

RALLYcafé

1 évf. 1 szám
2010 JÚNIUS
INGYENES

WTCC MARRAKECH » 8

ORB. MISKOLC RALI » 10

WRC TÖRÖK RALI » 20

WRC ÚJ-ZÉLAND RALI » 22

IRC KANÁRI-SZIGETEK RALI » 30

MIÉRT NINCS ÖREG
SZUPER-2000-ES?

IGAZI RALIVERSENYZŐ LEHET
KIMI RÄIKKÖNENBŐL

KÉT MAGYAR GYŐZELEM A BRIT
FORMULA RENAULT BAJNOKSÁGBAN

MAXX MISKOLC RALI: ASI NAPPAL NYERT



LOEB NAPJA

WTCC: Michelisz volt a leggyorsabb



Vettel: Az elsőszámú veszélyforrás



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

INTERNET+TV+TELEFON
 AKÁR HAVI

5414 Ft-tól!*



interware

www.interware.hu

* a tájékoztatás nem teljes körű, kérjük érdeklődjön ügyfélszolgálatunkon a részletekről!

999-1213

Tartalom

Hírek	4
WTCC: Marrakech	
Szurkoljatok!	8
Maxx Miskolc Rali	
Asi világosban nyert	10
Rali ob-hírek	12
Tagai Tamás	
A Peugeotot még mindig jó S2000-es autó	15
Maxx Miskolc Rali Historic	
Egy nappal, egy éjjel	16
Ne tessék mesélni: Tóth Vilmos	
Beestünk bébi!	18
WRC: Török Rali	
Loeb taktika nélkül nyert	20
Igazi raliversenyző lehet Räikkönenből?	24
WRC: Új-Zéland Rali	26
IRC: Kanári-szigetek Rali	
Aszfalton Kopecky a falkavezér	30
FR2,0 UK	
Kiss Pál Tamás két versenyt nyert!	32
Figyeld ez a srácot: Sebastian Vettel	
Az elsőszámú veszélyforrás	34
(Több mint) 30 éves a magyar autókrossz	
Egy vasszöcskével kezdődött	36
Ralikrossz, Sosnova	
Cseh kiruccanás	38
Kávészünet Kövály Barnával	40
Salgó Rali előzetes	42
Versenynaptár	46



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



Rally Café

Ennél jobb időpontot nem is választhattunk volna egy autósportról szóló újság indításához. Most egy számon belül írhatunk Michelisz Norbert fantasztikus teljesítményéről, ahogyan kétszer is lemosta a teljes túraautó vb-mezőnyt. Kiss Pál Tamásról, aki két győzelmet aratott Európa egyik legkeményebb együlékes sorozatában, a Brit Formula Renault Bajnokságban. Vagy éppen Turán Frigyesről és Zsiris Gáborról, akik három vb-futamot tervezek egy Peugeot 307 WRC-vel. Pár évvel ezelőtt örültünk volna, ha egész évben egy ilyen hírünk van, most pedig csak a júniusi lapszámunkban van három!

Egyébként meg autósportról mindig jó dolog írni is és olvasni is. Ezért hoztuk létre a Rally Cafét. A Rallyt ugye nem kell megmagyaráznom belőle. A Cafét sem.

De ha mégis: A ralit szeretjük (még így magyarul írva is), és ennek a szónak van egy összegyűjteni jelentése is, amit mi kihasználtunk és a rali mellett más autósportágakat is összegyűjtöttünk. Kávézóba meg nem azért megy az ember, hogy a koffein adagját megkapja, hanem, hogy jól érezze magát. Mi már pusztán a Rally Café létrehozásával, és a közben elfogyasztott rengeteg cappuccinóval – lévén a szerkesztőségi munka nagy részét tényleg kávézóban végezzük – jól éreztük magunkat, úgyhogy most már csak önön a sor kedves olvasó. Tessék egy jó kávét rendelni, és közben élvezni a rali és az autósport világát. Mert ez egy nagyon is élvezhető világ.

Mihály Csaba
 főszerkesztő

Vizin Laci bácsi négy IRC-futamon

Az idén is nekivág Vizin Laci bácsi az IRC-nek, ahol tavaly négy futamon vett részt és szerezte meg a negyedik helyezést a kétkerékűhajtású kupában.

Az idén új helyszínnel, a Szardínia Ralival kezd június 4-6-á között, ahol nem állandó navigátora, Zsiros Gábor, hanem Doromby Zoltán olvassa majd neki az itinert, lévén Zsiros, Turánnal egy héttel korábban a Portugál Ralin indul. A Barum, a Sanremo és a Ciprus Ralikon azonban már újra Zsiros Gábor fog navigálni Vizinnek.

Az autó típusa marad a régi, és az idén is egy R3-as Honda Civic Type-R-rel versenyeznek, azonban egy újabb fejlesztésű autóval, azzal, amellyel



a magyar bajnokságban a Pálinkás-Bagaméri duó indul, és amivel nyerték az Eger Ralit.

Szabó Gergő negyedik lett Romániában



Nem kezdődött sikeresen a 2010-es szezon Szabó Gergőnek, a román rali bajnoki cím védőjének, aki a szezonnyitó Tess Ralin differenciálmű hiba miatt csak negyedik lett. Szabó új navigátorával, Csegzy Leventével az első helyen kezdte a versenyt és szombaton az első négy gyorsaságit is zsinórban nyerte. Előnye már 13,5 másodperc volt, amikor a nap utolsó gyorsaságiján a hátsó differenciálmű meghibásodott és csak elsőkerékűhajtással tudták befejezni a napot. Ezzel az ötödik helyre estek vissza, ám vasárnap egy helyet javítva feljöttek a negyedikre. A versenyt Bogdan Marisca nyerte. „Sok fontos dolgot tanultunk a hétvégén Brassóban, több miden hátráltatott, de a következő versenyen nyerni szeretnénk” – mondta Szabó Gergő.

1,6 turbó motor az F1-ben

Egyre nagyobb az esélye, hogy 2013-tól négyhengeres, 1,6 turbó motorokkal szerelik majd a Formula-1-es autókat. Ezzel megvalósulna az FIA azon elképzelése, mely szerint a legtöbb sorozatukban egységesen 1,6 turbó motort használnak. A rali és a túraautó vb-n már jövőre is ilyen motorokkal versenyeznek. Azonban amíg a két szakágban 280 LE körül lenne a motorok teljesítménye,

a Formula-1-ben ugyanekkora hengerűrtartalommal 670 LE-t préselnének ki. A teljesítmény megtartás mellett a fogyasztás és a károsanyag-kibocsátást is csökkenteni akarja az FIA, ezért újra előkerül a KERS, illetve egy hőenergia visszanyerő rendszerrel is tárgyalnak. Mindkettővel elektromos áramot állítanak elő, amely egy 135 LE-s villanymotoron keresztül járulna hozzá a motor teljesítményéhez. A két motor összteljesítménye így kb 805 LE lenne. A végleges döntés az év vége felé várható.

Kakuzsi Veszprémbe hozza a Ford Fiesta Szuper 2000-est

Az ORB ötödik futamára, a Veszprém Ralira érkezik meg a Kakuzsi testvérek Szuper-2000-es Ford Fiestájá. A másfél évet kihagyó, korábban Szuper-1600-as autóval versenyző páros az év elején rendelte meg az autót, miután a sofőr, Kakuzsi Zsolt teljesen felépült a tavalyi Mikulás Ralin elszenvedett sérüléséből. A Fiestát gyártó M-Sport azonban annyi megrendelést kapott, hogy csak nyárra vállalták az autó átadását. Amennyiben megérkezik a Ford, akkor ifj. Tóth Peugeot 207-ese és Herczig Skoda Fabiája után Kakuzsiék Ford Fiestája lesz a mezőny harmadik Szuper-2000-es autója.



Könyvajánló: 30 éves a magyar autókrossz

Az Autókrossz Országos Bajnokság tavaly ünnepelte harmincadik évfordulóját. Ebből az alkalomból Radák Sándor, a Kanizsa SE elnöke – aki maga is részese volt a nevezett időszaknak – kezdeményezésére, megszületett egy könyv a sportág elmúlt harminc évéről. A főleg fényképes gyűjteményt, több történeti kiegészítit, amelyben versenyzők, egyesületek és csapatvezetők mesélnek munkájukról, eredményeiről, a régmúlt emlékeiről. A könyv megrendelhető: Radák Sándornál, a 06/30-327-2773 telefonszámon vagy a radak.attila@gelkanet.hu e-mail címen.

Coulthard a DTM-ben

Egy év kihagyás után újra versenyautóba szállt David Coulthard a Német Túraautó Bajnokságban (DTM). A 13-szoros Formula-1-es futamgyőztes skót versenyző egy 2008-as fejlesztésű Mercedes C-class-szal indul az idén. Az első hockenheimi futamon azonban még nem nagyon remekelt, hiszen a 18 autóból a 17. helyről indult, a versenyen pedig 12. lett.

„Nincs rajtam teher” – mondta Coulthard. „A DTM egészen más, mint a Formula-1. Ez olyan, mint amikor egy munkás ipart vált. Rengeteget kell tanulnom. Itt is gyorsan kell menni, de hogy egy DTM autóból hogyan lehet kihozni a legtöbbet, azt még nem tudom. Sokan mondják, hogy a Formula-1-es pilóták nem sikeresek a DTM-ben, de mutassanak nekem olyan versenyzőt, aki a DTM-ből ült át a Formula-1-be, és nyert. Én azért vagyok itt, mert szeretek versenyezni és élvezem a kihívást, hogy 39 évesen újra tanulok egy szakágot.”



Három vb-futamon állhat rajthoz Turán Frigyes és Zsiros Gábor a Bozian Racing Peugeot 307 WRC-jével. A magyar páros a murvás Portugál Ralin kezd, majd két aszfaltos verseny, a Bolgár és a Francia Ralik következnek. Turán az elmúlt két évben a magyar bajnokságban már versenyzett a Peugeot WRC-vel, így sem az autó, sem pedig a csapat nem lesz ismeretlen a számára. Az egész vb-szereplést a Bozian vetette fel még tavaly, és ezért áldozta be Turán az idén a Szuper-2000-es autót a magyar bajnokságban, és választotta inkább az N-es Mitsubishit.

Nézőként Turán járt már vb-futamon, Zsiros pedig tavaly navigált Vizin Lászlónak az IRC-n, de mindkettőjük számára ez lesz az első vb-szereplés. „Hetven indulója van a versenynek, 35 országból, és én nagyon büszke vagyok rá, hogy mi képvisel-

hetjük Magyarországot” – mondta Turán „Szeretnénk tisztességesen felkészülni, és célba érni. Ha az első 15-ben benne leszünk, akkor már elégedett leszek.” A Portugál Ralin 18 páros indul WRC-vel, köztük Turánékon kívül még ketten Peugeot 307-essel. A páros által csapatvezetőnek felkért, a vb-n már navigátori rutinnal rendelkező Tóth Imre Turánnal optimistább volt. Ő az első tízbe várja a magyar párost.



Turán három vb-futamon



III. Örömutazás

Elárverezték Lewis Hamilton elhíresült Mercedes AMG C63-asát, amelyet az Ausztrál rendőrség 48 órára lefoglalt, miután a 2008-as világbajnokot az Ausztrál Nagydíj edzése után gumiégetésen csípték. Hamilton félórán keresztül magyarázkodott a rendőrségnek, majd másnap hivatalosan is bocsánatot kért. Az ausztrál lapok azonban még napokig foglalkoztak az ügygel, sőt, még egy miniszter is szükségét érezte, hogy nyilvánosan kapjon hisztirohamot ilyen hallatlanság után. A helyi Mercedes importőr azonban fricskát mutatott a médiának és árverésre bocsátotta a renitens autót, amelyen rajta maradt Hamilton pályabelépő matricája, sőt, még a szállodai parkolójegyet is megszerezték. A vevő ezen felül kapott még egy bekeretezett cikkgyűjteményt a gumiégető sztoriról. Az autó eredeti 150 ezer dolláros (27 millió forint) árán felül még hétezer dollárt



Elárverezték Hamilton gumiégető C63-asát

(1,26 millió forint) fizetett az egyik ausztrál Mercedes kereskedő. Az autóban 566 km volt, amiből Hamilton kb. százat vezetett, ám a gumi ennél jóval elhasználódott állapotban volt. A hétezer dolláros extrabevételt a Mercedes jótékony célokra ajánlotta fel, amivel megmentette a nemzetközi média szerint a dolgot alaposan túlharsogó Ausztrália becsületét.



Az idén is nagy sikerrel rendezték meg a III. Örömutazást, a Hungaroringen, ahol beteg gyerekek ülhetek be egy-egy körre igazi versenyautóba, igazi versenyzők mellé. A rendezvényt eredetileg a súlyos betegségben elhunyt miskolci ralirajongó, Kléri Ádám emlékére rendezték meg, amelyből hagyomány lett. Május 8-án, nyugodtan állíthatjuk, hogy több versenyautó volt a Hungaroringen, mint bármelyik versenyhétvégén, több száz gyerek részesülhetett élményterápiában, és kóstolhatott bele az autóversenyzés izalmába.



WTCC – Túraautó világbajnokság: Marrakech

- 2010. május 2.
- Marrakech, Marokkó
- 3-4/22 WTCC
- 4624 m hosszú pálya
- 2x13 kör

SZURKOLJATOK!

MICHELISZ NORBERT KÉTSZER IS A LEGGYORSABB VOLT A TÚRAAUTÓ VB MARRAKECHI FUTAMÁN, AMIT VERSENYNEK ALIGHA LEHET NEVEZNI.

Alaposan letette névjegyét Michelisz Norbert a túraautó világbajnokság 3-4. futamán a marokói Marrakechben. A magyar versenyző az első szabadedzésen a leggyorsabb volt, a másodikon egy műszaki hiba hátráltatta, de a harmadikon megint a második időt futotta.

Az időmérő első szakaszából a leggyorsabb köridővel jutott tovább az első tízbe, ám ott már nem tudta megmutatni képességét, mert a szűk pályán falnak csapta autóját.

Az első versenyen így a tizedik helyről rajtolhatott. A mezőnynek csak a harmadik körben sikerült úgy összeállni a repülőrajtra, hogy el is engedhették őket. Michelisz előtt mindjárt volt is egy karambol, egyet előzött és feljött a hetedik helyre. Hat versenytempójú kör után azonban egy baleset miatt bejött a safety car, és a leintésig bent is maradt.

Michelisz hetedik lett, ami a második futamban a kettes rajtkockát jelentette. Az állorajttól azonban nagyon félt, amit nem tudott gyakorolni, hiszen a Zengő-Dension-csapatnak az idén

nincs tesztelője, miközben a Hungaroringre úgy jár tesztelni a BMW-csapat, mintha csak hazajönnének.

Michelisz félelme bejött és a rajtnál leflassztotta autóját, amivel végül a mezőny után tudott eredményi. Na, ebben a futamban sem volt sok verseny, mert már az első körben be kellett küldeni a safety cart, aztán nagy nehezen kiment, de az új rajtot követően szinte ki sem tudott állni rendszeren, egy újabb baleset miatt jöhetett vissza. Végül az utolsó körre elengedték a mezőnyt. Michelisz erejéből egy előzésre tellett és feljött a tizedik helyre.

De ne a hetedik és a tizedik helyet tessék nézni, hanem azt a tüzet, ami ebben a fiúban van, és tessék figyelni, mikor lesz legközelebb túraautó vb-futam közvetítés, mert ha egyszer minden összejön Michelisznek, akkor hamarosan magyar világbajnoki futamgyőzelemnek szurkolhatunk. A két versenyt egyébként a Seatos Tarquini és a BMW-s Priaux nyerte, a bajnokságot pedig Tarquini vezeti.



MARRAKECH 1. VERSENY VÉGEREDMÉNYE

1. Gabriele Tarquini	Seat Leon TDI	32:12,815
2. Robert Huff	Chevrolet Cruz	+1,117
3. Tiago Monteiro	Seat Leon TDI	+1,792
4. Fredy Barth	Seat Leon TDI	+2,436
5. Tom Coronel	Seat Leon TDI	+3,513
6. Yvan Muller	Chevrolet Cruz	+5,615
7. Michelisz Norbert	Seat Leon TDI	+7,900
8. Andy Priaux	BMW 320si	+8,892
9. Alain Menu	Chevrolet Cruz	+10,113
10. Augusto Farfus	BMW 320si	+11,959
Leggyorsabb kör: Fredy Barth, Seat Leon TDI, 1:46,925 (153 km/h)		

MARRAKECH 2. VERSENY VÉGEREDMÉNYE

1. Andy Priaux	BMW 320si	1:48,282
2. Yvan Muller	Chevrolet Cruz	+0,837
3. Tom Coronel	Seat Leon TDI	+1,228
4. Tiago Monteiro	Seat Leon TDI	+1,464
5. Fredy Barth	Seat Leon TDI	+1,949
6. Gabriele Tarquini	Seat Leon TDI	+2,395
7. Michel Nykäjer	Seat Leon TDI	+4,555
8. Jordi Gené	Seat Leon TDI	+5,365
9. Mehdi Bennani	BMW 320si	+5,916
10. Michelisz Norbert	Seat Leon TDI	+6,109
Leggyorsabb kör: Jordi Gené, Seat Leon TDI, 1:47,894 (151 km/h)		



4/22 WTCC

1. Tarquini	70
2. Muller	63
3. Huff	46
4. Priaux	39
5. Monteiro	33
6. Menu	32
7. Coronel	29
8. Gené	28
9. Barth	24
10. Farfus	17
11. Nykäjer	10
12. Michelisz	10
13. Bennani	2
14. Hernández	1

ÚJONBAJNOKSÁG

1. Barth	33
2. Nykäjer	30
3. Michelisz	29
4. Bennani	20
5. O'Young	16
6. Valkhard	13

GYÁRTÓK

1. Seat	133
2. Chevrolet	118
3. BMW	93

- ☺ Michelisz pokolian gyors volt, kétszer is megverte a teljes mezőnyt
- ☹ A 26 körből mindössze nyolcat tett meg a mezőny versenytempóban



ORB: Maxx Miskolc Rali

- 2010. április 23-25.
- Miskolc
- 2/7 ORB-futam
- 63 páros
- 40 célba érkező
- 12 gyorsasági
(ebből 11 megtartva)
- 133,02 km gyorsasági szakasz
(ebből 109,77 km megtartva)
- 553,46 km össztáv



ASI NAPPAL NYERT

Az egész magyar ralitársadalom tükön ülve várta a Miskolc Rali éjszakai megrendezett szakaszait, amire legalább tíz, szerintem több is, mint húsz éve nem volt példa. A versenyzők és a szurkolók is olyan jól felkészültek a szombat este tíztől vasárnap hajnalig tartó második napra, hogy az minden gond nélkül lezajlott. Sőt, a szombaton reggel hat és délután kettő között tartott nappali szakaszokkal jobban meggyűlt a mezőny baja, amit néhány, igen látványos esés is tarkított.

A miskolci pályákra előzetesen azt jósolták, hogy a Super-2000-es autók kevésbé lesznek hátrányban az N-esekkel szemben. Ehhez képest az Eger Ralit megnyerő Asi-Pikó páros egy N-es Mitsubishi-vel kezdett a legjobban és az első kör mind a három gyorsaságiját megnyerve

az élre állt. Mögöttük szintén egy Mitsubishi-vel, az Eger Ralit majdnem megnyerő Turi-Percze páros állt a második helyen. Rádióösszeköttetés miatt a második kör leghosszabb gyorsaságiját, a 23 km-es Királdot etap-ot minősítették, így a másik két, összesen 14 km-nyi pályán nem változott jelentősen a verseny állása.

A napközbeni pihenő után azonban a négy éjszakai gyorsaságin a két Super-2000-es autóval versenyző páros, az ifj. Tóth-Tagai és a Herczig-Baranyai duó is rákapcsolt. Janika a Peugeot 207-essel pillanatok alatt átlépte a főleg az utolsó két gyorsaságin lelassuló Turit, és nekiesett az élen álló Asi-nak. Az utolsó gyorsasági előtt három másod-

perc-re csökkent köztük a különbség és mindketten kitolták a szemét is autójuknak. A szakaszt ifj. Tóth nyerte, de Asinak így is maradt 1,9 másodperc előnye, amivel idei második versenyét nyerte. Ifj. Tóth lett a második, aki mögött a verseny első szakaszait egy kicsit elgumizó Herczig 4,8 másodperc hátránnyal futott be a harmadik helyen a Skoda Fabiával. Az éjszakai lassulását nem nagyon értő Turi lett a negyedik.

Az első negyestől kicsit leszakadva következett a verseny első körét egy lecsúszott vákuumcső miatt turbónyomás nélkül teljesítő Turán-Zsiros páros Mitsubishi-vel, akiket néhány top négyes időt autózó, tavalyi bajnok Hadik-Juhász páros követett Subaruval.

A MAXX MISKOLC RALI VÉGEREDMÉNYE

1. Asi-Pikó	Mitsubishi Lancer Evo IX	58:30,9
2. ifj. Tóth-Tagai	Peugeot 207 S2000	+1,9
3. Herczig-Baranyai	Skoda Fabia S2000	+6,7
4. Turi-Percze	Mitsubishi Lancer Evo IX	+23,4
5. Turán-Zsiros	Mitsubishi Lancer Evo IX	+56,4
6. Hadik-Juhász	Subaru Impreza N12	+1:03,5
7. Balogh-Németh	Mitsubishi Lancer Evo IX RS	+1:39,4
8. Kazár-Szöke	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1:47,0
9. Hideg-Kismódi	Mitsubishi Lancer Evo IX	+2:24,8
10. Bátor-Holczér	Citroën C2 S1600	+2:46,0

GYORSASÁGI GYŐZTESEK

Asi	3
ifj. Tóth	3
Herczig	2
Turi	1

- ☹️ Az éjszakai gyorsaságik új kihívást és hangulatos versenyt hoztak.
- ☹️ Az első négy páros későregegyre menő versenyt vívott egymással.
- ☹️ Kevés gyorsasági, sok etap kilométer, érdektelen vasárnap hajnali cél.
- ☹️ Kevés résztvevő

ORB 2/7 UTÁN

1. Asi	40
2. ifj. Tóth	27
3. Turi	25
4. Turán	18
5. Herczig	16
6. Hadik	14
7. Osváth	6
8. Balogh	4
9. Pethő	3
Kazár	3



S1600

A kétkerekesekek versenyét kötelezően a Bútor–Holczer kettős nyerte. A Szuper-1600-as Citroënnel nappal egy másodpercet kaptak az N csoport élmezőnyétől, éjszaka viszont kettőt. Ezt Bútor főleg a kanyarlámpa hiányával magyarázta, amit már nem bírt volna el az autó generátora.

A7

Már több mint egy perccel vezette az A7-es kategóriát a Pálinkás–Bagaméri kettős, amikor két gyorsaságival a vége előtt, etapon eltört a féltengely az autójukban. Addig egy kivételével minden gyorsaságát ők nyerték a Honda Civic-ekel. A győzelmet így a Bessenyei–Papp kettős szerezte meg. Harmadiknak ért célba, de kiállt a versenyről a Kőváry–Tóth páros, miután az utolsó szakaszt ékszíjakadás miatt kormányszervo és töltés nélkül teljesítették. Etapon pedig annyira lemerült az akkumulátoruk, hogy vontatni kellett az autót, ami szabálytalan, ezért a parc fermébe nem álltak be.



A6

Bútor és Bessenyei mögött a harmadik leggyorsabb kétkerekese versenyző az A6 győztese, a Magyar–Budai kettős volt Suzuki Swifttel, akik jobb híján az N2-es Swift-ekkel próbálták felvenni a versenyt.



Vak Sanyi vezetett

Kőváry Barna versenyautójával tett meg három kört a Miskolc Rali prólogján Karvai Sándor, vagy ahogy ralis berkekben jobban ismerik, Vak Sanyi. Az R3-as Renault Cliót teljes egészében a születésétől fogva vak pilóta vezette, Kőváry pedig a navigátorülésből diktálta, hogy mit csináljon. Nem is a salakpályán megtett három kör volt a komoly teljesítmény tőlük, hanem hogy Sanyi a pályára be- és kivezető nagyon szűk úton is betalált az autóval. „Először egy kört terveztünk, de aztán gondoltam, hogy megyek még egyet, aztán még egyet” – mesélte Vak Sanyi. „A harmadikban pedig felkapcsoltam hármashba. Barna meg is jegyezte, hogy csak így hármashban? Mondtam neki, hogy már kívánta a motor a hármast.” Kőváry és Karvai öt éve ismerkedtek meg, azóta elválaszthatatlan barátok. Vak Sanyi vagányságára jellemző, hogy többek között megtanult már biciklizni is, tavaly pedig a prólogon navigált Kővárynak. „Egyáltalán nem volt para” – mondta a tavalyi A7-es bajnok, aki az autója épségét is kockáztatta Sanyi kezeiben. „Teljes volt a bizalom, pontosan azt csinálta, amit mondtam. Félelmetes érzés volt, meg is könnyeztem.”



Pálinkás Bútorra feni a fogát

Az idei két futamon a Pálinkás–Bagaméri páros uralta az A7-et Honda Civicjükkel. Egerben nyertek, Miskolcon pedig toronymagasan vezettek, amíg el nem tört a féltengelyük. „Nagyon jó az autó, bár még bőven van benne tartalék” – mondta Pálinkás. „A hátulját nagyon bizonytalannak érzem, sokkal hamarabb elenged, mint kellene. Szeretnénk tesztelni vele, hogy még többet hozunk ki belőle. Egerben nagyon jó volt nyerni, most Miskolcon is láttam, hogy meglehet az első hely, remélem, még sokszor tudunk győzni.” Bár nem kategória ellenfél, de a kétkerékű autók között Bútor a mérce, és természetesen Pálinkás is őt szeretné elcsipni. „Egyelőre sokat kapunk tőle, kilométerenként egy másodpercet, de érzek az autóban és magunkban is még annyit, hogy el tudjuk kapni.”



Turi szerint az N-essel jobb a verseny

Talán Turi Tamásnak sikerült a legjobban az átállás WRC-ről N-es autóra. Egerben majdnem végig vezetett, de Miskolcon is versenyben volt az első helyért. Turira azt mondják a szurkolói, hogy mindegy neki, miben ül, bármivel jól megy, de azért ő ezt cáfolja. „Nagy a különbség a WRC és az N-es között. Az N-essel sokkal pontosabban kell menni, pontosabban kell megrajzolni vele az íveket és eltalálni a kigyorsítást. (Percze) Nándi nagyon sokat segített ebben. Nem szabad vele nagyon csapkodni. Eger jó példa rá: egyszer úszott meg a hátulja, és amint letapadt, nem lehetett megfogni.” Bár Turi szerint is a WRC az igazi versenyautó, ő az idei szezon versenyeit jobban élvezte az N-essel. „Az nem is kérdéses, hogy egy WRC-t nagyobb élmény vezetni, és az után visszalépés az N-es autó. Viszont a verseny így sokkal jobb. Sokkal közelebb van egymáshoz az élmezőny. Ebből a szempontból egyáltalán nem visszalépés. Én sokkal jobban élvezem az idei évet.”

ORB 2/7 UTÁN

A CSOPORT

1. BÚTOR	20
2. MAGYAR	11
3. BESSENYEI	9

A7

1. BESSENYEI	15
2. HOZMANN	14
3. PÁLINKÁS	10

A6

1. MAGYAR	20
2. DÉKÁNY	14
3. BAKÓ	8

A5

1. KRONOME	6
------------	---

N4

1. ASI	20
2. IEFJ. TÓTH	14
3. TURI	13

N3

1. HIBJÁN	20
2. SCHUCK	13
3. BIRO	12

N2

1. DEMJÉN	20
2. DRÁVUCZ	14
3. HOFFER	13

S3

1. MATICS	20
2. SZÍJ	14
3. BUDAVÁRI	10

S1

1. FOGASY	15
2. KISS	11
3. MARKOVICS	10

**N2**

A Demjén–Schweighardt páros hazai pályán annyira igyekezett az N2 élén, hogy még az A6 győztesét, a Magyar–Budai kettőst is megpróbálták elcsípni. Ez nem sikerült nekik, de az N2 így is biztosan meglelt, az utolsó kört teljesen elkopott fékberéttel teljesítő Drávucz–Zsiga kettős előtt.

**N3**

Két Ford Fiesta között dőlt el az N3 első helye. Nappal a Hibján–Szurovcák kettős húzott el, de éjszaka defektek kaptak, és innen kellett visszaküzdeniük magukat az első helyre, a Schuck–Muschitz kettős elé.

**S3**

Reggel elnőzte a rajtidejét a Matics–Viczena páros, így alaposan meglepték az ellenfeleket azzal, hogy negyven másodperc hátránnyal kezdték a napot. Ezt azonban sikerült ledolgozniuk és az Evo VII-tel végül több mint négy perc előnnyel nyerték az S3-at a Borsi–Diebel páros előtt.

**S1**

A korábban N4-ben is versenyző Markovics–Szabó kettős volt a verseny leggyorsabb Zsigulis párosa, pedig ők egy A-s 21074-essel versenyeztek. A Kiss–Zejda és a Boda–Szira párosok Lada VFTS-ét előzték meg.

**Duen fényképezi, ahogy felborul**

Bujdos Miklós a Miskolc Rali prológián borította fel Subaru Impreza WRC-jét. Navigátora, a népszerű weboldaltulajdonos, Duen a prológra átengedte a jobb egyet, a csapat egyik támogatójának, ő maga pedig inkább fényképezett. A 2-es médiamellényben így saját borulását is megörökíthette.

**Csak jó ülésben szabad versenyezni**

A Miskolc Ralin látványosan nagyot eső Madár–Fidrich páros navigátorát agrázkódással szállították kórházba. A verseny utáni hétfőn szerencsére kiengedték, és ahogy Fidrich Laci mesélte, miközben a pálya szélén a mentőbe tették az volt az egyetlen mondata, hogy a Salgón feltétlenül indul. De azért sok tanulságot is levont az esésből:

„Az utolsó pillanatban ugrottam be navigálni, és legközelebb biztos nem ülök be csóvázás ülésbe, négyponos övvel. Egy műanyagvázas ülés kevésbé deformálódik és az ötponos öv is jobban rögzít. Ilyenben valószínűleg nem is sérültem volna meg. Szerencsére egy nagyon jó Sparco sisakom volt, ami eltört ugyan, de megvédett a komolyabb sérüléstől. Az is biztos, hogy veszek egy HANS-ot és csak abban fogok versenyezni. Mindenki számára tanulságos lehet az esetem. A biztonsággal nem szabad játszani, nem szabad vele spórolni és nem szabad sajnálni az időt, hogy az ülést, az övet, a taposólemezt, mindent magadra állíts. A Salgón valószínűleg nem tudok még indulni, mert most spórolnom kell egy új sisakra, de ha tehetném, szívesen mennék. Az egész szombati napra nem emlékszem, de a mentő mellett állítólag ezt megígértem a szurkolóknak.”

**Tagai Tamás**

A PEUGEOT MÉG MINDIG JÓ S2000-ES AUTÓ

MIÉRT JÓ MÉG MINDIG A PEUGEOT 207-ES, HOGYAN VEHETI FEL A VERSENYT EGY MAGYAR CSAPAT A KRONOSSZAL ÉS MIÉRT NINC S ÖREG SZUPER-2000-ES AUTÓ?

Negyedik éve foglalkozik Szuper-2000-es Peugeot-k felkészítésével a TRT-műhely, így tapasztalatuk és mesélvonaljuk is akad bőven.

„Két autónk van. A tavalyi kocink, amivel Janika (ifj. Tóth János) is megy a magyar bajnokságban, és az év elején vettünk egy másikat, azzal a lengyel bajnokságban Szymon Ruta, az osztrák bajnokságban pedig Waldemar Benedict versenyez” – mondta Tagai Tamás, a Tagai Racing Technology (TRT) vezetője.

„Tulajdonképpen nincs nagy jelentősége, hogy melyik autó mikori gyártású. A WRC-knél sokat számít, hogy egy autó 2005-ös vagy 2007-es fejlesztésű, a Szuper-2000-ben azonban nem. Ha például a Peugeot új váltót homologizál, akkor 12 hónapja van rá, hogy minden egyes 207-esben kicseréljék a váltót, és a 12 hónap leteltével a régi váltóval már nem is mehetsz. 2008-ban év elején homologizáltak új váltóházat a Peugeot-hoz, és júniusban már küldték a körleveleket, hogy melyik számú váltó nem volt még cserélve a gyárban. Lehet kérni ez alól mentességet. A Fiat például kapott plusz fél évet, hogy a Sadev váltókat lecseréljék X-Tracra, de nem jellemző, hogy ilyet kérvényezzenek a gyárak.”

Ez tehát azt jelenti, hogy az IRC-bajnok Kris Meeke és ifj. Tóth János autója között nincsen semmi különbség, és elvileg ugyanolyan feltételekkel tud versenyezni. Persze egy autónál sok múlik a háttéren is. „Amikor 2007-ben belevágtunk a Peugeot-programba, azonnal az IRC-re mentünk, ahol olyan csapatok ellen kellett versenyeznünk, mint a Kronos vagy

a PH Sport. Az is volt a célunk, hogy velük fel tudjuk venni a versenyt. 2008-ban a Lengyel Ralin Krzysztof Holowczyc a Kronos Peugeot-jával ment, majd egy hét múlva a mi autónkkal indult a Lotos Ralin. Utána azt mondta, örül, hogy minket választott, tehát nem dolgozhattunk rosszul.

Az biztos, hogy egy Kronos háttérrel, tapasztalatával nehéz felvenni a versenyt. Ők nem olyan régen még a vb-n versenyeztek, ahonnan megmaradt a teljes logisztikai háttérük, kamionok, szervizbuszok, kiegészítő berendezések. Viszont az is igaz, hogy egy kisebb csapat, mint a mienk, rugalmasabb tud lenni. Tavalyelőtt teszteltünk Roman Krestával a Barum Rali előtt, amivel a beállítások terén nagyon sok tapasztalatot szereztünk. De a Peugeot Sporttól ugyanúgy megkapjuk mi is az összes IRC-futam előtti teszt eredményét, amit felhasználunk.”

Az IRC-n az idén egy kicsit megtépták a Peugeot egyeduralmát. A Ford új autót homologizált, a Skoda teljes mellszállással vetette bele magát a raliba. Sokan úgy gondolják, hogy a francia márka ezéért hátrányba kerülhet.

„Én nem hiszem, hogy a Peugeot rosszabb autó lenne, mint akár a Skoda, vagy a Ford. Egy új autó tervezésénél nyilván több a lehetőség, de a Peugeot-t is folyamatosan fejlesztik. Szerintem a Peugeot Sportnál is komolyan foglalkoznak az autóval, ők is nyerni akarnak. Nagyon sok szakmai segítséget adnak a privát csapatoknak, az viszont tény, hogy az alkatrészellátása borzasztó.”

Maxx Miskolc Rali Historic

- 2010. április 23-25.
- Miskolc
- 3-4/9 OHRB-futam
- 8 páros
- 5/7 célba érkező
- 6/6 gyorsasági
- 75,54/57,45 km gyorsasági szakasz
- 553,46 km össztáv



EGY NAPPAL, EGY ÉJJEL

KÉT BUKFENC ÉS EGY KISEBB ESÉS TARKÍTOTTA A HISTORIC SZAKÁG IDEI MÁSODIK HÉTVÉGÉJÉT MISKOLCON.

Egy nappali és egy teljes egészében éjszakai futamon küzdött meg egymással az Iharos és Goller Historic Rali Bajnokság mezőnye Miskolcon. A nyolc párosból hárman szenvedtek kisebb-nagyobb balesetet.

A Nagy-Tóth páros az első napon borította fel a Golfot, míg a Varga-Gulyás kettős Mk1-es Escortját egy fa állította meg. A legrosszabbul azonban a Madár-Fidrich páros járt, akik a sátoi gyorsaságin fékhiba miatt repültek le az útról. Fidrich Jánost korházba is kellett szállítani agyrázkódással, de szerencsére hétfőn már hazamehetett, és akár a következő versenyen újra navigálhat.

Mindkét futamon a Wirtmann-Schneer páros volt a leggyorsabb Mk1-es Ford Escorttal, annak ellenére, hogy egy defekt és egy generátor hiba is hátráltatta őket. A két Skodás páros, a Tóth-Bruckner és a Balogh-Balogh kettősök mindkét nap nagy csatát vívtak egymással. Nappal Tóth volt a gyorsabb és szerezte meg a második helyet Balogh előtt, éjszaka pedig fordítva. Igaz, ekkor a megjavított Volkswagen Golf-fal a Nagy-Tóth duó

megelőzte őket és a második helyen végeztek. Egy negyedik és egy hatodik helyezéssel tért haza a Varga-Gulyás kettős az elnyúlhatetlen Zsigulival. A Varga-Bacsa duó elsőnap kiései után másnap az ötödik helyet szerezte meg. A mezőny legnépszerűbb autójával az Abarth 595-tel a Rakóczi-Kondás páros első nap ötödik, másnap hetedik lett.

1. FUTAM VÉGEREDMÉNY

1. Wirtmann-Schneer	Ford Escort Mk1 RS2000	47:35,8
2. Tóth-Bruckner	Skoda S120 Rallye	+5:35,9
3. Balogh-Balogh	Skoda S110 L	+5:44,0
4. Varga R-Gulyás	Lada 2101 Gr 2	+8:30,5
5. Rakóczi-Kondás	Fiat Abarth 595	+17:41,3

2. FUTAM VÉGEREDMÉNY

1. Wirtmann-Schneer	Ford Escort Mk1 RS2000	39:52,9
2. Nagy-Tóth	Volkswagen Golf	+2:27,0
3. Balogh-Balogh	Skoda S110 L	+3:07,9
4. Tóth-Bruckner	Skoda S120 Rallye	+5:18,7
5. Varga J-Bacsa	Ford Escort Mk1 RS2000	+8:22,9
6. Varga R-Gulyás	Lada 2101 Gr 2	+8:27,6
7. Rakóczi-Kondás	Fiat Abarth 595	+19:27,1



SUBARU
Magyar

Szombathely, Zanati út 27/A

Tel.: 94/513-087

info@bonuszft.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.



1234112212A



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

WWW.GSPORT.HU

GSPORT
TECHNIC
CHASSIS & ROLLAGE

Ne tessék mesélni: Tóth Vilmos



BEESTÜNK BÉBI!

TÓTH VILIT TÖBBNYIRE CSENDES NAVIGÁTORNAK ISMERJÜK, DE HA EGYSZER ELKEZD SZTORIZNI... VARGA „CIGÁNY” ZOLIVAL MÁR MÁGA AZ EGYÜTTVERSENYEZÉS IS EGY KALAND VOLT, DE MÉG EZT IS FELÜLMÚLTA, AMIKOR FISCHER ÁKOSSAL TRÉNINGEN ELESTEK, AMI UTÁN MAJDNEM VOJCSIK GOLYÓT ÉLESZTETTÉK ÚJRA.

(Varga) Zolival a Salgó Rali volt az első közös versenyünk. Természetesen mindjárt a tréningen beestünk a susnyásba. Zoli közölte, hogy beestünk bébi, és már kapcsolta is a rükvercet. Meg se mocantunk, mert ujjnyi vastag, a földtől harminc centire elvágott akácligetre estünk, és a kerék nem ért le. Aztán jött a fél mezőny, akiket pár perccel korábban előztünk meg, szerinted mennyire rohögtek rajtunk? De azért kirángattak.

De nem is ez volt az érdekes a Salgón. Felmentünk a hegyi pálya tetejére, és leesett az eső. Jöttek a

szervizesek, hogy mindenki esőgumit rakott fel. Zolinak pedig csak négy darab esőgumija volt egész évre. Azt mondta, hogy ő azokkal csak Pécsen akar menni, úgyhogy most nem rakjuk fel. Szorospatakon elindultunk, és Mátraalmástól szakadt, ömlött az eső. Annyira csúszott, hogy a lassító előtt Zoli fékezett, és leállt a motor. Olyan helyeken mentünk, hogy az elképesztő. Nem is láttuk az utat, valami bokrok alól kiugrottunk, és megint az aszfalton voltunk. De hát ismerte a pályát, tréningen is ott ment bent. Végül leértünk, és abszolútban olyan húsz

körül időt mentünk, ami Zsigulival nem volt rossz. Mindenki mondta, hogy jó, jó. Zoli persze azonnal megkontrázta, hogy akkor nézzétek meg, mivel jöttünk, és kitekerzte a kormányt. Mindenki fogta a fejét, hogy nem vagyunk normálisak.

Zolival persze az egész verseny egy nagy kaland volt. Ezen az ominózus tréningen egy faházás kemping orvosi szobájában laktunk. Éjszaka brutálisan hideg volt, 5-6 fok. Olyan tűzhellyel fűtöttünk, aminek akkora volt az égéstere, mint egy ötliteres fazék. Valami fatelepről hozták a fát, ahol almásládákat készítettek belőle. Négy milliméter vastag fenyőlécek voltak. Képzelhettek, folyamatosan rakni kellett. Ráadásul füstölt, mint az állat. Egész éjszaka felváltva fűtöttünk. Óránként rugdostuk egymást, hogy most te jössz. Ezzel együtt mindig jó hangulat volt Zoli csapatában. De nem is ez a legkomolyabb emlékem a Salgóról.

Egy hosszabb kihagyás után úgy volt, hogy Fischer Ákosnak fogok navigálni. Volt egy N-es hátsókezes Toyota Corollája, amivel három évig versenyezett. A Corollának lejárt a homologizációja, ezért úgy volt, hogy Vojcsik Golyótól bérlünk egy ezerhatos Ladát, a Toyota meg megmarad tréningautónak. Lementünk tréningezni az első versenyünkre Salgótárjába, és kimentünk Sámsonházára. Alighogy megérkeztünk, elkezdett szakadni. Első körben felírtuk, a másodikban pedig nekilendültünk. Harmadik teligázzal átmentünk egy bukkanón. A Zsiguli megy 120-at harmadikban, egy tizenhatszelepes iker-vezérműtengelyes Toyota is biztosan megy annyit. Szóval eldobbantottunk, visszaestünk, és a vizes fényes aszfalton csak siklott, siklott az autó, nem akart letapadni. Ezzel a harmadik teligázás tempóval, fék nélkül frontálisan nekimentünk egy nyolcvan centi átmérőjű nyárfának, amiről egyetlen levelet sem vertünk le. Totálkárusra tört a Toyota, de úgy, hogy a váltó felszakította a padlólemez és bejött kettőnk közé. A diffi eltörte a hátsó hidat, a HP Sport duralumínium taposólemez hat darabra tört. Rendesen versenyülés volt benne, öv volt rajtunk, de annyira megnyúlt minden, hogy befejeltem a térdem közé. Kimásztunk az autóból, mondanom sem kell, teljesen kómában voltunk mind a ketten. Jöttek Golyóék, és miután látták a roncsot, mondták,

hogy akkor bevisznek Salgótárjába, a korházba. Beültettek az autóbó, mind a ketten rögtön rosszul lettünk, mert akkor jött ki rajtunk a sokk. Bementünk a korházba, már egy órája tartott a kivizsgálás. A folyosón, egy széken ülve hintáztam. Egyszer csak kijön egy doki, és kérdezi, hogy ki a Tóth Vilmos. Mondom, én vagyok. Azt mondja, meg ne mozduljon, mert el van törve a nyakcsigolyája, és bármelyik pillanatban megbénulhat. Hú, teljesen rosszul lettem, mondtam, hogy azonnal fogjanak meg. Kijöttek vagy tízen, kiemelték a székből, kezükben tartva szép lassan kiegyenesítettek a levegőben és lefektettek egy ágyra. Vizsgálgattak jobbra-balra. Mondták, hogy feltolnak a szobába, éjél jön értem a mentőhelikopter és visz fel Pestre. Hú, mondom, ha ezt otthon megtudja a család, az hétszentség, hogy mindenki infarktust kap. Előtte egy éve történt, hogy egy mentőhelikopter nekiment egy gyárkéménynek, és meghalt benne mindenki. Hát mondom, ez nem létezik, hogy mindent túlélék, és egy mentőhelikopterben kell meghalnom. Inkább vigyenek föl vonattal, vagy akármivel.

Közben Vojcsik Golyó elaludt a folyosón. Na most róla tudni kell, hogy úgy horkol, mint az iszonyat. Előtte szerveztem neki egy fél évet, és volt úgy, hogy éjél fel kellett kelteni, mert azt hittem, hogy megfulladt. Képzeld el, hogy arra ébredsz, hogy valami brutálisan horkol, egyszer csak figyelsz, figyelsz, ez megfulladt, ez meghalt. De a következő pillanatban jön egy nagy horkantás, és folytatja, de mindez negyven másodperc múlva. Szóval Golyó elaludt a folyosón egy ilyen betegtológató izében, és hasonló stílusban horkolt. Arra ment egy nővér, és elkezdett sipítózni, meg ordibálni, hogy infarktust kapott az ember. Hozták az újjáélesztő gépet, vitték be a műtőbe. Golyó meg persze felugrott, hogy nehogy már csináljanak vele valamit, ő csak a sofőr, ő hozta be az embereket. Majdnem újjáélesztették a folyosón. Ezek után bejön hozzám, és ezt elmeséli. Hát olyan rohögögörös jött rám, hogy majd leestem az ágyról. Na persze ne mozduljak meg.

Végül nem kellett repülnöm, sima mentővel hoztak fel Pestre, megcétézték, és mondták, hogy valami meszesedés van a nyakamban, ami úgy néz ki, mint-ha el lenne törve, de gyakorlatilag semmi bajom.

WRC: Török Rali

- 2010. április 16-18.
- Isztambul, Törökország
- 4/14 vb-futam
- 40 páros
- 32 célba érkező
- 23 gyorsasági
- (ebből 21 megtartva)
- 358,84 km gyorsasági szakasz
- (ebből 320,76 km megtartva)
- 1104,15 km össztáv



LOEB TAKTIKA NÉLKÜL NYERT

IDEI HARMADIK GYŐZELMÉT ARATTA SÉBASTIEN LOEB A RALI VB-N, ÉS NÉGY VERSENY UTÁN TORONYMAGASÁN VEZETI A BAJNOKSÁGOT.

A Jordán Ralin eldurvult taktikázás után igazán felemelő érzés volt, hogy ezúttal senki nem törődött a rajtsorrenddel és az első gyorsaságitól az utolsóig padlógázon nyomták a versenyzők. A Törökország déli részéről Isztambul alá költözött verseny első felében Sébastien Ogier remekelt, aki a pénteki napot az élen zárta, szombaton elsőnek rajtolt és nagyon úgy tűnt, hogy senki nem tudja letaszítani a trónról. A 15. gyorsaságin azonban felrobbant a gumija, és a pályán kellett kicserélnie. Ekkor állt az élre Sébastien Loeb, aki az ötödik helyen kezdte a szombati napot. Előnye azonban a második nap végén mindössze 16 másodperc volt Petter Solberggel és 17 Mikko Hirvonennel

szemben. Vasárnap azonban az éjszakai eső miatt a hat tervezett gyorsaságból kettőt töröltek. Hirvonen nagy igyekezetében odacsapta autóját, és időlegesen visszaesett a negyedik helyre, Solberg pedig feladta Loeb hajszolását. A francia így zsinórban harmadik versenyét nyerte az idén, megelőzve Solbergét, aki szép csendben a vb második helyére lopkodott fel. A harmadik helyről esett ki Dani Sordo, miután egy saras részen 15-tel nekicsúszott egy fának, így a dobogó alsó fokára Mikko Hirvonen állhatott fel. Ogier a kerékcserés kalandja után a negyedik lett, míg Kimi Räikkönen pályafutása legjobb teljesítményét nyújtva az ötödik helyen futott célba.

TÖRÖK RALI VÉGEREDMÉNYE

1. Loeb-Elena	Citroën C4 WRC	3:01:38,7
2. P. Solberg-Mills	Citroën C4 WRC	+54,5
3. Hirvonen-Lehtinen	Ford Focus WRC09	+1:43,4
4. Ogier-Ingassia	Citroën C4 WRC	+3:46,0
5. Räikkönen-Lindström	Citroën C4 WRC	+6:44,3
6. Villagra-Pérez-Compagnon	Ford Focus WRC08	+7:56,7
7. Wilson-Martin	Ford Focus WRC08	+8:29,8
8. Latvala-Anttila	Ford Focus WRC09	+19:44,2

GYORSASÁGI GYŐZTESEK

Loeb	7
P. Solberg	5
Ogier	5
Hirvonen	3
Sordo	1

ELEN ÁLLÓK

1. gy.	P. Solberg
2. gy.	Hirvonen
3-14. gy.	Ogier
15-23. gy.	Loeb



- ☺ Taktika nélkül, mindenki padlógázon nyomta, igazi raliverseny volt.
- ☺ Látványos ugratók.
- ☹ A rendezők a pályabebéjtés és a verseny között módosították a pályán.
- ☹ Az éjszakai eső miatt vasárnap elmaradt a nagy összecsapás az első helyért.



A KÉTSZERES RALI VILÁGBAJNOK LEGENDA SZERINT A JELENKOR GÉNIUSZA, SÉBASTIEN LOEB HASONLÓ STÍLUSBAN VERSENYEZ MINT AHOGYAN Ő TETTE ANNAK IDEJÉN.

„Loeb stílusa hasonlít az enyémre: tiszta, édes, nagyon koncentrált és sohasem hagyja abba a kérdésezést” – mondta Walter Röhr. „Harmic éve én mindig analizáltam, míg a többiek improvizálva vezettek. Loeb most a tökéletességig fejlesztette a vezetési stílusát, főleg aszfalton, ahol verhetetlen. Ha egy fiatal kérne tőlem tanácsot, azt mondanám, hogy Loeböt kell megvernie. Addig kell tökéletesítenie a tudását, amíg le nem győzi őt.”

Loeb hatalmas megtiszteltetésnek vette a német szavait, bár egy kicsit túlzásnak érzi: „Nagyon kedves tőle, hogy az utódjának tart, főleg az oka miatta. Néhány tulajdonságával én is rendelkezem, leginkább azzal, hogy a kormányt én is a lehető legkevésbé fordítom, mert ha elkezdesz csúszni, azzal időt veszítesz. De nem vagyok benne biztos, hogy annyit analizálnék, mint ő. Lehet, hogy igaz, de számomra ez inkább adottság. Nem szoktam sokat gondolkozni rajta, hova tegyem a kereket, az jön magától.

Sokat nem tudok Röhről. Amikor ő versenyzett, én még nem érdeklődtem a rali iránt. Az Audi Quattrójára emlékszem, meg a filmre is, amikor az állandóan mozgó lábát mutatják, főleg a balt, ahogy táncol a fék és a kuplung között.”

Loeb azonban más tanácsot adna a fiataloknak: „Nem, nem! Ne engem akarjanak megverni, mert az remélhetőleg egyhamar nem fog bekövetkezni.”



KEMÉNYFA PARKETTÁK

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

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

segédanyagok, lakkok, ragasztók forgalmazása

ZS-M TEAM PARKETT

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



TÍZEN MENTEK NEKI SORDÓNAK



A biztos harmadik helyről esett ki Dani Sordo három gyorsasággal a Török Rali vége előtt, amikor egy csúszós részen fának ütközött, és az eltört féltengely miatt nem tudott kiszabadulni a sárból.

„Nem én voltam az első, aki ott kicsúszott” – mondta Sordo, a 21. Deniz gyorsaságán törtétekről, amelyet az éjszaka lehullott eső járhatatlanná tett. „Igazi korcsolyapálya volt. Neki mentünk egy fának, ami eltörte a féltengelyünket. Közvetlenül utánam Sébastien Ogier is kicsúszott ugyanott, és nekiment a kocsinknak.”

„Mindenki kicsúszott abban a kanyarban, de Dani kivételével mindenki tovább tudott menni” – mondta Olivier Quesnel, a Citroën csapatvezetője. „Az összes autó nekik ment, úgyhogy a C4 teljesen összetört. Legalább tíz autó ütötte meg őket, nagyon hülye dolog volt.”

JÖVŐRE SEM LESZ MONTE A VB-N

Az FIA Motorsport Világtanácsa április végén (majdnem) véglegesítette a 2011-es vb-naptárat.

Immáron biztossá vált, hogy a Monte-Carlo Rali jövőre is az IRC-sorozat szezonnyitója marad, és nem rendeznek rajta összevont vb, IRC-futamot. A szezon így jövőre a Svéd Ralival kezdődik.

A korábban beharangozott Abu-Dzabi Rali egyelőre nem került be a programba, viszont a Lengyel, a Török és az Új-Zéland Raliknak van esélyük, hogy közülük egy, 14. futamként bekerüljön a jövő évi naptárba.

2011-ES RALI VB NAPTÁR

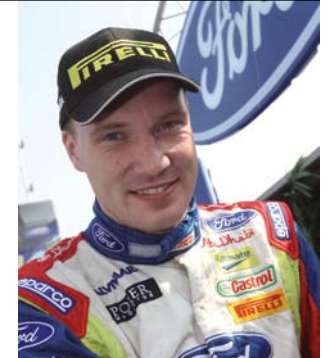
február 3.	Svéd Rali
március 6.	Mexikó Rali
március 27.	Portugál Rali
április 17.	Jordán Rali
május 8.	Olasz Rali
május 29.	Argentín Rali
június 19.	Akropolisz Rali
július 31.	Finn Rali
augusztus 21.	Deutschland Rali
szeptember 11.	Ausztrál Rali
október 2.	Francia Rali
október 23.	Catalunya Rali
november 13.	Wales Rali

LATVALA NEM ÁLLT A SZÖNYEG SZÉLÉRE

Bár a Török Ralin is egy buta hibát vétett Jari-Matti Latvala, ezúttal nem kapott szidást főnökétől, Malcolm Wilsontól. Latvala a második napi első gyorsaságban borult fel, amivel 19 percet és jelentős számú pontot veszített.

„Az itinerírás során követte el a hibát, és ő volt a legcsalódottabb miatta” – mondta Wilson. „Ez is az ő hibája volt, de egészen

más, mint tavaly, amikor nem hallgatott az itinerére. Nem hibáztatom, mert akkor azonnal lerombolom azt az önbizalmát, amit az elmúlt versenyeken felépítettünk. Ha rendszeresen pontokat hoz a csapatnak, akkor az számomra már nagy előrelépés tavalyhoz képest (amikor Latvala több versenyen is kiesett baleset miatt).”



IGAZI RALIVERSENYZŐ LEHET RÄIKKÖNENBŐL?

RALIVERSENYZŐI PÁLYAFUTÁSA LEGJOBB EREDMÉNYÉT ÉRTE EL KIMI RÄIKKÖNEN A TÖRÖK RALIN, Ahol az ötödik helyet szerezte meg.

Azonban ennél sokkal beszédesebb, hogy Formula-1-ről az idén a rali világbajnokságra váltó finn, Federico Villagra és Matthew Wilson személyében két olyan versenyzőt is maga mögé tudott utasítani, akik sokkal nagyobb raliversenyzői és vb-s múlttal rendelkeznek nála. „Nincs okom, hogy a levegőbe ugráljak örömben, de kétségtelenül ez a legjobb érzés,

amióta a rali vb-re váltottam” – mondta Kimi Räikkönen. „Az első öt nyilvánvalóan másik ligában versenyez, mint mi, de mi voltunk a legjobbak a divízió kettőben. Én voltam a középcsatár a második sorban, ha jéghegyes hasonlattal akarok élni.” A versenyzők gyorsaságát a rali vb-n nem a végeredmény, hanem a gyorsasági eredményeik alapján mérik. Ezen a téren Räikkönen

elmondhatja magáról, hogy többnyire a hetedik-nyolcadik helyen végzett. Az általa első ötnek nevezett versenyzők valójában hatan vannak: Loeb, Sordo, Ogier és Petter Solberg a Citroënnel valamint Hirvonen és Latvala a Forddal. Ők hatan valóban más ligában játszanak, és bármelyikük simán esélyes egy győzelemre. Räikkönen a gyorsaságikon rend-



szerint mögöttük végzett, és az első két szakaszt leszámítva a már említett Villagra és Wilson közül egyiket megverte, de gyakran mind a kettőjüket. Sőt, a verseny elején kiesett és később szuper ralizó amerikai fenomént, Ken Blockot is többször megelőzte.

Ha pedig a gyorsaságin elért időeredményeit nézzük, akkor elmondható, hogy a második körre (amikor másodszorra teljesítették ugyanazt a szakaszt) rendszerint gyorsult Räikkönen. Az első körben kilométerenként 1-1,5 másodperccel volt lassabb a szakasz győztesnél, míg másodszorra ez a különbség 0,7-0,9 másodpercre csökkent, ami elég biztató javulás.

Nem szabad elfelejteni, hogy Räikkönen számára ez az első év a rali vb-n és mindössze a második raliautó volánja mögött. A rali vb-re érkező, többéves raliversenyzői tapasztalattal rendelkező tehetségekre pedig azt szokták mondani, hogy az első évüket el kell felejteni, és igazán csak az számít, hogy a második szezonban, amikor már minden versenyen van rutinjuk, hogy teljesítenek.

Ehhez képest Räikkönen Törökországban már a „második sor középcsatára” volt, és mindezt úgy teljesítette, hogy közben nem hibázott.

„Nagyon nehéz verseny volt, még a nagyfiúk is hibáztak. Mikko Hirvonen egy követ ütött meg, amikor elkezdett sietni, a többiek pedig még drágább árat fizettek a hibájuk miatt. A mi taktikánk: célba érni, célba érni, célba érni, most is bevált, ráadásul egész jó eredményt értünk el.”

Az igazi mérce tehát a 2011-es szezon lesz a számára, ha komolyan gondolja, hogy a raliban marad. De ha így folytatja, akkor a végén még tényleg raliversenyző lesz Kimi Räikkönenből.



ms.mester
kiadó & reklámügynökség

www.msmester.hu

Arculat
Kiadvány
Könyv & Újság
Csomagolás
Látványterv
Web

Rendezvényszervezés

+36 1 214 4019
+36 1 225 1778
+36 20 967 3968
msmester@msmester.hu



iglobe

iGlobe Team Kft.

email: info@iglobe.hu
telefon: +36 1 214 4019
fax: +36 1 225 1778
mobil: +36 30 852 72 98

...minden ami nyomda

WRC: Új-Zéland Rali

- 2010. május 7-9.
- Auckland, Új-Zéland
- 5/13 vb-futam
- 53 páros
- 38 célba érkező
- 21 gyorsasági
- 396,5 km gyorsasági szakasz
- 1496,51 km össztáv



ÚJ-ZÉLAND RALI VÉGEREDMÉNYE

1. Latvala-Anttila	Ford Focus WRC09	4:04:09,8
2. Ogier-Ingrassia	Citroën C4 WRC	+2,4
3. Loeb-Elena	Citroën C4 WRC	+15,2
4. Hirvonen-Lehtinen	Ford Focus WRC09	+21,3
5. Sordo-Marti	Citroën C4 WRC	+25,8
6. Wilson-Martín	Ford Focus WRC08	+3:26,0
7. H. Solberg-Minor	Ford Focus WRC08	+6:15,3
8. Ketoma-Stenberg	Ford Fiesta S2000	+10:19,3
9. Villagra-Perez-Compagn	Ford Focus WRC08	+10:49,8
10. Pons-Haro	Ford Fiesta S2000	+11:13,4

GYORSASÁGI GYŐZTESEK

LOEB	9
OGIER	6
SORDO	3
P. SOLBERG	3
HIRVONEN	1

ELEN ÁLLÓK

1-2. GY.	P. SOLBERG
3-4. GY.	SORDO
5-6. GY.	OGIER
7. GY.	LATVALA
8. GY.	P. SOLBERG
10-17. GY.	OGIER
18. GY.	LOEB
19-20. GY.	OGIER
21. GY.	LATVALA

VB 5/13 UTÁN

1. LOEB	108
2. LATVALA	72
3. HIRVONEN	64
4. OGIER	63
5. P. SOLBERG	53
6. SORDO	34
7. WILSON	30
8. H. SOLBERG	24
9. VILLAGRA	22
10. RAIKKONEN	14

GYÁRTÓK

1. CITROËN	156
2. FORD	151
3. CITROËN JUNIOR	75
4. STOBART-FORD	74
5. MUNICH'S-FORD	32

- ☺ A rali vb történetének egyik legizgalmasabb és legfordulatosabb versenye
- ☺ Loeb parádés szombati napja
- ☺ Öt páros kilencszer váltotta egymást az élen
- ☺ Az utolsó gyorsasági előtt még akár négyen is nyerhettek volna



LATVALA NYERTE A MEGARALIT!

LOEB VOLT A LEGGYORSABB, OGIER A LEGMEGLEPŐBB, SOLBERG MEGPRÓBÁLTA, DE VÉGÜL LATVALA TAKTIKUSAN NYERTE A RALITÖRTÉNELEM EGYIK LEGJOBB VB-FUTAMÁT.

Kétszer is hibázott Sébastien Loeb az Új-Zéland Ralin. Először pénteken csapta egy hídkorlátnak autóját, és a kinyílt ajtó miatt több mint egy percet veszített a gyorsaságin. A szombati napot a hetedik helyről kezdte egy perc húsz másodperc hátránnyal, amit a nap végére öt másodpercre csökkentett. Az ellenfelek nem győzték kapkodni a levegőt, amikor Loeb egy gyorsasági alatt 22 másodpercet vert rájuk, de a francia nem csinált belőle nagy ügyet, csak annyit mondott, hogy hibátlan nap volt, ennyi az egész. Vasárnap reggel az első gyorsaságiban az élre állt, ám a másodikon, a hírhedt Whaanga Coaston megforgott, és odalett az első helye. Ekkor vette vissza a vezetést Sébastien Ogier, aki annak ellenére, hogy most járt először Új-Zélandon, úgy közlekedett a pályákon, mint-ha hétköznap ezeken járna közértbe. Ám vasárnap ő

indult elsőnek, és a pályatakarítás némi idővesztéséget jelentett számára. Az utolsó gyorsasági előtt azonban volt még 6,2 másodperc előnye Latvalával, 16,8 Petter Solberggel és 17,7 Loebbel szemben. Az utolsó szakaszt, a Whaanga Coast 2-t mind a négyen megnyomták, és amit lehet, kihoztak az autójukból. Solbergget egy villanyoszlop állította meg és esett ki a harmadik helyről. Latvala a partoldalnak ment neki, Ogier pedig három kanyarral a cél előtt megforgott. Ez volt a döntő és Latvala ennek köszönhetően tudott 2,4 másodperc előnnyel nyerni, a pályafutása legjobb eredményét és legjobb formáját hozó Ogier-vel szemben. Loeb szerencsésen lett harmadik, míg Hirvonen egy számárá nem túl jól sikerült versenyen mentett meg pontokat a negyedik helyen, miután az utolsó napon megelőzte a végül ötödik Dani Sordót.



LOEB NAPJA

„FUCKING HELL!” – KIÁLLTOTT FEL DANI SOR-
DO, AMIKOR A TE AKAU COAST GYORSASÁGI
UTÁN MEGLÁTTA SÉBASTIEN LOEB IDEJÉT.

A hatszoros világbajnok ezen az egy gyorsaságin 22 másodpercet vert az egész mezőnyre. Loeb egy perc húsz másodperces hátrányból kezdte az Új-Zéland Rali második napját, amelyből estére egy perc tizenötöt le is tudott dolgozni. Igaz, hogy a hetedik helyen rajtolva nagyon jó tapadású, letisztított pályán versenyezhetett, de akkor is kilométerenként 0,7 másodperccel gyorsabbnak lenni az egész mezőnyénél, nem mindennapi dolog. Nem csoda, hogy sokan úgy vélték, Loeb élete legjobb formájában volt.

„Kilométerenként nyolctized másodperccel (mi már tudjuk, hogy csak héttel) volt gyorsabb Sébastien Ogier-nél, ami olyan, mintha plusz nyolcvan lóereje lenne. Ekkora különbséget tud tenni Sébastien Loeb, mint versenyző” – mondta Malcolm Wilson, a konkurens Ford, csapatvezetője. „Láttam már pár nagyszerű versenyzőt, de ehhez fogható még soha. Kiváltság őt nézni, és látni, hogy mit tesz, biztos, hogy ez a teljesítménye bevonul a történelemkönyvekbe.”

Loeb persze nem csinált ekkora cirkuszt saját szárnyalásából: „Nagyon jó nap volt, jó helyen tudtunk rajtolni, jó volt a tapadás, végig padlógázon mentünk, hibátlanul.”

Érdekes módon, navigátora, Daniel Elena sem a szombati teljesítményüktől volt elájulva. „Jó volt a szombati nap, de belülről nekem sokkal jobban tetszett a pénteki, amikor elsőnek rajtoltunk.”

Loeb pénteken és szombaton is a leggyorsabb volt a pályán. Pénteken azonban egy hídna ütközött, amivel egy perc húsz másodpercet veszített, és visszaesett a nyolcadik helyre. Innen küzdötte fel magát az elsőre, de hiába, mert három gyorsasággal a vége előtt megint hibázott, kicsúszott, és csak harmadik lett.

LOEB SZOMBATI NAPJA

Gyorsasági	hossza	helyezés	előny	előny s/km
Gy 10, New Franklin 1	20,82 km	1.	+4,1	+0,20
Gy 11, Baker 1	18,37 km	1.	+6,1	+0,33
Gy 12, Te Akau Coast 1	30,89 km	1.	+22,0	+0,71
Gy 13, Hampton Downs 1	4,68 km	2.	-0,2	-0,04
Gy 14, New Franklin 2	20,82 km	1.	+10,4	+0,50
Gy 15, Baker 2	18,37 km	1.	+8,7	+0,47
Gy 16, Te Akau Coast 2	30,89 km	1.	+14,5	+0,47
Gy 17, Hampton Downs 2	4,68 km	2.	-0,2	-0,04

előny: emny, előnnyel nyerte Loeb a gyorsaságot, előny s/km: kilométerenként emny másodperccel volt gyorsabb az adott gyorsaságin a második legjobbtól, pozitív: Loeb gyorsabb volt, negatív: Loeb lassabb volt.

Wilson utcai ablakkal

Egy utcai Ford Focus tulajdonosa segítette ki Matthew Wilson az Új-Zéland Rali első napján, a távszervizben, aki saját autója bal első ablakát adta kölcsön a brit versenyzőnek. „Nem tudom pontosan, mi történt, az ablak egyszer csak betört és leesett az ajtóba” – mesélte Wilson. „Iszonyú mennyiségű por jött be az autóba, főleg féktávon, alig láttunk.”

Bár a távszervizben csak a versenyzők által magukkal vitt alkatrészeket lehet felhasználni, a felügyelő testület úgy döntött, hogy biztonsági okok miatt engedélyezi az idegen üveg felhasználását.



Egy másik Latvala nyert

Jari-Matti Latvala az Új-Zéland Ralin aratta pályafutása harmadik győzelmét a 2008-as Svéd és a 2009-es Szardínia Ralik után. Csapatvezetője, Malcolm Wilson szerint azonban most egy egészen más Latvalát láthattunk versenyezni, mint korábban.

„Jari-Matti mindig is képes volt nagyon jó gyorsasági eredményekre, aztán hirtelen elvesztett tíz másodpercet” – mondta Wilson. „Most az egyenletessége volt a leglenyűgözőbb.”

Latvala az utolsó gyorsaságin nyerte meg a versenyt egy nagyon higgadt autózással, ami korábban egyáltalán nem szerepelt a szótárában.

„Egy évvel ezelőtt még biztosan bestresszelt volna a feladattól. Most azonban higgadt maradt végig. Úgy győzött, hogy egyetlen gyorsaságit sem nyert meg, ami teljesen szokatlan dolog tőle. Jari-Matti egészen más versenyző lett, mint amilyen 12 hónapja volt, és még sok hasonló eredményt várhatunk tőle.”

IRC: Kanári-szigetek Rali

- 2010. április 30-május 1.
- Kanári-szigetek
- 4/12 IRC-futam
- 21 (IRC) páros
- 14 (IRC) célba érkező
- 15 gyorsasági (14 megtartva)
- 221,59 km gyorsasági (213,79 km megtartva)
- 670,39 km össztáv



ASZFALTON KOPECKY A FALKAVEZÉR

HIÁBA VOLT KRIS MEEKE A LEGGYORSABB A PEUGEOT-VAL, MEGINT A SKODA ÜNNEPELHETETT HÁRMAS GYŐZELMET.

Zsinórban második hármas győzelmét ünnepelhette a Skoda az IRC negyedik futamán, a Kanári-szigetek Ralin. A verseny az anyagi okok miatt kieső Principe Asturias Rali helyett került be pár hete az IRC versenynaptárába. Korábban Corte Ingles Rali néven az egyik legismertebb Eb-futam volt. A nagyon jó minőségű aszfaltos pályákon a bajnoki cím védője, Kris Meeke, a Peugeot 207-essel volt a leggyorsabb, és a hetedik szakasz után már 17,9 másodperccel vezetett, amikor csapata annyira agresszív futóműbeállítászt alkalmazott a Peugeot-n, hogy az egyik csavar beleért a kerékbe és kiszúrta a gumit. Meeke a defekttel 1 perc 45 másodpercet veszített, és visszaesett a hatodik helyre. A spanyol Heviát szombatán gyorsan átugrotta, de a negyedik helyét csak annak köszönhette, hogy márkatársa, Bruno Magalhaes előzéke-

nyen maga elé engedte őt az utolsó gyorsaságin. Miután Meeke eltűnt az élről, Jan Kopecky vette át a vezetést a gyári Skodával, és bár csapattársa, Juho Hänninen végig tíz másodperc körüli hátránnyal ott lihegett a nyakán, a cseh versenyzőnek sikerült megmutatnia, hogy aszfalton ő a falkavezér a Skodánál. Miután nem volt csapatsorrend, Kopecky nyert és Hänninen lett a második. Guy Wilks a Skoda UK autójával kockázatmentesen ért célba a harmadik helyen. Hänninen 32 pontjával továbbra is vezet a bajnokságot az egyaránt 25-25 pontos Kopecky és Wilks előtt. Meeke négy verseny alatt csak 15 pontot gyűjtött. Nála is rosszabb helyzetben van azonban a Peugeot a gyártók versenyében, amit a Skoda 64 pontjával vezet, míg a franciák csak 33 egységet gyűjtöttek.



A KANÁRI-SZIGETEK RALI VÉGEREDMÉNYE		
1. Kopecky-Stary	Skoda Fabia S2000	2:12:27,2
2. Hänninen-Märkkula	Skoda Fabia S2000	+9,1
3. Wilks-Pugh	Skoda Fabia S2000	+36,4
4. Meeke-Nagel	Peugeot 207 S2000	+1:05,5
5. Magalhaes-Magalhaes	Peugeot 207 S2000	+1:17,8
6. Hevia-Iglesias	Skoda Fabia S2000	+2:25,0
7. Garcia-Diego	Mitsubishi Lancer	+10:06,5
8. Vallejo-Vallejo	Ford Fiesta S2000	+12:50,0

IRC 4/12 UTÁN

1. Hänninen	32
2. Kopecky	25
3. Wilks	25
4. Meeke	15
5. Magalhaes	13
6. Hirvonen	10
7. Vouilloz	6
8. Sarrazin	5
9. Pozzo	5
10. Villagra	4

GYÁRTÓK

1. Skoda	64
2. Peugeot	33
3. Ford	15
4. Mitsubishi	8
5. Subaru	5

GYORSASÁGI GYŐZTESEK

Meeke	9
Kopecky	4
Hänninen	1

A VERSENYBEN VEZETŐK

1-7. gy.	Meeke
8-15. gy.	Kopecky



- ☺ Nem volt a Skodánál csapatsorrend, így a gyorsabb győzők
- ☹ Meeke defektje után szombatán már nem volt verseny az első három helyen



KISS PÁL TAMÁS KÉT VERSENYT NYERT!

Az idei öt versenyből kettőt megnyert Kiss Pál Tamás a brit Formula Renault 2,0 bajnokságban, amelyet három versenyhétvége után vezet.

A világ egyik legrangosabb együléses sorozata nagyjából három lépcsővel van a Formula-1 alatt. Ha az idén Tomi jól teljesít, akkor a Formula-3 vagy mostanában inkább a GP3 következhet, onnan pedig a GP2 vagy a Formula-2 és maga az F1. De ne szaladjunk ennyire előre. Kiss Pál Tamásnak ez már a negyedik szezonja a Formula Renault-ban. Másfél évet húzott le a svájci bajnokságban, tavaly pedig már Angliában szerepelt. Mindenhol jó versenyzőnek tartották, de az a kis plusz mindig hiányzott.

„Engem is meglepett ez a két győzelem” – mesélte a Rally Cafénak. „Arra számítottam, hogy az első ötben lehetek. Sok tényezőnek köszönhető ez a javulás. Először is az idén új autót kaptam a sorozat, szélesebb, Formula-3-as koptittal, nagyobb szárnyakkal, szélesebb kerekekkel, és a Renault Clio 210 LE-s motorjával. A botváltó felkerült a kormányra, és ugyanolyan korámanykereket használunk, mint a GP3-ban. Körönként 1-1,5 másodperccel lett gyorsabb az autó. Sokkal jobban vezethető és több függ a versenyzőtől.”

„Az is sokat számított, hogy új mérnököt kaptam

az idén, akinek nagy tapasztalata van. Az év elején sokat teszteltünk és a tesztek végre száraz pályán zajlottak, így nagyon sok száraz beállításunk is van. Illetve én is jobban beszélek angolul, ezért könnyebb a csapattal a kommunikáció.”

Az elmúlt hetekben sokat lehetett hallani arról, hogy Michael Schumacher alulkormányzottsági gondokkal küzd. A német ugyanis az enyhén túlkormányzott versenyautót kedveli, amivel kevesen tudnak versenyezni, aki viszont egyszer megtanulja, az nagyon gyors lesz vele.

„Az idéntől én is a túlkormányzott autót kedvelem jobban. A teszteken jöttem rá, hogy így sokkal gyorsabban lehet vele menni. Az én csapattársaim sem szeretik ezt a beállítást és ők sem tudnak vele versenyezni. Ez egyéntől függ. Schumacher mellett, azt hiszem, hogy (Lewis) Hamilton is az ilyen beállításokat kedvelte.”

Brit FR2,0 bajnokság tíz hétvégéből áll, minden alkalommal két versenyt rendeznek. Az idén már Thruxtonban, Rockinghamban és Brands Hatchben volt verseny. Utóbbin az eső miatt csak egy futamot tartottak, az elmaradt versenyt az ősszel pótolják, amikor az egyik hétvégén három futamot rendeznek. Kiss Pál Tamás Thruxtonban és Rockinghamban is megnyerte



az első futamot, a másodikon Thruxtonban negyedik, Rockinghamban pedig második lett, míg az egyetlen Brands Hatch-i versenyen szintén másodiknak futott be. Ezzel 142 pontot gyűjtött és vezeti a bajnokságot a 137 pontos Stevens és a 130 pontos Tincknell előtt. Bár messze még a szezon vége, de ha ilyen jól szerepel Tomi, akkor adódik a kérdés, hogyan tovább?

„Először is több szponzort kell találnunk, mert ha előre akarok lépni, akkor az többre is kerül. A Formula-3 szinte teljesen meghalt, az idén induló GP3 veszi át a helyét. Ennek nagy előnye, hogy a Formula-1-es hétvégeken rendezik, egyenes út vezet belőle a GP2-be, ahol, ha jól szerepelsz, a Formula-1-be is bekerülhetsz. Ráadásul olcsóbb is, mint a Formula-3. Aztán van a Formula-2, a Williams által tervezett autókkal, ami egy költségtakarékos széria. A World Series by Renault is egy előrelépési lehetőség lenne, de azt nem tanácsolják, mert ha ott megy valaki a GP2-be, akkor sokat kell tanulnia. Jó lenne persze továbblépni, de előbb a Formula Renault-ra kell koncentrálnom. Itt is sokat tanulhatok még és mindenképpen gyorsulni kell, mert nagyon erős a mezőny, nem szabad elaludni egyetlen pillanatra sem.”



FR UK 5/20	
1. Kiss Pál Tamás	142
2. Will Stevens	137
3. Harry Tincknell	130
4. Lewis Williamson	112
5. Tom Blomqvist	101
6. Ollie Millroy	68

FR2,0 UK 1. FUTAM, THRUXTON	
1. Kiss Pál Tamás	25.03,179
2. Will Stevens	+2,953
3. Harry Tincknell	+5,969
4. Lewis Williamson	+6,934
5. Tom Blomqvist	+7,068
6. Nick Yelloly	+7,418

FR2,0 UK 2. FUTAM, THRUXTON	
1. Will Stevens	18.51,611
2. Lewis Williamson	+0,789
3. Harry Tincknell	+4,960
4. Kiss Pál Tamás	+5,513
5. Tom Blomqvist	+6,809
6. David McDonald	+9,300

FR2,0 UK 3. FUTAM, ROCKINGHAM	
1. Kiss Pál Tamás	23.49,797
2. Harry Tincknell	+4,398
3. Marlon Stockinger	+13,005
4. Ollie Millroy	+14,644
5. Will Stevens	+16,657
6. Lewis Williamson	+17,276

FR2,0 UK 4. FUTAM, ROCKINGHAM	
1. Harry Tincknell	20.34,201
2. Kiss Pál Tamás	+0,560
3. Will Stevens	+3,474
4. Lewis Williamson	+3,886
5. Ollie Millroy	+5,042
6. Tom Blomqvist	+5,557

FR2,0 UK 5. FUTAM, BRANDS HATCH	
1. Will Stevens	17.57,795
2. Kiss Pál Tamás	+6,667
3. Tom Blomqvist	+7,603
4. Nick Yelloly	+10,895
5. David McDonald	+23,011
6. Harry Tincknell	+24,395



FIGYELD EZT A SRÁCOT: SEBASTIAN VETTEL

SORBAN ÁLL A VIRSLIÉRT, NINCS MENEDZSERE, MÉGIS SEBASTIAN VETTEL AZ IDÉN A LEGNAGYOBB VESZÉLY.

Az elsőszámú veszélyforrás

Négy futam után csak az ötödik helyen áll a világbajnokságon, mégis Sebastian Vettelt tartják az ideai cím legnagyobb esélyesének. Ha Bahreinben nincs a gyújtógyertya hiba, Melbourneben a kerékcsovar, Sanghajban pedig a rosszul megválasztott kerékcsere taktika, akkor könnyen előfordulhatott volna, hogy mind a négy futam győztesét ugyanúgy hívnák: Sebastian Vettel. A hétszeres világbajnok, Michael Schumacher szerint, jelenleg a fent említett név tulajdonosa jelenti a Formula-1-ben a legnagyobb veszélyt: „Ha megnézed az autóját és hogy hogyan vezet, ő az a versenyző, aki a legnagyobb veszélyt jelenti.” Ez annál is nagyobb bók, mert Vettelt gyakran hívják bébi Schuminak, amit ő persze ki nem állhat. Vettelnek ugyan lett volna oka odanyilatkozni csa-

patának, csak hogy neki ezt a kifejezést elfelejtették megtanítani az iskolában. „Ez (a két műszaki hiba) kiütötte a labdámat” – mondta. „Az egész csapat a legjobbját hozza, senki sem hibázott, túl kell tenni rajta magunkat.”

Hát nem egy Hamilton.

A német titka talán az egyszerű, közvetlen hozzáállásában keresendő. Ő például az egyetlen versenyző a Formula-1-ben, akinek nincs menedzsere.

„Én egy egyszerű családból származom” – mondja Vettel. „Az apám ács, és imádtunk együtt versenyezni. Soha sem mentünk nyaralni, mindig csak a versenyekre jártunk. Mindent magunk csináltunk. Amikor a Formula-1-be érkeztem az volt a természetes a számomra, hogy így folytassam, és saját magamat menedzseljem. Sokan mondták, hogy kellene neked egy menedzser, de az csak arra jó, hogy hirdetésekbe dugjon be téged, és pénzt csináljon neked. Én azonban jól érzem így magam. Néha persze vicces a dolog, mert a tárgyalások



NÉVJEGY

NÉV: SEBASTIAN VETTEL

SZÜLETETT: 1987. JÚLIUS 3.

FOGLALKOZÁS: FORMULA-1-ES AUTOVERSENYZŐ,

BÉBI SCHUMI, A LEGNAGYOBB VESZÉLY

AMÉRT TARTANI KELL TŐLE: IDÉN HÁROM ELSŐ RAJTKOCKA,

EGY GYŐZELEM, ÉS AZ EGYIK LEGGYORSABB AUTO

AMITŐL TARTANIA KELL: A GYÚJTÓGYERTYÁK ÉS

A KERÉKCSONTOK

AMIT LETETT AZ ASZTALRA: 47 FORMULA-1-ES NAGYDIJ,

8 ELSŐ RAJTKOCKA, 6 GYŐZELEM 1 VB EZÜST

AMIT MÉG LE KELL TENNIE AZ ASZTALRA: VILÁGBAJNOKI CÍM,

HOGY SCHUMACHERT ÖREG VETTELNEK HÍVJÁK



során komoly, öltönyös emberekkel ülök szemben, akik gyakran a hatvanas éveikben járnak. De eddig mindig boldogultam velük.”

Tény, hogy egy kicsit kilóg Vettel a Formula-1 sztárvilágából, például soha sem tudna VIP-páholyból focimeccset nézni, mint ahogyan azt az F1 előkelőségei elég gyakran teszik.

„Gyakran járok az Eintracht Frankfurt meccseire, de még sohasem voltam VIP-páholyban. A szurkolók között akarok lenni, akik énekelnek, kiabálnak, a szünetben meg sorban állni a virsliórt. Sosem hívom fel magamra a figyelmet, de nem is álcázom magam. A múltkor páran felismertek. Kicsit meglepődtek, de én jól szórakoztam rajta.”

Az életben egyszerű, közvetlen fickó azonban a pályán nem ennyire szerény, és ha nem is él vissza vele, de tudatában van képességeinek: „Szeretnék világbajnok lenni, bár azt hiszem, hogy hét másik pilótának más tervei vannak a vb-címmel. Mindenesetre szeretném azt gondolni, hogy az idén elég jó leszek hozzá.”





(Több mint) 30 éves a magyar autókrossz

EGY VASSZÖCSKÉVEL KEZDŐDÖTT

DARÁZS ANTAL INDÍTOTTA EL MAGYARORSZÁGON AZ AUTÓKROSSZT, AMI A HŐSKORBAN TÖBBTÍZEZRES TÖMEGET VONZOTT, A LEGNAGYOBB SIKEREIT AZONBAN MANAPSÁG ÉRI EL.

Tavaly ünnepelte harmincadik évfordulóját az autókrossz Magyarországon. A vasszöcskék versenyzése azonban ennél sokkal régebbre nyúlik vissza. Az első ilyen, Wartburg-motoros autót Darázs Antal építette szegedi műhelyében még a hetvenes években. Ekkor már létezett az úgynevezett terepügység bajnokság, ahol a mai krosszautók elődei előnyben voltak a karosszériás autókkal szemben – hiszen eleve terepre tervezték őket –, így megszületett számukra a külön „buggy” kategória.

Az MNASZ elődje, a Magyar Autó- és Motorsport Szövetség (MAMSZ), 1978-ban alakult meg azzal a céllal, hogy összefogja hazánkban az autó- és motorsportokat. A buggyk népszerűsége pedig odáig vezetett, hogy 1980-ban kiírták az első autókrossz bajnokságot. Az első hivatalos verseny

a szentendrei izbégi katonai gyakorlótéren rendezték. A sportág népszerűsége innentől kezdve meredeken emelkedett. A pályák kialakításához nem volt szükség különösebb beruházásra, mindössze egy kis fantáziára és a földgylut ügyesen kezelő emberre volt szükség. Hamarosan megszülettek a pályák Szentendre mellett Pécelen, Székesfehérváron, Monokon, Egerben, Esztergomban, Nagykanizsán, Salgótarjánban, Makón és Túrkevéen. A pályák szélén pedig nem volt ritka a 15–20 ezres tömeg.

Az autókrossz első bajnoka, természetesen Darázs Antal lett. 1981-ben, a Főtaxi Autósport Szakosztálya, a Monori Állami Gazdaság és az Állami Biztosító támogatásával, Pécelen megrendezte az első nemzetközi futamot. Az első autókrossz Eb-pontjainkat Szabó Péter szerezte, de a mai napig



Nagy Sándor számít a legeredményesebb magyar autókrossz versenyzőnek. Ő 11-szer lett országos bajnok, az Európa-bajnokságon pedig 1985-ben a hatodik helyen végzett.

Az első magyar Eb-futam győzelem azonban már Kárai Sándor nevéhez fűződik, aki 2005-ben a szlovákiai Losoncon nyerte meg a karosszériás autók divízió I-es versenyét. Kárai később tovább öregbítette hazánk hírét, hiszen 2007-ben bronzérmes lett az Eb-n, 2009-ben pedig még ezt is túlszárnyalva, a második helyen végzett. De a junior korosztályban is büszkélkedhetünk komoly eredménnyel, hiszen Szabó Krisztián tavaly megnyerte az Euroca Junior Kupát, ami gya-

korlatilag a nem hivatalos junior Eb-nek felel meg. Bár ma már léteznek krosszautó építésére szakosodott műhelyek, az autót gyakran még ma is a versenyzők maguk készítik. A divízió 3A-ban maximum 1600 cm³-es motorig lehet versenyezni. Itt jellemzően motorkerékpárokból kölcsönzik az erőforrást. A divízió 3-ban 4000 cm³ a felső határ, ahol nem ritka az igen komoly Porsche, Audi, BMW, Volvo stb. motor.

Az autókrossz óriási előnye a legtöbb szakággal szemben, hogy itt már egész fiatalon, akár tíz év alatt is el lehet kezdeni versenyezni, emellett pedig az egyik legbiztonságosabb versenyzési forma.

Radák Timi

Ralikrossz, Sosnova

- 2010. április 24-25.
- Sosnova, Csehország
- 2/9 ROB-futam



CSEH KIRUCCANÁS

A sosnovai pályától szokatlan módon, ragyogó napsütésben zajlott a Ralikrossz Országos Bajnokság második futama, Csehországban, ami egyben a Közép-Európai Zóna Trófea első állomása is volt.

Hat magyar versenyző váltalta a megmérettetést, a „kis Eb-mezőnyel” felérő cseh, osztrák és lengyel pilóták ellenében.

Harsányi Zoltán a divízió 1 döntőjében, egy rajt utáni helyezkedésből szerencsétlenül keveredett ki, így „csak” az ötödik helyezést sikerült megkaparintania. A győzelmet és a magyar bajnokságban húsz

pontot a cseh Marek Zeman szerezte meg.

Újházi Béla és Majerszky Gábor a divízió 1A-ban szinte egész hétvégén egymás ellen csatáztak, hol az egyiknek sikerült egy selejtező jobban, hol a másiknak.

Végül mindketten a B-döntőbe kvalifikálták magukat, ahol Majerszky bizonyult gyorsabbnak és Újházi előtt a hetedik helyen ért célba.

A divízió 4-ben Bánkúti junior az Eb-re felkészített autójával állt rajthoz és a hetedik helyet szerezte meg. A raliból átpártolt Ország Zsolt a 15., míg Újházi Ádám a 16. helyen ért

célba ebben a kategóriában. Sajnos Ország Zsolt műszaki hiba miatt, Újházi Ádám pedig egy kiszakadt gátló miatt kényszerült a döntő futamok idő előtti befejezésére.

DIV1	
1. Harsányi	30
2. Asi	20
3. Zeman	20

DIV1A	
1. Újházi	29
2. Majerszky	27
3. Gorác	15

DIV4	
1. Bánkúti jr.	30
2. Castoral	20
3. Ország	19



LD PAPIR KFT.

www.ldpapier.hu



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

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

Ingyenesen kiszállítás!

Budapest területén 48 órán belül, Pest megyében 72 órás határidővel



Folyamatosan bővülő kínálat!

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

KÁVÉSZÜNET KÖVÁRY BARNÁVAL



HÁNY ÉVES KORODBAN VOLTÁL ELŐSZÖR RALIVERSENYEN?
15 (1990-ben)

MELYIK SPORTOLÓT TISZTELED A LEGJOBBAN?

Szabó Gyurit, mert elég sokáig vitte a Trabantozást, a mai napig kijár a versenyekre és nem felejtí el, hogy honnan jött. És Ördög Mixit, mert amit letett a magyar ralisport asztalára, az példaértékű lehet mindenki számára. Sokan köszönhetik neki, hogy elindultak ezen az úton. Tegyük hozzá, hogy Mixi nagyon ügyesen tekergeti, csak a versenyen nem siet. Én ültem mellette havon, nagyon jól csinálja.

MILYEN KÖNYVET OLVASTÁL UTOLJÁRA?

Mici Mackó és a tao, előtte pedig (Paulo) Coelho: Veronika meg akar halni. Coelho (Alkimista) hatására vágtam bele az Ázsiatúrába is.

MELYIK A KEDVENC FILMED?

Háromszáz. Nagyon komoly film Spártáról.

MILYEN GYAKRAN HASZNÁLOD AZ INTERNETET?

Kénytelen vagyok egyre többet. Én a ZX Spectrumnál megakadtam, nem vagyok internetfüggő, nem vagyok fent sem az iwiwen, sem a Facebookon.

MIT TESZEL A KÖRNYEZETED VÉDELME ÉRDEKÉBEN?

Ad egy: jó lenne leszokni a dohányzásról, ad kettő: szelektíven gyűjtöm a szemetet, ad három, nem tankolok kétüteműbe, ad négy, nem dobom el a szemetet, sőt, elfordul, hogy az erdőben összeszedem, ad öt, frankó a zöldkártyám.

MILYEN ZENÉT HALLGATSZ?

Rádiót, saját cd-m nincs. Jazz, funky, a tucc-tuccból már kinőttem.

MILYEN EGY VERSENYZÉSNEKÜLI IDEÁLIS HÉTVEGÉD?

A kedvesemmel elmegyünk kettesben kirándulni, sétálni.

A tavalyi A7-es bajnok, egykori Trabant volánzsonglőr, műsorvezető, ralijelenség, Kőváry Barnát kaptuk el a kávészünetben.

KIT HÍVNÁL MEG EGY ITALRA?

A Dalai lámát, habár ő nem iszik, de kíváncsi lennék egy-két gondolatára. Müller Péterrel szívesen beszélgetnék, vagy Csernussal (dr Csernus Imre) is. Az okos beszélgetés szerintem abból áll, hogy te hallgatsz.

MIT SZERETSZ A RALIBAN A LEGJOBBAN?

Saját magunk határainak leküzdését.

MIT SZERETSZ A RALIBAN A LEGKEVESEBBÉ?

Ahova jutott most, ahhoz képest, hogy 10-12 éve hol tartott. Rossz irányba terelődött, de remélem, hogy vissza fog térni a régi fénye. Ha ehhez az kell, hogy Trabantba ülünk, akkor én kész vagyok rá.

MI ALAPJÁN VÁLASZTOTTAD A JELENLEGI UTCAI AUTÓDAT?

Támogatási szinten gondolkodtam, hogy milyen vonalon sétálunk most. Eszerint döntöttem, és nagyon jól be is vált, amíg Eger előtt el nem lopták. Senkinek nem kívánom ezt az érzést. Egy Renault Mégane RS dízel volt, amiből ez az egy van az országban. Az importőr azonnal felajánlott egy tesztautó. Ez nagyon jól esett.

MILYEN RALIAUTÓT PRÓBÁLNAK KI A LEGSZÍVESEBBEN?

(Lancia) Stratost. Lehet, nem, biztos, hogy semmi közöm nem lenne hozzá, de egy legújabb fejlesztésű WRC-t Fordéktól, vagy egy új S2000-est is, de a Röhrli féle (Fiat) 131 Abarth, is ultra durva lehet. Meg egy gyári 800-as Trabantot.

HA EGY DOLGOT VÁLTOZTATHATNÁL MAGADON, MI LENNE AZ?

Szétszórtság és a felelősségvállalás (ezeken javítanék).

BE MERNÉL ÜLNI KÖVÁRY BARNA MELLÉ NAVIGÁLNI?

Kizárt. Nem értem azt az embercsoportot, amelyik abban látja az adrenalinbombát, hogy diktál a pilótának, de amikor baj van, nem tud tenni semmit. A sofőr kezeli az autót, de a navigátor diktál, mint egy karmester. Én halálra parázom magam a jobb oldalon, nagyon tisztellem a navigátorokat.

A második menet.....

Az első menet már lezajlott Április 11-én az idei, ugyancsak 8 fordulós Murva és Quad kupa résztvevői számára a Speed Rally Team /SRT/ új pályáján Kosdon.

Itt az újabb megmérettetés. Május 22-én, 09.00-kor újra rajthoz állhatnak autóikkal és quadjaikkal a már megszokott színvonalas szervezés mellett, az új átlagosan 10 méter szélesség pályán, ahol ezen a hétvégén a quadosok Short – Track betétfutammal várják a kilátogatókat.

Talán tradíció lesz belőle, de ha nem akkor is kuriózum amit egy fiatalokból álló csapat kitalált, megkérte a rendezőséget egy „Szimó verseny” /Simson/ betétfutam lebonyolítására. Sokat nem gondolkodott az egyesület vezetője, rábólintott az 5 körös simson próbára, természetesen a megfelelő biztonsági feltételek betartása mellett.

Minden technikai sport iránt rajongónak kellemes kikapcsolódást nyújtó hétvégét ígér Május 22-ére az SRT csapata.

További információkat a versenyekről a www.csapassunk.hu honlapon találhatnak az érdeklődők.

/x/



Salak-show

és leporolt kisterenyei körgyors

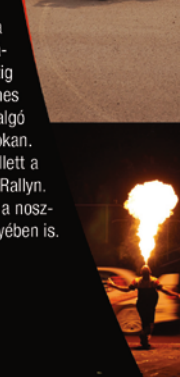
A miskolci éjszakázás után egy újabb izgalmasnak és érdekesnek ígérkező versennyel folytatódik az idei rallybajnokság. A 2010-es esztendő harmadik versenyét, a Hell Energy Drink Salgó-Gemer Rallyt három napon, két országban és két magyar megyében bonyolítják le május 21-23-a között.

Tavaly nagy sikert aratott a magyar-szlovák közös futam, idén némi változtatással ismét északi szomszédainkhoz látogat az ORB mezőnye. Az adminisztratív és a technikai átvételek után Dél-Szlovákiában kezdődik az éles verseny, három pályán összesen hat mért szakaszt teljesítenek a benevezett párosok. A nap végén – a szokásoktól eltérően – a versenyautók legurulnak az ózdi stadionig, ahol egy közönségszolgálató salak show-n vesznek részt. Ez ugyan nem számít bele a futam értékelésébe, de ezen a helyszínen a hétvége valamennyi versenyautóját együtt láthatja a közönség. Az ózdi stadion 20 ezer néző befogadására alkalmas centerpályáján délután fél négykor a Rallye2-es mezőny is megmutatja magát, sőt a quad országos bajnokság két futamát is megrendezik az észak-borsodi városban. A nap fénypontjaként pedig szombaton fél hatra megérkezik az első osztály és a szlovák rallybajnokság teljes mezőnye.

Ismét Kisterenyén

A vasárnapi „magyar szakaszok” is tartogatnak meglepetéseket a versenyzőknek és a szurkolóknak egyaránt. Már az nagy szó, hogy a tavaly új aszfaltot kapott Zagyaróna – Cered közti útszakaszon gyorsasági szakaszt lehet rendezni, de ettől talán még nagyobb érdeklődés várja a Kisterenyei körgyorsaságit. Azok, akik már a kilencvenes évek első felében is jártak versenyekre ódákat zengtek erről a részről. A Salgó Rallyt megszűnése, majd újjáélesztése után 2010-ben ismét belekerült a programba. Adamovits Márk, a rendező D-Moto Kft. ügyvezetője ezzel kapcsolatban elmondta: minden esztendőben az a cél, hogy több-kevesebb újjátással lépjenek meg a résztvevőket és az érdeklődőket. Kisterenyénél rengeteg egyeztetésre volt szükség, de végül sikerült beiktatni a programba. Egy részen még utat is kellett építeni, ám ez sem szegte a rendező kedvét. Amikor még Béke és Barátság Kupákat rendeztek ezen a részen, és a Lada WFTS-ek jelentették a legkomolyabb technikát, több tízezer „nyomorogtak” Terenyénél. Akkoriban Ferjác és Ranga jelentette a csúcsot, de ezen a gyorsaságin több olyan ifjú títán is versenyzett már, akik ma meghatározó alakjai a sportágnak. A tavalyi nyílt bajnokság győztese, Herczig Norbert itt teljesítette élete első mért szakaszát, de a kilencvenes években ifj. Tóth János és Turi Tamás is ott volt valamelyik Mogúrt Salgó Rallyn. Most ismét ott lesznek, és remélhetőleg még nagyon sokan. Komoly mezőny várható, hiszen az ORB és a szlovák bajnokság mellett a Historic és a Rallye2 is részt vesz a Hell Energy Drink Salgó-Gemer Rallyn. Pünkösöd hétvégéjén folytatódik a kiélezett rallybajnokság. Egy kicsit a nosztalgia, egy kicsit az újdonság és egy kicsit a jószomszédi viszony jegyében is.

Marosréti Ervin



A Hell Energy Drink Salgó-Gemer Rally programja

ORB, Szlovák bajnokság, Historic Május 21. (péntek)

Adminisztratív átvétel: 11.00 – 17.15-ig
Technikai átvétel: 11.30-17.45-ig
(Nemzeti Közlekedési Hatóság, Salgótarján)

Május 22. (szombat) központ: Rimaszombat

GY/1 – Potok 9.03 (az első autó rajtja)
GY/2 – Peklo 10.16
GY/3 – Rybník 10.50
GY/4 – Potok 12.45
GY/5 – Peklo 13.58
GY/6 – Rybník 14.32

Salak Show Ózdi Városi Stadion 17.23 Szervizpark: Rimaszombat

Május 23. (vasárnap) központ: Salgótarján

GY/7 – Zagyaróna – Cered 8.03
GY/8 – Kisterenye körgyors 9.26
GY/9 – Zagyaróna – Cered 11.14
GY/10 – Kisterenye körgyors 12.37
GY/11 – Zagyaróna – Cered 14.25
GY/12 – Kisterenye körgyors 15.48
Szervizpark: Salgótarján belváros
Céldobogó: Salgótarján főtérről 16.53

Rallye2

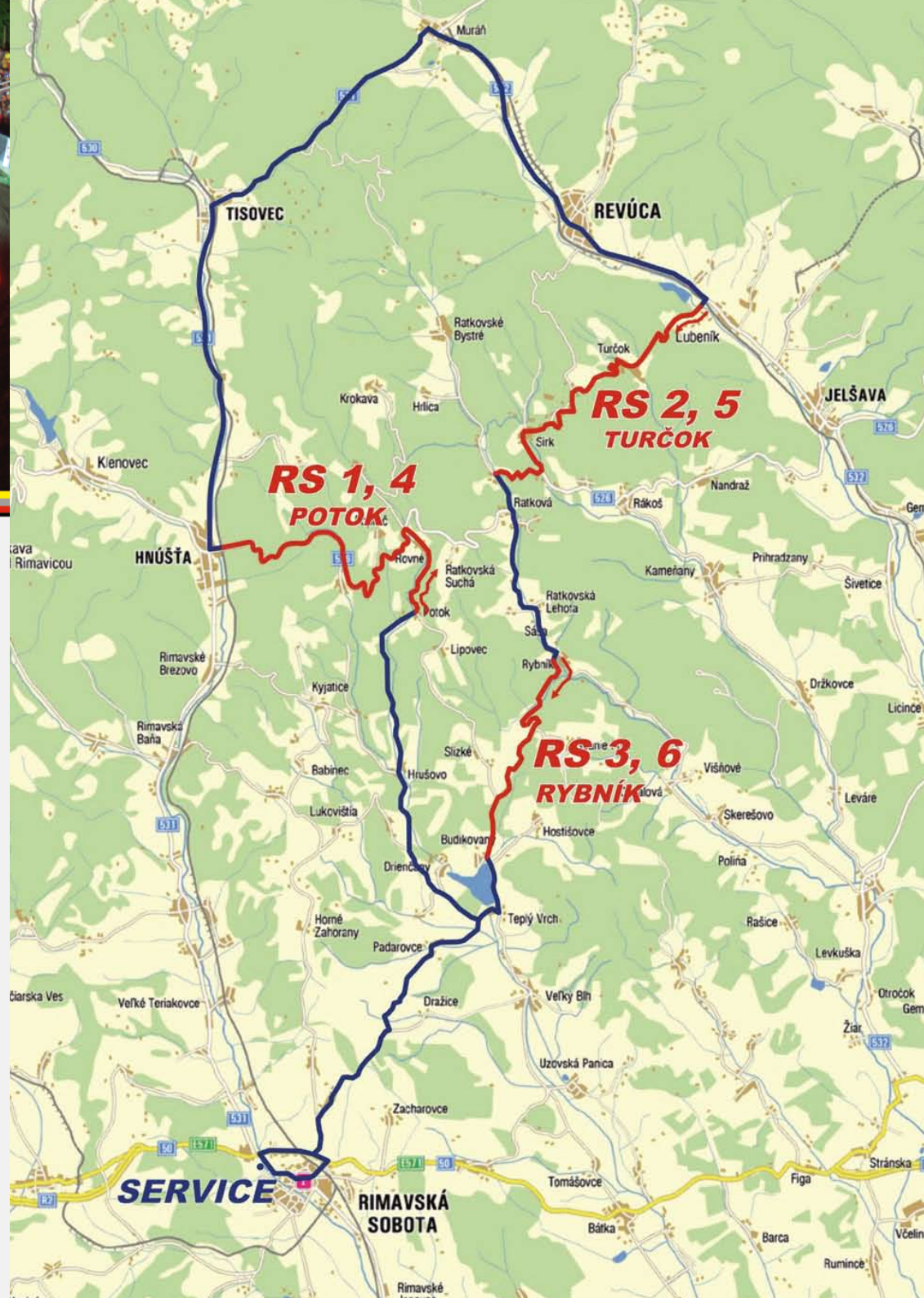
Május 22. (szombat)

Adminisztratív átvétel: 08.00-10.30
Technikai átvétel: 08.30 – 11.00
(Nemzeti Közlekedési Hatóság, Salgótarján)

Salak Show, Ózdi Városi Stadion 15.30.

Május 23. (vasárnap)

GY/1 – Zagyaróna – Cered 10.00
GY/2 – Kisterenye körgyors 11.23
GY/3 – Zagyaróna – Cered 13.11
GY/4 – Kisterenye körgyors 14.34
GY/5 – Zagyaróna – Cered 16.22
GY/6 – Kisterenye körgyors 17.45
Céldobogó, Salgótarján főtérről 18.50



ZAGYVARÓNA

HELL ENERGY DRINK SALGÓ-GEMER RALLY

VIP és SAJTÓ parkoló

Zagyvaróna - Cered 12,90km
ORB: Gy. 7, 11, 13.
R2: Gy. 1, 3, 5.

Az autósport veszélyes!
Nézetlenül csak saját felelősséggel!

Gy. hely	ORB	R2
Szervizpark "C" - Salgotarján	07:20	
7. Zagyvaróna - Cered /1 12,90km	08:03	10:00
8. Kisterenye /1 14,95km	09:26	11:23
Szervizpark "D" / "A" - Salgotarján	10:11	12:08
9. Zagyvaróna - Cered /2 12,90km	11:14	13:11
10. Kisterenye /2 14,95km	12:37	14:34
Szervizpark "E" / "B" - Salgotarján	13:22	15:19
11. Zagyvaróna - Cered /3 12,90km	14:25	16:22
12. Kisterenye /3 14,95km	15:48	17:45
Szervizpark "F" / "C" - Salgotarján	16:33	18:30
Célcseremónia - Salgotarján	16:53	18:50

2. nap - 10/05/23

KISTERENYE

HELL ENERGY DRINK SALGÓ-GEMER RALLY

Kisterenye kör jell. Gyors 14,95km
ORB: Gy. 8, 10, 12.
R2: Gy. 2, 4, 6.

Az autósport veszélyes!
Nézetlenül csak saját felelősséggel!

Gy. hely	ORB	R2
Szervizpark "C" - Salgotarján	07:20	
7. Zagyvaróna - Cered /1 12,90km	08:03	10:00
8. Kisterenye /1 14,95km	09:26	11:23
Szervizpark "D" / "A" - Salgotarján	10:11	12:08
9. Zagyvaróna - Cered /2 12,90km	11:14	13:11
10. Kisterenye /2 14,95km	12:37	14:34
Szervizpark "E" / "B" - Salgotarján	13:22	15:19
11. Zagyvaróna - Cered /3 12,90km	14:25	16:22
12. Kisterenye /3 14,95km	15:48	17:45
Szervizpark "F" / "C" - Salgotarján	16:33	18:30
Célcseremónia - Salgotarján	16:53	18:50

2. nap - 10/05/23

HELL ENERGY DRINK

SALGÓ-GEMER RALLY

2010.05.22-23.

ÓZDI SUPERSPECIÁL

+ Short track OB futam

2010.05.22.

VERSENYNAPTÁR

HOGY NE MARADJON LE SEMMIRŐL

május

22-23. WTCC, Monza
21-23. ORB, Salgó-Gemer Rali,
(R2, historic)
22-23. Ralikrossz OB, Máriaipócs
28-30. WRC, Portugál Rali
28-30. F1, Török Nagydíj
29-30. Autókrossz OB, Túrkeve

június

4-6. IRC, Szardínia Rali
4-6. Ralikrossz Eb, Nyírád
11-13. F1, Kanada Nagydíj
18-20. ORB, Karpackie Rali,
Bukfűrdő (R2)
19-20. WTCC, Zolder
19-20. Ralikrossz OB,
Slomczyn (PL)
19-20. Autókrossz OB, Szeghalom
24-26. IRC, Ypres Rali
25-27. F1, Európa Nagydíj

július

3-4. WTCC, Portimao
9-11. WRC, Bolgár Rali
9-11. F1, Brit Nagydíj

10-11. Autókrossz OB,
Nagydobos
15-17. IRC, Azori-szigetek Rali
16-18. ORB, Veszprém Rali (R2)
17-18. WTCC, Brands Hatch
23-25. F1, Német Nagydíj
24-25. Ralikrossz OB, Nyírád
24-25. Autókrossz OB, Nyírád
29-31. WRC, Finn Rali
30-augusztus 1. F1,
Magyar Nagydíj
30-augusztus 1. WTCC, Brno

augusztus

5-7. IRC, Madeira Rali
7-8. Autókrossz OB, Túrkeve
14-15. Ralikrossz OB, Nagydobos
20-22. WRC, Deutschland Rali
19-21. ORB, Borsod Rali (R2)
27-29. F1, Belga Nagydíj
27-29. IRC, Barum Rali
28-29. Autókrossz Eb, Nyírád

szeptember

4-5. WTCC, Oschersleben
4-5. Ralikrossz OB, Greinbach (A)

10-12. F1, Olasz Nagydíj
10-12. WRC, Japán Rali
11-12. Ralikrossz OB, Kakucs
11-12. Autókrossz OB, Kakucs
18-19. WTCC, Valencia
23-25. IRC, Sanremo Rali
24-26. F1, Szingapúr Nagydíj
25-26. R2, historic, Baranya Kupa,

október

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

november

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



Vezettél már igazi versenyautót?

Vezetés technikai oktatás gyerekeknek és felnőtteknek!

Próbáld ki Te is!

Csapatépítő tréningek,
céges rendezvények,
vevőtalálkozók,
családi és baráti
összejövetelek,

szülinapi bulik keretében
Bárki vezetheti versenyautóinkat!



Ajándékozz versenyautóvezetést!

Radó Rally-suli a Kakucs Ringen

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

SPEED RALLY TEAM
II. SRT
RALLY SPRINT
SZIRAK-VANYARC
Június 05-06. 3. FORDULÓ
LAVINA
CSAPASSUNK.HU



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

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

Budai Autóház Kft.

7400 Kaposvár, Vár u. 16.

Tel.: 82/528-888



Szolgáltatásaink:

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

Továbbra is várjuk régi és leendő Ügyfeleinket!



www.citroenbudai.hu