

ORB: KAZINCBARCIKA RALI » 16

VB: FINN DEUTSCHLAND RALI » 32

IRC: AZORI, MADEIRA RALI » 38

WTCC: BRANDS HATCH, BRNO » 46

A MINI MÁR BEJELENTETTE
KI LESZ A KÖVETKEZŐ?

SCHUMACHER
MEGMAGYARÁZZA

FIGYELD AZ ÖREGET:
JUHA KANKKUNEN

HIRVONEN PÁLYAFUTÁSA LEGNAGYOBB ESÉSE



A Red Bull flexi szárnyakat ad



Asi győzelemmel lett bajnok





Tartalom

A Mini már bejelentette	
Ki lesz a következő?	4
Amivel senki nem számol	
Skoda vb-futam győzelem 2011-ben?	6
Szabályos és zseniális	
A Red Bull flexi szárnyakat ad	8
Schumacher megmagyarázza	
Nem vagyok Rosberg szintjén sem	10
Rubens Barrichello jubilál	
300 verseny, de még nem ért a végére	12
Új le fiam, hármas	
Kimi Räikkönen saját magát értékeli	14
Rali ob: Prince–Kazinbarcika Rali	
Asi győzelemmel lett bajnok	16
Megkérdeztük Asit	
Bajnokságról, csalásról és a terveiről	22
Rali vb: Finn Rali	
És jött Jari-Matti Latvala	26
Hirvonen pályafutása legnagyobb esése	28
Figyeld az öreg: Juha Kankkunen	
A király visszatért és maradhatna még	30
Rali vb: Deutschland Rali	
Csak a Loeb	32
Rali vb hírek	34
IRC: Azori-szigetek Rali	
Utolsó pár előre fuss	38
IRC hírek	40
IRC: Madeira Rali	
Loix kettőből kettő	42
IRC hírek	44
WTCC – Túraautó világbajnokság: Brands Hatch	
Két győzelem az újoncok versenyében	46
WTCC – Túraautó világbajnokság: Brno	
A rossznál is van még rosszabb	48
FR UK – Brit Formula Renault-bajnokság	
Még mindig hét pont az előny	50
FR UK – Brit Formula Renault-bajnokság	
Tomi növelte előnyét	52
Kávészünet Matics Mihállyal	54
Csapassunk az SRT-nél	
Farkas Rolcsival	56
Versenynaptár	58



Jokerek

Az év elején volt szerencsém beszélgetni Mario Fornarisszal, jó néhány raliautó mérnökével, aki legutóbb a Skoda Fabia Szuper–2000-es programjába segített be. A beszélgetés során elmondta, hogy az S2000-es autók homologizálása után tíz joker lehetőség van, amely során az autó egy-egy alkatrészén lehet módosítani, anélkül, hogy újra kellene homologizálni az egésze kocsi. Még azt is hozzátette, hogy ő híve annak, hogy a jokerekből minél többet minél hamarabb használjanak fel, mert sokkal jobb, ha már az első évben ütőképes autód van, minthogy ülsz a jokereiden, miközben az ellenfelek megvernek. Ez a gondolatör jutott eszembe a Rally Café negyedik számának készítésekor, hiszen rengeteg dolgot próbáltunk változtatni, javítani az újságon, hogy az még szebb, még jobb legyen. Sorra hívtuk le a jokereinket – szerencsére mi akár tíznél többel is gazdálkodhattunk. Amikor pedig készen lettünk az újsággal, büszkén döntünk hátra, hogy na igen, megint fejlődünk valamit. Ekkor derült ki azonban, hogy nagy igyekezetünkben egy kicsit túlléptük a lapterv határait és nyolc oldallal hosszabb lett az újság. Szerencsére a lap tulajdonosa is belegyezett a nagyobb nyomdászamlába, így a Rally Café történetében először lettünk hatvan oldalasok. De még maradt jokerünk az októberi számra is.

Mihályi Csaba
főszerkesztő

A Mini már bejelentette



Ki lesz a következő?

A jövőre bevezetendő szabályok egyre vonzóbbá teszik a rali világbajnokságot. A Mini máris bejelentette, hogy 2011-ben WRC-vel tért vissza, de másik három autógyár is komolyan fontolgatja a ralit.

A 2011-es Szardínia Ralin tér vissza a Mini a raliversenyezéshez, az új Countrymanból kialakított WRC-vel. Az első szezonban csak pár futamon állnak rajthoz, 2012-től viszont teljes vb-szereplést terveznek.

Az autót a Prodrive készíti, amely korábban a Subaru (előtte pedig a BMW) raliprogramjért felelt, egészen a japán gyár 2008 év végi kiszállásáig. A Mini WRC fejlesztését 2009 elején kezdték, az első tesztek pedig az őszre tervezik. A motor a BMW-től érkezik és ugyanaz az 1,6-os turbóerő-

forrás lesz, amit a német gyár a Szuper-2000-es túraautóiba szeretné jövőre beépíteni.

A Prodrive megerősítette, hogy a Mini Szuper-2000-es változatából – ez jövőre alig fog eltérni a WRC-től – minél többet szeretnének privát versenyzők számára értékesíteni. Várhatóan a cég korábbi N-es Subaru-klienseit is erre a modellel fogják átirányítani.

A Mini a hatvanas években vált legendás raliautóvá, amikor 64 és 67 között háromszor nyerte a Monte-Carlo Ralit. (Valójában négyszer, de 66-ban

nem volt rajtuk sapka, ezért kizárták őket, hogy a Citroën nyerjen.) Miután azonban a rali világbajnokságot csak 1973-tól írják ki, vb-futamgyőzelemmel még nem rendelkezik a márka.

A jövőre életbelépő új szabályok nagyon vonzóvá tették a rali világbajnokságot. A jelenlegi WRC-k helyét a Szuper-2000-es autókra épülő, de 1,6-os turbómotorral szerelt versenyautók váltják fel, amelyek fejlesztési költsége sokkal kisebb.

Ennek köszönhető, hogy amíg az elmúlt években sorra hagyták el a rali vb-t az autógyárak, most ez a tendencia megfordult. Jelenleg a vb-n a Citroën és a Ford van jelen gyári szinten, jövőre jön a Mini, de a Volkswagen, a Toyota és a Saab is bejelentette, érdeklődik a sorozat iránt.



Volkswagen

A német autógyár már két éve fontolgatja, hogy beszáll a rali világbajnokságra. Jelenleg a Touareggal a Dakar Ralin szerepelnek, és az idei évet még biztosan ennek az autónak a fejlesztésére szánják. 2012-től azonban zöld utat kaphat a projekt. Az autó fejlesztésénél pedig felhasználhatják a Skoda tapasztalatát a Fabia S2000-essel.

Döntés: a 2011-es Dakar Rali után várható.

Esély: ☺☺☺☺●



Toyota

A japán gyár komoly hagyományokkal rendelkezik a rali világbajnokságon, hiszen korábban a Celicával és a Corollával összesen hét világbajnoki címet nyert. A sokat kritizált Formula-1-es programjukat tavaly fejezték be, a Toyota Motorsport pedig a teljes idei szezont azzal töltötte, hogy felmérte az összes lehetőséget, milyen bajnokságban versenyezhetnének Európában. Elég nehéz lenne olyan érvet találni, ami a rali vb ellen szólna.

Döntés: szeptemberben várható

Esély: ☺☺☺●●



Saab

Tavaly még a megszűnés fenyegette a Saab autógyárat, amelyet végül a holland Spyker vásárolt meg. Az eladási mutatókat pedig egy új kis modellel szeretnék javítani, amelyet a hírek szerint a BMW-vel fejlesztenének közösen, és a Mini platformjára épülne. Az esetleges Saab WRC-hez a BMW 1,6-os turbó versenymotorját vásárolnák meg, ugyanazt, amelyet a Mini WRC-be is szerelnek.

Döntés: egyelőre nem várható

Esély: ☺☺●●●●

Amivel senki nem számol



Skoda vb-futamgyőzelem 2011-ben?

Jövőre nem lesz nagy különbség a WRC-k és a Super-2000-es autók között, így nem kell feltétlenül gyári versenyzőnek lenni ahhoz, hogy valaki vb-futamot nyerjen. A Skoda ugyan nem tervezi gyári csapat indítását a vb-n, de egy-egy versenyen akár győzelmi esélyük is lehet.

Egyelőre még nem tudjuk, hogy pontosan mi-
ben is fognak különbözni a 2011-es vb-n in-
duló gyári WRC-k a Super-2000-es autóktól.
Az biztos, hogy Super-2000-es alpra épül-
nek majd, és hogy minimális átalakítást igé-
nyelnek, vagyis nem lesznek jelentősen jobb-
bak a Super-2000-eseknél.

Kérdés továbbá az, hogy a jövőre bevezetendő 1,6
turbóval szemben mennyire lesznek versenyképe-
sek a jelenlegi szívó kétliteresek. Az FIA törekvése
szerint ezek között sem lesz nagy különbség.

Ha pedig tényleg így van, akkor semmi akadály-
nincsen annak, hogy a Skoda Fabia S2000-esek
felvegyék a versenyt a Ford Fiesta és a Citroën
DS WRC-kkel. Ha nem is a teljes szezonban, de
egy-egy versenyen egy jó, a helyi viszonyokat is-
merő pilótával komoly meglepetést okozhatnak.

A Finn Rali Super-2000-es értékelését az idén
Juho Hänninen, a Skoda gyári versenyzője nyerte,
igaz hogy nem gyári, hanem Red Bull színekben.
Hänninen sem tesztelt az idén egy kilométerrel
sem kevesebbet, mint akármelyik gyári vb-pilóta,
így az autókezeléssel nála sem lehet baj. A Skoda
Fabia pedig egy nagyon kiforrott autó, aminek
a beállításairól mindent tudnak a cseh mérnökök.
A Finn Rali után, amikor megkérdezték Hänni-
nentől, hogy láthatják-e még őt a vb-n, elég talá-
nyosan felelt: „Sajnálom, de erre a kérdésre nem
tudok válaszolni. Szerződéselem van a Skodával
a jövő évre, és az ő terveiktől függ minden.
Később még kiderül.”

Vagyis lehet, hogy a Skoda is elgondolkodott
azon a lehetőségen, hogy az IRC mellett egy-egy
vb-futamon is odapírít a gyáriaknak?

www.zsirpapa.hu

Parketta mintaboltunkban nagy választékban található egzota
és hazai fa fajták, melyek padlófűtésre is alkalmasak különböző
ragasztók, lakkok és kiegészítők, szegélyek.
További információval internetes portálunkon állunk rendelkezésükre.



Bemutatóterem: 1121 Budapest, Városmajor utca 42., Tel.: (06-1) 216-8121
www.mecsekparketta.hu www.padlofutesparketta.hu

PET-PACK
IPARI ÉS KERESKEDELMI KFT.

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

H-2120 Dunakeszi Fő út 143/a
Telefon: (00-36) 27 342-101
Fax: (00-36) 27 342-841

BALFI Ásványvíz
1803 mg/l
Kalcium és kalcium-magnézium
és vitaminok forrás

VISEGRÁDI Ásványvíz
1300 méter mélységű

pannon-aqua ásványvíz

Fogyaszd!
ha fogyni akarsz.
deit

KOLOSCHNIKOV

Vitalin



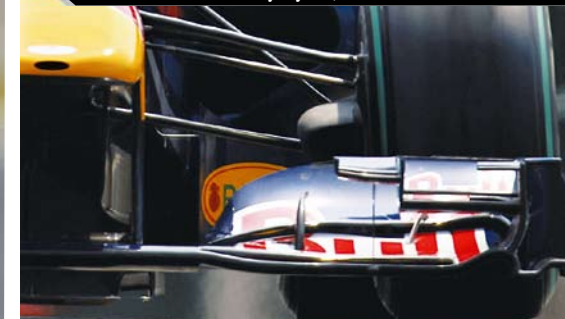
A Red Bull flexi szárnyakat ad

A Red Bull első szárnyát már sokan sokféleképpen próbálták megmagyarázni, egy dologban azonban biztosak lehetünk: halványlila gőzünk sincs róla, hogy hogyan működik. Ha tudnánk, minden csapat ilyen használna, és nem baltázná szét őket az ideg.

A Német Nagydíj óta mindenki a Red Bull (és a Ferrari) első szárnyáról beszél, amelyek menetközben jóval alacsonyabbra kerülnek, mint az ellenfeleké. Sokan azonnal szabálytalannak kiáltották őket, miután a Formula-1-ben tilos a flexibilis szárnyak használata. Csak hogy a Red Bull minden technikai ellenőrzésen átmentek – úgyhogy a megoldás nem szabálytalan, viszont

minden kétséget kizáróan zseniális. Azzal, hogy menetközben az autó első szárnya közelebb kerül a talajhoz, nagyobb leszorítóerő ébred rajta. A nagyobb leszorítóerővel pedig nagyobb kanyarsebesség érhető el. De nem csak ez az előnye. Fékezéskor a magasabban lévő szárnyakon nagyobb mértékben csökken a leszorítóerő, amely miatt az autó orra megemelkedik

Menetközben a szárny sokkal közelebb kerül a talajhoz, és nagyobb leszorítóerő ébred rajta, de egyes vélemények szerint nem csak a szárny hajlik le, hanem az autó orra is.



Az a bizonyos alvázelem, aminek menet közben le kellene érnie, de valami oknál fogva nem teszi.

felhajlítja. Volt már ilyen a Formula-1-ben, csak hogy ez jelenleg szabálytalan.

Az FIA több mérési módszert alkalmaz. Az egyik a szárnyak végére helyezett ötvenkilós súly, amelynek hatására a szárny nem deformálódhat 10 mm-nél többet. Ezt egészítették ki a Belga Nagydíjra azzal, hogy százkilós súly hatására sem deformálódhat többet 20 mm-nél.

A másik módszer pedig, hogy az első tengely felett 200 kg-os súlyt helyeznek az autó orrára. Ha a Red Bull orra valóban flexibilis lenne, és lejjebb ereszkedne, akkor ennek a vizsgálatnak a hatására le kellene érnie az alváznak. Csak hogy nem teszi. Vagyis a Red Bull első szárnyának és orrkúpjának a mozgása egyelőre rejtély marad.

Értik már, miért üti meg a többieket a guta?

Schumacher megmagyarázza



Nem vagyok Rosberg szintjén sem

Bernie Ecclestone szerint az idén visszatért hétszeres világbajnok, Michael Schumacher egy Red Bull volánja mögött már régen nyert volna. Lehet. Az viszont tény, hogy egyelőre csapattársával, Nico Rosberggel szemben sem tud sok mindent felmutatni.

A Belga Nagydíj után Michael Schumacher a világbajnokság tizedik helyén állt, míg csapattársa, Nico Rosberg a nyolcadikon. A kettő között nincs nagy különbség, bár Schumachertől nem azt szoktuk meg, hogy a csapattársa mögött kullog. Ha viszont a két német versenyző pontszámait hasonlítjuk össze, sokkal beszédesebb a kép: Rosberg 102 pontot gyűjtött, Schumacher 44 pontjával szemben.

„Minden versenyzőnek megvan a maga stílusa, és a csapattal együtt kell kialakítanod a teljes csomagot, hogy jól érezd benne magadat” – magyarázta Schumacher. „Ez az, amit a Ferrarival elértem, de nem jön egyik napról a másikra. Ahogy az autó jelenleg viselkedik, nem vagyok Nico (Rosberg) szintjén, legalábbis az időmérőn nem. A versenyen nagyon azonos a teljesítményünk. Pontosan tudom, hogy mi a hibám, és dolgozom rajta, hogy kijavítsam.”

Bár Schumacher eddig nem sok jelét adta annak, hogy valaha is visszanyeri régi formáját, ő még mindig bizakodó.

„Azért tértem vissza az idén, mert élvezem, amit csinálok, és mert hiszek benne, hogy elérhetem a célomat, hogy világbajnok legyek. El kell azonban fogadnom, hogy ehhez időre van szükség, de ez cseppet sem befolyásolja a motiváltságomat.”



LD PAPIR KFT.

www.ldpapir.hu



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

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

Ingyenes kiszállítás!

Budapest területén 48 órán belül, Pest megyében 72 órás határidővel



Folyamatosan bővülő kínálat!

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



300 verseny, de még nem ért a végére

Háromszázadik Formula-1-es nagydíj hétvégéjén vett részt a 38 éves Rubens Barrichello Spa-Francorchamps-ban. Bár valójában ez csak a 297. F1-es rajtja volt, mégis jó okot adott egy kis ünnepsésre, és hogy a világsajtó feltúrja a fotóarchívumát. Mi sem maradhattunk ki belőle.

Rubens Barrichello idén tölti 18. szezonját a Formula-1-ben. 1993-ban kezdett a Jordan-csapatban. A jelenlegi mezőnyből akkor még csak Michael Schumacher versenyzett. Ő 1991-ben kezdett, de azóta három évet kihagyott, úgyhogy egy ideje már Rubens Barrichello a legtöbb Formula-1-es Nagydíjon részt vett versenyző.

A 18 szezonja alatt hat csapatban versenyzett, 300 nagydíj hétvégén vett részt, bár valójában csak 297 versenyen rajtolt el, 11-szer nyert (kielcszer a Ferrarival, kétszer a Brawn GP-vel)

14-szer indult az első rajtkockából, 17-szer futotta meg a leggyorsabb kört. Kétszer végzett az év végén a második és szintén kétszer a harmadik helyen.

A 38 éves versenyző azonban még mindig motívált. Legutóbb azzal hívta fel magára a figyelmet, hogy a Williams mérnökeinek pontosan megmondta, hol kell javítani az autón, ami után a brit csapat látványosan felgyorsult. Barrichello jelenleg a jövő évi szerződésén dolgozik a Williams-csappal, így még pár nagydíj rajtot begyűjthet a meglévő 300 mellé.



A Barrichellót ünneplő versenyzőtársak. Na ki hiányzik a képről? Csak nem az egykori ferraris csapattárs? (Michael Schumacher)



Az első győzelme a 2000-es Német Nagydíjon

RUBENS BARRICHELLO PÁLYAFUTÁSA	
1993-1996	Jordan
1997-1999	Stewart
2000-2005	Ferrari
2006-2008	Honda
2009	Brawn GP
2010	Williams

A LEGTÖBB FORMULA-1-ES NAGYDÍJ RÉSZVÉTEL	
1. Rubens Barrichello	300
2. Michael Schumacher	262
3. Riccardo Patrese	257
4. David Coulthard	247
5. Giancarlo Fisichella	231
Jarno Trulli	231
7. Michele Alboreto	215
8. Andrea de Cesaris	214
9. Gerhard Berger	210
10. Nelson Piquet	207



A legutóbbi győzelme a tavalyi Olasz Nagydíjon



Ayrton Sennával 1993-ban



A nem mindennapi rekordot Bernie Ecclestone is elismerte

A Ferrarival kilenc nagydíjat nyert Barrichello és igazán ott vált élvonalbeli versenyzővé



Néhány sikeres és kevésbé sikeres raliversenyen után Kimi Räikkönen magába szállt, kielemezte eddigi szereplését és értékelte saját magát. Az eredmény hatos egy tízes skálán, ami a magyar oktatásban közepesnek felelne meg, de a legtöbb egyetemen is elkerülné vele a bukást.

„Azt mondhatom, hogy az eredmények olyanok, mint amilyeneket elvártunk, talán egy kicsit jobbak” – állította Räikkönen, a Formula-1-es versenyzőkre jellemző királyi többszámban. „Amikor idejöttünk az idén, akkor tudtuk, hogy nem lesz könnyű, és hogy kell egy kis idő, mire beletanulunk. Ha abból indulsz ki, hogy mindenkinek sokkal nagyobb rutinja van, mint nekem – tulajdonképpen, összesen öt raliversenyen vettem részt a szezon előtt –, akkor ez nem rossz.

A Svéd Rali trükkös verseny volt, Mexikó egy kicsit könnyebb. Jordánia megint nagyon nehéz, de örültem, hogy megszereztem az első pontjaimat. Aztán jött Törökország egy nagyszerű ötödik helyezéssel. Portugáliában kicsit nehezen rázódtam vissza, de Bulgáriában amíg be nem estünk, egész jól ment minden. Finnország hasonló volt, néhány jó idővel, meg egy rossz mozdulattal.”

Na jó, de akkor ez most mégis mit jelent, elégedettek vagyunk, de mennyire? Mondjuk egy egytől tizig terjedő skálán?

„Hát nem is tudom. Talán öt, mert néhol egész jók voltunk, néhol viszont nem. A végeredmény viszont egy kicsit jobb, mint amire számítottunk, úgyhogy öt és fél, hat?”

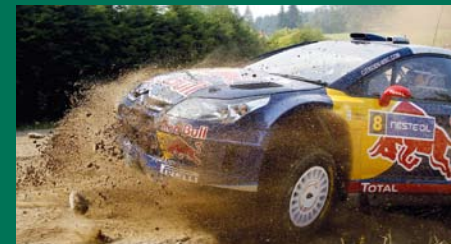
Räikkönennek jó néhány feladattal kellett idén megbirkóznia. Többek között azzal a ténnyel, hogy ül mellette valaki az autóban, aki ráadásul még beszél is.

„A saját itiner készítése talán a legnehezebb dolog a számomra. A Formula-1-ben sem nagyon szerettem, ha verseny közben a mérnököm a rádión keresztül beszélt hozzám. A raliban viszont mindig beszél melletted valaki. Ezt is meg kellett szoknom. Ha sikerül javítani az itineremen, akkor azzal biztosan tudok majd gyorsulni is.” Bárki bármit mondhat, Kimi megszerette a raliversenyzést, sokkal többet mosolyog, mint a Formula-1-ben, de egy dologra rá kellett jönnie: nagyon nehéz sport a rali. És pontosan ez az, amit tetszik neki benne.

„A pályaversenyzésben noha mindig van egy kis különbség a pályák között, de a talajuk nem tér el lényegesen. A raliban hatalmas különbség van minden helyszín között, és egy versenyen belül is folyamatosan változik a pálya talaja, minden kanyar más. Ezért nagyon fontos a tapasztalat ebben a sportban. A pályaversenyzésben, ha hibázol, akkor ott van a sóderágy vagy a gumifal. Ha a raliban hibázol, akkor ott vannak a fák. Itt nem nagyon van lehetőség hibázni, és annak ellenére, hogy mindig hibázom egy kicsit, ez tetszik a legjobban a raliban. Nehéz sport, de ha könnyű lenne, bárki tudná csinálni.”

Kimi Räikkönen saját magát értékeli

Räikkönen nem vállalta



A Pirelli Nick Heidfelddel kötött szerződést, aki az olasz cég jövő évre szánt Formula-1-es gumijait fogja tesztelni egy 2009-es Toyota karosszériával. Ezért Heidfeldnek a Mercedeses tartalékversenyzői posztjáról is le kellett mondania. Az állást eredetileg Kimi Räikkönennek ajánlották fel, aki azonban ezt éppúgy visszautasította, mint a korábbi IndyCar és Le Mans-i felkéréseket is. Sőt, úgy néz ki, hogy a Formula-1 sem nagyon izgatja, inkább csak új szenvedélyének, a raliversenyzésnek akar hódolni.

Rossi négy év múlva a Formula-1-ben?



Kétéves szerződést kötött a hétszeres MotoGP világbajnok Valentino Rossi a Ducatival. A 31 éves motorosfenomén életei így egyre jobban csökkennek, hogy egyszer a Formula-1-ben versenyezhesen.

Nem így látja ezt Graziano Rossi, Vale édesapja, szerinte a ducatis szerződés előrelépés a Formula-1-be: „Valentino egyelőre nem tudja abbahagyni a motorversenyzést” – mondta idősebb Rossi. „De ha három-négy éven belül a Formula-1-be akar kerülni, akkor mi lehetne oda jobb út, mint a Ducati? Szerintem ez nagy előrelépés volt (az F1 felé).”

A Ducati éppúgy közintézmény Olaszországban, mint a Ferrari, ráadásul a Marlboro révén közös a szponzor is, a közvélemény pedig egy kicsit testvércsapatnak tekint a Formula-1-es és a MotoGP-s egységet.

Rali ob: Prince–Kazincbarcika Rali

- 2010. augusztus 20–21.
- Kazincbarcika
- 6/7 rali ob–futam
- 47 páros
- 29 célba érkező
- 14 gyorsasági
- 140,48 km gyorsasági szakasz
- 536,85 km össztáv



Asi győzelemmel lett bajnok

Ifj. Tóth János nagyon közel állt idei második győzelméhez, amitől csak az önindító kontakthibája fosztotta meg. Asi viszont így győzelemmel szerezte meg a bajnoki címet, a hetedik Borsod, de valójában első Kazincbarcika Ralin.

Eredetileg murvásnak indult a hetedik Borsod Rali, ami korábban volt már Tokaj, Zemplén és Nyírség Rali is. Végül aszfaltos verseny lett belőle, és egy vadonatúj helyszín, Kazincbarcika volt a vendéglátó, amely példásan jó házigazdának bizonyult.

A futam körüli kételyek és az augusztus 20-ai időpont miatt negatív rekordot döntött a ver-

seny, a mindössze 47 rajthoz állt párossal és a 29 célba érkezőjével. Ennek ellenére egyáltalán nem volt rossz futam.

Az első hat szakaszt péntek éjszaka bonyolították, és már ekkor látható volt, hogy a bajnoki cím két esélyese, az Asi–Pikó és az ifj. Tóth–Tagai párosok között dől el az első hely. Janika a harmadik gyorsaságin vette át a vezetést és





A Kakuzsi testvérek első alkalommal állhattak dobogóra



Az első szakaszt megnyerte a Kazár–Szöke páros, később kardántörés miatt álltak ki.

a pénteki nap végére 12 másodperc előnyre tett szert. Asi ezt másnap, világosban 5,5 másodpercre csökkentette, de kettejük végső összecsapása az utolsó három gyorsaságin elmaradt. Ifj. Tóth a 12. szakasz rajta előtt az önindító kontakthibája miatt nem tudta életre kelteni a Peugeot-t. Mire megtalálták a bűnös alkatrészt, öt percet késtek, ami ötven másodperc büntetést jelentett. Ezt a szakaszt ugyan megnyerték, de az utolsó előttin még egy defektet is összeszedtek, amivel újabb 37 másodpercet veszítettek. Ezzel a harmadik helyre estek vissza, de az utolsó szakaszon sikerült visszavereniük a második pozíciót.

Asinak viszont – az idén már nem először – így a verseny végén hullott az ölébe a győzelem. Bár a második hely is elég lett volna számára, mégis győzelemmel volt a legédesebb megünnepelni a bajnoki címet.

Pályafutásuk során először állhattak dobogóra a Kakuzsi testvérek, akik a Szuper–2000-es Ford Fiestával a harmadik helyet szerezték meg. Erre pályázott a Herczig–Baranyai kettős, akik

pénteken egy defekttel veszítettek némi időt, vasárnap pedig nagy igyekezetükben lecsúsztak az útról. Mivel csak 12 perc elteltével tudták őket a nézők visszarakni és csak a 17. helyen fejezték volna be a versenyt, az utolsó szervizpark előtt ki is álltak.

Két féltengely és egy differenciálmű is tönkrement a Hideg–Kismődi páros autójában. Ennek ellenére a negyedik helyen végeztek, és Hideg szemmel láthatóan sokkal jobban együtt élt az Evo IX-essel, mint a szezon első felében.

A Hadik–Juhász kettősnek szintén a törött féltengellyel gyűlt meg a baja. Ennek ellenére ők is idei egyik legjobb versenyüket teljesítették, és értek célba az ötödik helyen, megelőzve a felhordásos részekben sokat veszítő Balogh–Németh kettőt.



A Hideg–Kismődi páros a féltengelytörések miatt egy darabig csak elsőkerékajhajtással közlekedett

A KAZINCBARCIKA RALI VÉGEREDMÉNYE

1. Asi–Páko	Mitsubishi Lancer Evo IX	1:15:54,3
2. Ifj. Tóth–Tagai	Peugeot 207 S2000	+51,6
3. Kakuzsi–Kakuzsi	Ford Fiesta S2000	+53,1
4. Hideg–Kismődi	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1:00,8
5. Hadik–Juhász	Subaru Impreza N12	+1:13,1
6. Balogh–Németh	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1:37,0
7. Trencsényi–Vinoczi	Mitsubishi Lancer Evo IX	+4:24,0
8. Sziklai–Verba	Mitsubishi Lancer Evo IX	+5:54,0
9. Öllé–Budai	Renault Clio R3	+7:14,8
10. Lévai–Schweighardt	Honda Civic Type-R	+9:06,4

GYORSASÁGI GYŐZTESEK

Ifj. Tóth	6
Asi	4
Kazár	1
Herczig	1
Hideg	1
Hadik	1

ÉLEN ÁLLOK

1. gy.	Kazár
2. gy.	Asi
3-11. gy.	Ifj. Tóth
12-15. gy.	Asi

ORB 6/7 UTÁN

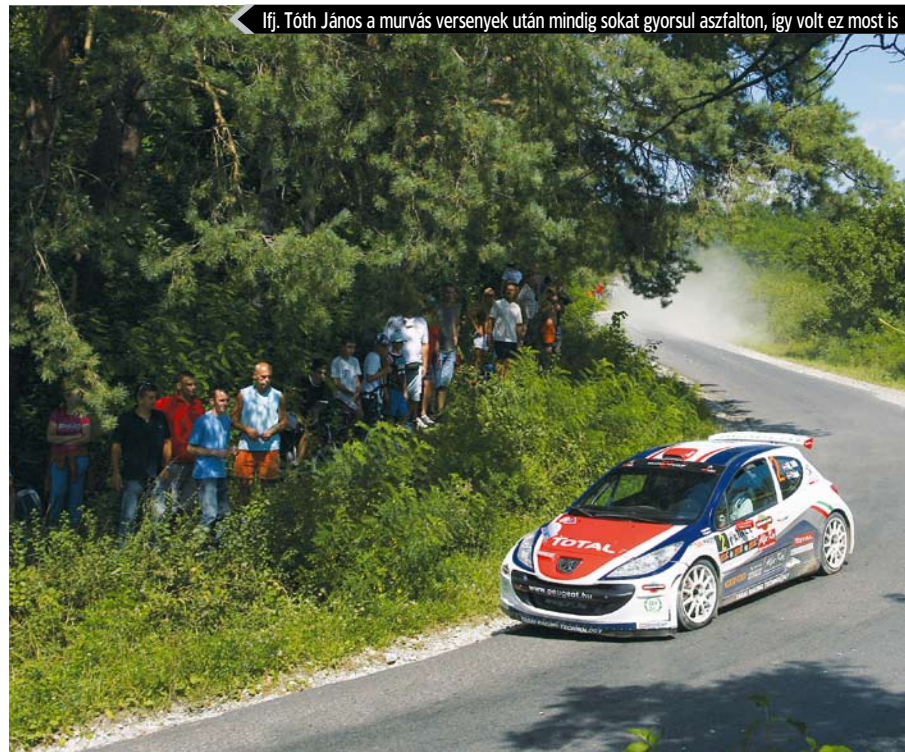
1. Asi	84
2. Ifj. Tóth	51,6
3. Herczig	46
4. Turi	35
5. Turán	24,4
6. Balogh	18
7. Hadik	16
8. Kazár	11,2
9. Pethő	10,6
10. Osváth	9,2



Hadik–Juhász páros idén harmadszor lett ötödik



Ifj. Tóth János a murvás versenyek után mindig sokat gyorsul aszfalton, így volt ez most is





Ollé Sasa ezúttal Budai Annamáriát kérte fel navigálni, és nyerték együtt az A7-et

S csoport

A Matics–Viczena páros maradt az egyetlen 100%-os versenyző az ORB-mezőnyben, akik Kazincbarcán idei hatodik győzelmüket szereztek és ezzel a Veszprémben már megünnepelt S csoport mellett az S3 kategória bajnoki címét is megszerezték.

A Budavári–Kecskeméti kettős szerezte meg az S csoport második helyét. Őt követte az S4 első két helyezettje, a Bujdos–Csonti és a Vas–Géczy kettős.

A7

A szezon elejéhez képest alaposan átalakult a kategória. Ollé Sasa Suzukijának motorja nem készült el, és ahogy látszott Sasán, inkább az R3 felé húzza a szíve, amelyet egy bérelt Renault Clíóval nyert. Navigátora is új volt, az idei A6-os bajnok Budai Annamária személyében.

A második helyet egy visszatérő páros, a Lévai–Schweighardt kettős szerezte meg Hondával, míg egy szintén régen látott kettős, az ifj. Kanyik–Bakos duó végzett a harmadik helyen.

A bajnokságban a második helyért a Kazincbarcán negyedik Hozmann és Lévai még megküzdhet Pécsen. Köztük ugyanis hattized pont a különbség.

N3

Már a négy éjszakai szakaszon behozhatatlan előnyre tett szert a Krupa–Bagdány páros, és Renault Clíójukkal több mint három perc előnnyel nyerték az N3-at. A második Hibján–Szurovcák párosnak sem volt oka a szomorkodásra, hiszen nekik az ezüstös hely is elég volt a bajnoki cím megszerzésére.

N2

A négyfős N2-es mezőnyből csak a két bajnoki éllovas látta meg a célt. A Demjén–Milcsevics páros idei negyedik győzelmét aratta, és a bajnokságban is már csak egy pontra van szükségük a bajnoki cím megszerzéséhez, a Kazincbarcán második helyen végzett Hoffer–Csizmeg duóval szemben.

S1

Idén harmadszorra állt rajthoz, de először ért célba a Németh–Szegő páros és nyerték meg a Lada VFTS kategóriának is nevezett S1-et, a Kiss–Zejda és a Veréb–Palotai duó előtt.

A6

Az A6 két résztvevője közül egyedül a Bakó–Gyöngy duó ért célba, akik az A5-ből hozzájuk felsorolt Kronome–Monostori kettős verték meg.



A Demjén–Milcsevics páros helyenként egész bevállalóan közlekedett



N3-ban a Krupa–Bagdány duó nyerte a versenyt...



Idén először nyert S1-ben a Németh–Szegő kettős

... a Hibján–Szurovcák páros pedig a bajnokságot



Az A6 egyetlen célba érője: Bakó–Gyöngy duó



A Matics–Viczena páros az egyetlen, aki az idén hat kategóriagyőzelmet tudott szerezni



ORB 6/7 UTÁN

A CSOPORT

1. Bátor	52
2. Pálincás	31,2
3. Ollé	25,6

N CSOPORT

1. Asi	60
2. Ifj. Tóth	44,8
3. Turi	24

S CSOPORT

1. Matics	62
2. Szijs	28
3. Boroznaki	26,6

A7

1. Pálincás	42
2. Hozmann	23
3. Lévai	22,6

A6

1. Magyar	52
2. Dékány	31,6
3. Bakó	18

A5

1. Kronome	14
------------	----

N4

1. Asi	60
2. Ifj. Tóth	44,8
3. Turi	24

N3

1. Hibján	50
2. Krupa	35,6
3. Biró	26

N2

1. Demjén	48
2. Hoffer	39
3. Drávucz	29,2

S4

1. Bujdos	29,6
2. Ifj. Cseh	22
3. Keszler	21,2

S3

1. Matics	62
2. Budavári	34
3. Boroznaki	32,6

S2

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

S1

1. Fogasy	47
2. Kiss	33
3. Butosi	17



auto-sport.tv

élő

 internetes offroad

 közvetítések

 Kattanj rá!

www.auto-sport.tv

A Kazincbarcika Rali céljában Asi elérte egyik legrégebb óta dédelgetett álmát: bajnok lett. Pár nappal a verseny után elérkezettnek láttuk az időt, hogy mi is feltegyünk neki néhány kérdést az érzéseiről, az őt ért vádakról, hogy szerinte mi fér bele és hogy akkor most mi lesz ez után.

**– A CÉLBAN MÉG NEM NAGYON TUDTÁL FELOLDÓDNI. PÁR NAP-
PAL A VERSENY UTÁN, MILYEN ÉRZÉS BAJNOKNAK LENNI?**

– Nagyon jó. Rengeteg gratulációt kaptam és so-
kan mondták, hogy nagyon érett nekünk ez a baj-
nokság. Mi minden tőlünk telhetőt megtettünk.
Precízen, pontosan készítettük fel az autót, ab-
szolút a biztonságra mentünk, sokszor a teljesít-
mény rovására is. 13 bajnoki címem van az elmúlt
tíz évből, ezt senki sem mondhatja el magáról.
Most már abszolút bajnoki címünk is van, de ettől
nem leszünk mások, nagyobb emberek.

**– AZ ÉV ELEJÉN MÉG AZT MONDTAD, HOGY A TAVALYI CATALUNYA
RALI ANNYIRA MEGTETSZETT, HOGY AZ UTÁN INKÁBB A VB ÉRDE-
KEL, ÉS NEM IS BIZTOS, HOGY A MAGYAR BAJNOKSÁGOT VÉGIG
CSINÁLOD. EHHEZ KÉPEST EDDIG MINDEN FUTAMON INDULTÁL.**

– Nem volt konkrét tervem az idei évre. Úgy gon-
doltam, hogy az első pár verseny után meglátjuk.
Valóban szerettem volna vb-n indulni, a Bolgár
Ralit terveztem, de aztán az első három verseny
után annyira jól álltunk, hogy nem tehetjük meg
azt a luxust, hogy egy komoly lehetőséget el-
dobjunk.

**– AZ ELSŐ PÁR FUTAMOD TÉNYLEG JÓL SIKERÜLT, MONDHAT-
JUK, HOGY SZERENCSED IS VOLT. UTÁNA VISZONT NAGYON
KEDVEZŐ HELYZETBEN VOLTÁL, HOGY NEM KELLETT KOCKÁZAT-
NOD, AZ ELLENFELEIDNEK KELLETT SIETNIÜK, AKIK TÖBBSZÖR
BE IS HIBÁZTAK.**

– A harmadik versenytől fogva úgy álltam rajthoz,
hogy nem kell nyernünk. A Salgó Raliról azt gon-
doltam, hogy ott nagyon meg fognak verni minket
a Szuper-2000-esek, de nem így lett. Engem
lepett meg a legjobban, hogy olyan időket tud-
tunk autózni. Szombathely relatíve könnyű győ-
zelem volt, bár akkor voltunk a balesetünk után.
Veszprémben pedig már annyiszor estem ki, hogy
nem akartam kockáztatni. Csak ötven százalékon
autóztam, az ugratókat is elspóroltuk, végül kie-
sett Herczig, Turi felborult és másodikok lettünk.
Kazincbarcikán pedig Janika az indítómotor miatt

veszített. Egert (Turi) Tominak kellett volna nyer-
ni. Ha így nézed, akkor szerencsénk volt, hogy
a többiek hibáztak. Ha a versenyek végeredmé-
nyét nézed, mindig nagyon szoros volt a befutó és
tiz másodpercen belül voltunk, amihez hasonlóan
szoros bajnokság még soha sem volt Magyaror-
szágon. Én azt gondolom, hogy megdolgoztunk
a bajnoki címért, de az is igaz, hogy a pontszámok
közti különbség sokkal nagyobb, mint ami a rea-
litás lenne.

**– MI VOLT EZ AZ ESÉS SZOMBATHELY ELŐTT? ÉN ILYESMIRE NEM
EMLÉKSZEM.**

– Teszten beestünk. Két napot teszteltünk és
szerintem túlzásba estem. Rólam tudni kell, hogy
akár százszor is tudok ugyanazon az íven men-
ni. Viszont nem vettem figyelembe, hogy elkoptak
a gumijaim. Egy tempós balkanyarban 120-szal
lehetett menni, de lecsúsztam az nyomról, rá
a koszos része és beestünk.

– NAGYON MEGSÉRÜLT AZ AUTÓ?

– Hát most mit mondjak, a másik kocsinkkal in-
dultunk.

**– MERTHOGY NEKED KÉT VERSENYAUTÓD VAN. NEM NAGY LU-
XUS KÉT VERSENYAUTÓT FENNTARTANI?**

– Itt a példa rá, hogy nem. Nézd, ha egy sze-
zonban tudod, hogy elhasználsz öt váltót, akkor
nem egyszerűbb a szezon elején megvenni mind
az ötöt, mint amikor elromlik, rohagálni utána.
A versenyeken bármi megtörténhet. Ha pedig
összetöröd az autódat, akkor négy hét alatt nem
tudod tisztességesen újjá építeni. Ha nincs két
autódnak, akkor Szombathely előtt ott álltunk vol-
na kocsik nélkül. Persze bérelhettünk volna, de az
nem ugyanolyan, mint amit te csinálsz. Ugyanany-
nyi költség és munka lett volna Szombathely után
újjá építeni az autót, mint az év elején rendesen
összerakni. Úgyhogy szerintem megérte eleve két
kocsival kezdeni a szezont.



foto: Kacsáncsi Norbert

W- TAVALY, AMIKOR EGY PERCCSEL NYERTED AZ N CSOPORTOT SOKAN MONDTÁK, HOGY CSALÓS AZ AUTÓD. AZ IDÉN EGERBEN VISZONT TURI AZONNAL ELVERT TÉGED EGY UGYANOLYAN N-ES MITSUBISHIVEL. EZ VÁLASZ LEHETETT A VÁDAKRA?

– Mondok neked egy sokkal jobb példát. Kazincbarcika Rali első gyorsaságiján Kazár Miki cipóra vert minket, pedig ez az első szezonja a rali 1-ben. Ugyanolyan autóval, ugyanolyan beállítással versenyez, mint mi és az én itineremet használja.

– HOGY TUDOTT AKKOR MEGVERNI?

– Én nem akartam kockáztatni, ő meg gyorsabb volt. Amikor még WRC-vel versenyzett, Kazár duzzogott a legjobban, hogy csalós az autónk. Most a mi beállításunkkal megy, amire azt mondta, hogy még a WRC-jük sem állt úgy az úton, mint ez. A mi itinerünkől versenyez, ami nagyon letisztult, pontos, aki ezt használta, mindenki gyorsabban tudott menni. Ha valaki írna nekem egy ilyet a világbajnokságra akkor úgy is rajt-hoz mernék állni, hogy nem tréningeztem előtte a pályákon.

– GYAKRAN HALLOTTAM AZ IDÉN, HOGY AZ ASI EMBEREI MINDENHOL OTT VANNAK A VERSENYEN, AMIBŐL AZTÁN SOKAN SOKFÉLE KÖVETKEZTETÉST VONTAK LE.

– Nem tudom, mire gondolsz. Etapon nem állnak az embereim. Nem is nagyon tudnánk mit csinálni, mert etapon folyamatosan követnek, kameráznak. Volt úgy, hogy hat kocsi jött utánam.

– AKKOR MONDOK EGY KONKRÉT PÉLDÁT. KAZINCBARCIKÁN AZ UTOLSÓ SZERVIZPARK ELŐTT MONDTÁK, HOGY FIGYELJEM, MINDJÁRT JÖN ASI, DE ELŐTTE JÖN AZ EMBERE, ÉS BENT LESZ A BENZINSHORDÓ MEG A SZIVATTYÚ AZ AUTÓ HÁTULJÁBAN.

– Ez így is volt. Egy Seat Alhambra van, azzal jöttek ki a szerelők a tankoló zónába. Utána, mivel csak egy kocsival jöttek ki a szervizparkból, eljötték Meszes céljába, ahol meg sem álltam, majd átmentek Ragályba, ahol pacsiztunk és jöttünk be.

– A BÜKFÖRDŐ RALIN MESÉLTÉK, HOGY A RAJT ELŐTT REGGEL ASI MÉG KIMENT A TESZTPÁLYÁRA KIPRÓBÁLNI A GUMIKAT.

– Az első gyorsasághoz nem volt etapútvonal kijelölve. Kétféleképpen mehettünk ki a pályára, az egyik a tesztpálya felől volt. Mi arra mentünk. De nem reggel teszteltünk, hanem előző nap.

– HA AKKOR REGGEL VALÓBAN KIPRÓBÁLTAD VOLNA A GUMIKAT, ÉS TESZTÉLTÉL VOLNA, AKKOR AZÉRT MEGBÜNTETHETEK VOLNA?

– Én úgy gondolom, hogy nem.

– KAZINCBARCIKÁN VISZONT, AMIKOR NEM INDULT JANIKA AUTÓJA, TE BE AKARTAD TOLNI.

– Futópercre érkeztünk, láttam, hogy Jani ott áll az autója mellett. Megkérdeztem tőle, mi a baj, azt mondta, nem indul. Kiszálltam, hogy akkor toljuk meg, de ő mondta, hogy be kell ennek indulnia.

– HA TE TOLOD MEG, AZ IDEGEN SEGÍTSÉG, ÉS AZ SZABÁLYTALAN.

– De csak mi meg Janikáék látták volna. Szerintem ne ezen döljön el a verseny.

– TEHÁT SZERINTE ENNYI BELEFÉR?

– Bele.

– VOLT AZ IDÉN OLYAN VERSENYZŐ, AKINEK AZ AUTÓJÁT ÚGY KELLETT BEHÚZNI, ARRÁ IS AZT GONDOLOD, HOGY BELEFÉR.

– Nézd, senki sem akar kiesni. Ha így be tudsz indítani egy autót, akkor azt mindenki megpróbálja. Én is megtenném. Csak azért nem teszem meg, mert én azonnal lebuknék vele. Minket sokkal jobban figyelnek. Szerintem az, hogy egy autóban elromlik a generátor, az nem a versenyző hibája, hanem a csapaté. Ha elromlik valami az autódon, akkor kell az erdőben elbújni és kicserélni. Mi ennek a lehetőségét is ki akarjuk küszöbölni azzal, hogy mindig törekszünk arra, hogy tökéletesen legyen felkészítve az autónk, és ne romoljon el.

– A BAJNOKI CÍM MEGNYERÉSE UTÁN NEHÉZ ÚJABB MOTIVÁCIÓT TALÁLNI. NEKED MI LESZ A KÖVETKEZŐ LÉPÉS?

– Nem tudom még. A magyar bajnokság is motiválna. Jó lenne, ha jönne Benik, Spici, Szabó Gergő jó autóval, és még többen tudnánk versenyezni. De ami igazán motiválna, az egy jó vb-szereplés. Komplet vb-szezon teljesen esélytelen a számomra. Szerintem murván labdába se tudnék rúgni. Ők egész évben murván mennek. Nézegettem a jövő évi vb-naptárat, sajnos nincs Bolgár Rali. A Catalunya Rali jöhet szóba vagy a Deutschland Rali. De hívtak a Kamion Eb-re is versenyezni. A Ralikrossz Eb-t is szeretném kipróbálni egyszer. Azt lehet idősebb korban is csinálni, mert nem igényel akkora felkészülést. Hatszáz lóerősek az autók, rövidebb áttétellel, kisebb súllyal. Igazi élmény vezetni őket. Meglátjuk, mit hoz a jövő.

Mihályi Csaba



Rali vb: Finn Rali

- 2010. július 29-31.
- Jyväskylä, Finnország
- 8/13 vb-futam
- 99 páros
- 61 célba érkező
- murva
- 19 gyorsasági
- 310,5 km gyorsasági szakasz
- 1307,87 km ösztáv



fotó: Dankó Éva



FINN RALI VÉGEREDMÉNYE		
1.	Latvala-Anttila	Ford Focus WRC09 2:31:29,6
2.	Ogier-Ingrassia	Citroën C4 WRC +10,1
3.	Loeb-Elena	Citroën C4 WRC +26,0
4.	P. Solberg-Patterson	Citroën C4 WRC +30,7
5.	Sordo-Marti	Citroën C4 WRC +1:45,0
6.	Wilson-Martin	Ford Focus WRC08 +5:43,0
7.	Ostberg-Andersson	Subaru Impreza WRC +5:50,8
8.	Kankkunen-Repo	Ford Focus WRC08 +7:49,0
9.	Hänninen-Markkula	Skoda Fabia S2000 +9:05,0
10.	Andersson-Fredriksson	Skoda Fabia S2000 +10:15,7

GYORSASÁGI GYŐZTESEK

Latvala	5
Loeb	5
Ogier	4
Hirvonen	2
P. Solberg	2
Sordo	1

ÉLEN ÁLLÓK

1. gy.	Solberg
2-3. gy.	Hirvonen
4-6. gy.	Solberg
7-19. gy.	Latvala

És jött Jari-Matti Latvala

Mikko Hirvonen élete legjobb formáját hozta és félelmetes tempót diktált egészen a negyedik szakaszig, ahol felborult. Ezután Jari-Matti Latvala vette kezébe a dolgok irányítását és lett hazai futama, a Finn Rali legfiatalabb győztese.

Igencsak kurta, kétnapos és mindössze háromszáz gyorsasági kilométerből álló, szinte ralisprint versenyt rendeztek Finnországban. A Ford nagyon készült erre a megmérettetésre, hiszen ha valahol, hát itt volt esélye arra, hogy végre megtörje a Citroën-hengert. Mikko Hirvonen alaposan be is kezdett, és még Loeb szerint is legalább fél perc előnnyel zárhatta volna az első napot, ha kedvenc kanyarjában, az Urria gyorsaságán nem éli át élete legnagyobb esését. De átélte.

Jari-Matti Latvalára hárult tehát a feladat, hogy megvédje a Ford becsületét. A fiatalabbik finn össze is kapta magát, a hetedik gyorsaságán átvette a vezetést, és ha nem is gigászi előnnyel, de nyert. Ezzel a 25 éves Latvala lett a Finn Rali legfiatalabb győztese.

Sébastien Ogier egy második helyezéssel hálalta meg, hogy a gyári csapatba léptették elő, és mindössze tíz másodperccel maradt le Latvala mögött. Viszont ez volt zsinórban a harmadik

murvás futam, amikor legyőzte a verhetetlennek tartott Sébastien Loeböt.

Utóbbi az első napon rongálta meg autójának első lökhárítóját, ami miatt a C4 WRC aerodinamikája felborult és vezethetetlené vált az autó. Így meg kellett elégednie egy harmadik helyezéssel.

Petter Solberg az első napon még vezette is a versenyt, ám ahogyan a gyári pilóták belelendültek, kénytelen volt belátni, hogy nem tudja velük szemben felvenni a versenyt. Végül a negyedik helyre hozta a Citroën C4 WRC-t, megelőzve az ezúttal nem gyári, hanem Junior színekben induló Dani Sordót.

Matthew Wilson alig nyolc másodperccel tudta legyőzni az élete legjobb versenyt futó, Subaru WRC-vel versenyző Mads Ostberget, és lett hatodik. A négyeseres világbajnok, Juha Kankkunen nyolc év után tért vissza a ralipályákra és egy nyolcadik helyezéssel bizonyította, hogy 51 évesen is el tud terelni egy WRC-t.



fotó: Dankó Éva

- ☺ A két kettesszámú versenyző, Latvala és Ogier is jobbabbak voltak az egyesszámúaknál
- ☺ Két nap, 300 km, ráadásul az unipohjai ugrató nélkül, ennél többet várunk a Finn Ralitól



Hirvonen pályafutása legnagyobb esése



fotó: Cseh László

Mindent ugyanúgy csinált Mikko Hirvonen a Finn Rali negyedik gyorsaságiján, a kedvenc kanyarjában, mint az előző körben, mégis pályafutása legnagyobb perece lett belőle. A Ford Focus WRC olyan gyorsan hempergett, hogy az első híradásokban nem is tudták megmondani, hányszor volt tetőn.

Minden kétséget kizáróan az utóbbi évek leglátványosabb és egyben legrémisztőbb esését követte el Mikko Hirvonen, az urriai gyorsasági szakasz egyik legártatlanabbnak kinéző szakaszán, ahol 140 km/h-s sebességgel öt és félszer bukfenezett a Ford.

„Ez volt életem legnagyobb balesete, soha nem volt részem ehhez foghatóban” – mondta Hirvonen, aki navigátorával együtt sérülés nélkül úszta meg az esetet. „Nagyon erősen csapódtunk be és az autó azonnal a partoldal felé fordult. Semmit sem tudtunk csinálni.

Az egész világon ezt a részt szeretem a legjobban. Rengeteg szurkoló van itt mindig. Akik kívülről látták, azt mondták, hogy pont úgy ugrottunk el, mint tavaly. 140-nel mehettünk, de biztosan

nem azért estünk el, mert túl gyorsak voltunk. Akkor egyenesen beleugrottunk volna a partoldalba. Az autó tökéletesen az út közepére esett, és nem értem, miért tört ki olyan hirtelen, pedig műszaki hibánk sem volt.”

Az ugratónál fotózó Cseh László elmondása szerint a helyszín nem tűnt túl érdekesnek, és a helybéliek javasolták neki, hogy ott fényképezzen, mert hogy Hirvonen mindenkit odaküldött. Amúgy az út még csak az sem mutatta, hogy ott egyáltalán ugrani fognak az autók.

Bár Hirvonen autója szerencsére az úton maradt, a szurkolók sem voltak veszélyben. A finn rendezők ugyanis itt is szigorúan vették a biztonságot és csak a második sor fa mögé engedték a nézőket.



Loeb és az aerodinamika

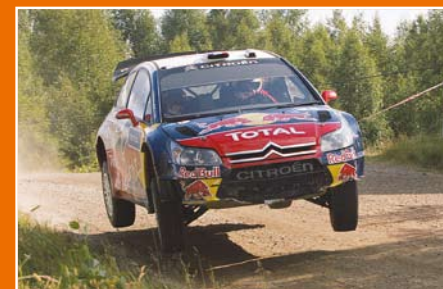
Pár évvel ezelőtt pont itt, a Finn Ralin láthatuk, hogy amikor Petter Solberg Subarujáról leszakadt a hátsó szárny, mennyire irányíthatatlan lett az autó. Most Sébastien Loeb adta tanúbizonyságát, hogy mennyire fontos a modern WRC-k aerodinamikai kialakítása. Citroën C4 WRC-jének első lökhárítójáról ugyan csak az alsó elemét szakította le, mégis vezethetetlené vált az autó.

„Néhányszor hozzáért az első lökhárítónk a belsőíven a partoldalhoz, ezért szakadt le az alja” – magyarázta Loeb. „Onnantól kezdve folyamatosan emelte a kocsi az orrát az ugratónál, a gyorsabb kanyarokban pedig alulkormányzott lett.”

Loeb az aprónak látszó incidenssel nagyjából tíz másodpercet veszített, és az ötödik helyen állt, mielőtt a szervizparkban meg tudták javítani az autóját.



Ogier autóján sértetlen az első lökhárító (fent), Loebén viszont hiányzik az alsó elem (lent)



fotó: Cseh László



foto: Cseh László

A király visszatért és maradhatna még

Nyolc év kihagyás után tért vissza Juha Kankkunen a rali világbajnokságra, hogy a Finn Ralira szaladjon még egyet. Nem csak, hogy nem bénázott, de nyolcadik helyezése minden elismerést kiváltott. A szurkolók pedig megőrültek érte.

Nem mindennapi élményben volt része a Finn Ralira kilátogatóknak, hiszen egy igazi ralilegenda tért vissza, hogy egy kicsit elszórakoztassa magát, na meg a közönséget. Juha Kankkunen 2002 óta nem versenyzett a világbajnokságon. Akkor is a kiábrándítóan gyenge Hyundajal tette meg utolsó versenyait. Az elmúlt nyolc év alatt sok mindenben ment át, de egy biztos, egy szemernyi rozsdá nem volt az öregben. Az élvezőnnyel nem tudta ugyan felvenni a versenyt, de ezt nem is várta tőle senki. Reális célt tűzött ki maga elé: az első tízben szeretett volna végezni, és ez teljesítette is. Sőt, a nyolcadik helyével még egy kicsit túl is teljesítette.

„Nagyon büszke voltam, hogy hallhattam a szurkolókat a hétvégén, és nagyon boldog vagyok, hogy itt lehettem, a világ legjobb versenyzői között. Néhányuk több mint húsz éve ismerhet” – mondta Kankkunen. „A verseny elején egy kicsit nehezen melegedtem be, de aztán nagyszerű volt szórakoztatni a közönséget egy kis kereszt-

becsúszkálással, még ha az nem is volt mindig a leggyorsabb.”

Na hát már csak ezért is imádta őt a közönség, de ne szakítsuk félbe KKK-t, ahogyan rali berkekben becézik őt. „A saját tempómat autóztam és egyáltalán nem akartam felvenni a versenyt a bajnoki várományosokkal. A célom az volt, hogy az első tízben végezzek, úgyhogy nagyon boldog vagyok, hogy nyolcadik lettem és hogy megelőztem Kimit (Räikkönen).”

Hogy ez a nyolcadik hely mennyit is ér, azt a legjobban Malcolm Wilson fogalmazta meg, aki ezen a hétvégén Kankkunen csapatvezetője volt a Stobart-Fordnál: „Nagy öröm, hogy Juhát a csapatunkban tudhattuk ezen a versenyen. Ahhoz képest, hogy gyakorlatilag semmilyen tapasztalata nincs a modern WRC-kkel, szerintem fantasztikus teljesítmény, hogy az első tízben tudott végezni.” Mert tulajdonképpen Kankkunen maga is egy fantasztikus ember. Most sorolhatnánk a statisztikát, hogy négyszer volt világbajnok, hogy ő volt az első

háromszoros, majd négyszeres világbajnok, hogy 23 futamgyőzelmével még rekordtartó is volt, hogy egyik évben még egy B-s Peugeot-val lett világbajnok, a következőben meg egy harmatgyenge A-s Lanciával, ami akkor nem volt még kétszáz lovas sem. Hogy mindig volt nála fésű, és míg kollégái néha olyan fejfel nyilatkoztak, mint akik éppen most szültek, addig ő mindig megfésülködött, mielőtt kamera elé állt. Hogy szőke tincseivel, bajuszával és vékony szivarjával (cigarino) olyan volt, mint egy angol úriember, és hogy bármelyik magába roskadt ellenfelét egy pillanat alatt mosolyra tudott szítani.

De hát ennyi sorban nem lehet leírni ki is volt ő, és mit jelent még ma is ez a név a raliszurkolóknak. Egy tavaly megjelent finn cikk szerint San Remo utcáin a mai napig nem tud úgy végig menni Kankkunen, hogy az olaszok ne borulnának a lába elé vagy éppen a nyakába. Finnországban azonban a helyi népbetegség, az alkoholizmus miatt egy darabig a bulvárlapok negatív sztárja volt. Azonban ezen is sikerült felülkerekednie, és most már nevetve meséli, hogy a visszavonult és motivációt vesztett finn élsportolókkal, jégkorongozókkal, sielőkkel, hogyan szoktak telefonon

NÉVJEGY

NÉV: JUHA KANKKUNEN

SZÜLETETT: 1959. ÁPRILIS 2.

FOGLALKOZÁSA: NÉGYSZERES RALI VILÁGBAJNOK, GÉPJÁRMŰVEZETŐ MESTEROKTATÓ

AMIÉRT TARTANI KELL TŐLE: MERT Ő A KANKKUNEN AMITŐL TARTANIA KELL: A SZURKOLÓK MÉG KÉPESEK ÉS RÁVESZIK EGY ÚJABB VB-FUTAMRA

AMIT LETETT AZ ASZTALRA: NÉGY VILÁGBAJNOKI CÍM, HÁROM MARKÁVAL KÉT KÜLÖNBÖZŐ CSOPORTBAN, 23 VB-FUTAM ÉS 700 GYORSASÁGI SZAKASZ GYŐZELM

AMIT MÉG LE KELL TENNIE AZ ASZTALRA: NYUGODTAN HÁTRA DÖLHET, MÁR AKTÍV KORÁBAN LEGENDA LETT BELŐLE

csoportterápiát tartani, mert a legtöbbjük hasonló cipőben járt visszavonulása után. Többek között ezért alapította meg autósiskoláját, ahol a vezetés mesterfogásait lehet elsajátítani tőle. Amúgy utcán egy Golfal közlekedik, amit többnyire navigátora/üzlettársa/legjobb barátja, Juha Repo vezet.

A Finn Rali után azonban a finn bulvármédiának is meg kellett hajolnia Kankkunen előtt, mert az 51 éves versenyző igazi sportteljesítményt nyújtott és egész jól elterelgette a Focus WRC-t. Ami azt illeti, tehetné egy kicsit gyakrabban is, nem csak nyolcévente egyszer.

Rali vb: Deutschland Rali

- 2010. augusztus 20–22.
- Trier, Németország
- 9/13 vb-futam
- 78 páros
- 55 célba érkező
- aszfalt
- 19 gyorsasági
- 407,31 km gyorsasági szakasz
- 1194,63 km össztáv

Csak a Loeb

Nyolcadszorra nyerte meg Sébastien Loeb a Deutschland Ralit, és tovább menetel a világbajnoki cím felé. Mikko Hirvonen zsinórban második futamát adta fel, és már matematikai esélye sincs a végső győzelemre.

Megőrizte veretlenségét Sébastien Loeb, a számára hazai pályának tekinthető Deutschland Ralin, amely 2002 óta szerepel a vb-programban, és azóta csak neki sikerült megnyernie.

A francia fölényére jellemző, hogy csapattársán, Dani Sordón kívül már az első napon mindenkit egy perccel vert. Sordónak pedig szombaton, a Panzerplatte (lőtéri) gyorsaságin adta meg a kegyelemdőfést, ahol az addigi 11 másodperc előnyét megduplázta. Végül pedig 51 másodperc előnnyel nyert.

De Sordónak sem lehet oka a panaszra, mert a harmadik helyezetre ő is több mint egy perccel vert. Sébastien Ogier, a Citroën Junior csapat színeiben szerezte meg a harmadik helyet, miután Jari-Matti Latvala megforgását kihasználva megelőzte a finnt. Latvala hozta be a negyedik helyre

a legjobb Fordot, amely márka ezúttal sem tudta felvenni a versenyt a Citroënnel aszfalton. Ráadásul Hirvonen szombaton hajtáshibával ki is esett. Vasárnap szuperralizott ugyan, de akkor meg a váltója ragadt be egyesbe.

Az egy év kihagyás után a Stobart–Fordhoz visszatért Francois Duval pedig a második Panzerpattén esett egy amolyan embereset és kellett korházba szállítani őt is és navigátorát, Denis Giraudet-t. Hirvonen és Duval kiesése után örökölte meg az ötödik helyet Petter Solberg, aki még pénteken veszített négy perccel két defekttel, de később öt szakaszt is tudott nyerni.

Az utolsó gyorsaságin dőlt el a hatodik hely sorsa. Ezt Kimi Räikkönen nyerte, de még ez is kevés volt, és 3,8 másodperccel kikapott a Stobart–Ford színeiben induló Matthew Wilsontól.



A DEUTSCHLAND RALI VÉGEREDMÉNYE		
1. Loeb–Elena	Citroën C4 WRC	3:59:38,3
2. Sordo–Vallejo	Citroën C4 WRC	+51,3
3. Ogier–Ingrassia	Citroën C4 WRC	+2:13,3
4. Latvala–Anttila	Ford Focus WRC09	+2:33,9
5. P. Solberg–Patterson	Citroën C4 WRC	+6:47,7
6. Wilson–Martin	Ford Focus WRC08	+8:46,7
7. Räikkönen–Lindström	Citroën C4 WRC	+8:50,5
8. Al-Qassimi–Orr	Ford Focus WRC08	+17:36,5
9. Van Eldik–Buysmans	Subaru Impreza WRC08	+17:53,0
10. Sandell–Axelsson	Skoda Fabia S2000	+17:58,8

GYORSASÁGI GYŐZTESEK

Loeb	9
Solberg	5
Sordo	4
Räikkönen	1

ÉLEN ALLÓ

1–19. gy.	Loeb
-----------	------

VB 9/13 UTÁN

1. Loeb	191
2. Ogier	133
3. Latvala	117
4. P. Solberg	100
5. Sordo	95
6. Hirvonen	86
7. Wilson	56
8. Villagra	26
9. H. Solberg	25
10. Räikkönen	21

GYÁRTÓK

1. Citroën	308
2. Ford	222
3. Citroën Junior	168
4. Stobart–Ford	118
5. Munchi's–Ford	40



- ☺ Duval egy igen nagy erejű ütközést úszott meg ép bőrrel
- ☹ A Ford megint még csak közelében sem volt a Citroënnel



Giraudet megsérült, Duval folytatni akarja



Hirtelen ért véget Francosi Duval visszatérése a Deutschland Ralin, amikor a hírhedt Panzerplatte gyorsaságin egy tempós jobbos kanyarban, a belső íven eltalált egy betontömböt, és felborult. „Addig egészen jól ment minden, jó ritmusban versenyeztünk és volt pár egész jó gyorsasági eredményünk” – mondta Duval. „Keményen nyomtam, hogy Petter (Solberg) előtt tudjunk maradni, de egy alulkormányzottság és egy félreértett kanyar megától ebben, és beestünk két hinkelstein (tankok

terelésére használt betontömb) közé. Denis (Giraudet) oldalán elég komolyan megsérült az autó.” A páros mindkét tagját azonnal kórházba szállították, Duvalt rendben találták, de Giraudet-nak eltört több csigolyája, ami miatt pár hét pihenő vár a veterán navigátorra. Duval viszont bízik benne, hogy a Francia és a Catalunya Ralin visszatérhet a Stobart-Ford-csaphoz, akiknek erre a két aszfaltos versenyre egyelőre nincsen második pilótájuk.

Dani Sordo új navigátora



val közös pályafutását. „Diegót nagyon rég óta ismerem és több tekintetben is hasonlóak vagyunk. Ezért választottam őt.” Diego Vallejo nem ismeretlen a raliszurkolók körében, hiszen testvérének, Sergio Vallejonak navigált a spanyol bajnokságban, ahol tavaly egy Porschéval vettek részt, az idén pedig a Kanári-szigetek Ralin láthattuk őket egy Ford Fiesta S2000-essel. Sordo a Solberg fivérek, Henning és Petter után a harmadik élvonalbeli versenyző, aki az idén navigátort váltott.

Új navigátorral, Diego Vallejoval állt rajthoz Dani Sordo a Deutschland Ralin. „Volt egy kis problémánk az előző versenyeken, ami miatt elég rossz volt a hangulat az autóban” – indokolta Sordo a döntését, hogy befejezte Marc Marti-

GigaMad
Minden ami jármű!

Rally

Tereprally

Forma 1

Túraautó

MotoGp

Cross

Teszttek



Kövessse tesztjeinket!

a Viasat 3 -on minden vasárnap délelőtt!

3
VIASAT

Élő, online közvetítések!

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

RALLYHEART.HU

Információk első kézből!



Ken Blocknak nem jött össze



Nagyon közel állt első rali vb pontja megszerzéséhez Ken Block, amikor a Deutschland Rali harmadik napján, reggel elszakadt az ékszíja, és a kilencedik helyről kellett feladnia a versenyt.

Nincs szerencséje egyelőre a rali világbajnoksággal az amerikai volánzsonglőr Ken Blocknak. Idei négy vb-raijából a legtöbbször már az első gyorsaságikon behibázott. A Deutschland Ralin, pályafutása harmadik aszfaltos versenyén viszont úgy nézett ki, hogy megszerezheti első vb-pontjait. A nyolcadik helyen állt, amikor az utolsó nap reggelén nem sokkal az után, hogy elhagyta a szervizparkot, elszakadt az ékszíja.

„Nem tudom, pontosan mi történt, de valami problémánk volt a generátor ékszíjával” – mondta

Block. „Még a városból sem értünk ki, nem mentünk többet nyolc kilométernél. Nem lett volna baj, ha ez tegnap történik a parc fermébe menet közben, mert akkor ma még versenyezhetünk volna. De hát ez van, tovább folytatódott az idei pech-szériánk.”

Block a Mexikó Ralin a 18., a Török Ralin 24. lett, Portugáliában és a Deutschland Ralin nem tudta befejezni a versenyt. De az amerikai bajnokságban sem remekel, ahol az eddigi hat futamból ötször esett ki, és egy győzelmével a 12. helyen áll.



**SUBARU Magyar**

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

Kedvezményes készlet és tesztautó vásár akár használtautó beszámítással!

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



(2341122)2A



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

WWW.GSPORT.HU



GSPORT
TECHNIC
CHASSIS & ROLLAGE

IRC: Azori-szigetek Rali

- 2010. július 15-17.
- Azori-szigetek, Portugália
- 7/12 IRC-futam
- 25 (IRC) páros
- 17 (IRC) célba érkező
- 19 gyorsasági
- (18 megtartva)
- 226,32 km gyorsasági
- (205,64 km megtartva)
- 799,9 km össztáv

Utolsó pár előre fuss

Bruno Magalhaes pályafutása első IRC-futamgyőzelmét szerezte az Azori-szigetek Ralin, miután két gyorsasággal a cél előtt Juho Hänninen egy defekt miatt, az utolsó szakaszon pedig Jan Kopecky baleset miatt veszítette el a vezető pozíciót.

A győzelem azonban nem hullott érdemtelenül Magalhaes ölébe, hiszen az első 13 gyorsasági szakaszból 12-n ő vezetett. Juho Hänninen a verseny első szakaszában veszített némi időt egy lassú defekttel, de a 13. gyorsasági szakaszra utólérte a hazai pálya előnyét élvező Magalhaest és holtversenyben álltak az élen. Ekkor a portugál versenyzőt akadályozta némi olajfolyás – korábban pedig neki is volt egy lassú defektje –, ami után Hänninen húsz másodperc előnnyel állhatott ki az utolsó szervizparkból. Am két gyorsasággal a verseny vége előtt defektet kapott és bő másfél percet veszített. Ekkor csapattársa, Jan Kopecky vette át a vezetést, de az utolsó szakaszon balesetet szenvedett és kiesett.

Magalhaes tehát az utolsó métereken vette át a vezetést és nyerte meg a versenyt, megszerezve pályafutása első IRC-győzelmét. Miután csapattársa, Kris Meeke végzett a második helyen, a Peugeot az idén első alkalommal ünnepelhetett kettős győzelmet.

Hänninen a defekt után a harmadik helyet szerezte meg a Skodának, míg Andreas Mikkelsen a negyedik helyre hozta Ford Fiestáját. A norvég versenyző nevéhez fűződik a verseny egyik legkülönösebb incidense is, amikor a 14. szakaszon három tehenet ütött el, amiért a gyorsaságit törölni kellett. Ennek Meeke és Kopecky örültek a legjobban, miután előtte mind a ketten defektet kaptak, amit a pályán kellett kicserélniük.



AZ AZORI-SZIGETEK RALI VÉGEREDMÉNYE

1. Magalhaes-Magalhaes	Peugeot 207 S2000	2 34.00.4
2. Meeke-Nagle	Peugeot 207 S2000	+1.00.1
3. Hänninen-Markkula	Skoda Fabia S2000	+1.20.7
4. Mikkelsen-Floene	Ford Fiesta S2000	+4.45.6
5. Moura-Eiro	Mitsubishi Lancer Evo IX	+5.22.0
6. Pascoal-Castro	Peugeot 207 S2000	+8.58.7
7. Vale-Medeiros	Mitsubishi Lancer Evo IX	+10.55.3
8. Silva-Leal	Subaru Impreza WRX	+12.54.5

A VERSENYBEN VEZETŐK

1-2. gy.	Magalhaes
3. gy.	Hänninen
4-12. gy.	Magalhaes
13. gy.	Magalhaes és Hänninen
15-17. gy.	Hänninen
18. gy.	Kopecky
19. gy.	Magalhaes

GYORSASÁGI GYŐZTESEK

Hänninen	7
Magalhaes	4
Mikkelsen	1
Kopecky	3
Meeke	2
Sousa	1



- ☺ Látványos helyszín, hatalmas, fordulatokban bővelkedő csata az élen, igazi rali a javából
- ☺ Magalhaes személyében a hét futam során immáron a hatodik győztest avathattuk az idén





Az importőröket viszont nem érdekli

Olivier Quesnel, a Peugeot Sport vezetője kijelentette, ha jövőre is gyári csapattal marad a Skoda az IRC-n akkor, a francia gyár kiszáll onnan. A Peugeot brit és portugál importőre azonnal cáfolta a hírt, ők mindenképpen maradnak.

Ritkán beszél megfontolatlanul Olivier Quesnel, a Peugeot Sport és a Citroën Racing vezetője, de megint megtette.

„A célunk az, hogy az IRC-n maradjuk, de számomra az IRC az importőri és a privát csapatok versenyének a helyszíne. Ha jövőre is gyári Skoda-csapat lesz, akkor mi nem maradunk” – mondta a francia szakember. „Nem fogom arra költeni a pénzemet, hogy gratuláljak a Skodának. Megmondtam az (Eurosportnak, az IRC promótórének) is, hogy csináljatok, amit akartok, de ha jövőre is lesz gyári csapat, akkor számomra vége.” A kijelentés már önmagában sántít, mert arról van szó, hogy ha gyári csapattal marad a Skoda, akkor a Peugeot gyár (-i csapata?) kiszáll. Pár napon belül pedig még kínosabbá vált Quesnel mondata, amikor a Kris Meeke-vel tavaly bajnoki címet szerzett brit és az idén Bruno Magalhaessel

IRC-futamgyőzelmet szerzett portugál importőr is kijelentette, hogy maximálisan elégedettek az IRC-vel és jövőre is mindenképpen maradnak.

Quesnel leginkább azt kifogásolta, hogy a Skoda túl sokat tesztl, pedig ha megnézné a gyorsasági eredményeket, akkor láthatná, hogy nincs igazán nagy különbség a Peugeot és a Skoda Super-2000-es autói között, sőt Madeirán Luca Rossetti megmutatta, hogy akár a F1-tal is lehet még versenyt nyerni.

Az viszont tény, hogy a Skodának három nagyon jó versenyzője van, akik nyomás nélkül, kiegyensúlyozottan tudnak szerepelni és gyűjtik a pontokat, míg a Peugeot pilótái folyamatosan hibáznak. De ez a taktika nem ismeretlen az IRC-n, hiszen a Peugeot az elmúlt három évben pontosan ugyanígy nyerte a bajnokságot. Akkor érdekes módon Quesnel nem hisztizett.

KICSI, KISEBB, MÉG KISEBB...
ÖSSZEMENTEK
AZ ÁRAK!

INTERNET+TV+TELEFON
AKÁR HAVI

5414 Ft-tól!*



 **interware**

www.interware.hu

IRC: Madeira Rali

- 2010. június 5-7.
- Madeira, Portugália
- 8/12 IRC-futam
- 34 (IRC) páros
- 21 (IRC) célba érkező
- 21 gyorsasági
- 298,2 km gyorsasági
- 898,72 km össztáv



Loix kettőből kettő

Freddy Loix idén két IRC-futamon állt rajthoz és mind a kettőt megnyerte. A Madeira Ralin Skoda gyári színekben indulva a csehek két állandó pilótáját Jan Kopeckyt és Juho Hänninent győzte le. A Peugeot versenyzői Meeke és Magalhaes motorhiba és baleset miatt estek ki.

Jó vásárt csinált a Skoda Freddy Loixszal, aki az Ypres Rali után Madeirán is gyári Skoda Fabia S2000-est kapott, ezúttal gyári színekben pompázva. Loix a verseny elejétől fogva a leggyorsabb skodás volt. Legnagyobb ellenfele, némi meglepetésre Luca Rossetti volt, aki az IRC-n már tavaly sem nagyon remeklő Abarth Grande Puntóval nem csak hogy tartani tudta a lépést a Skodákkal, de még vezette is a versenyt. A hetedik gyorsaságin azonban kiütötte a Punto jobb első futóművét és autóját alaposan leamortizálva kiesett a versenyből.

Loixnak innentől kezdve jó félperces előnyt csak be kellett osztania a verseny hátralévő kétharmadára, de becsületére legyen mondva, hogy

a 21 szakaszból 14-szer ő volt a leggyorsabb. A második helyért Jan Kopecky és Kris Meeke vívtak késhegyre menő csatát. Meeke Peugeot-jából azonban elfolyt az olaj és a brit versenyző idén már ötödszörede a verseny feladására kényszerült. Kopecky ez után könnyedén szerezte meg a második helyet, míg csapattársa, Juho Hänninen lett a harmadik, teljessé téve ezzel a Skoda idei harmadik hármas győzelmét.

A verseny egyik esélyese, Bruno Magalhaes a harmadik gyorsaságin melegítette el sokakhoz hasonlóan a fékjét és esett le az útról, totálkárosra törve a Peugeot-t. A francia márka becsületét két helybéli, Migule Nunes és Vitor Sá mentette meg egy negyedik és egy ötödik helyezéssel.



A MADEIRA RALI VÉGEREDMÉNYE		
1. Loix-McClotte	Skoda Fabia S2000	3:08:14,3
2. Kopecky-Stary	Skoda Fabia S2000	+37,8
3. Hänninen-Markkula	Skoda Fabia S2000	+2:25,8
4. Nunes-Calado	Peugeot 207 S2000	+2:42,7
5. Sá-Rodrigues	Peugeot 207 S2000	+3:13,7
6. Freitas-Figueiroa	Mitsubishi Lancer Evo X	+9:03,2
7. J. Magalhaes-Preira	Mitsubishi Lancer Evo X	+9:29,0
8. Peres-Ferreira	Mitsubishi Lancer Evo IX	+10:39,8



A VERSENYBEN VEZETŐK

1. gy.	Meeke
2. gy.	Loix
3. gy.	Rossetti
4. gy.	Loix
5-6. gy.	Rossetti
7-21. gy.	Loix

GYORSASÁGI GYŐZTESEK

Loix	14
Rossetti	4
Meeke	2
Kopecky	1



IRC 8/12 UTÁN

1. Hänninen	54
2. Kopecky	47
3. Magalhaes	30
4. Wilks	25
5. Meeke	23
6. Loix	20
7. Neuville	11
8. Hirvonen	10
9. Mikkelsen	9
10. Andreucci	8

GYARTÓK

1. Skoda	116
2. Peugeot	79
3. Ford	26
4. Mitsubishi	19
5. Subaru	11

- ☉ Luca Rossetti bebizonyította, hogy a már leírt Abarth S2000-sel is lehet gyorsan autózni
- ☹ Freddy Loix ezúttal is túl gyors volt, és az első hely sorsát viszonylag hamar eldöntötte





Magalhaes hét év után percelt újra

a fékei és másfél kilométerrel a harmadik gyorsasági vége előtt megállíthatatlanná vált a Peugeot 207-es. „Olyan volt, mintha ötödikben akartunk volna befordulni egy második kanyarban, semmi esélyünk nem volt” – mesélte. Magalhaes még ráhúzta a kéziféket, de ez sem segített, a korlátan átugratva tíz méterrel az út szintje alatt álltak meg.

Bár az eredeti tervek szerint a Madeira Rali lett volna az utolsó IRC-futama az idén, csapata úgy döntött, hogy az esés után minél hamarabb autót kell ülnie, így a Sanremo Ralin is rajthoz fog állni.

2003-ban törte össze utoljára autóját, a portugál bajnok, Bruno Magalhaes, aki a Madeira Ralin tíz méter mélyre esett le az útról. A legtöbb versenyzőhöz hasonlóan neki is elmelegedtek

Több fájdalomcsillapító injekciót kapott Freddy Loix a Madeira Ralin. A belga versenyzőnek egy biciklibalesetben sérült meg a válla még a verseny előtt. „17 éve nem estem el biciklivel” – mondta Loix. „Most kiugrott a vállam a helyéről, amit visszaraktak, de elég sok erőt veszítettem. Még szerencse, hogy a Skoda-csapatnál ilyen jó orvosok kezében voltam.”

A fájdalomcsillapítók mellett Loix ülését is közelebb rakták a kormányhoz, hogy a lehető legkevesebb terhelje a vállát. A sérülés nem nagyon hátráltatta őt, hiszen a 21. gyorsasági szakaszból 14-et megnyert.



Loix begyógyaszerezve nyert

A törött ülés mentette meg a navigátort



Kiseb csodával ért fel, hogy nem sérült meg Luca Rossetti navigátora, Matteo Chiarcossi, amikor a Madeira Rali pénteki utolsó szakaszán a betonfalnak ütköztek. Az ütközés ereje olyan nagy volt, hogy kiszakította az Abarth Grande Punto jobb első futóművét, de még a navigátor ülést is eltörte.

„Csoda, hogy Matteo nem sérült meg” – hitetlenkedett Rossetti. „Padlógázon mentünk át egy bukkanón, az autó elugrott egy pillanatra, amikor fékeztem, és neki repültünk a betonfalnak. Nagyon nagy erejű ütközés volt.”

FRISS



Az egészséges ásványvíz

A Pannon-Aqua természetes ásványvíz kellemes íze, frissessége, tisztasága és mérsékelt (620 mg/l), de igen kedvező összetételű ásványianyag-tartalma következtében közkedvelt szomjoló ital.



www.pannaqua.hu

WTCC – Túraautó világbajnokság: Brands Hatch

- 2010. július 18.
- Brands Hatch, Anglia
- 11-12/22 WTCC
- 3703 m hosszú pálya
- 2x16 kör



Két győzelem az újoncok versenyében

Egy kilencedik és egy hetedik helyet szerzett Michelisz Norbert a túraautó világbajnokság Brands Hatch-i futamán, ahol a BMW-ket nem nagyon tudta feltartóztatni. Viszont mind a két futamon ő volt a leggyorsabb az újoncok között.



BRANDS HATCH 1. VERSENY VÉGEREDMÉNYE				
1.	Yvan Muller	F	Chevrolet Cruz	28:05,204
2.	Robert Huff	GB	Chevrolet Cruz	+0,296
3.	Colin Turkington	GB	BMW 320si	+0,848
4.	Gabriele Tarquini	I	Seat Leon TDI	+2,615
5.	Tom Coronel	NL	Seat Leon TDI	+3,158
6.	Augusto Farfus	BR	BMW 320si	+4,357
7.	Andy Priaulx	GB	BMW 320si	+5,170
8.	Tiago Monteiro	P	Seat Leon TDI	+5,295
9.	Michélsz Norbert	H	Seat Leon TDI	+5,505
10.	Jordi Gené	E	Seat Leon TDI	+6,103

BRANDS HATCH 2. VERSENY VÉGEREDMÉNYE				
1.	Andy Priaulx	GB	BMW 320si	27:05,324
2.	Colin Turkington	GB	BMW 320si	+0,399
3.	Gabriele Tarquini	I	Seat Leon TDI	+1,394
4.	Tom Coronel	NL	Seat Leon TDI	+1,854
5.	Yvan Muller	F	Chevrolet Cruz	+3,037
6.	Robert Huff	GB	Chevrolet Cruz	+3,418
7.	Michélsz Norbert	H	Seat Leon TDI	+4,901
8.	Augusto Farfus	BR	BMW 320si	+5,529
9.	Michel Nykjær	DK	Seat Leon TDI	+6,035
10.	Jordi Gené	E	Seat Leon TDI	+6,481

„Az első versenyen nagyon jó rajtot vettem, nem számítottam rá, hogy ilyen gyorsan felkapaszkodom a nyolcadik helyre. A második futamon közelebb voltam az élvonalhoz. Nagyon örülök neki, hogy pontot szereztem mind a két versenyen, tulajdonképpen ezért jöttem” – Michelisz Norbert.

Brands Hatch a BMW-k pályája, és ez még akkor is igaz, ha az első futamon a három Chevrolet tarolt. Michelisznek azonban a középmezőnyben meg kellett küzdeni a bajorokkal, akik ezúttal jobbnak bizonyultak. Norbi az időmérőn kilencedik lett, de miután Priaulx autójában motort cseréltek és a háromszoros világbajnok tíz rajthelyes büntetést kapott, végül a nyolcadik helyről indult. Próbálkozott ugyan előzéssel, de jött Farfus, és kitessékelte maga mellől, aztán Priaulx is elment mellette. Hiába, gyorsak voltak a BMW-k. Végül

Michelisz kilencedik lett, ami a második futamra is a kilencedik rajthelyet jelentette. Ezt a versenyt már teljes egészében a BMW-k uralták. Michelisznek sikerült megelőznie Tiago Monteirót, a futam végén pedig még Augusto Farfustól is megvédte a hetedik helyét, pedig a brazil nem az az udvarias típus. Ő előtte csak az autózhat, aki tényleg jobb nála. Hát Norbi ezúttal jobb volt. Michelisz ráadásul mind a két futamban megnyerte az újoncok versenyét, amivel Brands Hatch után még vezette ezt a bajnokságot.

MICHELISZ NORBERT EREDMÉNYEI		
1. szabadedzés	17.	+1,304
2. szabadedzés	16.	+1,410
Időmérő Q1	8.	+0,783
Időmérő Q2	9.	+0,780
Warm up	19.	+1,183

WTCC – Túraautó világbajnokság: Brno

- 2010. augusztus 1.
- Brno, Csehország
- 13-14/22 WTCC
- 5403 m hosszú pálya
- 12/10 kör



A rossznál is van még rosszabb

Rengeteg magyar szurkoló előtt idei legrosszabb hétvégéjét fogta ki Michelisz Norbert Brnóban, aki egy baleset miatt egyik futamban sem tudott pontot szerezni, sőt a végén még ráfogták az egész balhét és tíz rajthelyes büntetést kapott a következő futamra.

Rengeteg magyar autósport szurkoló döntött úgy, hogy a Magyar Nagydíj hétvégéjét inkább Brnóban tölti, hogy Michelisz Norbertért szurkoljon a túraautó világbajnokságon. Bár fantasztikus hangulatot teremtettek, Norbinak ezúttal nem volt szerencséje.

Az időmérőn a hatodik helyezést szerezte meg, és az első futam rajtja is jól sikerült. Egy baleset miatt azonban bejött a safety car. Az új rajtot Colin Turkington rendesen elbénázta, ami miatt Michelisz már a célvonal előtt megelőzte őt. Turkington az egyenes végén akarta visszavenni pozícióját, egy olyan rövid féktávval, amivel még a söderágyban sem tudott volna befordulni. Michelisz belelőtte Yvan Mullerbe, majd még Mulleren is gyakorlatilag átment. Michelisz és Muller kiestek, Turkington folytatta a versenyt.

A második futamon Norbi a 15. helyről indulhatott, de előtte még csapata öt perc alatt kicserélte a kitört első futóművet, majd még gyorsan egy féltengelyt is. Ám a Seat futómű állítására már nem volt idő, így végül 14. lett.

Nem éppen az az eredmény, amit Michelisz és csapata várt maguktól, még ha a magyar szurkolók mindezt meg is bocsátották látva a magyar

egység igyekezetét és, hogy nincs számukra feladott verseny.

A feketeleves azonban a második futam után jött. Michelisz felrendelték a felügyelők elé, akik közölték vele, hogy ezer euróra büntetik, mert a rajtvonal előtt megelőzte Turkingtonot, és mivel az első kanyarban a bajnokságot vezető Yvan Muller is kiesett, ami megengedhetetlen, ezért Norbi tíz rajthelyes büntetést kap a következő futamra.

Mi magyarok kicsit hajlamosak vagyunk arra, hogy sportolóinkat a végtelenségig védjük. Én nem akarok ebbe a hibába esni, aki tud, keressen rá a YouTube-on a brnói verseny videójára és döntse el, hogy igaz-e a bírácoknak.

Ha nagyon-nagyon-nagyon Michelisz akarnám hibáztatni, biztosan találnék rá valami okot, de végső soron Turkington bénázott (már az új rajt előtt, ami miatt megelőzte őt Michelisz) és ő vett olyan féktávot, amivel nem lehetett volna elfordulni, és ő lökte ki Michelisz Mullerrel együtt.

Arról meg nem is beszélve, hogy Muller is lökte már ki Michelisz és ha úgy vesszük, akkor az is tarthatatlan, hogy a bajnokságot vezető kilökjön egy újoncot. De hát ez van. Előbb-utóbb Norbi úgy is megmutatja a világnak.

BRNO 1. VERSENY VÉGEREDMÉNYE				
1.	Robert Huff	GB	Chevrolet Cruz	28,46,901
2.	Gabriele Tarquini	I	Seat Leon TDI	+0,796
3.	Alain Menu	CH	Chevrolet Cruz	+2,036
4.	Augusto Farfus	BR	BMW 320si	+2,345
5.	Andy Priaulx	GB	BMW 320si	+12,874
6.	Colin Turkington	GB	BMW 320si	+13,202
7.	Michel Nykjaer	DK	Seat Leon TDI	+14,256
8.	Kristian Poulsen	DK	BMW 320si	+15,680
9.	Tiago Monteiro	P	Seat Leon TDI	+16,524
10.	Stefano d'Aste	I	BMW 320si	+18,780

BRNO 2. VERSENY VÉGEREDMÉNYE				
1.	Andy Priaulx	GB	BMW 320si	22,22,054
2.	Colin Turkington	GB	BMW 320si	+2,254
3.	Alain Menu	CH	Chevrolet Cruz	+3,353
4.	Robert Huff	GB	Chevrolet Cruz	+5,347
5.	Augusto Farfus	BR	BMW 320si	+5,724
6.	Tiago Monteiro	P	Seat Leon TDI	+7,501
7.	Darryl O'Young	HKG	Chevrolet Lacetti	+10,212
8.	Fredy Barth	CH	Seat Leon TDI	+11,698
9.	Stefano d'Aste	I	BMW 320si	+12,581
10.	Tom Coronel	NL	Seat Leon TDI	+16,584



MICHELISZ NORBERT EREDMÉNYEI

1. szabadedzés	7.	+0,784
2. szabadedzés	11.	+1,598
Időmérő Q1	9.	+0,990
Időmérő Q2	6.	+0,576
Warm up	9.	+1,181

14/22 WTCC

1.	Muller	199
2.	Tarquini	194
3.	Priaulx	183
4.	Huff	167
5.	Menu	116
6.	Monteiro	113
7.	Farfus	109
8.	Coronel	101
9.	Turkington	60
10.	Barth	45
11.	Michelisz	42
12.	Gené	38

ÚJONCBAJNOKSÁG

1.	Barth	104
2.	Michelisz	99
3.	Nykjaer	73
4.	O'Young	66
5.	Vaulkhard	61
5.	Bennani	60

GYÁRTÓK BAJNOKSÁGA

1.	Chevrolet	445
2.	Seat	405
3.	BMW	382



„Egyszerűen nem is akartak meghallgatni minket. Akármilyen javaslatra vagy érvre azzal kontráztak, hogy hiszen a bajnokság éllovasa kiesett és ez tarthatatlan. Amau (Michelisz mérnöke) azt is elmondta nekik, hogy jogtalan a büntetés, és nem egyenlően kezelik a versenyzőket, amire nagyon felkapták a vizet” – Michelisz Norbert.



FR UK – Brit Formula Renault-bajnokság

- 2010. augusztus 8.
- Snetterton, Anglia
- 11-12./20 FR UK-futam
- 3141,4 m hosszú pálya
- 2x18 kör



Még mindig hét pont az előny

Nem volt zökkenőmentes Kiss Pál Tamás snettertoni hétvégéje. A magyar versenyző alulkormányzottsággal küzdött, műszaki hibája is volt, és ezúttal a szerencse sem állt mellette. Negyedik és hetedik helyezése azonban elég volt arra, hogy előnyéből hét pontot megtartson és továbbra is vezesse a bajnokságot.

Hét hetes nyári szünet után folytatódott a Brit Formula Renault-bajnokság Snettertonban. Kiss Pál Tamás a pénteki első szabadedzésen megint nem volt szerencsés, hiszen autójában

ugyanúgy megállt az elektronika, mint a Hungaroringen, pedig a komputert elvileg kijavítva küldte vissza a Renault Sport. Snetterton nagyon szűk pálya, nehéz rajta előzni, ezért

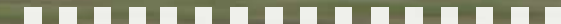
a verseny félig az időmérőn dőlt el. Az első futam kvalifikációján Tomi harmadik lett, a másodikon viszont csak hatodik. Ez meghatározta magát a két futamot is. Az elsőben Tomi megpróbálta becserkészni a második helyen autózó Will Stevenst, ám az ötödik kanyarban, amikor előzéssel próbálkozott, valószínűleg leért autója alja, a Renault hátulja elúszott keresztbe, Tomi pedig kisodródott a kerékvetőre, így csapattársa, Nick Yelloy megelőzte őt, és csak negyedik lett.

A második futamban még jobban szenvedett az egész hétvégre jellemző alulkormányzottságtól, ami miatt a rajtnál hiába tekerte a kormányt, az autó nem fordult, így egy pozíciót veszített. Innen próbált előretörni, de az előzés megint balul ütött ki, amikor az előtte haladó versenyző hibázott. Mindketten kicsúsztak. Tomi szerencsére a fűről vissza tudott jönni, de Yelloy megint elment mellette így maradt hetedik.

Tomi a verseny előtti 19 pontos előnyéből hetet megtartott, ami azért biztató, viszont az is

FR UK 11. FUTAM, SNETTERTON		
1. Ollie Millroy	Manor Competition	19:43.623
2. Will Stevens	Manor Competition	+1,176
3. Nick Yelloy	Atech GP	+1,854
4. Kiss Pál Tamás	Atech GP	+2,382
5. Harry Tincknell	CRS Racing	+4,228
6. Lewis Williamson	Manor Competition	+5,588
7. Tom Blomqvist	Fortec Motorsport	+6,301
8. Michael Lyons	CRS Racing	+8,366

FR UK 12. FUTAM, SNETTERTON		
1. Harry Tincknell	CRS Racing	19:41,203
2. Tom Blomqvist	Fortec Motorsport	+1,393
3. Lewis Williamson	Manor Competition	+9,031
4. Will Stevens	Manor Competition	+9,346
5. Ollie Millroy	Manor Competition	+9,739
6. Nick Yelloy	Atech GP	+13,715
7. Kiss Pál Tamás	Atech GP	+14,590
8. Thomas Hylkema	Manor Competition	+16,514



látszik, hogy a bajnokság első öt helyezettje nagyon összetörődött, a harmadik és ötödik helyezett között mindössze egy pont van, és ők is csak 26-27 ponttal vannak lemaradva Tomi mögött.

„Nem mondhatnám, hogy elégedett vagyok. Az látszott, hogy a többiek az egész nyári szünet alatt arra készültek, hogy megverjenek minket. A beállításaink nem voltak tökéletesek, a következő futamokra ezen kell javítanunk” – Kiss Pál Tamás.



FR UK – Brit Formula Renault-bajnokság

- 2010. augusztus 21-22.
- Silverstone, Anglia
- 5. 13-14./20 FR UK-futam
- 2622 m hosszú pálya
- 22/22/25 kör



Tomi növelte előnyét

Változatlanul nem volt tökéletes Kiss Pál Tamás technikája a silverstone-i három futamon, ahol egy negyedik, egy harmadik és egy ötödik helyezést szerzett. Ezúttal azonban az ellenfeleknek is akadt problémája, a körbeverésből pedig Tomi jött ki szerencsésen és 11 pontra növelte előnyét a bajnokságban.

A szezon legizgalmasabb hétvégéjének minősítette a brit sajtó a Silverstone-ban rendezett három futamot, és volt is ebben valami. Miután a másjuszban, egy vihar miatt elmaradt ötödik, Brands Hatch-i futamot is most rendezték meg, a szokásos két verseny helyett három pontszerzési lehetősége volt a résztvevőknek.

Fordulatokban és keresztbeverésekben sem volt hiány. Elég csak Will Stevens példáját említeni, aki az első futamban második lett és egy pontra közelítette Kiss Pál Tamást, de a második futamban csak az utolsó előtti 11. helyet szerezte meg. A hétvége sztárja, Tom Blomqvist a két vasárnapi versenyt nyerte meg, ő viszont szombaton betlizett egy 13. helyezéssel. Kiss Pál Tamás ennél sokkal kiegyensúlyozottabb teljesítményt nyújtott a negyedik, harmadik és

ötödik helyezéssel, ám messze nem volt elégedett. Az első versenyre nagyon meredek szárnyat állítottak neki, amivel az egyenesben nem tudta felvenni az élmézony tempóját. A második és harmadik futamon már jobb volt az autója, de akkor meg a hetedik, nyolcadik rajthelye hátráltatta. A második futamra ugyan sikerült pole pozíciós időt futnia, de mivel százszázad másodperccel az edzés leintése után lépte át a célvonalat, ezt az eredményét nem értékelték.

Végül, a nem túl sikeres hétvégéből szerencsésen keveredett ki, hiszen hét pontos előnyét 11-re tudta növelni. Mögötte nagyon szoros a mezőny, még a negyedik Blomqvist is csak húsz ponttal van lemaradva, így a szezon hátralévő versenyein garantáltan tövig kell rágni a körmeinket Tomiért.



FR UK 5. (ELMARADT) FUTAM, SILVERSTONE

1. Lewis Williamson	Manor Competition	2005,657
2. Will Stevens	Manor Competition	+6,504
3. Harry Tinncknell	CRS Racing	+6,889
4. Kiss Pál Tamás	Atech GP	+7,276
5. Ollie Millroy	Manor Competition	+9,359
6. Alex Lynn	Fortec Motorsport	+10,145
7. Fabio Gamberini	Burdett Motorsport	+13,055
8. David McDonald	Fortec Motorsport	+14,722

FR UK 13. FUTAM, SILVERSTONE

1. Tom Blomqvist	Fortec Motorsport	2618,666
2. Nick Yelloly	Atech GP	+0,986
3. Kiss Pál Tamás	Atech GP	+3,184
4. Lewis Williamson	Manor Competition	+3,254
5. M.Stöckinger	Atech GP	+7,020
6. R.Foster-Jones	CRS Racing	+8,262
7. Fabio Gamberini	Burdett Motorsport	+22,526
8. Thomas Hylkema	Manor Competition	+29,188

FR UK 14. FUTAM, SILVERSTONE

1. Tom Blomqvist	Fortec Motorsport	2018,162
2. Lewis Williamson	Manor Competition	+1,373
3. Ollie Millroy	Manor Competition	+3,548
4. Will Stevens	Manor Competition	+6,802
5. Kiss Pál Tamás	Atech GP	+7,243
6. Thomas Hylkema	Manor Competition	+9,114
7. Fabio Gamberini	Burdett Motorsport	+11,767
8. Luciano Bacheta	Team Firstair	+12,093

„Minden körülményből a lehető legjobb eredményt kell kihozni, de nem lehet mindig az első öt helyezésre hajtani. Most szerencsém volt, hogy az ellenfelek körbeverték egymást, de ha bajnok akarok lenni, akkor ahhoz futamokat kell nyerni a szezon második felében is.” – Kiss Pál Tamás

FR UK 14/20 UTÁN

1. Kiss Pál Tamás	344
2. Lewis Williamson	333
3. Will Stevens	330
4. Tom Blomqvist	324
5. Harry Tinncknell	287
6. Ollie Millroy	235



Kávészünet Matics Mihállyal



HÁNY ÉVES KORODBAN VOLTÁL ELŐSZÖR RALIVERSENYEN?

Tízennyolc évesen. Volt egy versenyzőbarátom, Szeteci Béla. Ő vitt el egy versenyre, talán a Salgó volt az. Gyerekkoromtól fogva csak az autók érdekelték, úgyhogy gondolhatod, azonnal megérett a rali. Utána azonnal neki is álltunk autót építeni.

MELYIK SPORTOLÓT TISZTELED A LEGJOBBAN?

Autósporton kívül más sportot nem nagyon nézek. Kankkunen volt mindig is a példaképem, itthon pedig Ferjancz. Kankkunen szimpatikus volt, nagyon jól ment akkoriban. De még most is jól tereli az öreg. Jó volt látni őt a Finn Ralin. Hiba nélkül autózott és nem gyenge, ahogy ott kocsizott az elejében.

MILYEN KÖNYVET OLVASTÁL UTOLJÁRA?

Rali évkönyvet. A Rejtő könyveket szerettem még.

MELYIK A KEDVENC FILMED?

A Profi meg a Keresztapa. Hússzor meg tudnám nézni őket. Nagyon ritkán jutok el moziba, de a magyar vígjátékokat, mint az Üvegtigrist szívesen megnézem. A tévében Barátok közt függő vagyok.

MILYEN GYAKRAN HASZNÁLOD AZ INTERNETET?

Versenyek előtt sűrűbben. Esténként van rá kb. félórám. Információkat nézegetek rajta, ezt-azt. Inkább a ralis oldalakat figyelem.

MIT TESZEL A KÖRNYEZETED VÉDELME ÉRDEKÉBEN?

Bioetanollal megyek, nem szemetelek, ez nálam alap dolog. Próbálok a környezetemet rendben tartani. Az otthoni dolgokat meg inkább a feleségem intézi, de a szemetet is szelektíven gyűjtjük.

MILYEN ZENÉT HALLGATSZ?

Ami szól a rádióban. Sláger rádiót szoktam leginkább hallgatni. Szeretem Zámbo Jimmyt és Nagy Ferót. Gyerekkoromban a Ricse, a Bikini meg a P-Mobil mentek. Tavaly voltam Feróék koncertjén Komáromban, nagyon jó volt.

MILYEN EGY VERSENYZÉSNEKÜLTI IDEÁLIS HÉTVEGÉD?

Olyan nem nagyon van, ami versenyzés nélkül telik. De mondjuk, akkor kertészkedek, füvet nyírok. A haverokkal is össze szoktunk járni, vacsora ez-az. Kirándulni ilyenkor nem nagyon megyek, mert a versenyzés mindig egy nagy kirándulás.

KIT HÍVNÁL MEG EGY ITALRA?

Kankkunent. Bár ahogy hallom mostanában nem nagyon iszik alkoholt, úgyhogy olcsón megúsznám.

MIT SZERETSZ A RALIBAN A LEGJOBBAN?

Az egészet, a felkészüléstől a verseny végéig. A legjobban azt szeretem, ha kupát kapok, úgyhogy az idei év a kedvemre való. Eddig minden versenyt nyertünk, ez nagyon jó érzés. Az se rossz, ha sokan vagyunk, és harcolni kell. Az utóbbi években szerencsém volt, talán a tavalyi szezonunk sült el rosszabbul, de a többi rendben volt.

MIT SZERETSZ A RALIBAN A LEGKEVÉSBÉ?

A hosszú etapokat, meg amikor várni kell. Ja, meg a holszezont, amikor nincs rali.

MI ALAPJÁN VÁLASZTOTTAD A JELENLEGI UTCAI AUTÓDAT?

Többnyire egy Ford Transittal közlekedek, azaz hozom-viszem az alkatrészeket. Amúgy egy összkerekes, dízel Skoda Octaviám van. Mindig is tetszettek a Skodák. Nagyon jó kis autó, keveset eszik, jól megy, jól lehet vele autózni hóban, nem szervizigényes. Általában egy fél évnél tovább nem szoktam megtartani egy kocsit sem, de ez most öt éve megvan.

MILYEN RALIAUTÓT PRÓBÁLNAK KI A LEGSZÍVESEBBEN?

Nyilván valami WRC-t. Vagy egy Lanciát. Nem tudom miért, de a régi Lanciák maradtak meg bennem, mint igazi raliautók. Akkoriban méregzsákok voltak. Mondjuk Kankkunen egyik Lancija biztos érdekes lenne.

HA EGY DOLGOT VÁLTOZTATHATNÁL MAGADON, MI LENNE AZ?

Az életkorom. Visszatekernék egy 25-öt és kezdeném előlről.

BE MERNÉL ÜLNI MATICS MIHÁLY MELLÉ NAVIGÁLNI?

Biztos nem. Alapból mindenki mellett félek, és nézd meg az ember előzményeit. Volt ott azért egy pár fejes, úgyhogy inkább nem.

Az egykori VFTS-betyár, N-es bajnok Matics Mihály járt nálunk a kávészünetben, aki az idén az S csoport bajnoki címével egészítette ki trófea gyűjteményét.

Csapassunk az SRT-nél



Farkas Rolcsival

Farkas Roland, a Speed Rally Team színeiben, az SRT-sorozatok egyik állandó résztvevőjeként három bajnokságban is érdekelt.

„Az SRT által rendezett mindhárom kupasorozatban indulok” – mondta Farkas. „A szlalom, a murva és a sprint sorozatban is. Utóbbiban vezetem a kategóriámat. Álmaim vannak, mint minden rendező versenyzőkollégának, rali túra, ORB, de ha visszalépünk a realitás mezéjére, akkor tudjuk, hogy ez jelenleg elérhetetlen.

A három különböző jellegű verseny közül nyilvánvaló, hogy a sprint a legnagyobb kihívás, ennek a legnagyobb a tétje, és talán e sorozat nyújtja a legnagyobb élvezetet, bár sajnos ez viseli meg a legjobban a költségvetést is... Ettől függetlenül murván mindig is jobban szerettem menni, mint aszfalton. A tavalyi évben sikerült is megnyernem az SRT murvakupa H7-es kategóriáját.

Az autóm egy 2101-es karikalámpás Zsiguli 1600 cm³-es motorral, amely most már végre valahára üti egy normális A csoportos Lada szintjét. Kívülől ugyan szegénykém kissé viharverten néz ki, de a lényeg belül van!”



SMARTPRESS
www.smartpress.hu

- digitális nyomtatás ofset minőségben
- tetszőleges példányszámban
- akár azonnali nyomtatással

KIADVÁNYOK | MAGAZINOK | PROSPEKTUSOK

MINDEN AMI NYOMDA

1025 Budapest, Csátárka u. 82-84. | Tel.: +36 20 801 8583 | E-mail: info@smartpress.hu

autóalkatrész
LIVINA

GUMISEMELŐ

FRAUSBUSZ

vaci-naplo.hu

BOXUTCA

RALLYcafé

Mercedes-Benz Tóth

Boka földi

TAXI 315

MARICSEK TEAM

Trafalgar

ES

ega

PIZZERIA

www.csapassunk.hu

Versenynaptár

HOGY NE MARADJON LE SEMMIRŐL

szepetember

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

15-17. Rali ob, 43. Allianz Rali,
Pécs (historic, historic Eb)
22-24. F1, Koreai Nagydíj
22-24. Rali vb, Catalunya Rali
30-31. Túraautó vb, Okayama

november

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



október

1-3. Rali vb, Korzika Rali
2-3. Autókrossz ob, Dömsöd
8-10. F1, Japán Nagydíj
9-10. Ralikrossz ob, Fuglau (A)
15-17. IRC, Skót Rali

FIGYELEM!

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

weko



XPS
FUTÁRSZOLGÁLAT

XPS Futárszolgálat

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



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

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

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

Online futárrendelés:
www.xpsfutar.hu

1300
méter
mélyről



A győzelem forrása



VISEGRÁDI

Ásványvíz