance Stroll	CAN	Williams—Mercedes	+2 kör
Kiesett versenyzők			
Brendon Hartley	NZ	Toro Rosso—Renault	olaj
Esteban Ocon	F	Force India—Mercedes	sérülés
Kevin Magnussen	DK	Haas—Ferrari	futómű
Stoffel Vandoorne	B	McLaren—Honda	sérülés
Leggyorsabb kör			
64. kör Max Verstappen	NL	Red Bull—Tag Heuer	1:11,044
Időmérő végeredménye			
1. Valtteri Bottas	FIN	Mercedes	1:08,322
2. Sebastian Vettel	D	Ferrari	1:08,360
3. Kimi Räikkönen	FIN	Ferrari	1:08,538
4. Max Verstappen	NL	Red Bull—Tag Heuer	1:08,925
5. Daniel Ricciardo	AUS	Red Bull—Tag Heuer	1:09,330
6. Sergio Pérez	MEX	Force India—Mercedes	1:09,598
7. Fernando Alonso	E	McLaren—Honda	1:09,617
8. Nico Hülkenberg	D	Renault	1:09,703
9. Carlos Sainz	E	Renault	1:09,805
10. Felipe Massa	BR	Williams—Mercedes	1:09,841
Q2			
11. Esteban Ocon	F	Force India—Mercedes	1:09,830
12. Romain Grosjean	F	Haas—Ferrari	1:09,879
13. Stoffel Vandoorne	B	McLaren—Honda	1:10,116
14. Kevin Magnussen	DK	Haas—Ferrari	1:10,154
15. Brendon Hartley	NZ	Toro Rosso—Renault	nincs idő
Q1			
16. Pascal Wehrlein	D	Sauber—Ferrari	1:10,678
17. Pierre Gasly	F	Toro Rosso—Renault	1:10,686
18. Lance Stroll	CAN	Williams—Mercedes	1:10,776
19. Marcus Ericsson	S	Sauber—Ferrari	1:10,875
20. Lewis Hamilton	GB	Mercedes	nincs idő





Harc a hatodik helyért

A csúcson zárta a szezont Valtteri Bottas, aki pályafutása harmadik győzelmét aratta az Abu Dzabi Nagydíjon, ahol a legnagyobb izgalmat a díjkiosztó után bemutatott új Forma—1-es lógó jelentette. És a Renault hatodik helye.

KÉP: DPPI

Gyakorlatilag az időmérőn eldőlt minden az idei huszadik, egyben utolsó Forma—1-es futamon. Valtteri Bottas szerezte meg a pole-pozíciót a Mercedesszel, csapattársa, Lewis Hamilton indulhatott a második helyről, Sebatian Vettel a Ferrarival a harmadikról. A Red Bullok Renault motorja ezúttal is le volt csavarva, így Daniel Ricciardo ötödik helye kisebb csoda volt, amivel megelőzte a ferraris Kimi Räikkönent és csapattársát Max Verstappent.

A verseny befutója ehhez képest csak annyiban változott, hogy Ricciardo hidraulika hiba miatt kiesett, így a negyedik helytől lejjebb, mindenki előre lépett egyet. Hamilton két alkalommal próbált támadást intézni Bottas ellen, de egyszer sem járt sikerrel sőt, a finn mindkétszer rátett egy lapáttal és elhúzott előle, megmutatva, hogy ezen a hétvégén ő volt a jobb Mercedes versenyző.

Az igazán nagy harc a hatodik helyért folyt, nem csak a futamon, hanem a konstruktőri világbajnokságon is, ahol a Renault négy ponttal volt lemaradva a Toro Rosso mögött. Éppen ezért volt fájó, hogy Carlos Sainz a rosszul rögzített kerék miatt kiesett. Viszont Nico Hülkenberg, a hatodik helyet megszerezve nyolc ponttal gyarapította a Renault készleteit. Mivel a Toro Rosso egyik versenyzője sem jutott be a pontszerzők közé, a Renault így egyet előre lépve a vb hatodik helyén végzett, ami 6,5 millió dollárral ér többet a hetediknél az év végi kereskedelmi bevételek osztozkodásából.

A két Force India, Perez, Ocon sorrendben futott be a hetedik és a nyolcadik helyen, míg az ezúttal is nagyon támadó kedvében lévő Fernado Alonso szerezte meg a kilencediket. Utolsó Forma—1-es futamán, Felipe Massa az egy pontot érő tizedik helyre hozta a Williams—Mercedest.





Abu Dzabi Nagydíj (Yas Marina) 2017. noveber 26. (55 kör)			
1. Valtteri Bottas	FIN	Mercedes	1:34:14,063
2. Lewis Hamilton	GB	Mercedes	+3,899
3. Sebastian Vettel	D	Ferrari	+19,330
4. Kimi Räikkonen	FIN	Ferrari	+45,386
5. Max Verstappen	NL	Red Bull—Tag Heuer	+45,269
6. Nico Hülkenberg	D	Renault	+1:25,713
7. Sergio Perez	MEX	Force India—Mercedes	+1:32,062
8. Esteban Ocon	F	Force India—Mercedes	+1:38,911
9. Fernando Alonso	E	McLaren—Honda	+1 kör
10. Felipe Massa	BR	Williams—Mercedes	+1 kör
11. Romain Grosjean	F	Haas—Ferrari	+1 kör
12. Stoffel Vandoorne	B	McLaren—Honda	+1 kör
13. Kevin Magnussen	DK	Haas—Ferrari	+1 kör
14. Pascal Wehrlein	D	Sauber—Ferrari	+1 kör
15. Brendon Hartley	NZ	Toro Rosso—Renault	+1 kör
16. Pierre Gasly	F	Toro Rosso—Renault	+1 kör
17. Marcus Ericsson	S	Sauber—Ferrari	+1 kör
18. Lance Stroll	CAN	Williams—Mercedes	+1 kör
Kiesett versenyzők			
Carlos Sainz	E	Renault	kerék
Daniel Ricciardo	AUS	Red Bull—Tag Heuer	hidraulika
Leggyorsabb kör			
42. kör Valtteri Bottas	FIN	Mercedes	1:41,406
Időmérő végeredménye			
1. Valtteri Bottas	FIN	Mercedes GP	1:36,231
2. Lewis Hamilton	GB	Mercedes GP	1:36,403
3. Sebastian Vettel	D	Ferrari	1:36,777
4. Daniel Ricciardo	AUS	Red Bull—Tag Heuer	1:36,959
5. Kimi Räikkönen	FIN	Ferrari	1:36,985
6. Max Verstappen	NL	Red Bull—Tag Heuer	1:37,328
7. Nico Hülkenberg	D	Renault	1:38,282
8. Sergio Perez	MEX	Force India—Mercedes	1:38,374
9. Esteban Ocon	F	Force India—Mercedes	1:38,397
10. Felipe Massa	BR	Williams-Mercedes	1:38,550
Q2			
11. Fernando Alonso	E	McLaren—Honda	1:38,636
12. Carlos Sainz	E	Renault	1:38,725
13. Stoffel Vandoorne	B	McLaren—Honda	1:38,808
14. Kevin Magnussen	DK	Haas—Ferrari	1:39,298
15. Lance Stroll	CAN	Williams—Mercedes	1:39,646
Q1			
16. Romain Grosjean	F	Haas—Ferrari	1:39,516
17. Pierre Gasly	F	Toro Rosso—Renault	1:39,724
18. Pascal Wehrlein	D	Sauber—Ferrari	1:39,930
19. Marcus Ericsson	S	Sauber—Ferrari	1:39,994
20. Brendon Hartley	NZ	Toro Rosso—Renault	1:40,471



FORMA-1: ABU DZABI NAGYDÍJ







Forma—1-es világbajnokság végeredménye

1.	Lewis Hamilton	18	25	18	12	25	6	25	10	12	25	12	25	25	25	18	25	25	2	12	18	363
2.	Sebastian Vettel	25	18	25	18	18	25	12	12	18	6	25	18	15	0	12	0	18	12	25	15	317
3.	Valtteri Bottas	15	8	15	25	0	12	18	18	25	18	15	10	18	15	10	12	10	18	18	25	305
4.	Kimi Räikkönen	12	10	12	15	0	18	6	0	10	15	18	12	10	0	0	10	15	15	15	12	205
5.	Daniel Ricciardo	0	12	10	0	15	15	15	25	15	10	0	15	12	18	15	15	0	0	8	0	200
6.	Max Verstappen	10	15	0	10	0	10	0	0	0	12	10	0	1	0	25	18	12	25	10	10	168
7.	Sergio Perez	6	2	6	8	12	0	10	0	6	2	4	0	2	10	8	6	4	6	2	6	100
8.	Esteban Ocon	1	1	1	6	10	0	8	8	4	4	2	2	8	1	1	8	8	10	0	4	87
9.	Carlos Sainz Jr.	4	6	0	1	6	8	0	4	0	0	6	1	0	12	0	0	6	0	0	0	54
10.	Nico Hülkenberg	0	0	2	4	8	0	4	0	0	8	0	8	0	0	0	0	0	0	1	8	43
11.	Felipe Massa	8	0	8	2	0	2	0	0	2	1	0	4	4	0	2	1	2	0	6	1	43
12.	Lance Stroll	0	0	0	0	0	0	2	15	1	0	0	0	6	4	4	0	0	8	0	0	40
13.	Romain Grosjean	0	0	4	0	1	4	1	0	8	0	0	6	0	2	0	2	0	0	0	0	28
14.	Kevin Magnussen	0	4	0	0	0	1	0	6	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0	0	19
15.	Fernando Alonso	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	8	0	0	0	0	0	0	1	4	2	17
16.	Stoffel Vandoorne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	6	6	0	0	0	0	0	13
17.	Jolyon Palmer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	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	0	0	5
19.	Daniil Kvyat	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	5
Gyártók																						
1.	Mercedes	33	33	33	37	25	18	43	28	37	43	27	35	43	40	28	37	35	20	30	43	668
2.	Ferrari	37	28	37	33	18	43	18	12	28	21	43	30	25	0	12	10	33	27	40	27	522
3.	Red Bull	10	27	10	10	15	25	15	25	15	22	10	15	13	18	40	33	12	25	18	10	368
4.	Force India	7	3	7	14	22	0	18	8	10	6	6	2	10	11	9	14	12	16	2	10	187
5.	Williams	8	0	8	2	0	2	2	15	3	1	0	4	10	4	6	1	2	8	6	1	83
6.	Renault	0	0	2	4	8	0	4	0	0	8	0	8	0	8	0	0	6	0	1	8	57
7.	Toro Rosso	6	6	0	1	8	8	0	4	0	0	6	1	0	12	0	0	1	0	0	0	53
8.	Haas	0	4	4	0	1	5	1	6	8	0	0	6	0	2	0	6	0	4	0	0	47
9.	McLaren	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	9	0	0	6	6	0	0	1	4	2	30
10.	Sauber	0	0	0	0	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5

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 hibákért nem vállal felelősséget. A kép illusztráció. ** Az ingyenes transzfer a reptér és a Schiller Rent iroda között érvényes. A Schiller Rent a Schiller Autó Család tagja.

Schiller AUTÓ CSALÁD Autók Szeretettel

Schiller.hu

Soha se add fel!

Nyolc év kényszerpihenő és egy sérült kar után nem sokan hittek benne, hogy Robert Kubica visszatérhet a Forma—1-be. A lengyelt azonban más fából faragták, nem adta fel és most úgy tűnik, ő szolgáltatja nem csak az év, de remélhetőleg az évtized sztoriját is.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA





Lapzártánkkor még nem jelentette be a Williams, hogy ki lesz a másik versenyzőjük Lance Stroll mellett, de a jelek nagyon erőteljesen abba az irányba mutatnak, hogy Robert Kubica a kiválasztott és hogy 2010 után újra láthatjuk őt a száguldó cirkuszban.

Már önmagában az is az év híre volt, hogy hét évvel a 2011. február 6-i balesete után, amelyben súlyosan megsérült a jobb karja, mégis Forma—1-es autót vezethet. Bár állítása szerint több mint húsz műtéten esett át, jobb karja soha sem lesz száz százlaékos, ezért már évekkel ezelőtt úgy gondoltuk — ő maga is —, hogy nem képes F1-es autót vezetni.

„Állítása szerint több mint húsz műtéten esett át, jobb karja soha sem lesz száz százalékos, ezért már évekkel ezelőtt úgy gondoltuk — ő maga is —, hogy nem képes F1-es autót vezetni.”

Az események akkor fordultak komollyá, amikor a Renault — amely csapattal 2011-re szerződése volt —meghívta őt egy privát tesztre egy 2012-es autóval, majd ezt követően a Magyar Nagydíj utáni tesztre egy idei autóval. Már az elsőn kiderült, hogy Kubica mégiscsak képes Forma—1-es autót vezetni sőt, olyan meggyőző volt, hogy már ekkor pletykák keltek lábra a visszatéréséről. Aztán közbejött a Toro Rosso—Honda—McLaren—Renault sztori és hirtelen elérhetővé vált a Renault számára régi kiszemeltjük, Carlos Sainz, így az a kapu bezárult. Egy másik azonban megnyílt, a színfalak mögött ugyanis Kubica menedzsmentje, amely kiegészült a 2016-os világbajnok Nico Rosber-



NÉVJEGY

ROBERT KUBICA



1984. december 7-én született (32 éves)
2005. Forma Renault 3,5 bajnok, Forma—1, Renault tesztpilóta
2006. Forma—1, BMW Sauber, vb. 16.
2007. Forma—1, BMW Sauber, vb. 6.
2008. Forma—1, BMW Sauber, vb. 4., 1 győzelem
2009. Forma—1, BMW Sauber, vb. 14.
2010. Forma—1, Renault, vb. 8.
2013. rali-vb, WRC2 bajnok
2014. rali-Eb 1 győzelem, rali-vb 16.
2015. rali-vb 12.
2016. rali-vb, Renault Sport Trophy
2017. Forma—1 tesztpilóta, Renault, Williams
2018. Forma—1, Williams?







ggel is, tárgyalást kezdett a Williams-csapattal. Kubica Hungaroringen mutatott tempója és eltökéltsége meggyőző volt, ám kérdéses volt, hogy a karja mennyire bírja az egy versenyhétvége alatt ránehezedő terhelést. Ezért a csapat Silverstone-ban és a Hungaroringen privát tesztet szervezett neki, ahol egy 2014-es autóval komplett versenyhétvégét szimuláltak. A titkos tesztről semmilyen adatot nem szolgáltatott a Williams, de valószínűleg elégedettek lehettek vele, hiszen meghívták a szezonzáró Abu Dzabi Nagydíjat követő kétnapos Pirelli tesztre, ahol 2017-es autóval próbálhatta ki a jövő évi teljes gumi palettát. Az első napon 100 kört tett meg, míg a másodikon az orosz Sergey Sirotkinnal osztozva az autón újabb 28-at. Az első nap 3,5 másnap 1,9 másodperccel maradt el a legjobb köridőtől, de a Williams műszaki igazgatója, Paddy Lowe szerint ezen a teszten nagyon csalókák a köridők és semmilyen következtetést nem lehet levonni belőle. „Nincs értelme gyorsaságról és köridőkről beszélni, hiszen ez egy



gumiteszt volt. Még nekünk is ki kell értékelni az adatokat, ami eltart pár napig" — mondta Lowe.

A Williamsnél azt is állították, hogy az év végi tesztre csak azért volt szüksége Kubicának, hogy megbizonyosodjanak, 2017-es autóban, 2018-as gumikkal is bírja a karja a terhelést. A lengyel szerint ezzel nincs problémája. „Sokan állították, hogy egy kézzel vezetek, de ez nem igaz, a mai Forma—1-es autókat nem lehet egy kézzel vezetni. De tény, hogy a karom nem tökéletes, ezért a testem kompenzálja, ami egyáltalán nem hátrány. Az emberi szervezet így működik, az agyunk segíti a testet, ha szüksége van rá. Ez teljesen normális."

„Tény, hogy a karom nem tökéletes, ezért a testem kompenzálja, ami egyáltalán nem hátrány. Az emberi szervezet így működik, az agyunk segíti a testet, ha szüksége van rá."

Kubica már a nyári tesztre olyan fizikai állapotban volt, amit a versenyzőtársak közül is sokan megirigyelhetnek, de erre azóta rá tett még egy lapáttal. „Fizikálisan nagyon jó munkát végeztem az elmúlt hat hónapban, sokkal jobb kondícióban vagyok, mint amikor 2010-ben utoljára a Forma—1-ben versenyeztem. Sok mindent kell újra megtanulnom, hiszen a sport nagyon sokat változott az elmúlt hét évben, így aztán mindent elölről át kell vennem, ebben viszont segítségemre van a korábbi F1-es tapasztalatom, ezért sokkal gyorsabban haladok a tanulási folyamatokkal."

Egy téren pedig biztosan a mezőny élvonalában van, de meg merem kockáztatni, hogy az egész sportolói világ élvonalában, ez pedig a motivá-









ció. Hihetetlen munkát végzett az elmúlt hét évben, ha csak a műtétek sorát vesszük is alapul, de ne felejtsük el, hogy a raliversenyzésben is komoly eredményeket ért el. 2013-ban WRC2-es bajnok lett úgy, hogy a hét versenyéből ötöt megnyert, a rali-Európa-bajnokságon 2014-ben megnyerte a Jänner Ralit, majd a vb-n WRC-vel is szerepelt. Legjobb eredménye a 2013-as Deutschland Ralin született, ahol abszolút ötödik lett, a 2015-ös Monte-Carlo Ralin pedig négy gyorsaságit is megnyert, köztük egy 51 km-es giga hosszúságút. Ezeket az eredményeket nem adják ingyen, a raliszurkolók körében pedig igazi tiszteletet vívott ki vele.

„Nagyon szerettem a ralit, új kihívás volt, sajnálom, hogy nem tudtam még jobb eredményeket elérni — mondta a 2016-os Monte-Carlo Rali után, amikor befejezte raliversenyzői pályafutását. — Viszont nem telik el úgy nap, hogy ne gondolnék a Forma—1-re. Lélekben soha sem adtam fel, hogy ott versenyezzek, még akkor is, ha tudom, hogy erre egyre kevesebb az esélyem. Ha nem tudok a Forma—1-ben versenyezni, akkor a lehető legmagasabb kategóriában szeretnék indulni. De a Forma—1-en kívül, minden más csak pótcselekvés."

A sors furcsa fintora, hogy pont ezek után a mondatok után indult el egy folyamat Kubica életében, előbb egy LMP1-es majd egy GP3-as teszttel, és a dolgok szép lassan abba az irány terelődtek, hogy mégis érdemes lenne megfontolni egy Forma—1-es tesztet. Szerencsére más is így gondolta és bár minden Kubica ellen szólt, a csoda megtörtént, Forma—1-es autót vezetett és bármi is legyen a Williams döntése 2018-ra, mindenképpen megsüvegelendő az ahogy egy sportoló a gödör legmélyén fekve nem csak felállt és kimászott onnan, de még a hegycsúcsot is meghódította. Már csak a zászlót kell kitűznie — ami a Williams döntésén múlik — és meglesz az évtized sztorija.



Alonso és a Toyota

Összesen 150 kört tett meg Fernando Alonso a Toyota LMP1-es autójával, a szezon utáni bahreini teszten. Az eredményei biztatóak voltak, most már csak az a kérdés, hogy szerződteti-e a Toyota és hogy ha igen, akkor hány versenyre.

Egyre biztosabbra vehetjük, hogy a Toyota egyedüli gyártóként is marad az endurance-világbajnokságon és hogy a jövőre kezdődő és 2019-ben befejeződő szuperszezon alatt az egyik autójukat Fernando Alonso vezeti majd. A Toyota nem is titkolja, hogy tártkarokkal várja Alonsót, a McLaren a Le Mans-i 24 órásra és a felkészülési versenynek szánt Spái 6 órásra is elengedte őt, ám a legfrissebb pletykák szerint a spanyol akár teljes szezont is szívesen futna a két szakágban párhuzamosan. A versenynaptárban csak egy ütközés van, október 21-én a Fuji 6 órás és a Forma—1-es Amerikai Nagydíj. Alonso endurance szereplésének előkészítése volt a bahreini szezon utáni teszt, ahol a két nap alatt összesen 150 km-t tett meg a 8-as rajtszámú Toyota TS050 Hybriddel. Az első napon 1:43,709 volt a legjobb köridője, míg másnap ezt 1:43,013-ra tornázta le. A Toyota állandó versenyzője, Mike Conway 1:42,381-gyel futotta meg a leggyorsabb kört, ami hét tizeddel volt jobb Alonso eredményénél.



A Toyota csapatvezetője, Pascal Vasselon szerint azonban ez nem mérvadó. „Nem tettünk meg egyetlen alacsony üzemanyagszintű kört és kvalifikációs szimulációt sem csináltunk. Ennek semmi értelme nem lett volna, hiszen ma nem volt mit megnyernünk. Fernando miután hozzászokott az autóhoz, ugyanúgy gumit tesztelt, mint a többi versenyzőnk.”
Alonso el volt ragadtatva a teszttől és az autótól is: „Nagyszerű nap volt. LMP1-es autót vezetni mindig jó dolog egy autóversenyző számára. Csodálatos vezetni ezeket az autókat, amik nagyon egyenletesen viselkednek az etapok alatt. Egyelőre nem tudom megmondani, hogy mikor vezetek legközelebb ilyen autót, de rajtam nem fog múlni.”

KÖRNYEZETVÉDELEM

GREEN COLLECT

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 megfelelve 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

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.



Raktáráruház:
2310 Szigetszentmiklós, Szerelő utca 2.
+36-30/364-5922
+36-30/587-7116
info@2vd.hu









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 foglalkozzunk. Mára már cégünk termékválasztéka kiegészült őrleményből préselt gumilemezekkel, gumiszivaccsal, gumitömítő zsinórokkal, illetve változatos méretű és kialakítású profilokkal. Odáig fejlődünk, hogy a termékeink értékesítését egy 400 m^2-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 gázelvezető 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

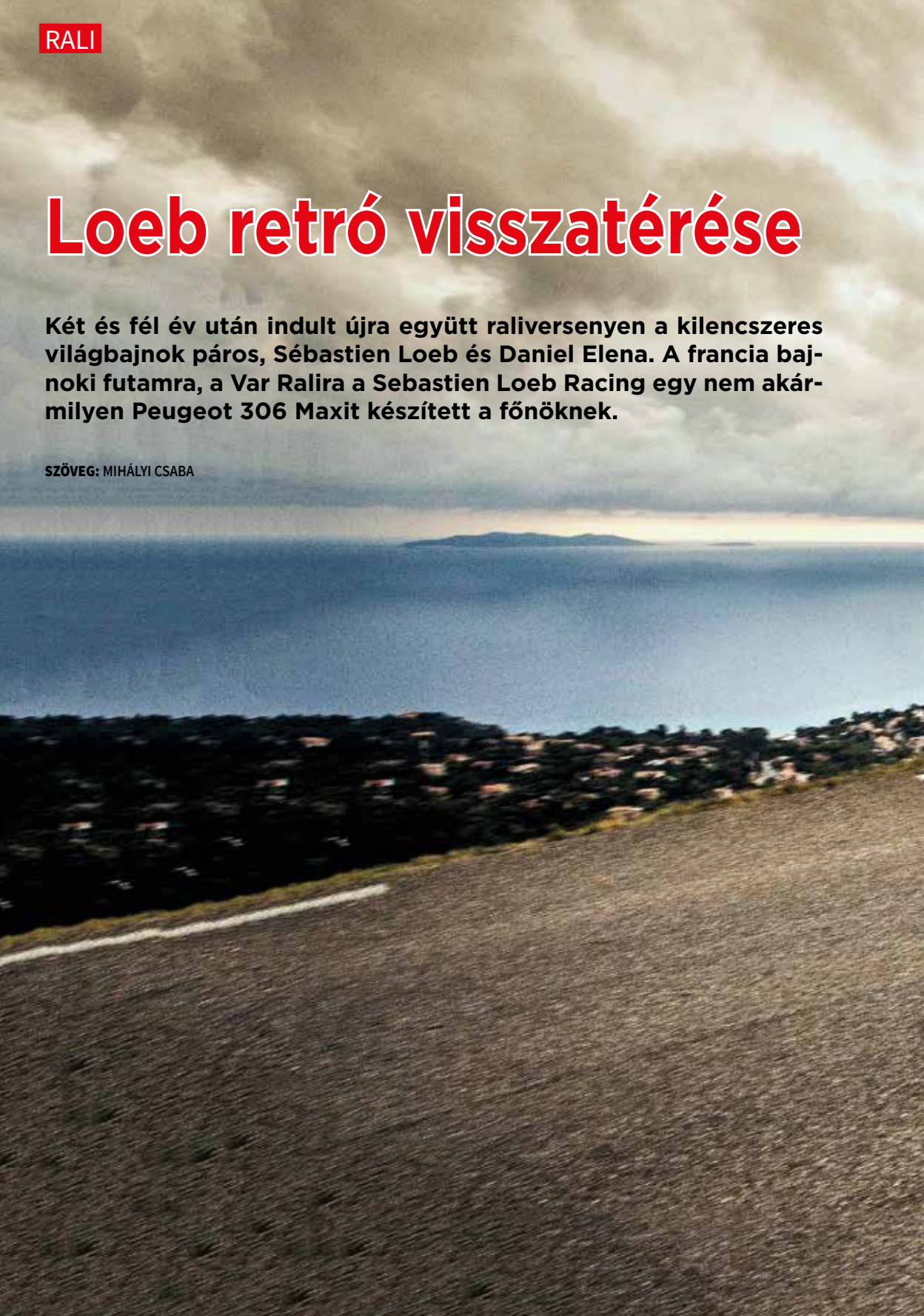
A gumiék egy egyedi kialakítású parkolást segítő elem, amely megóvja saját és a környező autókat, épületeket a sérülésektől. Általában autószállításnál, kompokon, kerékcserénél és autószervizekben használják.



Loeb retró visszatérése

Két és fél év után indult újra együtt raliversenyen a kilencszeres világbajnok páros, Sébastien Loeb és Daniel Elena. A francia bajnoki futamra, a Var Ralira a Sebastien Loeb Racing egy nem akármilyen Peugeot 306 Maxit készített a főnöknek.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA




LOEB RACING
S. Loeb
D. Elena
RedBull
TOTAL
SFR
1
IGOL
DUCOURNAU
Var-matin
BARDAHL
RICHARD MILLE



Vannak ikonikus versenyautók, amik nem csak a szurkolók, de a versenyzők szívét is megdobogtatják. Ilyen többek között a maxi kit carok közül a Peugeot 306 Maxi, ami hiába húsz éves technika, bárhol tűnik fel, garantált a libabőr.

Sébastien Loeb is az autó rajongói közé tartozik, ezért nem is olyan régen beszerzett magának egyet és még a tavasszal meghajtotta a francia kupasorozatba tartozó Haute-Provance Ralin, ahol felesége navigálásával egy Ford Fiesta RS WRC-t legyőzve az első helyet szerezte meg. Ezt követően részt vett még az autó egy hegyi felfutón promóciós céllal.

Közben Loeb elcsábult a 2017-es Citroën C3 tesztjére, a Citroën Racing pedig elcsábult Loebnek és úgy tűnik, hogy jövőre láthatjuk pár vb-futamon. Ha pedig ilyen komoly fába vágta a fejszéjét, akkor felkészülési verseny sem ártott. Navigátorát Daniel Elenát nem kellett kétszer hívni, és ha már a Peugeot 306 Maxi ott állt a Sébastien Loeb Racing (SLR) garázsában, akkor miért ne csapattak volna vele a francia bajnokság utolsó futamán, a Var Ralin?

„Amikor a belsőkamerás felvételeket nézed, még mindig libabőrös a karod ezektől az autóktól, a hangjuk egyszerűen elképesztő. Sebbel versenyeztünk a Xsara kit carral, de mindig is szerettük volna kipróbálni a 306 Maxit is. Most eljött ez az alkalom is.”

Ha viszont a 2015-ös Monte-Carlo Rali után először újra együtt ült raliautóba a legendás páros, a kocsi sem lehetett akármilyen, így az SLR műhelyében atomjaira szedték a Maxit és másfél hónap alatt gyakorlatilag újat építettek belőle. Ahogyan Loeböt motiválta a legendával való versenyzés, úgy a csapatot is felcsigázta az autó újjáépítése. „Az SLR-ben nagyon sok versenyautóval foglalkozunk a Porsche-kupától, a WTCC-n át a raliig” — mondta Dominique Heintz, Loeb társa a csapatban. — A munkánk azonban sokkal inkább üzemeltetés, mint építés. Egy Peugeot 208 T16-ost például meg tudsz építeni a gyári útmutatás alapján, de a szabályok annyira szűkek, hogy a tapasztalatodat, a kreativitásodat nem nagyon tudod használni. A 306 Maxinál viszont meg akartuk mutatni, hogy mire vagyunk képsek, ezért elemeire szedtük az autót és szinte újat építettünk belőle.”

A munka a karosszéria lefogyasztásával kezdődött, a hétsebességes szekvenciális váltóból a San Remo Ralira fejlesztett változatot használták, az eredeti féktárcsákat könnyebb, modernebbre cserélték, de a lengéscsillapítókat is modernizálták, amennyire lehet. Az autó éppen csak elkészült az első tesztre és bátran állíthatjuk róla, nincs a földkerekségen még egy ilyen jó 306 Maxi. Valószínűleg még az egykori gyári csapat autóit is felülmúlja.

„Ez az autó volt az álmom, amikor fiatal voltam” — mosolygott az első teszt előtt Daniel Elena, aki Loebbel annak idején abban a szerencsés helyzetben volt, hogy versenyezhetett a maxi kit carok királyával, a Citroën Xsara kit carral, ami verte a Peugeot. Mégis a 306





legendája valahogy jobban él a ralit kedvelők fejében. „Mindenki emlékszik Gilles Panizzire, aki a szomszéd városból származik, mint én, ezért karrierem kezdetén ő egyfajta rali keresztapám volt, aztán ott volt még Francois Delecour is. Emlékszem, amikor néztem a francia bajnokságot, ahol a tizedekért folyt a verseny egymással. Amikor a belsőkamerás felvételeket nézed, még mindig libabőrös a karod ezektől az autóktól, a hangjuk egyszerűen elképesztő. Sebbel versenyeztünk a Xsara kit carral, de mindig is szerettük volna kipróbálni a 306 Maxit is. Most eljött ez az alkalom is.

A felújított autó kiválóan mutatkozott be, hiszen a Loeb—Elena duó a negyedik gyorsaságin az élre állt, aztán ugyan visszaestek a második helyre David Salanon Ford Fiesta RS WRC-je mögé, de két szakasszal a vége előtt csak 4,9 másodperc volt a hátrányuk és 15 másodperccel vezettek a harmadik helyezett Michel Sylvain Skoda Fabia R5-je előtt, amikor megállt a Peugeot motorja.

„Nem csináltam semmi különöset, egyszer csak hangos zajt hallottam, majd leállt a motor — mondta Loeb. — Sajnos ilyen a motorsport. Összességében nagyon jól szórakoztunk a hétvégén, nagyon élveztük a csatát. Szombat este bár elvesztettem a vezető helyet, de vasárnap is támadtunk és szerettünk volna nyerni, de végül kiestünk. Az autót élvezetes volt vezetni, nagyon jó volt, hogy a győzelemért harcolhatunk. Sajnálom, hogy nem sikerült a célba érés, de legközelebb biztosan jobban fogunk szerepelni."

A legközelebb pedig akár a vb is lehet. A Citroën Racing szerint erre a Mexikó Rali lehet a legalkalmasabb. Igaz ott már nem a 306 Maxival, hanem a C3 WRC-vel fognak rajthoz állni Kris Meeke csapattársaként. Persze, ha a sors is úgy akarja.







A sógorok örökös bajnoka

Az utolsó gyorsasági szakaszig kiélezett volt az idei Waldviertel Rali, egyben az osztrák bajnoki cím is, melyet végül Raimund Baumschlager szerzett meg. Az immár 14-szeres osztrák bajnok ezzel sporttörténelmet írt! A magyar versenyzők közül Botka érte el a legjobb eredményt ötödik helyével.

Az idei Waldviertel Rali talán az utóbbi évek legizgalmasabb versenyét hozta, a tét pedig az osztrák bajnoki cím volt. A verseny 14 murvás szakaszát az osztrák címvédő Hermann Neubauer 2 pont előnnyel várhatta Ford Fiesta WRC-jével Raimund Baumschlager VW Polo WRC-je előtt, de még a bajnokság harmadik helyén álló Niky Mayr-Melnhof is esélyes volt a végső győzelemre 14 pontos hátránnyal Citroën DS3 WRC-jével.

A pénteki eslő szakaszon aztán Mayr-Melnhof nyomatékosította, komolyan gondolja hátránya ledolgozását a bajnokságban, megnyerte az első szakasz, mögötte Neubauer 2,2, Baumschlager pedig 4,2 másodperc hátránnyal ért célba. A második szakasztól aztán már hol Neubauer, hol Baumschlager vezetett, végül a nap utolsó, ötödik szakaszát a VW-es versenyző zárta az élen 2,7 másodperccel megelőzve Fordos riválisát, míg Mayr-Melnhof kissé leszakadva 12,1 másodperces hátránnyal volt harmadik.

Szombaton aztán Baumschlager egészen az első négy szakaszon át vezetett, ötödiken azonban ismét Neubauer vette át az első helyet. Innentől fogva aztán ismét felváltva vezetett a bajnoki ➤







Waldviertel Rali (Ausztria), 2017. november 9-11.

1. Raimund Baumschlager – Pirmin Winklhofer (A)	VW Polo WRC	1 ó 16'03,9"
2. Hermann Neubauer – Bernhard Ettel (A)	Ford Fiesta WRC	+ 00'05,4"
3. Niki Mayr Melnhof – Leopold Welsersheimb (A)	Citroën DS3 WRC	+ 00'37,0"
4. Schubert-Christian Mrlik – Ilka Minor-Petrasko (A)	Škoda Fabia R5	+ 02'16,3"
5. Botka Dávid – Mesterházi Márk (H)	Škoda Fabia R5	+ 02'24,4"
6. Rongits Attila – Hannus László (H)	Mitsubishi Lancer Evo IX	+ 06'30,1"
7. Trencsényi József – Verba Gábor (H)	Škoda Fabia R5	+ 06'30,9"
8. Guntis Lielkajis – Ivars Grošus (LV)	Mitsubishi Lancer Evo-IX	+ 08'25,5"
9. Sebastian Kletzmayr – Martin Tomasini (A)	Mitsubishi Lancer Evo-VII	+ 08'33,2"
10. Tomáš Kurka – Jakub Oral (CZ)	Ford Fiesta R5	+ 09'22,3"
...19. Klausz Kristóf – Csányi Botond (H)	Peugeot 208 R2	+12'16,6"

címért küzdő két versenyző, végül pedig az utolsó szakaszon a maga javára fordította az állást Raimund Baumschlager, aki így 14. osztrák bajnoki címét szerezte. Az osztrák versenyző ezzel az első privát bajnoki címet érte el VW Polo WRC-vel, míg a 14 bajnoki címe egyedülálló, sporttörténelmi siker az autósportban.

Neubauer végül 5,4 másodperc hátránnyal szorult a második helyre, míg Mayr-Melnhof 37 másodperc hátránnyal lett a harmadik. A WRC-vel indulók mögött Christian Schubert Mrlik lett a leggyorsabb R5-ös autót vezető Škodával, aki mögött csupán 8,1 másodperccel maradt el Botka Dávid szintén Škodával.

Botkáék ezzel a legjobb eredményt is érték el a magyar indulók közül, Rongits Attila az abszolút hatodik, Trencsényi József pedig a hetedik helyen ért célba. Trencsényi szombaton reggel vesztett sok időt Skodájával és hátrányát csupán 8 tizedre tudta csökkenteni a Mitsubishis Rongits mögött. Klausz Kristóf 2WD mezőny negyedik helyét szerezte meg R2-es Peugeot-val, míg az R5-ös Škodával induló Szabó Zoltán az utolsó szakaszon műszaki hiba miatt kényszerült kiállni.





Ki a jobb? A magyarok!

Azt követően, hogy tavaly szoros csatában 9 tizedes különbséggel kikapott a Rally Show Santa Domenica versenyen Ranga Péter és Szőke Tamás az osztrák Beppo Harrachtól, idén magabiztosan végig vezetve szerezte meg a győzelmet. A Škodás páros a négy megtartott szakaszból hármat megnyerve 14 másodperc előnnyel végzett az első helyen.

Rangáék legnagyobb riválisa idén is osztrák versenyző, Andreas Aigner és navigátora, Ilka Minor voltak, akik Puskádi János Škodájával indultak. Aigner az első szakaszon megforgott, a második szakaszt megnyerte, később azonban már nem tudta Ranga Péter tempóját tartani. A harmadik helyen Kovács Antal és Istovics Gergő végeztek Forddal, 15,9 másodperccel elmaradva a második helytől.

Az idei horvát és Mitropa bajnok, Hideg Krisztián és Kerék István lettek a negyedikek a Škodával, akik 15,3 másodperccel végeztek Kovács Antalék mögött, míg az ötödik helyen záró Puskádi Jánost és Gódor Barnát 19 másodperccel előzték meg.

Hideg Krisztián: „Idén először egy tesztet, shakedownt is beiktattak a szervezők a programba, ami pazarul sikerült. Gyönyörű, napsütéses időnk volt, 14 fokkal, és remek szakaszt jelöltek ki a tréninghez. Aztán jött a fekete leves: a verseny előtti este 30-44 mm eső esett, ami a pályát teljesen eláztatta. A nyomvonal közvetlenül a Száva folyó mentén, bányatavak közelében vezetett, így esélytelen volt, hogy felszáradjon bármennyire is a pálya. Az első körben hatalmas tócsák voltak, amik a nap folyamán hatalmas gödrökké váltak, ezeken keresztül kellett átgázolniuk a kocsiknak, miközben a hasukon csúsztak a dagonyában. Én a végére már nagyon sajnáltam a Skodánkat…” Várkonyi Szabolcs







Rally Show Santa Domenica (Horvátország), 2017. november 24-26.

1. Ranga Péter – Szőke Tamás (H)	Škoda Fabia R5	20'05,9"
2. Andreas Aigner – Ilka Minor-Petrasko (A)	Škoda Fabia R5	+ 00'14,0"
3. Kovács Antal – Istovics Gergő (H)	Ford Fiesta R5	+ 00'29,9"
4. Hideg Krisztián – Kerék István (H)	Škoda Fabia R5	+ 00'45,2"
5. Puskádi János – Gódor Barna (H)	Škoda Fabia R5	+ 01'04,2"
6. Várkonyi Szabolcs – Makai Gergely (H)	Hyundai i20 R5	+ 01'36,1"
7. Marco Carrara – Davor Belić (I/HR)	Ford Fiesta R5	+ 01'42,1"
8. Wolfgang Schmollngruber – Tanja Brenn (A/D)	Mitsubishi Lancer Evo VII	+ 01'52,4"
9. Lukács Zoltán – Pataki László (H)	Mitsubishi Lancer WRC Replika	+ 01'53,0"
10. Maricsek Miklós – Bán Viktor (H)	Mitsubishi Lancer Evo IX R4	+ 01'54,3"

és Makai Gergely először indultak R5-ös autóval, a Hyundaijal azonban nem vallottak szégyent és 31,9 másodperccel Puskádiék mögött a hatodik helyet szerezték meg. Várkonyi Szabolcs: ”Ezt is megértem, 25 év versenyzés után, hogy egy nemzeti szinten csúcskategóriás autóban ülhetek. Hatalmas élmény volt, egy ízig-vérig versenyautó, még az R2-R3-asokhoz képest is, látszik, hogy ez nem egy átalakított utcai autó. A teszt jól sikerült, mi kaptuk meg először az Andreas Mikkelsen által fejlesztett új futóművet, ami már felveheti a versenyt a riválisokkal, bár ugye, nem igazán tudom összehasonlítani őket. DMACK gumikat próbáltunk, a teszten nagyon jól működtek, csak sajnos a versenyre leszakadt az eső és hatalmas sár volt és nem volt super soft gumink, csak soft, ami ide nem volt ideális.” A top 10-ben még Lukács Zoltán és Pataki László tudott végezni Mitsubishi Lancer WRC Replikával, míg Maricsek Miklós és Bán Viktor Mitsubishijükkel a 10. helyen zártak, miután a 2. szakaszon váltó hiba miatt sok időt veszítettek.



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

IVANICS
CSOPORT

VOLVO, FORD, HYUNDAI, KAWASAKI
MÁRKAKERESKEDÉS ÉS SZERVIZ

SZOLGÁLTATÁSOK

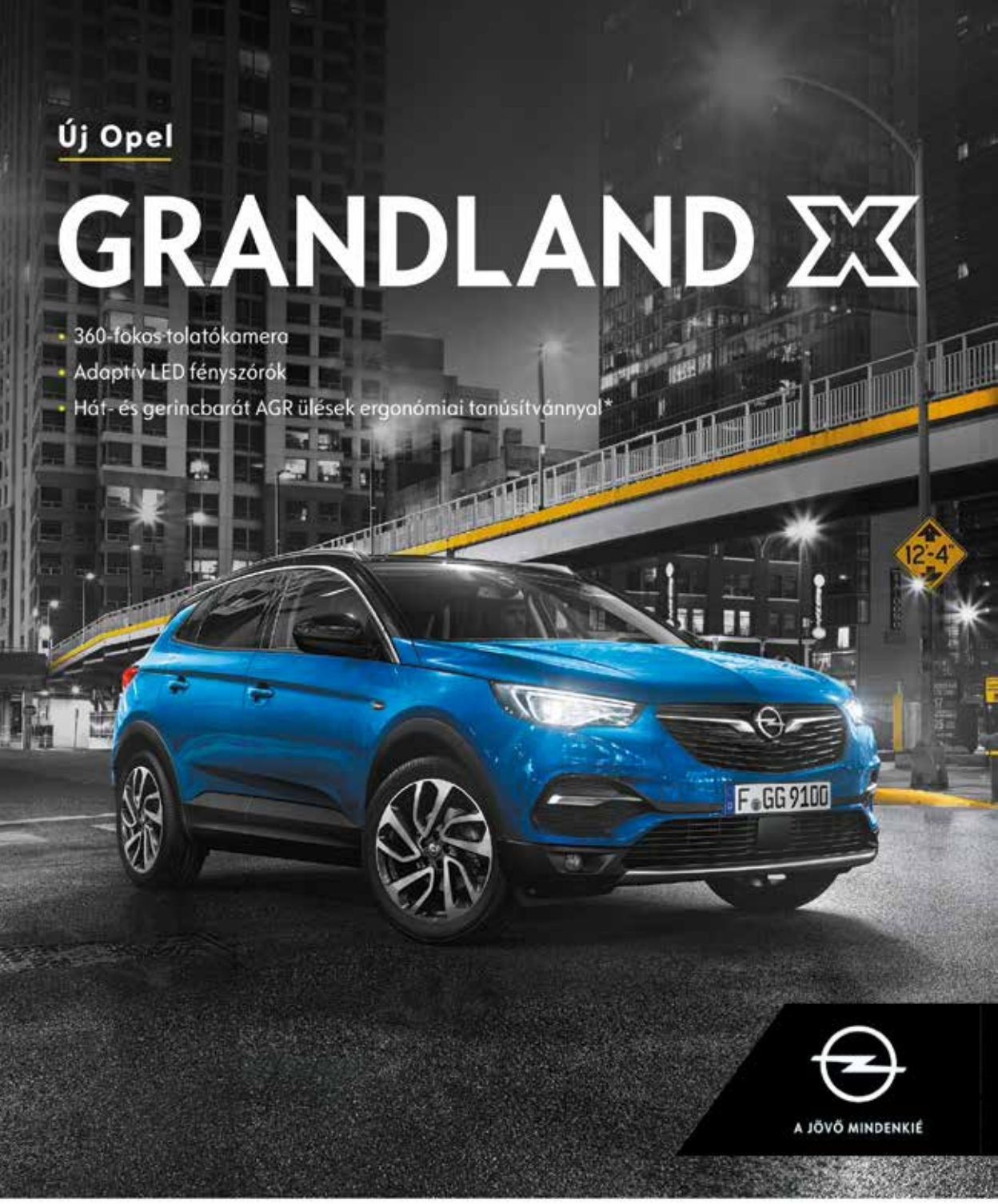
Új és használt gépjármű értékesítés és szerviz
Új és használt motor értékesítés és szerviz
Márkafüggetlen szakszerviz
Karosszéria javítás és fényezés
Futómű beállítás
Bérautó szolgáltatás és flottakezelés
Kézi és gépi autómosó
Műszaki vizsgáztatás
Teljes körű biztosítási ügyintézés



IVANICS KFT.
1116 Budapest, Méhész u. 2-4.
8000 Székesfehérvár, Palánkai út 7.

www.ivanics.hu
Tel.: (1) 7766 500
Tel.: (22) 600 100

VOLVO Ford HYUNDAI Kawasaki



*A felsorolt kiegészítők opcionális felszereltségek.
Kombinált használat esetén az új Opel Grandland X átlagfogyasztása: 4,0 - 5,5 l/100 km, CO_2-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 kiegészítőkkel van felszerelve.

SCHILLER OPEL 1138 Budapest, Váci út 113. | +36 1 452 1100 | info@schiller.hu | schiller.hu/opel

AKONITI
SZOLGÁLTATÓ KFT.



SZOLGÁLTATÁSAINK

PROJEKTGENERÁLÁS

EGY MEGHATÁROZOTT FÖLDRAJZI TERÜLETEN AZ ADOTT PROBLÉMÁRA MEGOLDÁST NYÚJTÓ FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK, PROJEKTÖTLETEK FELTÉRKÉPEZÉSE. LEHETŐSÉG NYÍLIK ARRA, HOGY A VALÓS IGÉNYEKHEZ HANGOLJUK A RENDELKEZÉSRE ÁLLÓ FEJLESZTÉSI FORRÁSOKAT. A PROJEKTGAZDA SZEMPONTJÁBÓL PEDIG A SAJÁT PROJEKTJÉVEL VALÓ SZEMBESÜLÉS ÉS SZÁMVETÉS LEHETŐSÉGÉT KÍNÁLJA.

PÁLYÁZATÍRÁS

PROJEKT TERV BENYÚJTÁSA, DOKUMENTÁCIÓK ÖSSZEÁLLÍTÁSA, A BERUHÁZÁSI ÖTLET FELMERÜLÉSÉTŐL A VÉGSŐ MEGVALÓSÍTÁSIG ÁLLUNK PARTNEREINK RENDELKEZÉSÉRE

PROJEKT MENEDZSMENT

ERŐFORRÁSOK SZERVEZÉSE AZZAL A CÉLLAL, HOGY A PROJEKT TERVBEN MEGHATÁROZOTT CÉLOK, EREDMÉNYEK EGY ADOTT IDŐ- ÉS KÖLTSÉGKERETEN BELÜL SIKERESEN MEGVALÓSULJANAK.

KIEGÉSZÍTŐ SZOLGÁLTATÁSOK

- MUNKAÜGYI TANÁCSADÁS
- SZÁMVITELI TANÁCSADÁS
- SZERVEZET FEJLESZTÉS
- MARKETING TANÁCSADÁS, RENDEZVÉNY SZERVEZÉS, NYILVÁNOSSÁG BIZTOSÍTÁSA, MELYNEK KERETÉBEN A PROJEKTTEL KAPCSOLATOSAN VÁLLALJUK A HONLAPOK, HIRDETŐTÁBLÁK, SAJTÓKÖZLEMÉNYEK, ÉS EGYÉB PR TEVÉKENYSÉGEK MEGJELENTETÉSÉT, KIVITELEZÉSÉT.

AKONITI SZOLGÁLTATÓ KORLÁTOLT FELELŐSSÉGŰ TÁRSASÁG
1138 BUDAPEST, MARINA SÉTÁNY 1. 13/A. | GECSE.TAMAS@AKONITI.HU


HYUNDAI
MOBIS
HYUNDAI STEEL
HYUNDAI WIA
MICHELIN



Ogier vs Neuville Ki volt a jobb?

Nem mindig a leggyorsabb a legeredményesebb — igaz volt ez az idei rali-világbajnokságra is, ahol Thierry Neuville nyerte a legtöbb versenyt, a legtöbb szakaszt, a legtöbb erőgyorsaságit, mégis Sébastien Ogier lett a világbajnok.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA



1.

Sébastien Ogier

232 *pont*

2 *győzelem*

1 *erőgyorsasági győzelem*

9 *dobogó*

22 *gyorsasági győzelem*

1 *kiesés*

1 *első tízen kívüli helyezés*

Igazán egy szavunk sem lehet az idei rali-világbajnokságra, hiszen a 13 futamon hét pilóta győzött, mind a négy gyártónak jutott legalább két győzelem és nem kevesebb, mint három új győztest avattunk. A bajnokság azonban ugyanúgy két versenyzőről szólt, mint tavaly: Sébastien Ogier-ről és Thierry Neuville-ről. Azonban míg 2016-ban Ogier mindent vitt, az idén sokkal kiegyenlítettebb volt köztük a verseny sőt, a franciának minden fortélyát elő kellett vennie, hogy megnyerje a világbajnokságot.

Az már a szezonnyitó Monte-Carlo Ralin látszott, hogy Neuville-nek végre olyan autót adott a Hyundai, amivel akár a világbajnoki címért is lehet versenyezni és hogy ezzel nagyon gyors. Viszont az is látszott, hogy Sébastien Ogier nem csak a tökéletesen rászabott Polo R WRC-vel tud eredményesen versenyezni és nem csak akkor virít az élen, ha övé a messze legjobb technika. A francia az elmúlt négy évben dominált a világbajnokságon, az 52 versenyből 31-et megnyert az utolsó szakaszon nyújtott teljesítménye miatt pedig Mr Erőgyorsaságinak is nevezték. Az idén azonban megmutatta, hogy nem csak erőből, hanem ha kell, taktikusan is tud világbajnoki címet nyerni.

Hogy ki volt a leggyorsabb pilóta az idén, az nem is kérdéses. Thierry Neuville négy versenyt nyert, míg Ogier és — a futamgyőzelmek számát tekintve — vele holtversenyben második helyen végző Tänak és Meeke is csak fele ennyit, kettőt-kettőt. Még beszédesebbek a gyorsasági szakasz győzelmek. Neuville 56 első helyével egy híján annyi szakaszt nyert, mint a második és a harmadik legeredményesebb pilóta együttvéve. Azonban bármilyen meglepő is, a listán nem Ogier a második, de még csak nem is a harmadik. Neuville-t ugyanis 30 gyorsasági győzelemmel Ott Tänak követi, majd a harmadik helyen Jari-Matti Latvala és Elfyn Evans osztoznak 27-27 győzelemmel. Ogier pedig 22-szer futotta a legjobb időt, amivel a listán csak az ötödik. Külön érdekesség, hogy mindkét M-Sport-os csapattársa Tänak ➤

Neuville 56 első helyével egy híján annyi szakaszt nyert, mint a második és a harmadik legeredményesebb pilóta együttvéve.

és Evans is több gyorsaságit nyertek nála. Utóbbit lehet azzal magyarázni, hogy a DMACK gumik amikor jók voltak, akkor lényegesen jobbak voltak a Michelinnél és mivel csak Evans használta őket WRC-vel, ez jelenthetett némi előnyt, de Tänak több szakaszgyőzelmére nincs ilyen magyarázat.

Ogier nagy specialitása volt az elmúlt években az erőgyorsasági. Ha ő nyerte a versenyt, akkor azért tette oda magát az utolsó szakaszon, hogy mindenkinek megmutassa, ki az úr a háznál, ha pedig valami oknál fogva nem ő nyerte a versenyt, akkor meg azért, hogy a pontveszteséget a lehető legjobban minimalizálja. Tavaly hatszor nyerte meg az erőgyorsaságit, 2015-ben pedig kilencszer. Az idén viszont, nos, ha a táblázatot nem nézték meg, biztosan nem találnák ki: egyszer, az utolsó futamon, Ausztráliában. Ebben is Neuville volt a legjobb az idén, négy erőgyorsasági győzelemmel, megelőzve Jari-Matti Latvalát, aki a Toyotával háromszor hozta el a legjobb utolsó szakasz eredményét. De még Tänak és Sordo is jobbak voltak Ogier-nél, akik két-két erőgyorsaságit nyertek.

Akkor mégis miben volt jobb Ogier Neuville-nél? Először is, ami a legfontosabb a vb-n, a pontok tekintetében. A világbajnokságot ugyanis nem a győzelmek számára, még csak nem is a gyorsasági szakaszgyőzelmek számára írják ki, hanem az összegyűjtött pontok számára. Ebben a kérdésben Ogier 232–208 arányban jobb volt Neuville-nél, és még a kevésbé jól sikerült szezonzáró után is megtartott 24 pont előnyt belga ellenfelével szemben. Szintén jobb volt a dobogós helyezések tekintetében, hiszen a 13 futamból Ogier kilenc alkalommal végzett az első három helyen, míg Neuville csak nyolcszor. Egyedül a vb harmadik helyét megszerzett Tänak tudott lépést tartani velük hét dobogós helyezéssel, a többieknek háromnál többre nem futotta.

Kiesések tekintetében egy-egy az állás a két éllovas között: Ogier Finnországban nem ért célba, miután fának ütközött, Neuville pedig a Catalunya Ralin esett ki futóműsérülés miatt. Ha viszont azt nézzük, ki hányszor nem tudott pontot érő helyen végezni, ebben a negatív statisztikában Neuville áll az élen. Ő a kiesése mellett további három versenyen, a Montén, a Svéd és a Deutschland Ralin nem szerepelt az első tízben. Mind a háromszor futóműsérülés miatt, amiből a Svéd mindenképpen az ő számlájára irandó, de a másik három meglehetősen véleményes és inkább a Hyundai gyengére sikeredett alkatrészére fogható. Ogier-vel ilyesmi nem történt, a finnországi kiesését leszámítva minden versenyen nem is csak az első tízben, de az első ötben végzett. Vagyis egyértelműen a megbízhatóság és a kiegyensúlyozott teljesítmény billentette az ő oldalára a mérleget.

Az utóbbi statisztikából akár azt is kiolvashatjuk, hogy Neuville a Hyundai sérülékeny futóműve miatt bukta el a bajnokságot, hiszen három ➤



2. Thierry Neuville

208 pont
4 győzelem
4 erőgyorsasági győzelem
8 dobogó
56 gyorsasági győzelem
1 kiesés
4 első tízen kívüli helyezés

alkalommal is ez fosztotta meg őt a pontszerzéstől, a Monte-Carlo Ralin pedig egy igen valószínű győzelemtől.
Lehet. Sőt az is könnyen elképzelhető, hogy a Hyundai volt az idén a leggyorsabb autó, csak éppen az egyik legsérülékenyebb is. Az M-Sport viszont nagyon megbízható autót épített, hiszen Ogier egyetlen egyszer sem esett ki műszaki hiba miatt. (A Catalunya Ralin pedig láthattuk, hogy ugyanaz a kő, ami kivégezte Sordo és Mikkelsen Hyundaiának futóművét, meg sem kottyant Tänak Fordjának.) Viszont azt is gyorsan el kell mondani, hogy a franciának is voltak műszaki hibái, beállításbeli problémái és igen erősen érezhető volt rajta, hogy sokszor küzd a Fiestával, amivel az a magabiztossága nem volt meg, ami a Polo R WRC-vel igen.
Akkor most végül is ki volt a jobb az idén? A válasz nem is kérdéses: Ogier, hiszen ő nyerte a világbajnokságot, méghozzá nagyon komolyan megdolgozva érte. Le a kalappal az ő és az M-Sport teljesítménye előtt. Mint ahogyan le a kalappal Neuville és a Hyundai előtt is, hiszen a belga is többször megmutatta, küzdeni akarásból nála sincs hiány és azért Alzenauban sem építettek olyan rossz WRC-t, hiszen az ő pilótájuk nyerte a legtöbb versenyt, a legtöbb szakaszt és a legtöbb erőgyorsaságit.



VB-PONTOK

1.	Ogier	232
2.	Neuville	208
3.	Tänak	191
4.	Latvala	136
5.	Evans	128
6.	Sordo	95
7.	Meeke	77
8.	Paddon	74
9.	Hänninen	71
10.	Breen	64
11.	Lappi	62
12.	Mikkelsen	54

GYŐZELMEK

1.	Neuville	4
2.	Ogier	2
	Tänak	2
	Meeke	2
5.	Latvala	1
	Lappi	1
	Evans	1

ERŐGYORSASÁGI GYŐZELMEK

1.	Neuville	4
2.	Latvala	3
3.	Tänak	2
	Sordo	2
5.	Ogier	1
	Lappi	1







DOBOGÓK

1.	Ogier	9
2.	Neuville	8
3.	Tänak	7
4.	Latvala	3
	Evans	3
6.	Meeke	2
	Sordo	2
	Paddon	2
9.	Lappi	1
	Mikkelsen	1
	Hänninen	1

SZAKASZGYŐZELMEK

1.	Neuville	56
2.	Tänak	30
3.	Latvala	27
	Evans	27
5.	Ogier	22
6.	Meeke	20
7.	Lappi	16
8.	Sordo	15
9.	Paddon	12
10.	Mikkelsen	10
11.	Hänninen	7
12.	Breen	3

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

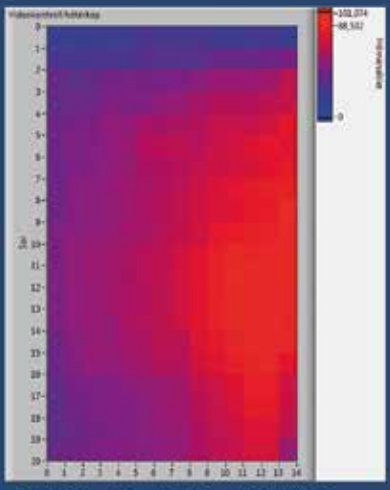
Videokontroll

a szemestermény-szárítók felügyeleti rendszere

Mi a lényeget mutatjuk!

Szaktanácsadás szárítóberuházás előtt, hogy azt kapja, amit szeretne.
Szárító diagnosztika, hogy kideruljön, van-e eltérés az optimálistól.
Precíziós üzemeltetés, az optimális működés érdekében.

A precíziós szárítás alapgépe…



Szárító optimalizálás előtti hőképe.

PRECÍZIÓS SZÁRÍTÁS:

Kontrolált folyamat, a tűzveszély csökken.
Nincs túlszárítás, jobb minőségű a termény.
Nő az eladható terménytömeg, nő a bevétel.
Homogén nedvességtartalmú termény.
Jobb raktározhatóság, kevesebb toxin.
Jelentős energiamegtakarítás.



Tel.: + 36-20-570-0377
Web:termenyszaritas.hu
E-mail: speiser.ferenc@termenyszaritas.hu



DIAGNOSZTIKAI ÉS SZERVIZBERENDEZÉSEK FORGALMAZÁSA

Széles választékban kínálunk berendezéseket a járműszervizek diagnosztikai és javítási feladataihoz. Kérjük tekintse át honlapunkat, keressen fel kérdéseivel bennünket, e-mailben, vagy telefonon. Személyesen is állunk szíves rendelkezésére, akár Ön látogat el hozzánk, akár mi keressük fel Önt.



FŐBB TERMÉKCSOPORTJAINK:

garázsipari felszerelések, szerviz berendezések, gépjármű diagnosztikai műszerek, kompresszómérő, vizsgasor, futóműellenőrző műszerek, kerékszerelők és centírozók, kipufogógáz elszívó elemek és rendszerek, gépjármű emelők, klímatöltő, lefejtő, olajkezelő, olajleszívó, olajtöltő eszközök, rendszerek, zsírzó berendezések, Ad Blue kezelők, indító motor és generátor próbapad, kéziszerszámok, elektronikus lassulásmérő, akkumulátor vizsgálók és töltők, közúti tengelysúly mérleg, gépjármű mérőműszerek, műszaki endoszkóp, menetjavító, hagyományos és Common Rail porlasztó vizsgálók, dízel próbapadok.









„Az ember nem azért tisztességes, mert jó üzlet. Hanem annak ellenére próbál tisztességes maradni, hogy tudja rossz üzlet."

ELÉRHETŐSÉGEINK:

M.E.T. KERESKEDELMI ÉS SZOLGÁLTATÓ KFT.
CÍM: 1222 BUDAPEST, ÉGER UTCA 15/A
WEB: WWW.METKER.HU
TE.: +36(1) 424-0035 | +36(30) 507-2307
E-MAIL: METKER@METKER.HU



Neuville tisztán

Idei negyedik győzelmét szerezte Thierry Neuville az Ausztrál Ralin — kétszer annyit, mint a második legeredményesebb versenyző. Ellenfelei viszont sorra törték a WRC-ket.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA **KÉP:** DPPI

Kései feltámadás volt ugyan Thierry Neuville-től, aki a július eleji Lengyel Rali óta első győzelmét aratta Ausztráliában, ám elvitathatatlan volt, a szezonzárón messze ő nyújtotta a legjobb teljesítményt, és bár szoros versenyben volt, egy pillanatig sem volt kérdéses, ő nyeri azt a versenyt, amelyiken mindössze hat WRC teljesítette a teljes távot.

Az első napon Andreas Mikkelsen vitte a prímet kedvenc versenyén, ahol a kedvező rajtpozícióját kihasználva, a hat valódi gyorsaságiból ötöt nyert és húsz másodperc előnnyel zárta a napot az élen. Másnap azonban a második gyorsasági szakaszon érintőre vette a partoldalt és hibátlan autóval, de két bal oldali defekttel, kiesett. Ekkor állt az élre Neuville, aki a pályatakarítás hátrányából a legjobban jött ki. Innentől kezdve pedig verhetetlen volt és sima győzelmet aratott.

A második helyre akár Kris Meeke is esélyes lehetett volna a Citroënnel, de pénteken egy kicsúszással veszített időt, szombaton pedig egy híd korlátján törte el a jobb hátsó lengőkar-







Ausztrál Rali (Coffs Harbour) 2017. November 17-19.

1. Thierry Neuville–Nicolas Gilsoul	B	Hyundai i20 Coupe WRC	2:35:44,8
2. OttTänak–Martin Järveoja	EE	Ford Fiesta WRC ,17	+22,5
3. Hayden Paddon–Sebastian Marshall	NZ/GB	Hyundai i20 Coupe WRC	+59,1
4. Sébastien Ogier–Julien Ingrassia	F	Ford Fiesta WRC ,17	+2:27,7
5. Elfyn Evans–Daniel Barritt	GB	Ford Fiesta WRC ,17	+3:05,6
6. Esapekka Lappi–Janne Ferm	FIN	Toyota Yaris WRC	+3:49,5
7. Kris Meeke–Paul Nagle	GB/IRL	Citroën C3 WRC	+22:58,4
8. Richie Dalton–John Allen	IRL/AUS	Škoda Fabia R5	+24:39,6
9. Nathan Quinn–Ben Searcy	AUS	Mitsubishi Lancer Evo IX	+25:03,4
10. Dean Herridge–Sam Hill	AUS	Subaru Impreza WRX STi	+29:52,3
13. Andreas Mikkelsen–AndersJæger	N	Hyundai i20 Coupe WRC	+37:39,7
Kiesett versenyzők:			
GY18 Stéphane Lefebvre–Gabin Moreau	F	Citroën C3 WRC	baleset
GY18 Craig Breen–Scott Martin	IRL/GB	Citroën C3 WRC	felborult
GY21 Jari-Matti Latvala–Miikka Anttila	FIN	Toyota Yaris WRC	baleset
Erőgyorsasági végeredménye:			
1. Sébastien Ogier–Julien Ingrassia	F	Ford Fiesta WRC ,17	3:32,6
2. Ott Tänak–Martin Järveoja	EE	Ford Fiesta WRC ,17	+0,1
3. Esapekka Lappi–Janne Ferm	FIN	Toyota Yaris WRC	+1,7
4. Andreas Mikkelsen–Anders Jæger	N	Hyundai i20 Coupe WRC	+2,1
5. Kris Meeke–Paul Nagle	GB/IRL	Citroën C3 WRC	+2,5
RC2 végeredménye:			
1. Richie Dalton–John Allen	AUS	Škoda Fabia R5	3:00:24,4
2. Kalle Rovanperä–Jonne Halttunen	FIN	Ford Fiesta R5	+8:36,7

Gyorsasági szakasz győztesek:

GY1 Pilbara I	Andreas Mikkelsen	110,2 km/h
GY2 Eastbank I	Andreas Mikkelsen	114,2 km/h
GY3 Sherwood I	Andreas Mikkelsen	124,1 km/h
GY4 Pilbara II	Andreas Mikkelsen	111,3 km/h
GY5 Eastbank II	Thierry Neuville	115,7 km/h
GY6 Sherwood II	Andreas Mikkelsen	126,3 km/h
GY7 Destination NSW I	Ott Tänak	
	Thierry Neuville	73,3 km/h
GY8 Destination NSW II	Thierry Neuville	75,1 km/h
GY9 Nambucca17	Thierry Neuville	109,1 km/h
GY10 Newry17 I	Jari-Matti Latvala	102,8 km/h
GY11 Raceway	Ott Tänak	65,5 km/h
GY12 Welshs Creek	Thierry Neuville	113,2 km/h
GY13 Argents Hill	Thierry Neuville	110,3 km/h
GY14 Newry17 II	törölve	
GY15 Destination NSW III	Craig Breen	
	Thierry Neuville	73,4 km/h
GY16 SSS Destination NSW IV	Ott Tänak	74,0 km/h
GY17 Pilbara Reverse I	Elfyn Evans	111,8 km/h
GY18 Bucca16	Hayden Paddon	112,9 km/h
GY19 Wedding Bells16 I	Thierry Neuville	98,4 km/h
GY20 Pilbara Reverse II	törölve	
GY21 Wedding Bells16 II	(erőgyorsasági) Sébastien Ogier	109,0 km/h

Gyorsasági győztesek: Neuville 8, Mikkelsen 5, Tänak 3, Latvala 1, Breen 1, Evans 1, Paddon 1, Ogier 1

Gyártók: Hyundai 14, Ford 5, Toyota 1, Citroën 1

Élen állók: GY1-9 Mikkelsen, GY10-21 Neuville





ját. A csapat úgy döntött álljon ki aznapra, majd ez után törölték a szakaszt, amin csak végig kellett volna csorognia a szervizparkig saját lábán eljutó C3 WRC-vel…

Neuville-re egyedül Jari-Matti Latvala jelentett veszélyt, aki vasárnap egyszer tíz másodperc alá csökkentette hátrányát, de az erőgyorsasági előtt ez újra 15-re nőtt. A finn megpróbálta a lehetetlent, de az utolsó gyorsaságin, kiszakította a Yaris futóművét és a második helyről kiesett. Nem ő volt azonban a vasárnapi egyetlen kieső. Stéphane Lefebvre kiszakította a C3 futóművét, Craig Breen pedig alaposan meghempergette az övét.

A talpon maradtak közül Ott Tänak futott be másodiknak a Forddal, míg Hayden Paddonnak az utolsó pillanatban hullott az ölébe idei legjobb eredménye, a harmadik hely.

Váltóhiba majd két megforgás is hátráltatta Sébastien Ogier-t, aki a szolid negyedik helyen futott célba, de az erőgyorsaságit becsületből megnyerte. Az utolsó, minden szakaszt teljesítő WRC-s versenyző Elfyn Evans volt a hatodik helyen.

Rali-világbajnokság végeredménye

1.	Sébastien Ogier	25	15+4	18+4	18+4	12+2	25+1	10+3	15+4	0	15+2	18+3	15+2	12+5	232
2.	Thierry Neuville	5	3	15+5	25+1	25+5	18+4	15+2	25+1	8+3	0	0	18+5	25	208
3.	Ott Tänak	15	18	12+3	0	15+3	12+5	25	0	6+5	25	15+2	8	18+4	191
4.	Jari-Matti Latvala	18	25+5	8+2	12+5	10+1	2	18+1	5	2	6+3	0	10+3	0	136
5.	Elfyn Evans	8+2	8	2	0	18+4	8+3	0	4	18+4	8	6	25	10	128
6.	Dani Sordo	12+1	12	4+1	15+2	4	15	4	12	2	5	5	1		95
7.	Kris Meeks	0	2	25	0	0	0	0		4	0	25+4	6+4	6+1	77
8.	Hayden Paddon	0	6+1	10	8	8	0	0	18	0	4		4	15	74
9.	Juho Hänninen	3	0	6	0	6	6	8	1	15+1	12	12+1	0		71
10.	Craig Breen	10	10		10+3	0	10	0	0	10	10+1		0	0	64
11.	Esapekka Lappi						1+2	12+5	0	25	4	0	2	8+3	62
12.	Andreas Mikkelsen	6			6		0	4	2+3		18	0	12+1	2	54
13.	Stéphane Lefebvre	2+4	4	0	0		0		10+2			8		0	30
14.	Teemu Suninen		1		4		0		8	12	0	4	0		29
15.	Mads Ostberg		0		0	2	4	6	6	1	0	10	0		29

Gyártók:

1. M-Sport	428
2. Hyundai	345
3. Toyota	251
4. Citroën	218

WRC2

1. Pontus Tidemand	140
2. Eric Camilli	91
3. Teemu Suninen	85
4. Jan Kopecky	79
5. Benito Guerra	59
6. Ole Christian Veiby	58

WRC2 csapatok

1. Skoda Motorsport	143
2. M-Sport	115
3. Skoda Motorsport II	80

ROBOX
KERESKEDELMI ÉS SZOLGÁLTATÓ KFT.

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, szabadságolással és betegállománnyal bajlódni.

Akkor Ön jó helyen jár!

A ROBOX Kft. közel 20 éve van azért, hogy
=> bérraktározási tevékenységével
=> a raktározott áru tekintetében, csomagolási, terjesztési, szállítási tevékenységek 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





Rovanperä a legfiatalabb győztes

17 évesen és 50 naposan Kalle Rovanperä lett a rali-világbajnokság történetének legfiatalabb WRC2-es győztese, amely rekordot elég nehéz lesz megdönteni, hiszen a vb-n 17 év a korhatár, tehát csak napokat lehet a finn rekordjából faragni.

A dolog szépséghibája, hogy Rovanperä volt a verseny egyetlen WRC2-es résztvevője — így nem volt nehéz nyernie. Sőt, az egész világon oly népes R5-ös mezőny is mindössze két autót számlált. Rovanperä ebből a kettőből a második lett, nyolc és fél perccel lemaradva a helybéli Richie Dalton Skoda Fabia R5-öse mögött.

Azonban nem az eredmény, hanem a tapasztalatszerzés számított a számára. Nem csak a pályákon, hanem a körülmények között is. „Nagyon élveztem Ausztráliát, csak az időeltolódás volt egy kicsit nehézkes — mesélte Kalle. — Az nem okozott gondot, hogy korán keljek, de délutánra teljesen elfogyott az energiám. A verseny előtt egy kis időt töltöttem Sydneyben, elmentünk egy állatkertbe, ami jó volt. Aztán a verseny helyszínén Coffs Harbourban meglátogattunk egy dzsungelt, ahol életemben először láttam kígyót. Én nem félek a vadállatoktól, de a navigátorom, Jonne a legkisebb póktól is sikolt. Ausztrália egyébként nagyon jó hely, barátságosak az emberek, az időjárás jobb, mint otthon, úgyhogy megér egy látogatást.”



Na és egy rekordot. „Cool a legfiatalabb győztesnek lenni, azt hiszem nem fogják egyhamar megdönteni ezt a rekordot. Jó tapasztaltszerzés volt, várom már a jövő évi rajtot.”



Breen megkönnyezte

Ritka volt az a pillanat az idén, amikor a versenyzők a Citroën C3 WRC-t és főleg annak kezelhetőségét dicsérték. Az Ausztrál Rali harmadik szakasza, a Sherwood kivétel volt. Craig Breen itt a harmadik időt futotta — öt tizeddel kapott ki csapattársától Stéphene Lefebvre-től —, de a célban az eredmény sem érdekelte, csak a könnyei potyogtak. „Nem érdekel (hanyadik lettem). Fantasztikus volt! Amikor minden összejön, egyszerűen tökéletes… Imádom, amit csinálok, imádom. Annyira jó volt, fantasztikus. Látod, sírok — fordult az operatőrhöz — de tudod, mindig sírok, de egyszerűen imádom, amit csinálok."
Kell nála jobb nagykövet a ralinak?

Ogier kivezette Neuville-t és Meeke-et

Bár nem szándékosan, de kis híján Sébastien Ogier okozta a saját és még két társa vesztét az Ausztrál Ralin, a húsz kilométeres Newry17 gyorsaságin. A francia egy elágazást nézett el és enyhe jobb helyet a még enyhébb jobbot választotta, ahonnan csak megfordulva tudott visszatérni a pályára. „Azt hiszem egy pillanatra elvesztettem a koncentrációmat" — mondta a szakasz végén, ahol közel fél percet bukot.
Nem sokkal utána, Neuville is elnézte ugyanezt a kanyart, aki a visszatéréskor defektet kapott. „A nyomokat követtem, valaki előttem elment egyenesen" —magyarázta a belga, aki a kaland és a defekt ellenére nyolc másodperccel volt lassabb a szakaszgyőztesnél.



Nem sokkal utána Kris Meeke is ugyanebbe a csapdába esett: „Elnéztem egy elágazást, ami nagyon megtévesztő volt."



A **Met-Szoft Kft.** 1991 óta működő acélszerkezetek tervezésére szakosodott mérnökiroda. Cégünk szakmai felkészültsége és sokéves tapasztalata biztosítja, hogy a magas szintű gyártási kultúrával rendelkező gyártók minden igényét gazdaságosan, maradéktalanul ki tudjuk elégíteni. A Met-Szoft Kft. üzletfeliszlálójának középpontjában a mindig megbízható termék és a szolgáltatás minősége áll, a hibamentességre 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, hatékonyság, tapasztalat és dinamikus csapatmunka a legfőbb jellemzőink.

Terveink minőségét, világszínvonalát a modern technológiai háttér és a magasan képzett mérnöki szaktudás megfelelő összehangolása eredményezi.

Referenciamunkáink mutatják, hogy a csarnok- és technológiai szerkezetek ún. egyedi hídszerkezetekig számos területen rendelkezünk mérnöki tapasztalatokkal.

Tevékenységi kör:

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





Zsolnay Vilmos út 45.
H-7630 Pécs, Magyarország
Telefon: +36/72-552-040
E-mail: metszoft@mutterszoft.hu

MET SZOFT

FLOTTA BUSINESS CAR
... az önök kényelméért!

Autóbérlés
Műszaki vizsga
Eredetiség vizsga
Átírás
Forgalomba helyezés
Kárügyintézés
Casco
Csere autó
0-24 assistant szolgáltatás
Sofőr szolgálat
Hozom-viszem szolgáltatás
Gumi szerviz
Autó szerviz
Járműi alkatrész
Flottakezelés

flottacar.hu | info@flottacar.hu | +36 20 249 70 44

Aranycsengő Adventi Vásár

December 1. (péntek)
15.00-18.00 Karácsonyi készülődés
a KulturKuckóban (régi könyvtár)
18.00 The FreakEnd

December 2. (szombat)
17.00 Takáts Eszter akusztik
18.30 Pesti Zenés Színpad: Varázslatos karácsony

December 3. (vasárnap)
18.00 Város fényeinek lekapcsolása
18.00 Látványos fényshow
18.10 Adventi gyertya ünnepélyes meggyújtása
Beszédet mond: dr. Lengyel Róbert Siófok Város polgármestere és Witzmann Mihály országgyűlési képviselő
18.15 Városi díszkivilágítás felkapcsolása
18.45 Malek Andrea és Jager Bandi:
Határtalan Ünnep

December 8. (péntek)
15.00-18.00 Karácsonyi készülődés
a KulturKuckóban (régi könyvtár)
18.00 Popdealers

December 9. (szombat)
14.00-18.00 Kézműves foglalkozás kicsiknek és nagyoknak (KIKK előcsarnok)
17.00 Kardos-Horváth János adventi koncert
18.30 Szironta Együttes: Advent harangokkal

December 10. (vasárnap)
17.00 Adventi gyertya ünnepélyes meggyújtása
17.05 Canarro Zenekar
- The Hungarian Gipsy Swing
18.30 Petruska

December 15. (péntek)
15.00-18.00 Karácsonyi készülődés
a KulturKuckóban (régi könyvtár)
18.00 Jazzmin

December 16. (szombat)
15.30 Bogár Muzsika zenekar: Hóünnep
17.00 Black and Proud – gospel koncert
18.30 Szűcs Gabi: Swing & more

December 17. (vasárnap)
14.00-18.00 Kézműves foglalkozás kicsiknek és nagyoknak (KIKK előcsarnok)
17.00 Adventi gyertya ünnepélyes meggyújtása
17.05 WindSingers – acapella énekegyüttes
18.30 Madrass akusztik

December 22. (péntek)
15.00-18.00 Karácsonyi készülődés
a KulturKuckóban (régi könyvtár)
18.00 Egerszegi Akusztik

December 23. (szombat)
15.30 Kiskalász zenekar: Sünkarácsony
17.00 Adventi gyertya ünnepélyes meggyújtása
17.05 Twentees akusztik
18.30 Pesti Zenés Színpad: Varázslatos karácsony

Siófok ünnepi fénybe öltözött főterén hétköznap 12.00-18.00-ig a vendéglátók meleg ételekkel és forró italokkal, a kereskedők különböző termékeikkel várják a vendégeket, péntek, szombat, vasárnap 10.00-20.00-ig pedig kézművesek is csatlakoznak a vásárhoz és kínálják egyedi portékáikat.

A Segíts Te is! programunk keretében, a rendezvény ideje alatt intézményünk a Mézeskalácsváros - Siófok kezdeményezést támogatja.

Kálmán Imre Kulturális Központ

A program változtatásának jogát fenntartjuk!
Információ: 06 84 311 855 - Siófok, Fő tér 2.
www.kikksiofok.hu - Élmények szeretettel...

kikksiofok


WRX: LUKÁCS „CSUCSU” KORNÉL

A ralikrossz-vb mélyvize

Merész dologra vállalkozott az idén Lukács Kornél, közismertebb nevén, Csucsu, első magyar versenyzőként a ralikrossz-világbajnokságon indult egy még fejlesztés alatt álló Kia Rióval, amellyel a sorozat 42. helyén végzett.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA



Csucsuval a szezonzáró dél-afrikai futam után pár nappal beszélgettünk. Az autója még úton volt hazafelé a hajóval, de ő itthon már a jövő évét szervezte. Az utolsó futamon azonban nem láthattuk, hiszen orvosi igazolással kihagyta azt. Így az első kérdés adta magát:

Hogy vagy?

Köszönöm szépen jól, bár eléggé megviseltek a Dél-Afrikában történtek. Komoly felkészülés után érkeztünk meg, mondták, hogy nem szabad csapvizet inni, amire nagyon oda is figyeltem, még a fogmosást is ásványvízzel oldottam meg. Három napig nem történt semmi, majd egyszer egy nézőknek rendezett műsornapon, megebédeltem és a kólához kaptam jégkockát, ami azt eredményezte, hogy péntek éjjelre rosszul lettem, képtelen voltam felkelni az ágyból.

Voltak olyan hírek is, hogy eleve nem akartotok elindulni ezen a versenyen.

A ralikrossz-vb promóterével kötött szerződés egyik csapatnak sem engedi meg, hogy kihagyjon egy futamot, erre nagyon odafigyel az FIA. Előfordult az idén, hogy az az autó, amelyikkel Guy Wilks versenyzett, majd Alister McRae ment vele, nem utazott el Rigába, ezért ötvenezer eurós (15,5 millió forint) bírságot kaptak. Viszont ha már rákérdeztél, tényleg felmerült bennünk az a kérdés, hogy anyagi okokból kifolyólag esetleg kihagyjuk ezt a futamot, ugyanakkor eleget akartunk tenni a követelményeknek is. Volt egy olyan gondolatom, hogy egészségügyi okokra hivatkozzak, de a jó isten nem engedte, hogy hazudjak és tényleg megbetegedtem.

Ha az ember elutazik Dél-Afrikába, elviszi oda az autót, akkor érdemes azon spórolni, hogy nem indulsz el?

„Kihoztam magamból a maximumot, de tudom, hogy ennél az eredménynél, amit letettünk az asztalra, sokkal többre lennénk képes.”

Felmerült bennünk is, ha már ott vagyunk, ott van az autó, akkor miért ne mennénk? Eleve kisebb brigáddal utaztunk el, csak négyen voltunk ott, de úgy nem lehet versenyezni, hogy na menjünk és majd meglátjuk, mi lesz. A másik oldala pedig az, amivel nem számol az ember: a töréskár. Elég nagy lökdösődések vannak a világbajnokságon, főleg most Dél-Afrikában elég extrém csaták voltak. Ezeket a költségeket szerettük volna megspórolni.



NÉVJEGY

LUKÁCS KORNÉL



1991. szeptember 5-én született (26 éves)
2010. ORB A6 3., Honda Civic
2011. ORB 6-os kategoria 3., Citroën C2 R2 Max
2012. ORB 6-os kategoria 4., Citroën C2 R2 Max
2013. rali-Eb 2wd 2., Citroën C2 R2 Max
2014. junior rali-vb. 11., Citroën DS3 R3T
2015. Citroën DS3 R3T
2016. ralikrossz-Eb, Supercar, Ford Focus, 13.
2017. ralikrossz-vb, Kia Rio 42.







Amikor a vb-szereplésed felmerül két véglet között mozognak a vélemények. Van, aki el van ájulva tőle, hogy milyen jól rajtolsz, mennyit fejlődtél te is és a csapat is, mások viszont azt mondják, hogy mindez szép, de még mindig hátulról az első vagy a második helyen végzel, ami nem túl nagy teljesítmény.

Mind a kettőben van igazság. Kihoztam magamból a maximumot, de tudom, hogy ennél az eredménynél, amit letettünk az asztalra, sokkal többre lennénk képes. Valóban voltak olyan megvillanások, amiket soha sem fogok elfelejteni. A chronomotós srácok mértek olyan rajtreakció időt — 0,31 másodpercet —, amit még nem láttak. Ezt ugyan nem jegyzik sehol, de számomra akkor is komoly érték. Van a másik oldalnak is igaza, hogy ez nem egy túl jó eredmény. De hozzá kell tenni, nincs olyan, hogy valaki odamegy bármilyen világbajnokságra és nyer. A csapatnak is ez volt az első éve a ralikrossz vb-n, nekem is sőt, a harmadik évem volt a ralikrossz-sportban.

Mi tartasz a szezonod pozitívumának?

Nagyon nagy pozitívuma, hogy befogadtak. Az első két-három versenyen még kívülálló voltam, de aztán bevontak a traccspartikba, kikérték a véleményemet, az IMG-nél (a ralikrossz-vb promótere) is kíváncsiak voltak a véleményünkre. A másik pedig,









hogy együtt dolgozhattam egy olyan legendával, mint Gigi Galli.

Az őáltala épített Kiával versenyeztetek. Azt hiszem, Gallinak az egész világon, így Magyarországon is hatalmas rajongótábora van. Te viszont ez alatt az egy év alatt jobban is megismerhetted. Milyen ember?

Tipikus versenyző, mindegy neki, hogy mivel csak mehessen, nyerni akar akár versenyzőként, akár autóépítőként és tipikus olasz is: Megépítette az autót az ő elgondolásai szerint, hozzá kell tegyem, nagyon jó ötletei voltak, de elkönyvelte, hogy ez a jó. Szerintem nagyon sok adatot kellene gyűjteni az autóról, nagyon sokat kellene menni vele, hogy én is megismerkedhessek vele, és amit ő a saját vezetési stílusára kitalált azt én a magam stílusára tudjam alakítani. Egyébként nagyon jó volt vele dolgozni, mert ő is úgy gondolkozik, ahogy én, hogy ha munka van, akkor dolgozzunk, de ha nincs munka akkor haveri alapon vacsoráztunk egyet. Ez nagyon szimpatikus volt benne.

Mesélt sztorikat?

Hát, ki kellett húzni belőle, de hallottam tőle egy-két jó történetet, de ezeket inkább kérdezd meg tőle, nem tudom mennyit akar belőlük nyilvánosságra hozni.

A ralikrossz vb-n mennyire fogadtak be az ellenfelek?

Idő kellett hozzá. Mindenki nézi az apró ered-



ményeket, mint például a jó rajtreakció, vagy hogy egyszer, egy körön keresztül magam mögött tudtam tartani Loeböt. Amikor ilyenek összegyűltek, akkor gondolták, van bennünk fantázia és akkor nyíltak meg, de ehhez előbb valamit le kellett tenni az asztalra.

Akkor te ott már családtag vagy?
Mondjuk inkább unokatestvér.

Ki a legjobb fej a versenyzők közül?
Nehéz ezt megmondani. Sok példaképem van a mezőnyben, mint például Petter Solberg, aki mindig is etalon volt számomra. Annyi időt még nem tudtam eltölteni velük, hogy haveri kapcsolat alakulhasson ki. Timo Scheiderrel voltam Mallorcán egy pályaautós tesztvezetésen, őt ott sikerült jobban megismerni. Azt gondolom, azóta baráti a viszonyunk. Versenyek között is két-szer-háromszor beszélünk, hogy na mi van veled?

Miért pont Kia és miért pont ezt az autó választottátok?
Amikor az év elején kitaláltuk, hogy a világbajnokságon indulunk, akkor elkezdtünk csapatot keresni. Nem feltétlenül autót, hanem csapatot, ahol a legtöbbet tanulhatom. Végül Gigit (Galli) választottuk, nem a Kiát. Úgy voltam vele, hogy ha ő azt gondolja, ez a jó autó, akkor ez a jó. Ő egyébként azért választotta a Kiát mert, úgy gondolta, hogy a gyárat érdemes lenne vele megkeresni. Ráadásul ennek az autónak vannak a leginkább a négy sarkán a kerekei, ami miatt különösen jó alap lehet a ralikrosszra.

Mennyire jó autó?
Sokkal több potenciál van benne, mint amit ki tudtunk hozni belőle. Nem konstrukciós hibája van, hanem inkább a rám hangolásában kell előre lépnünk. A ralikrossz nem olyan, mint a rali, ahol a gyár homologizál egy autót és neked azt kell követni. Itt nagyon sok közös alkatrész van, ami majdnem minden csapatnak elérhető, tehát ebből a szempontból mindegy, hogy milyen karosszériába építed az autódat. A hajtást ugyanaz a három gyártó készíti bármelyik csapatnak, a motort szintén privát tuningműhelyek készítik, amik a Kiában is tudnak olyan motor építeni, mint amilyet az Audikba. Ez a Kia 2015-ben épült meg, Galli tesztelte pár napot, de aztán megtorpant a projektje, betolta a garázsba és amikor februárban megállapodtunk, akkor húzta elő. Azt nyugodtan mondhatom, hogy az év elején egyikünk sem volt tisztában mint jelent a ralikrossz vb-n egy teljes szezont versenyezni. Egész évben alig volt az autó a műhelyben, nem hogy tesztelni

„Gigi Gallit választottuk, nem a Kiát. Úgy voltam vele, hogy ha ő azt gondolja, ez a jó autó, akkor ez a jó.”





nem volt időnk vele, hanem a két verseny közti felújításokat is napok alatt kellett elvégezni, aztán utazott tovább, a következő versenyre. A Volkswagennél egy harmadik és egy negyedik autót használtak tesztelésre, a Peugeot-nál egy negyediket. A Kiából ez az egy van, így nem tudtunk év közben tesztelni, beállításokat kipróbálni. Viszont az autó védelmére legyen mondva, hogy abszolút üzembiztos volt.

Min kell javítani rajta, hogy mondjuk legalább egy elődöntőbe lehessen jutni vele?

A motor és a hajtás a két sarkalatos pontja. A hajtás már megvan, amint haza ér az autó, azt be tudjuk építeni, a következő feladatunk pedig az lesz, hogy a motor terén is előre lépjünk.

„Még a raliban tapasztaltam meg, ahol végig jártam a ranglétrát, hogy a vb-n versenyezni csak a vb-n lehet megtanulni.”

Sokan mondják, hogy ez a ralikrossz-világbajnokság mély víz volt számodra és hogy érdemes lett volna még egy évet az Eb-n maradni.

Valóban mély víz volt, de ha úszni akarsz, akkor előbb-utóbb bele kell ugranod a mélyvízbe. Még a raliban tapasztaltam meg, ahol végig jártam a ranglétrát, hogy a vb-n versenyezni csak a vb-n lehet megtanulni. A sprintek nyolc kilométeres szakaszain nem lehet felkészülni a negyven kilométeres pályákra, mint ahogyan a magyar bajnokságban sem lehet megtapasztalni a finn murvát, vagy a Deutschland Rali aszfaltját. Fiatalon persze a sprint is kihívás és az alapokat ott meg lehet tanulni, de ha a végcél a rali-világbajnokság, akkor minél hamarabb ott kell versenyezni, mert azokat a tapasztalatokat, amire a vb-n van szükséged, csak ott tudod megszerezni. Én a ralikrossz-világbajnokság oszlopos tagja szeretnék lenni, ezért ott akartam megtanulni a sajátosságokat. A magyar bajnokságban bármennyi időt eltölthetnék, nem találkoznék olyan dolgokkal, amik csak a vb-re jellemzőek. Elég csak a pályaismeretre, vagy a spottertoronyra gondolni.

Mik a jövőévi tervek?

Marad a Kia, az biztos. December vége felé realizálódhat mi lesz az irány. A távolabbi cél mindenképpen a világbajnokság. Szerintem az idei évvel kitapostuk magunknak, hogy elismerjenek. Mondok egy egyszerű példát: Dél-Afrikában összefutottam Kenneth Hansennel (a Hansen Peugeot-csapat tulajdonosa, vezetője), beszélgettünk pár szót, aminek a vége az lett, hogy telefonszámot cseréltünk. Ilyenre egy évvel ezelőtt szerintem nem lett volna esélyem. Tehát azt mondom, hogy nagyon jól jártunk ezzel a vb-szezonnal, még akkor is ha ahogy mondod mélyvíz volt a számunk-

ra. Ha a hiúságomat kérdezed, akkor azt mondanám, hogy jövőre is a vb-n kellene folytatnunk. Ha az eszemet kérdezed, akkor az azt mondja, lehet most kellene egyet hátra lépni, menni egy rövidebb, hat versenyből álló Eb-szezont, közben az autót fejleszteni, tesztelni, magamra szabni, és 2019-ben sokkal erősebben visszatérni a vb-re. Ez a két lehetőség áll előttünk, de még nem döntöttünk róla.

Hogyan jött a ralikrossz-vb? Hiszen te korábban raliversenyző voltál és úgy tűnt a vb-n szeretnél befutni. Aztán hirtelen szakágat váltottál.
Hát ez egy nagyon érdekes történet. A ralis pályafutásomra úgy gondolok vissza, hogy azt ott szépen felépítettük. Ha azt kérdezed, mit kellene másképp csinálni, azt mondanám, semmit. Mindig egy évvel előrébb jártunk, mint kellett volna. Amikor elkezdtem sprinteken versenyezni és már jó eredményeket értem el, akkor gyorsan átmentünk másodosztályba. Év vége felé sikerült második-harmadik helyet szerezni és mentünk is tovább első osztályba. Így volt a rali-vb is. Azt kell, hogy mondjam a ralikrosszra váltás nem hirtelen és nem ötletszerű volt, hanem megalapozott döntés. A Citroënnel dolgoztunk közösen, a rali-vb-n (a junior világbajnokságon). Elméletileg ugyanazokkal a feltételekkel, ugyanolyan DS3 R3-assal versenyeztünk, mint mindenki más. A mérnökök azonban félrevezettek, a motorunk nem volt olyan… Itthonról csak az látszott, hogy a hatodik-hetedik helyen megyünk, az nem, hogy miért. Mondok egy példát: Egy szekción belül a két pályán más volt a murva. A második keményebb volt, ezért le lejjebb lehetett ültetni az autót. Mi ezt tudtuk és így is készültünk. Az első gyorson harmadik időt mentünk, majd etapon felhívott a Citroën Racing mérnöke, hogy ne ültessük le az autót, mert a WRC-k nagyon kijárták a pályát, hanem emeljük fel. Mi nem is gondolkodtunk rajta, úgy voltunk vele, hogy a mérnök jobban tudja. Felemeltük és mentünk egy olyan rossz gyorsasági időt, amitől a kedvünk is elment a versenyzéstől. A szervizben mondta a mérnök, hogy ne haragudj, felsőbb utasítás volt. Több ilyen eset is volt, ami miatt annyira elment a kedvem a versenyzéstől, meg az élettől is, hogy két-három hónapig ki sem jöttem a lakásból. Akkor találkoztam Mózer Attilával, aki mondta, hogy próbáljak ki egy ralikrossz autót.. Kipróbáltam és el is dőlt, hogy ralikrosszra váltunk.

Raliban nem lett volna más lehetőség?
Gondolkoztunk rajta, hogy ez volt a Citroën, próbáljunk meg mást, lett volna lehetőség a Fiesta R2-es kupára, de úgy láttuk, hogy akár még az R5-ös mezőnyben is ugyanez a helyzet. Ha nincsenek is leosztva a lapok előre, soha sem lehetsz egyenlő versenyző egy gyári támogatottal.

Ha mondjuk öt év múlva leülünk ugyanehhez az asztalhoz beszélgetni, milyen eredménnyel, milyen pályafutással lennél elégedett?
Nagyon nagy álmom az, hogy gyári versenyző legyek, hogy olyan körülmények között versenyezzek, ahol azt a rengeteg adatot, ami egy gyári csapatnál felhalmozódik, én is hasznosíthassam. Szeretném elérni azt, hogy nekem csak a versenyzés legyen a dolgom, illetve az, hogy minél többet hozzak ki az autóból.

Van erre reális esély?
Ha nem látnám annak, akkor nem is csinálnám.





TÓTH ÉS FIAI

SZOLGÁLTATÁSAINK:

Egyedi irodabuszok 9 személyig
Speciális vizesblokkok járművekhez
Speciális konyhablokkok járművekhez
Egyedi lakóautók
Járműülések (M1)
Járműülés javítás, áthúzás akár bőrrel is
Motorszállító járművek

TÓTH ÉS FIAI KFT.

Telephely: 5091 Tószeg, Rákóczi Ferenc utca 81.
Tel.: 00 36 56/586-011, 00 36 56/431-381,
Fax: 00 36 56/586-010,
E-mail: office@tothesfiai.eu









ŠKODA
SIMPLY CLEVER

*Honnan?

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

Mentes 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.

Kristoffersson a rekorder

Rekordokat döntött a világbajnok Johann Kristoffersson azzal, hogy megnyerte az év utolsó versenyét Dél-Afrikában. Timmy Hansen végzett a második helyen, a harmadik pedig Mattias Ekström lett, aki ezzel megszerezte az év végi második helyet a bajnokságban. Csucsu betegség miatt nem tudott rajthoz állni.




Volkswagen
KRISTOFFERSSON
RX
KRISTOFFERSSON
BAUHAUS
Castrol EDGE
TENGTOOLS
COOPER TIRES
POLO



A világbajnoki címet korábban megszerző Johan Kristoffersson stílusosan zárta az idei ralikrossz világbajnokságot, ugyanis győzni tudott a szezonzáró dél-afrikai futamon, amely az első volt a bajnokság történetében.

„Fantasztikus, hogy megszereztük az egyéni és a csapat bajnoki címet, és még az év utolsó versenyét is meg tudtam nyerni" – mondta boldogan az idei bajnok, aki az év 12 versenyéből ezzel hetet nyert meg, és ezzel rekordot döntött." A csapat keményen dolgozott egész évben, és a tíz dobogós eredmény megmutatja, hogy mindenki milyen fantasztikus munkát végzett. Természetesen a rekorddöntés nagyszerű érzés, de az igazán csodás, hogy világbajnok lettem!" A svéd egyébként a pole pozícióból indulhatott, és egy jó rajttal az élen is tudott maradni a futam végéig. Timmy Hansen indult az első sorból, de az első kanyarban kiforgatták, aminek következtében Mattias Ekström és Petter Solberg a második illetve a harmadik helyre jött fel. Hansen, hogy elkerülje a forgalmat, az első adandó alkalommal kihasználta a Joker körét, amíg Solberg és Ekström egymás ellen csatáztak a pályán, hogy kié legyen a bajnokságban a második hely. Hansen eközben a legjobb formáját mutatta a szezon során, és sikerült megelőznie Timo Scheidert, Solberget és Ekströmöt is. Ezzel a második helyen ért célba, bár arra is megvolt az esélye a végén, hogy Kristofferssont is maga mögé utasítsa, de ez végül nem sikerült köszönhetően az első kanyarban történt incidensből szerzett időveszteségnek.

Mattias Ekström rajtolt a legjobban a döntőben, de a második sorból így sem tudta megelőzni Kristofferssont. Igaz talán nem is őrá koncentrált, hanem inkább arra ügyelt, hogy Solberg előtt maradjon, és ha már nem tudta megvédeni bajnoki címét, legalább a második helyet megszerezze. „Néha az élen vagy, néha hátrébb, ez már csak így megy, és Johan megérdemelte a győzelmet is és a vb címet is. Timmy szintén nagyon gyors volt ezen a hétvégén, és persze mindenki nyerni akar. A WRX most már elérte az a szintet, hogy mindenkinek mindenért nagyon meg kell küzdenie" – mondta Ekström, aki nagyon elégedett volt az első afrikai versennyel. Érdekesség, hogy Ekström 255 ponttal lett második, és ez 4 ponttal több mint amennyivel 2016-ban bajnok lett.

Petter Solberg csak negyedik lett, és ezzel alulmaradt a második helyért vívott csatában is, Ekström végül 5 ponttal megelőzte őt. „Természetesen kicsit csalódott vagyok, hogy nem sikerült megszerezni az ezüstöt. Viszont büszke vagyok arra, amit elértünk. Johan sok rekordot megdöntött idén, és az egész PSRX csapat keményen dolgozott, ezen a hétvégén és ebben az évben, úgyhogy nem tudom nekik eléggé megköszönni"– mondta a bajnoki harmadik helyezett csapattulajdonos.

Ken Block nagyon gyors volt a csapat utolsó versenyén, az első két kvalifikáció után még vezetett, az elődöntőben második lett, de a mérlegelésnél könnyebb volt az autója, ezért kizárták. A versenyt követően rendezték meg szintén Dél-Afrikában a Gymkhana Grid 2017-es döntőjét, amelyet szintén Kristoffersson nyert meg, a versenyről részletes képes beszámolót következő lapszámunkban olvashatnak. A ralikrossz vb pedig a 2018-as szezon nyítófutamával április 14-én Barcelonában kezdődik majd.





Cape Town (Dél-Afrika), 2017. november 12.

1. Johan Kristoffersson	S	PSRX Volkswagen Polo GTI	4:23,751
2. Timmy Hansen	S	Hansen Peugeot 208	+ 00,918
3. Mattias Ekström	S	EKS Audi S1	+ 02,951
4. Petter Solberg	N	PSRX Volkswagen Polo GTI	+ 03,417
5. Timo Scheider	FIN	MJP Racing Ford Fiesta	+ 05,438
6. Kevin Hansen	S	Hansen Peugeot 208	+ 1 kör
2. elődöntő			
1. Timmy Hansen	S	Hansen Peugeot 208	4:26,464
2. Kevin Hansen	S	Hansen Peugeot 208	+ 02,757
3. Timo Scheider	FIN	MJP Racing Ford Fiesta	+ 21,905
4. Sébastien Loeb	F	Hansen Peugeot 208	+ 1 kör
5. Kevin Eriksson	S	MJP Racing Ford Fiesta	+ 4 kör
6. Ken Block	USA	Hoonigan Ford Focus	kizárva
1. elődöntő			
1. Johan Kristoffersson	S	PSRX Volkswagen Polo GTI	4:27,571
2. Petter Solberg	N	PSRX Volkswagen Polo GTI	+ 00,761
3. Mattias Ekström	S	EKS Audi S1	+ 00,723
4. Andreas Bakkerud	N	Hoonigan Ford Focus	+ 01,446
5. Janis Baumanis	LV	Team Stard Ford Fiesta	+ 03,139
6. Tomas Heikkinen	FIN	EKS Audi S1	+ 04,261

Ralikrossz-világbajnokság végeredménye

1. Kristoffersson	316		
2. Ekström	255	7. Heikkinen	125
3. Solberg	252	8. K. Hansen	115
4. Loeb	214	9. Block	112
5. T. Hansen	201	10. T. Scheider	109
6. Bakkerud	194	… 42. „Csucsu”	-9





Bakkerud a WRC2-ben is elindulna

Andreas Bakkerud jövőre a WRC2-ben indulhat, ha nem sikerül ralikrossz csapathoz igazolnia a világbajnokságon, miután Ken Block csapata kilépett a sorozatból. A norvég versenyző szerette volna WRX szereplését Ken Block csapatával folytatni, az amerikai versenyző csapata azonban a szezonzáró dél-afrikai verseny előtt bejelentette, hogy kilép a világbajnokságról, így Andreas Bakkerud, aki az elmúlt 4 évben hat WRX futamot nyert, csapat nélkül maradt.

Bakkerud most elárulta, ha nem tud WRX csapathoz igazolni, akkor a WRC2-ben töltené el a következő szezont, de továbbra is azon dolgozna, hogy minél előbb visszatérhessen a ralikrosszhoz.„Beszéltem szinte minden WRX csapattal, de még sokan nem tudják, hogy mi lesz jövőre. Most még csak november van és a szezon csak áprilisban indul, így még van idő. Ha nem sikerül a WRX-ben maradnom, akkor Malcolm Wilson csapatával részt vennék a WRC2 teljes 2018-as idényében. Az a sorozat sokat segítene, hogy még javítani tudjam gyengeségeim és közben versenyeznék is. A ralikrosszsz a fő célom, de olyan csapathoz szeretnék menni, ahol harcolhatok a világbajnoki címért és érdeklődik az elektromos ralikrossz iránt is.” – mondta a norvég versenyző.

Grönholm Hyundaijal sző terveket

A kétszeres rali világbajnok, Marcus Grönholm a Hyundai csapatával tárgyal egy esetleges két autós csapat indításáról a ralikrossz vb-én. A korábbi Peugeot és Ford WRC gyári pilóta és kétszeres világbajnok reméli, hogy 2018-ban hivatalos támogatást kapnak a Hyundaitól azt követően, hogy 2016-ban privát csapatként először indultak ralikrossz versenyeken az i20-al.

„Beszéltünk a Hyundaijal és hamarosan megszületik a végleges döntés. Bízom a gyors döntésben, hiszen az idő hamar eltelik, már november vége van. Nem abban reménykedünk, hogy gyári csapatként tudunk indulni, de szeretnénk hivatalos támogatást kapni a gyártól, hogy két autóval vehessünk részt a következő szezonban.” – mondta Marcus Grönholm. Ha Grönholmnak nem sikerülne megegyezni a Hyundai-val, várhatóan Niclas maradna a Ford Fiestánál, mellyel idén versenyzett.



INGYENES HÁZHOZSZÁLLÍTÁS*

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!



T+F TRANSPORT
NEMZETKÖZI SZÁLLÍTMÁNYOZÁS

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, ömlesztett áru szállítással kapcsolatosan kérdése van, informálódni szeretne fuvarozási megoldásokkal kapcsolatosan? Lépjen kapcsolatba velünk és kérdéseit szakértő munkatársaink hamarosan megválaszolják Önnek.

TEL./FAX: +36 88 458 406

INFO@TPLUSF.HU

H-8411 VESZPRÉM KÁDÁRTA, IPARTELEP

DOZER ÉP

BONTÁS | ÉPÍTÉS | SZÁLLÍTÁS

TEVÉKENYSÉGEINK

- -MIXERBETONSZÁLLÍTÁS
- -SZÓRÓDÓANYAGSZÁLLÍTÁS
- -NEHÉZGÉPSZÁLLÍTÁS
- -MÉLYÉPÍTÉS-KÖZMŰÉPÍTÉS
- -BONTÁS
- -MAGASÉPÍTÉS
- -OLAJIPARI GÉPÉSZET



ELÉRHETŐSÉGEINK:

CÍM: 6726 SZEGED, ILDIKÓ UTCA 43.
LEVELEZÉSI CÍM: 6723 SZEGED, FELSŐ TISZA-PART 31-34.
IRODA: 6723 SZEGED, FELSŐ TISZA-PART 31.

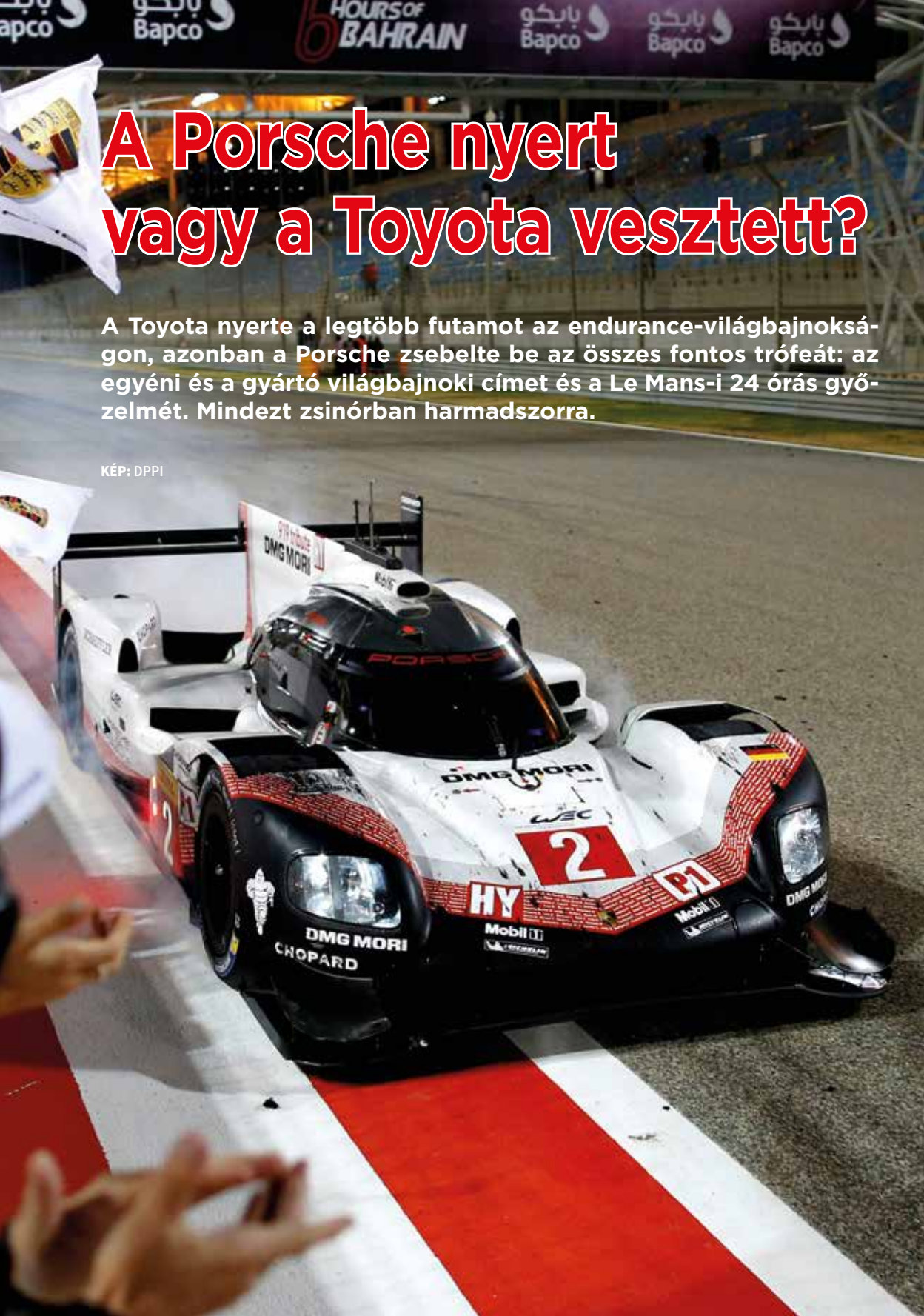
TELEFONSZÁM: +36 62 462 086
FAX: +36 62 462 086
E-MAIL CÍM: INFO@DOZER-EP.HU


DYSON RACING
MORI

A Porsche nyert vagy a Toyota vesztett?

A Toyota nyerte a legtöbb futamot az endurance-világbajnokságon, azonban a Porsche zsebelte be az összes fontos trófeát: az egyéni és a gyártó világbajnoki címet és a Le Mans-i 24 órás győzelmét. Mindezt zsinórban harmadszorra.

KÉP: DPPI





Egy futammal a bajnokság vége előtt, már Sanghajban bebiztosította a Porsche mind az egyéni, mind pedig a gyártók világbajnoki címét, ráadásul mindezt úgy tette, hogy az elmúlt három évben rendre az övék lett mindkét korona, sőt a világbajnoki címnél is fontosabb Le Mans-i 24 órás győzelem is. Ami siker a Porschénak, az nagy fájdalom a Toyotának, hiszen tavaly az utolsó körben bukták el a hőn áhított első Le Mans-i győzelmüket. Az idei évre ezért mindent bevetettek, hogy legyőzzék a Porschét, megnyerték a szezonnyitó Silverstone-i, majd a Spái 6 órást. Le Mans-t azonban a hibrid rendszer meghibásodása miatt bukták el és csak a nyolcadik helyen végeztek, ami a dupla pontszám miatt igen nagy hátrányt jelentett a világbajnokságon is. A Porsche azonban élt az ölébe hullott győzelemmel és komoly fejlesztésbe kezdtek. A Timo Bernhard, Earl Bamber, Brendon Hartley trió Le Mans után a Nürburgringen, Mexikóban és Amerikában is nyertek, amivel úgy tűnt behozhatatlan előnyre tesznek szert a vb-n. A Toyota sem ült azonban a babérjain, hazai futamára Fujira új aerodinamikai csomaggal érkeztek és a hátralévő három versenyt zsinórban megnyerték a Sébastien Buemi, Kazuki Nakajima, Anthony Davidson trióval, akik így összesen öt győzelemmel zárták az évet, eggyel többel, mint a világbajnok egység.

„Nagyszerű dolog harmadszor is megnyerni ezeket a címeket és ezeket a versenyeket — mondta Andreas Seidl, a Porsche csapatvezetője — főleg azok után, hogy év közben bejelentettük, kiszálunk az endurance vb-ről."

Az azóta Forma—1-es versenyzővé avanzsálódott kétszeres endurance-világbajnok, Brendon Hartley szerint a Le Mans-i 24 órás utáni fejlesztések hozták meg a csapatnak a sikert. „Le Mans után mindenki nagyon eltökélten dolgozott a nagy leszorítóerejű aerodinamikai csomagon, amit a Nürburgringen mutattunk be. Ez volt a kulcsa a szezon hátralévő részének."

A Toyota érthetően csalódottan fejezte be a szezont. Pascal Vasselon műszaki igazgató szerint nem a Porsche nyerte meg a bajnokságot, hanem a Toyota veszítette el. „Fontos volt, hogy az utolsó versenyt megnyerjük, mert mindenképpen több győzelmet akartunk szerezni, mint a Porsche. Teljesítmény tekintetében a kilenc versenyből haton mi dominháltunk, ötöt sikerült megnyernünk. Nagy fájdalmunk, hogy Le Mans-ban elromlott a hybrid rendszerünk, szerintem az volt a fordulópont a bajnokság szempontjából."

A GT kategóriában az idén először hirdettek hivatalosan is világbajnokot, korábban világkupának nevezték. Itt mind egyéniben, mind a gyártók között a Ferrari diadalmaskodott, amely 2012 óta megtartott hét szezon alatt hatodszorra hódította el ➤





a gyártók bajnoki címét. Egyéniben az Alessandro Pier Guidi—James Calado kettős nyert, Ferrari 488 GTE-vel, megelőzve a porschés Fredric Makowiecki—Richard Lietz duót. A dobogó harmadik fokán pedig a háromszoros túraautó világbajnok, Andy Priaulx végzett Harry Tincknell-lel párban egy Ford GT-vel.

Az LMP2-es kategóriában a Bruno Senna—Julien Canal duó lett a bajnok, akikkel egy verseny kivételéve Nicolas Prost is együtt szerepelt, a csapatbajnokságot pedig a Vaillante Rebellion nyerte.

Endurance-világbajnokság végeredménye

1.	Brendon Heartley	NZ	Porsche 919 Hybrid	208
	Earl Bamber	NZ	Porsche 919 Hybrid	208
	Timo Bernhard	D	Porsche 919 Hybrid	208
2.	Kazuki Nakajima	J	Toyota TS050 Hybrid	183
	Sébastien Buemi	CH	Toyota TS050 Hybrid	183
3.	Anthony Davidson	GB	Toyota TS050 Hybrid	168
4.	Andre Lotterer	D	Porsche 919 Hybrid	129
	Neel Jani	CH	Porsche 919 Hybrid	129
	Nick Tandy	GB	Porsche 919 Hybrid	129
5.	Kamui Kobayashi	J	Toyota TS050 Hybrid	103,5
	Mike Conway	GB	Toyota TS050 Hybrid	103,5
6.	José María López	RA	Toyota TS050 Hybrid	84,5
7.	Ho-Pin Tung	PRC	Oreca 07	82,5
	Oliver Jarvis	GB	Oreca 07	82,5
	Thomas Laurent	F	Oreca 07	82,5
8.	Bruno Senna	BR	Oreca 07	76
	Julien Canal	F	Oreca 07	76
9.	Nicolas Prost	F	Oreca 07	68
10.	André Negrao	BR	Alpine A470	62,5
Gyártók világbajnoksága				
1.	Porsche			337
2.	Toyota			286,5
LMGTE világbajnokság				
1.	Alessandro Pier Guidi	I	Ferrari 488 GTE	153
	James Calado	GB	Ferrari 488 GTE	153
2.	Frédéric Makowiecki	F	Porsche 911 RSR	145
	Richard Lietz	A	Porsche 911 RSR	145
3.	Andy Priaulx	GB	Ford GT	142,5
	Harry Tincknell	GB	Ford GT	142,5
4.	Davide Rigon	I	Ferrari 488 GTE	139,5
5.	Sam Bird	GB	Ferrari 488 GTE	139
6.	Marco Sorensen	DK	Aston Martin Vantage	104
	Nicki Thim	DK	Aston Martin Vantage	104
LMGTE gyártók világbajnoksága				
1.	Ferrari			305
2.	Ford			237,5
3.	Porsche			223,5
4.	Aston Martin			207
LMP2 bajnokság				
1.	Bruno Senna	BR	Oreca 07	186
	Julien Canal	F	Oreca 07	186
2.	Ho-Pin Tung	PRC	Oreca 07	175
	Oliver Jarvis	GB	Oreca 07	175
	Thomas Laurent	F	Oreca 07	175
3.	Nicolas Prost	F	Oreca 07	168
4.	Gustavo Menezes	USA	Alpine A470	151
5.	André Negrao	BR	Alpine A470	132
6.	Nicolas Lapierre	BR	Alpine A470	121
LMP2 csapatbajnokság				
1.	31 Vaillante Rebellion			186
2.	38 Jackie Chan DC Racing			175
3.	36 Signatech Alpine Matmut			151
4.	13 Vaillante Rebellion			85
5.	24 CEFC Manor TRS Racing			83



VESZ-MONT
GROUP

A VESZ-MONT CSOPORTRÓL

A Vesz-Mont 2000 Kft. már nem csak egyedüli cégként, 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

Nikon
MÉRÉSTECHNIKAI ESZKÖZÖK FORGALMAZÁSA

UNIVERSAL ROBOTS
KOLLABORATÍV ROBOTOK FORGALMAZÁSA

HIWIN.
LINEÁRTECHNOLÓIAI ELEMEK 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

Qualysoft

www.hu.qualysoft.com



TANÁCSADÁS

A Qualysoft tanácsadói készséggel állnak az Ön rendelkezésére.



SZOFTVERFEJLESZTÉS

A Qualysoft már 13 éve aktív az alkalmazások fejlesztésének világában.



ALKALMAZÁS MENEDZSMENT

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



ERŐFORRÁS-BIZTOSÍTÁS

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

Qualysoft Informatikai Zrt.

1118 Budapest, Rétköz u. 5. | BudaWest Irodaház, III. emelet. | Tel.: +36 (1) 8899 800 | Email: office@qualysoft.com

www.wahrcargo.hu

A **Wahr Cargo Szállítmányozási Kft.** egy ömlesztett mezőgazdasági termények nemzetközi közúti szállítására szakosodott gazdasági társaság. Budapesti irodánk a kor követelményeinek megfelelő technikai háttérrel és több éves szakmai tapasztalattal, nyelvtudással rendelkező szakember gárdával szolgálja ki megrendelőink szállítási igényeit.

Főbb tevékenységeink:

- Nemzetközi billenő- és fixplatós tehergépkocsival való szállítmányozás
- Belföldi billenő- és fixplatós tehergépkocsival való szállítmányozás
- Komplex szállítmányozás (közúti fuvar + növényegészségügyi, állategészségügyi, vám, surveyor és MVH ügyintézés)



Wahr Cargo Szállítmányozási Kft. • 1117 Budapest, Kondorosi út 2/a.
e-mail: wahrcargo@wahrcargo.hu
Tel.: + 36 1/424-0700 • Fax: + 36 1/700-1540

Folyamatosan kíván működni?
Működjünk együtt!

Költséghatékony, többlépcsős IT megoldások vállalkozása részére

DUNA ELEKTRONIKA 20 TWENTY YEARS of EXCELLENCE

- 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

Michelisz legjobb éve

A magyar autósport történetének legnagyobb sikerét érte el Michelisz Norbert a túraautó-világbajnokságon, ahol a második helyen végzett. Tempója alapján akár világbajnok is lehetett volna, ám a technika ördöge ebben megakadályozta.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA







Az egyik szemünk sír, a másik pedig… hát még jobban sírt a túraautó-világbajnokság szezonzáróján, ahol Michelisz Norbertnek hat és fél pontos hátrányt kellett volna ledolgoznia ahhoz, hogy világbajnok legyen. Erre minden esélye meg is volt, hiszen a szabadedzéseken új pályacsúcsot állított fel és az időmérőn is ő volt a pole-pozíció elsőszámú esélyese, amellyel mellesleg hátránya felét már ledolgozhatta volna. A sors kegyetlen fintora volt, hogy a Q2-ben meghibásodott a Honda Civic főfékhengere, Norbi csak a 11. időt futotta, így mind a két futamot erről a helyről kezdhette. Mivel a katari pályán lehet ugyan előzni, csak ezt nem túl sokan és nem túl sokszor mutatták meg, Norbi a péntek este megrendezett két futamon, a kilencedik és a nyolcadik helyen ért célba, amivel a svéd Thed Björk és a Volvo simán behúzta az egyéni és a gyártók világbajnoki címét.

„Csütörtökön este nagyon bizakodó voltam — mesélte Michelisz —, de másképp alakultak a dolgok. 11 éve csinálom ezt és a motorsport nagyon sok mindenre megtanított, különösen az idei szezon. Thed (Björk) abszolút megérdemli a bajnoki címet, nagyon kiegyensúlyozott és erős volt, nálunk pedig túl sok hiba csúszott be. Ha visszatekintek a szezonra, akkor nagyon nehéz volt. Pokolian nyomtam és mindent beleadtam, még akkor is, ha néha balszerencsések voltunk, mint például a kínai kizárásunkkal. A mai verseny után nagyon kimerült vagyok.

Mindent egybevetve, az idei életem legjobb éve. Másodiknak lenni a túraautó-vb-n — ennél azért nagyobb katasztrófák is érik az embert az életben. Van egy gyönyörű feleségem, egy gyönyörű lányom, egy sikeres csapatom (a M1RA). Talán nem voltam olyan szerencsés a WTCC-ben, de a WTCC-n kívül igen és a kettő kiegyenlíti egymást.”

„Mindent egybevetve, az idei életem legjobb éve. Másodiknak lenni a túraautó-vb-n — ennél azért nagyobb katasztrófák is érik az embert az életben.”

Igazán derék és sportszerű mondotok ezek Norbitól, és ha már túl vagyunk az első csalódottságunkon, mindenképpen töröljük ki a könnyeket a szemünkből és legyünk büszkék az idei évére.

Hogy miért is? Mert az idei sok mélypont mellett Norbi igazi magasságokat is megjárt. Marrákes-













ben ugyan a főfutamban második lett, de a monzai és a hungaroringi hétvégén is olyan peches volt, hogy már ekkor kijelentette, beáll csapattársa, Tiago Monteiro mögé és az ő világbajnoki címét segíti. Aztán a Nürburgringen valami megfordult. Pole-pozíciót szerzett a Nordschleifén, amely bármely versenyző pályafutásában egy rendkívül értékes ékkő lenne. A főfutamban pedig második lett. Portugáliában újabb pole-pozícióval mutatta meg tempóját és simán megnyerte a főfutamot. Argentínában a második helyről rajtolva újabb főfutam győzelmet aratott.

Kína előtt fordult a kocka, hiszen a vb-t addig vezető Tiago Monteiro fékhiba miatt balesetet szenvedett a barcelonai teszten, ezért ki kellett hagynia a szezon hátralévő futamait. A világbajnokság legnagyobb esélyese kiesett, innentől kezdve pedig a volvós Thed Björk és Michelisz váltak a vb két esélyesévé. Norbi Kínában az időmérőn második helyet szerzett , a főfutamot végül nem tartották meg, a versenyzők az időmérő alapján kaptak pontot. Björk átvette a vezetést, Norbi pedig két pontra közelítette a svédet. A hidegzuhany a japán futamon ért minket, amikor kiderült, a kínai hétvégéről kizárták a Hondákat, mert azok befecskendezője nem felelt meg a homologizációnak. Norbi hát-



ránya így 32,5 pontra nőtt, de nem adta fel. Motegiben megszerezte idei harmadik pole-pozícióját és megnyerte a harmadik főfutamát is. Az egész szezonban senki sem tudott sem három pole-t, sem három főfutamot nyerni, csak Norbi. Ami azonban ennél is fontosabb volt, 16 ponttal csökkentette hátrányát, ami így 16,5-re olvadt.

Makaóban időmérő második, főfutam második hely — mind a kettő Mr Makaó, Robert Huff mögött — sőt, a nyitófutamon is többet előzve ötödik lett, ezzel újabb tíz pontot faragott hátrányából, ami így a katari szezonzáróra 6,5 pontra olvadt. A katari eseményeket pedig már tudjuk.

„Michelisz szerezte a legtöbb pole-pozíciót, tíz hétvége alatt hármat. Ő nyerte a legtöbb főfutamot, a kilenc megrendezett versenyből hármat, ráadásul háromszor volt második, tehát tempója alapján abszolút a legjobb volt a mezőnyben.”

Most fejtegethetnénk, hogy Norbi mennyivel volt jobb Björknél, mutogathatnánk ujjal a Honda befecskendezőjére és a fékjére, ami megfosztotta a magyar autósportot első világbajnoki címétől, de ennek semmi értelme nem lenne, az autósport és az élet néha ilyen kegyetlen. Legyünk inkább büszkék Norbira, aki így is a magyar autósport legnagyobb sikerét érte el a világbajnoki második helyezéssel. Ráadásul úgy, hogy nem az ölébe hullott a dobogó, hanem igen komolyan megharcolt érte. Ő szerezte a legtöbb pole-pozíciót, tíz hétvége alatt hármat. Ő nyerte a legtöbb főfutamot, a kilenc megrendezett versenyből hármat, ráadásul háromszor volt második, tehát tempója alapján abszolút a legjobb volt a mezőnyben. Azt se felejtsük el, hogy a balul sikerült monzai és hungaroringi futam után Norbi fel tudott állni, hogy a kínai kizárás után fel tudott állni és még a katari fékhiba után is odatette magát, majd a célvonal után elsőként gratulált Björknek a bajnoki címhez. Legyünk büszkék Norbira, aki szimulátorversenyzőből a világ élvonalába nőtte ki magát, legyünk büszkék Zengő Zolira, aki hihetetlen fanatizmussal hitt Norbiban és WTCC-pilótát faragott belőle. És legyünk büszkék arra, hogy hazánknak egy ilyen sportolója van, aki gyorsaságból, küzdeni akarásból és sportszerűségből is csillagos ötösre vizsgázott az idén. Nálam pedig évek óta már emberségből is.

Köszönjük Norbi!

És mit is mondott feleségének, Johannának, amikor a katari nyitófutam után kiszállt az autóból? „Majd jövőre!”



A túraautó világbajnokság végeredménye:

1. Thed Björk	S	Volvo	283,5
2. Michelisz Norbert	H	Honda	255
3. Tom Chilton	GB	Citroën	248,5
4. Esteban Guerrieri	RA	Chevrolet/Honda	241
5. Nicky Catsburg	NL	Volvo	238,5
6. Mehdi Bennani	MAR	Citroën	234
7. Rob Huff	GB	Citroën	215
8. Tiago Monteiro	P	Honda	200
9. Néstor Girolami	RA	Volvo	112
10. Yann Ehrlacher	F	Lada	90

Gyártók

1. Volvo	908,5
2. Honda	880

Futamgyőztesek

1. Michelisz	3
Bennani	3
Chilton	3
Guerrieri	3
5. Björk	2
Monteiro	2
7. Catsburg	1
Erlacher	1
Girolami	1
Huff	1

Főfutam győztesek

1. Michelisz	3
2. Bennani	1
Björk	1
Catsburg	1
Girolami	1
Guerrieri	1
Huff	1
Monteiro	1

Pole-pozíciók

1. Michelisz	3
2. Huff	2
3. Björk	1
Catsburg	1
Girolami	1
Guerrieri	1
Monteiro	1

Michelisz Norbert WTCC eredményei

2008. Seat León, 2 futam
2009. Seat León, 2 futam
2010. Zengő Seat León, 1 győzelem, vb. 9.
2011. Zengő BMW 320, vb. 9.
2012. Zengő BMW 320, 1 győzelem, vb. 6.
2013. Zengő Honda Civic, 1 győzelem, vb. 6.
2014. Zengő Honda Civic, vb. 4.
2015. Zengő Honda Civic, 1 győzelem, vb. 6.
2016. JAS Honda Civic, 1 győzelem, vb. 4.
2017. JAS Honda Civic, 3 győzelem, vb. 2.



StyLe & HoMe LAKBERENDEZÉSI KÖZPONT





WWW.STYLEANDHOME.HU





Központunkban **mindent egy helyen megtalál**,
legyen szó otthona bármely helyiségéről!

Társulásunk 6 importőr tagcége több, mint **25 év tapasztalattal** rendelkezik.
Látogasson el központukba, **hatalmas választék** várja 2000 m²-en!

Nemzetközileg elismert lakberendezési márkák!

Látogasson el központukba
és megajándékozzuk egy
30.000 Forint értékű
ajándékcsomaggal!



SZOLGÁLTATÁSAINK

Kivitelező ajánló
Lakberendezési tanácsadás
Komplett függöny kivitelezés
Fürdőszoba 3D látványtervezés
Fürdőszobai szaktanácsadás
3D ülőgarnitúra látványtervezés
Egyedi méretű igények helyszíni felmérése
Ravak termékek szakszervíz általi telepítése
Textil és vinyl tapéták szakszerű kivitelezése
Egyedi konyhabútorok tervezése és kivitelezése

Telefonszám: 06 30 465 7023
E-mail: info@styleandhome.hu
Cím: 1142 Budapest, Erzsébet Királyné útja 125

RAVAK Sykora VIS FÜRDŐSZOBA SZALON DiVAS Innovatív Beltér Design TOP TRADE

Otthon Stílus &

A STÍLUSOS OTTHONTEREMTÉS ÖTLETTÁRA



WWW.STILUSESOTTHON.HU

KOMPLETT, KÖNNYEN MEGVALÓSÍTHATÓ LAKBERENDEZÉSI ÖTLETEK

MEGBÍZHATÓ ÉPÍTÉSZETI ÖTLETEK

KIEMELT MÁRKÁK ORSZÁGOS PARTNERKERESŐJE

HITELES INFORMÁCIÓK ELSŐ KÉZBŐL BLOGTÁRUNKBAN

TERMÉKKATALÓGUSOK EGY HELYEN

LEGHASZNOSABB ÉPÍTÉSZETI ÉS LAKBERENDEZÉSI ÖTLETEK, INFORMÁCIÓK EGY HELYEN

06 30 465 7023

INFO@STYLEANDHOME.HU

WWW.STILUSESOTTHON.HU

NYÍLÁSZÁRÓ SZAKÜZLET

Egy kézből nyújtjuk a megoldást!



VELUX VEKA syba

szeged@afnyilaszaro.hu +36/20-432 4142

Szeged, Brüsszeli krt. 12. www.afnyilaszaro.hu



confidenza

CSAPÁGYSZOLGÁLAT

WWW.CONFIDENZA.HU



AUTÓIPARI CSAPÁGYAK
IPARI CSAPÁGYAK
LINEÁRIS MEGOLDÁSOK



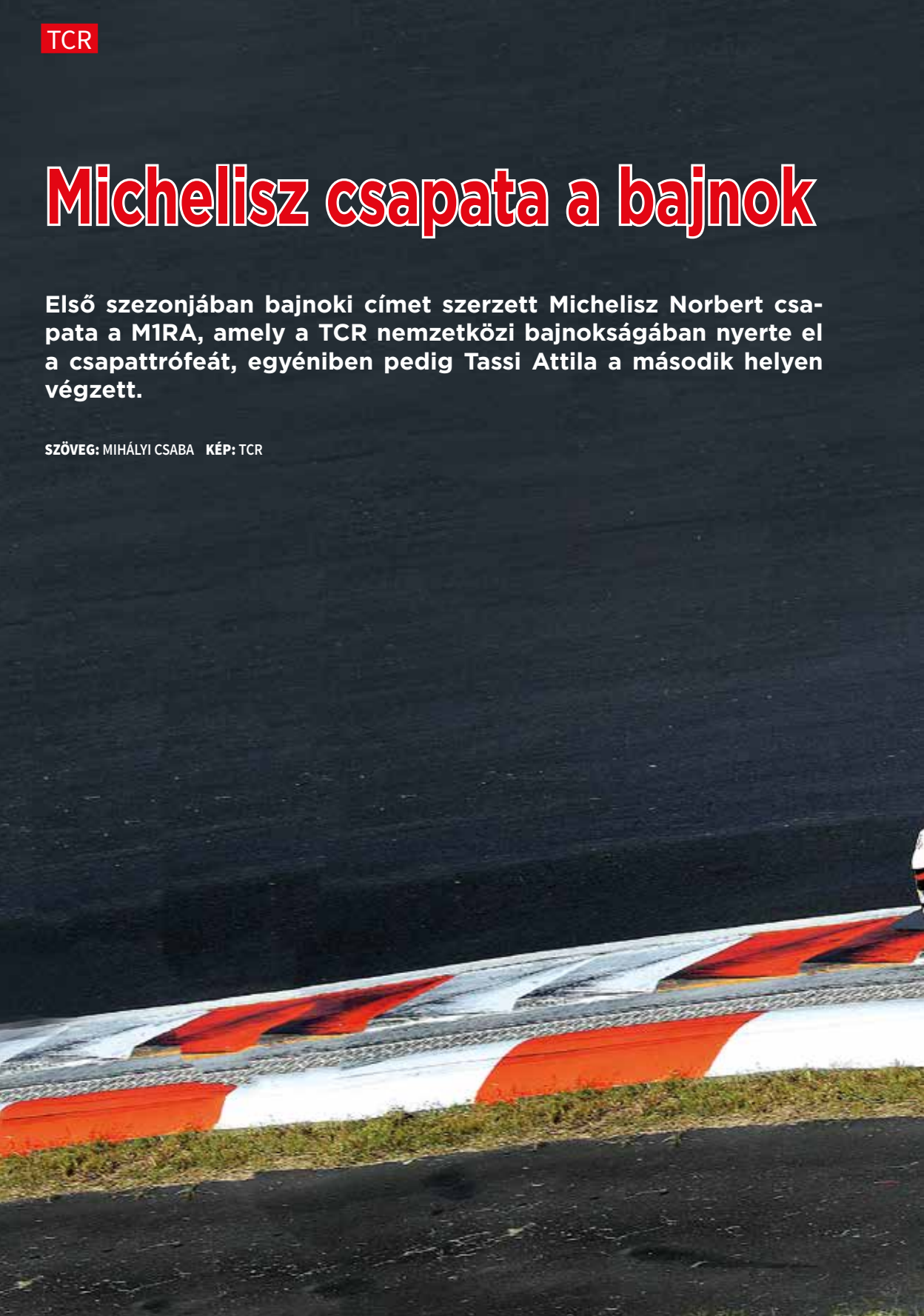
1138 BUDAPEST RÉVÉSZ UTCA 9 | TEL: 1/359-0800 | CONFIDENZA@CONFIDENZA.HU



Michelisz csapata a bajnok

Első szezonjában bajnoki címet szerzett Michelisz Norbert csapata a M1RA, amely a TCR nemzetközi bajnokságában nyerte el a csapattrófeát, egyéniben pedig Tassi Attila a második helyen végzett.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA **KÉP:** TCR




9
A. Tassi
TCR series.com
TASSI
www.tassi.hu
HELL
ENERGY DRINK
gives your power like HELL
MICHELIN
JAS
CALTEX



A túraautó-világbajnokság alternatívájaként hozta létre Marcello Lotti (a WTCC alapítója) a TCR sorozatot. Itt az autók sokkal közelebb állnak az utcai modellekhez, mint a WTCC-s társaik, éppen ezért olcsóbbak és gyári támogatás nélkül is sikeresen üzemeltethetők. Lotti gondolata tökéletes volt, hiszen a sorozat 2015-ös létrejötte óta egyre sikeresebb, sőt miután vagy egy tucat nemzeti és regionális bajnoksága is van a TCR-nek, a valaha volt legsikeresebb túraautó kategóirának tekinthetjük.

Az idén harmadszorra kiírt TCR International Seriesben, vagyis a TCR nemzetközi bajnokságában egy vandonatúj magyar csapat is regisztrálta magát, a Michelisz Norbert és a két mérnök mágus testvér, Bári Dávid és Gergő által fémjelzett M1RA. A magyar csapat az olasz túraautó legendával, Roberto Colciagóval és az akkor még mindössze 17 éves Tassi Attilával vágott neki a bajnokságnak. Annak a bajnokságnak, amelyben végül összesen 34 pilótát, köztük több világbajnokot is értékeltek, közülük nagyjából a fele vett részt a futamok többségén.

A M1RA kiválóan kezdte az évet, hiszen már a szezonnyitó örmény futamon megszerezte Tassi az első dobogójukat, a második hétvégén, Bahreinben pedig Colciago révén megszületett az első győzelmük is. A legnagyobb sikert azonban a Hungaroringen érték el, ahol Tassi mind a két futamot megnyerte. A magyar verseny volt az első alkalom, hogy Michelisz maga is autóba ült saját csapata színeiben és miután pole-pozíciót szerzett, az első futamon Tassi mögött második lett, így megszületett az első magyar kettősgyőzelem is.

Colcaiago később egy baleset és bordatörés miatt kihagyta a thaiföldi futamot, ahova az utolsó pillanatban Michelisz ugrott be a helyére és szerezte meg első TCR győzelmét. Ez volt a M1RA hatodik győzelme az idén, hármat Colciago, kettőt Tassi, egyet pedig Michelisz szerzett.

Tassi a magyarországi kettősgyőzelme után a bajnokság egyik esélyesévé lépett elő, ám a balul sikerült németországi futam után az utolsó két verseny sem úgy alakult, ahogy szerettük volna, így az immáron 18 éves magyar versenyző végül az egyéni értékelés második helyén végzett, a M1RA azonban megnyerte a csapatbajnokságot. „Ezekért a pillanatokért küzdöttünk egész évben — állt a csapat Facebook oldalán a bajnoki cím elhódítása után. — Attika hungaroringi dupla futamgyőzelme örök emlék, de olyan is volt, hogy nagyon mélyről kellett felállnunk. Megesett, hogy törtek az autóink vagy versenyzőnk bordái, de a munkába és magunkba

„Megesett, hogy törtek az autóink vagy versenyzőnk bordái, de a munkába és magunkba vetett hitünk sosem. Ma pedig egy-egy bajnoki első és második helyért járó trófeát viszünk haza. Haza, Magyarországra!”

vetett hitünk sosem. Ma pedig egy-egy bajnoki első és második helyért járó trófeát viszünk haza. Haza, Magyarországra!”

A csapat tulajdonos, Michelisz Norbert pedig a makaói WTCC-futamról üzent csapatának: „Nagyon büszke vagyok a srácokra, csapat értékelésben elsők lettünk, Attika pedig második az egyéniben. Sajnálom, egy kicsit, mert tudom, hogy mennyire szerette volna megnyerni a bajnokságot, de az autósport sajnos néha ilyen. Abszolút megérdemelte volna (a bajnoki címet) és borzasztóan büszke vagyok rá.“

A kérdés már csak az, hogy a WTCC és a TCR egyelőre még csak pletyka szintjén létező, de nagyon is reális házassága után Michelisz jövőre a saját csapatában versenyezhet-e és ha igen, akkor Tassi mikor tudja felvenni a versenyt a főnökkel.

TCR nemzetközi bajnokság végeredménye		
1. Jean-Karl Vernay	F	226
2. Tassi Attila	H	197
3. Stefano Comini	CH	196
4. Pepe Oriola	E	164
5. Roberto Colciago	I	161
6. Gianni Morbidelli	I	132
7. James Nash	GB	129
8. Dušan Borković	SR	118
9. Rob Huff	GB	106
10. Frédéric Vervisch	F	84
14. Michelisz Norbert	H	59
17. Ficza Ferenc	H	32
Csapat bajnokság		
1. M1RA	H	439
2. Lukoil Craft-Bamboo Racing	HK	377
3. Leopard Racing Team WRT	NL	375
Model bajnokság		
1. Volkswagen Golf GTi		520
2. Honda Civic Type-R		515
3. SEAT León		435







CYEB
cut your energy bill

KOMPLEX ENERGETIKAI KÖLTSÉGCSÖKKENTÉS
+ MÉRNÖKI PONTOSSÁGGAL



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

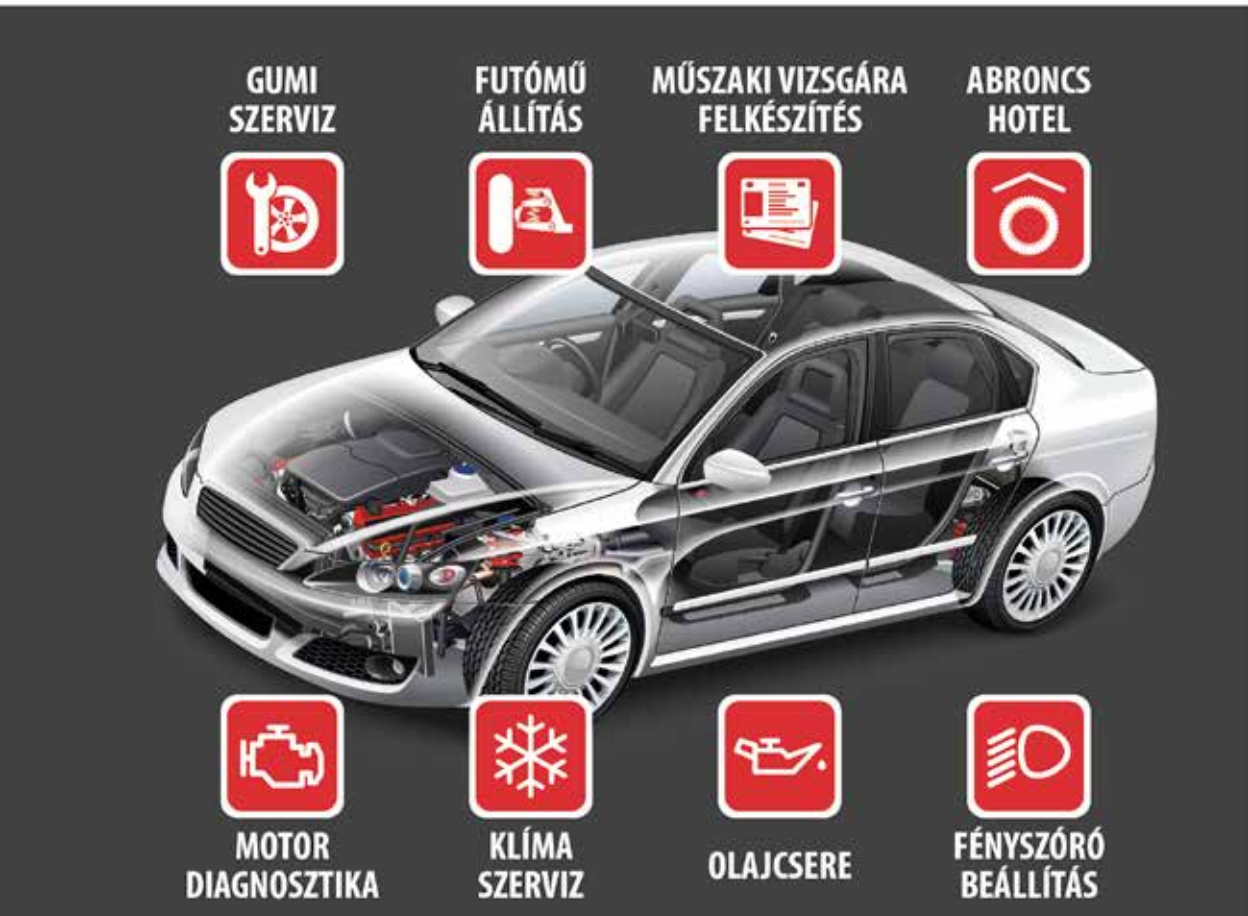
A CYEB dinamikusan fejlődő regionális vállalatként olyan komplex költségcsökkentő megoldásokat nyújt partnereinek, amelyekkel az általuk felhasznált energia mennyiségét és árát egyaránt csökkenteni tudják. Az energiacsökkentő beruházásokat megtervezzük, kivitelezzük és igény szerint üzemeltetjük. Így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



Tel.: +36 (21) 200 CYEB | info@cyeb.hu | cyeb.hu | cyeb.sk | cyeb.ro | cyeb.cz

marsopont

Márkafüggetlen autószerviz hálózat



MEGBÍZHATÓ MINŐSÉG **AUTÓJÁNAK**

VÁLASSZA SZERVIZÜNKET, JELENTKEZZEN BE MÉG MA!

27 AUTÓSZERVIZ ORSZÁGSZERTE

06-40/20-40-80

MARSO.HU



Forradalmi ötödik

A vadonatúj Nissan Micrát egy szóval lehet jellemezni – forradalmi. Az ötödik generációt képviselő új modell jelentős előrelépés az előző generációhoz képest, és a rendkívül sikeres szupermini trióhoz viszonyítva is, melyek története a Micra 1983-as európai bemutatkozásával kezdődött.

Az ötödik generációs Micra minden eddiginél hosszabb, szélesebb és alacsonyabb. Az autó így újra a B szegmens legjobbjaival száll szembe. A Nissan célja egyértelmű, az ügyfelek igényeinek maximális figyelembevételével megálmodott, megtervezett és megalkotott Micrával: ismét meg kell vetnie a lábát a szegmens 10 legjobban fogyó autója között, és fej-fej melletti versenyben kell legyen a kategória legjobb, legnépszerűbb tagjaival. A Nissan meggyőződése, hogy a legfontosabb riválisokkal való versenyben a Micra eléri ezeket a célokat, sőt túl is teljesíti azokat.

Vonzerejének alapját a sportos, kifejező külső formaterv jelenti, mely új, merész irányba tereli a Micráról kialakult képet. A modern megjelenés és a prémium érzet az autó belső terében is nyomon követhető, a kimagasló minőségű utastérben kéttónusú, puha tapintású anyagok fogadnak, ezek az összes modellben az alapfelszereltséghez tartoznak. Az okos elrendezésnek köszönhetően a kizárólag ötajtós változatban elérhető önhordó karosszériaszerkezet kategóriaelső ergonómiával kényezteti az elöl ülőket, mindezt a hátsó helykínálat feláldozása nélkül. A csomagtartó mérete megfelel az ügyfelek igényeinek. A zenerajongók nagyra értékelik majd a Micra BOSE Personal hangrendszerét. A B szegmens csapotthátú autói között egyedülálló megoldást képviselnek a vezető fejtámlájába integrált hangszórók, mely megdöbbentően életszerű hangzást nyújt.



A vadonatúj Nissan Micra vonzereje abban is rejlik, hogy lehetőséget ad az ügyfeleknek személyiségük és vizuális ízlésviláguk kifejezésére. Az autó személyre szabási lehetőségek széles tárházát kínálja. A külső és az utastér számtalan, stílusos és modern színekben elérhető prémium alkatrésszel szabható személyre.



A Crafterek a bányában dolgoznak

A kishaszonjárművek piaca látványos metamorfózison megy keresztül. Ennek köszönhetően – kis túlzással – olykor már-már személyautókat meghazudtoló komforttal és a felszereltséggel találkozunk ebbe a kategóriában. Erre kiváló példa a megújult Volkswagen Crafter is, amivel közelmúltban egy teljes munkanapot együtt tölthettünk Burgenlandban, és a Sankt Margarethenben lévő kőbányában extrém körülmények között is próbára tehettük.

A modell története 1995-ig vezethető vissza, ekkor lépett színre az LT, ami később keresztlevelet váltva felvette a Crafter nevet. A mostani generáció színrelépéséig a Mercedesszel közösen fejlesztett jármű immáron teljes egészében a Volkswagen gyermeke. A nász vége egyben egy új időszámítás kezdetét is jelentette a modell életében, olyannyira, hogy a németek egy teljesen új gyártórészleget is építettek és indítottak be Lengyelországban. A csaknem 70 féle verzióban elérhető Crafterből szinte az összes kombinációt bemutatta a gyár. Nemcsak felépítményekben, hanem a hajtáslánchan és a motorok számában is óriási lehetőségek vannak, ki-ki remekül össze tudja állítani az igényeinek leginkább megfelelő munkaeszközt.

Az új Crafter megjelenésében csatlakozott a volkswagenes arculathoz, amivel tulajdonképpen felzárkózott a márka kishaszonjárműves dizájnjához, aminek legszembetűnőbb eleme az autó orra. Az újratervezett frontész maszkját LED-es nappali fénycsíkok zárják, ami sportosan elegáns fizimiskát kölcsönöznek az autó elejének. Ez a stílusos megjelenés a 0,33 légellenállással bíró kasztnira is igaz. Az oldalajtó valamivel több, mint 130 centis nyílása és az elődváltozatnál alacsonyabb rakodóperem jelentősen megkönnyíti az áruk bepakolást.

A beltér tovább viszi a külsőt jellemző stílusos és gyakorlatias megoldásait. Ez utóbbi számos tárolórekeszt, polcot és több kézreeső csatlakozót is jelent, melyek közül az egyik 230 voltos 300 W teljesítménnyel, így kisebb szerszámok vagy kár laptop töltésére is alkalmas. A műszerfal „attitűdje” alapján bárki simán azt képzelhetné, hogy személyautóban ül. A két analógműszer között TFT kijelző, a legfontosabb járműadatokat tartja szem előtt, míg a fedélzet központjában a 8 colos színes multifunkcionális monitor kapott helyet.



CORPUS
COMMUNICATIONS

A KÉZMŰVES KOMMUNIKÁCIÓS MEGOLDÁSOK SZÁLLÍTÓJA

SAJTÓTÓL A PR-IG
ALKALMI MEGJELENÉSTŐL AZ ÁLLANDÓ SAJTÓJELENLÉTIG
MARKETINGKOMMUNIKÁCIÓ
NÉVJEGYKÁRTYÁTÓL AZ ÓRIÁSPLAKÁTIG
ONLINE FEJLESZTÉS
FACEBOOKTÓL A WEBÁRUHÁZIG
PRODUKCIÓ
DIGITÁLIS NYOMTATÁSTÓL A REKLÁM SPOTIG
MÉDIATERVEZÉS
ADWORDSTŐL A TV KAMPÁNYIG
MOBILALKALMAZÁSOK
ANDROIDTÓL AZ IOS-IG

CC CORPUS communications

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
ADR

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
TÚLMÉRETES 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

DACIA

Új Dacia Outdoor limitált széria

Indulhat a kaland!

25 éves SHICK-R TÖRTÉNET



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

DACIA

www.dacia.hu

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

BERGER-STANC KFT.

STANCFORMÁK GYÁRTÁSA NAGY PONTOSSÁGGAL RÖVID HATÁRIDŐVEL!

- NYOMDAIPARI KIMETSZŐ SZERSZÁMOK GYÁRTÁSA
- KITÖRŐ RENDSZEREK GYÁRTÁSA NYOMDAGÉPEKHEZ
- STANCFORMA TÖMÍTÉSEK VÁGÁSÁHOZ
- KIVÁGÓ SZERSZÁM FILCEKHEZ, GUMIVÁGÁSHOZ
- PERTINAX KÉSZÍTÉS
- LEVONATI RAJZOK
- CSOMAGOLÓANYAG TERVEZÉS KARTON-HULLÁMKATONBÓL

BERGER-STANC KFT.
6000 KECSKEMÉT KISKŐRÖSI ÚT 18-20.
TEL.:+36-30-98-55-398
E-MAIL: MEGRENDELES@BERGERSTANC.HU
WWW.BERGERSTANC.HU

RALLYCAFE.HU



Lewis Hamilton motorja

Az MV Agusta már korábban is dolgozott együtt Lewis Hamiltonnal, ezúttal egy motort készítenek közösen. Az MV tavaly egy limitált Dragster LH44 motort leplezett le, idén pedig egy F4-es modellt fognak bemutatni. A Meccanica Verghera (MV) Augusta számára az F4-es egy nagyon fontos modell, hiszen a több mint 2 évtizedes kihagyás után a márka újjászületését jelenti ez a motor. Az 1970-es évek után 1997-ben találkozhattunk újra a márkával, amikor az eredeti 750 cm^3-es F4-es motort bemutatták. 2001-ben az F4 modell már 1000 cm^3-re nőtte ki magát, de a minőségben nem történt változás. Az MV Augusta ezzel a típussal a WSBK (world superbike) versenyzéshez tért vissza. A 2017-es F4 szériának 3 tagját is bemutatták, az alapmodellt, az F4 RR illetve a limitált F4 RC modellt. Az F4 RC modellt nehéz lenne továbbfejleszteni, hiszen már ebben a formában is egy tökéletes motor. A Lewis Hamiltonnal közösen fejlesztett motor ezért az F4 LH44 nevet kapta, és csak 44 darabot gyártanak csak belőle.

Ken Block új játékszere

Ken Block a Ford Performace segítségével Utahban mutatta be legújabb szerzeményét: egy 1986-os Ford RS200 versenygépet. A modell eredetileg arra készült, hogy a rali világbajnokság B Csoportjában versenyezzenek vele, és Block autója egyike annak a 200 darabnak, amelyek a homologizációs előírások alapján készültek. A klasszikus gépben a négyhengeres turbómotor Evolution változata dübörög, ami egyedi hangolásának köszönhetően több mint 700 lóerős. Az autó egyedi fekete fényezését matt fekete matricázás egészíti ki, a KW futóműben spirálrugóval egybeépített lengéscsillapítók találhatók, és a fifteen52 keréktárcsákon Toyo abroncsok feszülnek.

„Örömmel látom, hogy a B Csoport autói még mindig ilyen népszerűek!" mondta Block. „A Daily Driver videóim Facebook-változatát már 2,4 ember nézte meg, amiből elég nyilvánvaló, hogy az emberek legalább annyira odavannak az RS200-ért, mint én magam, és ez király!"



LICON

A SIKERES OPTIKÁK BESZÁLLÍTÓJA

Chili&Co. SeeMe POLA BY OPAL

BERGMAN RÖHM UDESIGN EYEWEAR

Nordik FRESCO orange

TONNY SEE YOU TRENDY Francis Gattél MARVELLENS

Brugi EYEWEAR Henri Coombes TONNY KIDS VERMARI EYEWEAR



További információ: www.mobilchem.hu www.cx-80.hu

INNOVÁCIÓ - MEGBÍZHATÓSÁG

MOBILCHEM

GALÉRIA









Versenynaptár

2018.

JANUÁR

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

FEBRUÁR

16–18.	WRC: Svéd Rali

MÁRCIUS

9–11.	WRC: Mexikó Rali
23-25.	ORB/ORC/R2/Hist: Eger Rali
22-24.	ERC: Azori-szigetek 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: Argentin Rali
27-29.	ORB/ORC/R2/Hist: Miskolc Rali
28-29.	WRX/S1600: Montalegre (Portugália)
29.	F1: Azeri Nagydíj (Baku)

MÁJUS

3-5.	ERC: Kanári-szigetek Rali
5.	WEC: Spái 6 órás (Belgium)
12-13.	WRX/ERX: Mettet (Belgium)
13.	F1: Spanyol Nagydíj (Barcelona)
18–20.	WRC: Portugál Rali
25-27.	ORB/ORC/R2: Iseum 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)
15-17.	ORB/ORC/R2/Hist: Székesfehérvár Rali
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)
7-8.	ORB/ORC/R2: Veszprém Rali
8.	F1: Brit Nagydíj (Silverstone)
22.	F1: Német Nagydíj (Hockenheim)
27–29.	WRC: Finn Rali
29.	F1: Magyar Nagydíj (Hungaroring)









AUGUSZTUS

3-5.	NK/R2/Hist: Baranya Kupa
4-5.	WRX: Trois Rivieres (Kanada)
9–12.	TR: Hungarian Baja
17–19.	WRC: Deutschland Rali
19.	WEC: Silverstone-i 6 órás (Nagy-Britannia)
24-26.	ORB/ORC/R2/Hist: Ózd—Salgó Rali
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)
12-13.	ORB/ORC/R2/Hist: Mecsek Rali
12-14.	ERC: Liepaja Rali
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

9-11.	ORB/ORC/R2/Hist: Zemplén Rali
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)

TAKÉPSZOLG

WWW.TAKEPSZOLG.HU

Tanúsított Rendszer certop ISO 9001 ISO 14001

TAKARÍTÁS, AHOGY MÉG NEM ISMERI!

Már a sokadik takarítócég sem váltotta be a hozzá füzött reményeket?

Cégünk, több, mint 20 éves irodai és ipari takarítási tapasztalattal rendelkezik.

Ha igényes, magas színvonalú szolgáltatást szeretne kapni, keressen minket. Kollégáink pontos felmérést végeznek, ami az Ön irodájára, telephelyére van szabva.

Irodák, irodaházak takarítása

Homlokzat tisztítás

Ipari takarítás, gyártakarítása





Korszerű és környezetbarát gépekkel, tisztítószerekkel és technológiákkal dolgozunk, és mi magunk is innovatív megoldásokat tudunk javasolni megrendelőinknek a tisztaság, mindennapi higiénia, ill. környezetük, egészségük és pénztárcájuk védelmében.

06 30 570 3584 info@takepszolg.hu www.takepszolg.hu

skyclean

Ablak és homlokzattisztítás

Az égig érő tisztaság







Hol érdemes használni az ablak-és homlokzattisztító gépet?

Kifejezetten külső homlokzatok és nagy üvegfelületek, üvegablakok, homlokzatok tisztítására specializálódtunk. A gép alkalmas üveg, fém, vakolt fal, lindab, műanyag és plexi felületek tisztítására is.

- Környezetbarát
- Vegyszermentes
- Foltmentes tisztítás
- Ablak és Homlokzati elemek tisztítása
- 16 méter fölött alpin technikával kombinálható
- 16 méter magasságig állvány nélkül végezhető a takarítás

06 30 570 3584

info@skyclean.hu www.skyclean.hu

skyclean

Ablak és homlokzattisztítás

Az égig érő tisztaság

Minden, amit **Bagaméri Lászlóról** eddig nem tudtál

Bagaméri László több mint 20 éve ült be először navigátorként versenyautóba. Azóta sok-sok nagy csatát, versenyt megvívott már, legnagyobb sikerekének 2010-es, R3/A7-es magyar bajnoki címét tartja. Idén besegített Hoffer Zsoltinak az A6-os kategória bajnoki címbe, illetve Turán Frigyes mellett nemcsak kipróbálhatott egy vadonatúj, R5-ös versenygépet, hanem az abszolút elsőségért is harcban volt.




Hankook
OMP



– Hány éves korodban voltál először raliversenyen?
– Ha jól emlékszem… ☺ az első versenyemen kb 7-8 éves lehettem, és a farkasgyepűi murvás gyorsaságin voltunk a tónál… talán Volán Rali volt.

– Hogyan lett belőled raliversenyző?
– Családi vonalból jött a késztetés. Nagybátyám navigátor volt a kecskeméti Volán autós szakosztályában még a 70-80-as években. Rengeteg versenyre jártunk abban az időben a szüleimmel. Szinte minden legendás pályán voltunk mint a Kazári hidas kanyar, Csobánka a keresztnél, Farkasgyepű, Telkibánya akkor még murván stb., aztán már a barátaimmal jártunk versenyekre, és mindig mondogattam magamnak, hogy „úristen ezt nekem is ki kell próbálnom”! 96-ban végül én is belevágtam mint navigátor a ralitúra mezőnyében. Első versenyem Mezőtúron volt.

– Melyik sportolót tiszteled a legjobban?
– Valentino Rossi nagy kedvencem, mert egy igazi őstehetség!

– Milyen könyvet olvastál utoljára?
– Arnold Schwarzenegger – Emlékmás, avagy életem hihetetlen de igaz története…

– Melyik a kedvenc filmed?
– Szemtől szemben. Robert De Niro és Al Pachino… Kötelező darab!

– Van hobbid, gyűjtesz valamit?
– Minden ami RALI, könyvekből és videókból egész jó kis gyüjteményem van.

– Milyen gyakran használod az internetet?
– Függő vagyok sajnos…

– Mit teszel a környezeted védelme érdekében?
– Hiszek az elektromos autókban és annak jövőjében.

– Milyen zenét hallgatsz?
– Deep house (chill out), de Robert Miles is nagy kedvencem.

– Milyen egy versenyzés nélküli, ideális hétvégéd?
– Család, kirándulás vagy pihenés otthon. Elég stresszesek a mindennapjaim.

– Kit hívnál meg egy italra?
– Ken Blockot. Biztos lenne bőven miről sztorizgatni vele.

– Mit tartasz életed legnagyobb eredményének?
– 2010-es évet amikor is megnyertük az R3/A7 magyar bajnok címet.



– Mit csinálsz, amikor nem versenyzel?
– Utazom a világban, de most éppen felújjítom a házam! Az is elég stresszes! ☺

– Mit szeretsz a raliban a legjobban?
– A versenyek hangulatát, és hogy a gyorsaságin megszünik a világ körülöttem, szó szerint is.

– Mit szeretsz a raliban a legkevésbé?
– Hogy lassan 10 éve állandóan probléma van az MNASZ és az RSB körül.

– Mi alapján választottad a jelenlegi utcai autódat?
– A mostani autóm céges, nem szeretem. Amúgy Audi párti vagyok, abból is egyszerűbb R8-asra gondolnék! :-)

– Milyen versenyautót próbálnál ki a legszívesebben?
– A mostani Ford WRC-k brutálisak jó autók lehetnek, szívesen mennék vele egy kört.

– Ha egy dolgot változtathatnál magadon, mi lenne az?
– Néha el kell engedni dolgokat…

– Be mernél ülni magad mellé navigálni?
– Hülyéskedsz?! Teljeséggel kizárt! ☺







Leviter 2000



TEVÉKENYSÉGI KÖRÜNK

TÁRSASÁGUNK TEVÉKENYSÉGI KÖRE KÉT FŐ ÁGRA BONTHATÓ:

- VEGYIPARI, ÉLELMISZERIPARI, OLAJIPARI, ENERGETIKAI LÉTESÍTMÉNYEK TERVEZÉSE,
- MŰANYAGIPARI CÉLGÉPEK TERVEZÉSE.

LÉTESÍTMÉNYTERVEZÉS:

- KISEBB TECHNOLÓGIAI SZÁMÍTÁSOK, TERVEK KÉSZÍTÉSE,
- KÉSZÜLÉKEK, BERENDEZÉSEK TELJES GYÁRTÁSI DOKUMENTÁCIÓJÁNAK ELKÉSZÍTÉSE,
- CSŐNYOMVONALAK TERVEZÉS,
- GÉPÉSZETI ACÉLSZERKEZETEK TERVEZÉSE.

AZ ALÁBBI TERVTÍPUSOK ELKÉSZÍTÉSÉT VÁLLALJUK:

- TANULMÁNYTERV,
- ENGEDÉLYEZÉSI TERV,
- KIVITELI TERV,
- MEGVALÓSULÁSI TERV.

VÁLLALJUK AZ ÁLTALUNK KÉSZÍTETT TERVEK TERVEZŐI MŰVEZETÉSÉT ILLETVE MÁS VÁLLALKOZÁSOK ÁLTAL KÉSZÍTETT TERVEK KIVITELEZŐI KOORDINÁLÁSÁT ÉS A KIVITELEZÉST SEGÍTŐ KIEGÉSZÍTŐ TERVEK ELKÉSZÍTÉSÉT IS.

A FENT FELSOROLT TERVEKET TECHNOLÓGIAI GÉPÉSZET SZAKÁGBAN CÉGEN BELÜL VÉGEZZÜK. A LÉTESÍTMÉNYTERVEZÉSHEZ SZOROSAN KAPCSOLÓDÓ EGYÉB SZAKÁGI TERVEK – ÉPÍTÉSZET, STATIKA, ÉPÜLETGÉPÉSZET, VILLAMOS, IRÁNYÍTÁSTECHNIKA – MINŐSÍTETT ALVÁLLALKOZÓK BEVONÁSÁVAL KÉSZÜLNEK. AZ ALVÁLLALKOZÓKKAL A TÖBB ÉVES EGYÜTTMŰKÖDÉS ÉS SZEMÉLYES KAPCSOLAT BIZTOSÍTJA A TELJES KÖRŰ KOMMUNIKÁCIÓT ÉS AZT, HOGY MINDIG A MEGFELELŐ MUNKAMÓDSZER KERÜLJÖN KIVÁLASZTÁSRA.

CÉLGÉPEK TERVEZÉSE:

- KONCEPCIÓTERVEK KÉSZÍTÉSE,
- MOZGÁSOK SZIMULÁLÁSA,
- MŰANYAGIPARI GYÁRTÓ ÉS KONFEKCIONÁLÓ GÉPEK TERVEZÉSE.

RUGALMAS TERVEZŐI GONDOLKODÁSMÓD,
FOLYAMATOS KOMMUNIKÁCIÓ MEGRENDELŐVEL ÉS KIVITELEZŐVEL,
KÖLTSÉGHATÉKONY MŰSZAKI MEGOLDÁSOK ALKALMAZÁSA,
ADOTT FELADATNAK LEGINKÁBB MEGFELELŐ TERVTÍPUS KIVÁLASZTÁSA, „KIVITELEZŐBARÁT" TERVEK KÉSZÍTÉSE.

LEVITER 2000 BT.

SZÉKHELY: 8230 BALATONFÜRED, PERCZEL M. U. 1. | IRODA: 8230 BALATONFÜRED, KAZINCZY F. U. 15.

MOBIL: +36 20/973-9518 | E-MAIL: INFO@LEVITER2000.HU

WEB: WWW.LEVITER2000.HU

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



GREPTON INFORMATIKAI ZRT.

1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 48-52.
Tel.: +36 [1] 204 7730
e-mail: mail@grepton.hu www.grepton.hu


WWW.2VD.HU
2V
GUMILEMEZEK ÉS
TÖMLŐK FORGALMAZÁSA,
GÉPTERVEZÉSI ÉS KIVITELEZÉSI MUNKÁK,
ŐRLEMÉNYBŐL PRÉSELT GUMILEMEZEK,
GUMISZIVACS, GUMITÖMÍTŐ ZSINÓROK,
VÁLTOZATOS MÉRETŐ ÉS KIALAKÍTÁSÚ PROFILOK
E-MAIL: INFO@2VD.HU
TELEFON: +36-30/364-5922; +36-30/587-7116
RAKTÁRÁRUHÁZ: 2310 SZIGETSZENTMIKLÓS, SZERELŐ UTCA 2.