

# RALLYcafé

1. évf. 3. szám  
2010. AUGUSZTUS  
INGYENES

ORB: BÜKFÜRDŐ RALI » 12

VB: BOLGÁR RALI » 24

IRC: YPRES RALI » 28

WTCC: ZOLDER, PORTIMAO » 32-34

OGIER MENTHETI MEG  
A RALI VILÁGBAJNOKSÁGOT

NE TESSÉK MESÉLNI:  
SPITZMÜLLER CSABA

KÁVÉSZÜNET  
ASIVAL

## TURÁN NÉGY VB-PONTOT SZERZETT A BOLGÁR RALIN



17 előzés  
Kiss Pál módra

Michelisz vb-futamot vezetett



Asi negyedszerre is nyert





PET-PACK KFT.  
2120 Dunakeszi, Fő út 143/a  
Tel: 00-36-27-342-101 • Fax: 00-36-27-342-841  
E-mail: info@pet-pack.hu • www.pet-pack.hu

## Tartalom

Turán–Zsíros páros a Bolgár Ralin	
Négy magyar vb-pont	4
Hírek	6
Rali ob: Veszprém Rali	
Janika visszatért	12
Rali ob: Karpackie–Grupama Rali – Bükfürdő	
Sárban, szárazon	14
Rali ob hírek	16
Ne tessék mesélni: Spitzmüller Csaba	
A magyar Gigi Galli	22
Rali vb: Bolgár Rali	
Citroën henger	26
Rali vb hírek	28
IRC: Ypres Rali	
Loix győzelemmel tért vissza	30
IRC hírek	32
WTCC – Túraautó világbajnokság: Zolder	
Michelisz az újoncbajnokság élén	34
WTCC – Túraautó világbajnokság: Portimao	
Michelisz vb-futamat vezetett	36
FR UK – Brit Formula Renault-bajnokság	
Tomi szerencsés szerencsétlen hétvégéje	38
Formula Renault 2,0 Európa-kupa	
17 előzés Kiss Pál módra	40
Ralikrossz ob: Slomczyn	
A lengyel magyar futam	42
Autókrossz ob: Túrkeve, Szeghalom	
Két hét, két verseny	44
Kávészünet Asival	46
Versenynaptár	50



Lapigazgató: Maricsek Miklós, Főszerkesztő: Mihályi Csaba  
Fotók: Dudás Ernő, Kacsándi Norbert, Kollár Sportfotó, Mihályi Csaba  
Kiadó: RC Media 2010 Kft., 2600 Vac, dr. Csányi László krt. 50.  
Tördelőgrafikus: Schubert Szilvia  
Nyomtatás: SmartPress Nyomdaipari Kft.  
Ha írna nekünk: inforallycafe@gmail.com



Eckermann

Még fél év sem telt el azóta, hogy a Rally Café gondolata felmerült és belescaptunk a megvalósításába, máris súlyos veszteség ért minket.

Szokásos szerkesztőségi értekezletünket tartottuk az Eckermann kávézóban, amikor a pincér közölte velünk, hogy ez volt az utolsó napjuk, másnap bezárnak. Nekünk az Eckermann az otthonunk volt. Szellemiségével, hangulatával, na és kiváló cappuccinójával rengeteget tett hozzá az újság megszületéséhez. Így utólag visszagondolva, szerintem a Rally Café nevének második felét is erről a kávézóról kapta.

A lap tulajdonosával, Maricsek Mikivel nagyon szomorúan váltunk el egymástól. Úgy éreztük, mintha egy barátot veszítettünk volna el. Aznap este már dolgozni sem nagyon volt kedvem, de aztán eszembe jutott, hogy Spitzmüller Csabát vissza kell hívnom az interjú miatt. Őszintén szólva nem bántam volna, ha este kilenckor azt mondja, inkább beszéljünk reggel. De Spici éppen autóban ült és ráért. Így hát nekiallítottuk sztorizgatni Depardieuról, a gyári Mitsubishi csapatról, meg úgy általában a raliról.

Pár perc múlva már mind a ketten visítottunk a röhögéstől, a rosszkedvem teljesen elszállt, és még napokig mosolyogtam, amikor eszembe jutott Spici egy-egy története.

Még szerencse, hogy a Rally Caféból a rali megmaradt.

Mihályi Csaba  
főszerkesztő

## Turán–Zsiros páros a Bolgár Ralin



## Négy magyar vb-pont

**Minden várakozásunkat felülmúlta Turán Frigyes és Zsiros Gábor a Bolgár Rali vb-futamon, ahol a nyolcadik helyezésükkel négy vb-pontot szereztek maguknak és a magyar ralisportnak.**

Ritkán fordul elő, hogy komoly nemzetközi web-oldalakon magyar raliversenyző nevét említsék. Különösen igaz ez a vb-futamokra. Most azonban bárhol olvastunk a Bolgár Raliról, ott állt egy magyar páros neve.

Turán Frigyes és Zsiros Gábor a viszontagságos Portugál Rali után egy gondmentes Bolgár Ralit fogott ki, aminek Frici már önmagában is örült volna. Ám így, hogy szinte végig a nyolcadik helyen álltak, folyamatosan verték a Stobart-Ford gyári versenyzőjét Matthew Wilson, aki már évek óta indul a vb-n, és a nagy nyomás alatt sem remegtek meg, nem hibáztak, még nagyobb volt az öröm és a jogos büszkeség is.

Ja, és mindezt egy nagyon jó indulattal 2005-ösnek nevezhető technikával a 2009-es autók, na meg a gyári háttér ellen.

Az utolsó gyorsasági céljában háromszáz magyar szurkoló várta Friciék, és a pályák szélén sem nagyon volt olyan kanyar, ahol ne lett volna egy piros-fehér-zöld zászló.

„Ha a verseny előtt elem tesznek egy papírt, hogy így utólag akkor is inkább végigcsináltam volna, mert minden egyes percét élveztem” – mesélte Turán.

„Feküdtek nekünk a pályák, az autóban tökéletes volt az összhang, az eredmény pedig meghatározó a továbbiakat tekintve: a nyolcadik hely önbizalmat adott, mint ahogyan az is, hogy az élmény szintje összes tagja odajött gratulálni. Eddig istenként tekintettünk ezekre a fiúkra, s ez most sem változott, csak még inkább nőttek a szemünkben attól, hogy nem volt ciki nekik odajönni és gratulálni egy magyar párosnak, hogy elismerik azt, aki gyors. Nekünk Gabival ez nagyon nagy érzés volt.

Nagy dolog, hogy együtt rajtolunk a gyári pilótákkal, hogy már beszélgetünk, s nem csak az időnket kérdezik, hanem azt is, hogy milyen guminyomással megyünk, milyen beállításokkal. Mindenki abszolút pozitívan áll hozzánk – Mikko Hirvonen és Henning Solberg különösen –, úgyhogy tele vagyunk jó élményekkel.”





## Ogier mentheti meg a rali világbajnokságot

**A Ford komoly ajánlatot tett a francia szupertehetségnek, Sébastien Ogier-nek. Loeb szerint, ha honfitársa elfogadja, megmentheti vele a rali világbajnokságot.**

A hónap egyik nagy híre volt, hogy a Portugál Ralit követően a Ford megpróbálta elcsábítani Sébastien Ogier-t. A francia szerződése az év végén jár le a Citroënnél, és miután tavaly még nem látszott, hogy egy Loeb-verő pilótát nevelnek ki, elfelejtettek a szerződésébe beleírni egy jövő évi opciót.

Bár Ogier nem sokat beszélt az ajánlatról, Loeb szerint el kellene fogadnia. „Sok oldala van ennek a kérdésnek” – mondta Loeb. „Ha jövőre egy csapatban leszünk, és olyan situációbba kerülünk, mint az idén Portugáliában, ahol fej-fej mellett versenyeztünk, akkor azt nehéz lesz a csapatvezetésnek kezelnie. Ha a Fordnál folytatja, akkor két

különböző márkát fogunk képviselni és mindenki versenyezhet a másik ellen.

Ha viszont mind a ketten a Citroënnél maradunk és egymás ellen versenyzünk a világbajnoki címmért, akkor a Ford számára válhat érdektelenné a rali vb, és akár el is hagyhatja azt. Akkor pedig a Citroën sem marad, és nem lesz mivel versenyeznünk.”

Loeb még azt is hozzátette, hogy most is jó viszonyban van Ogier-vel, de már nem mint mentorra, hanem mint ellenfele.

„Régebben sokszor odajött hozzám tanácsot kérni. Én mindig segitettem neki. Most már ellenfelek vagyunk, és már nem kér tőlem tanácsot.”





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](http://www.padlofutesparketta.hu)





# PET-PACK

IPARI ÉS KERESKEDELMI KFT.



[www.pet-pack.hu](http://www.pet-pack.hu)  
e-mail: [info@pet-pack.hu](mailto: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 magnézium  
és egyéb ásványi anyagok tartalommal



**VISEGRÁDI**  
Ásványvíz

1300 méter mélység!



**pannon-aqua**  
ásványvíz



**Fogyaszd!**  
ha fogyni akarsz.

**deit!**



**Vitalin**



**RALLYHEART.HU**

**Információk első kézből!**



## Túl gyors volt a Peugeot

**Hármas győzelmet aratott az Audi Le Mans-ban, ahol 2008 után tudtak újra nyerni. A verseny elején domináló Peugeot mind a négy autója műszaki hiba miatt esett ki.**

2004 óta legsikeresebb Le Mans-i 24 órás futamát teljesített az Audi, amely hat évvel ezelőtt aratott utoljára hármass győzelmet. Mostani sikerükre nem sokan fogadtak volna a verseny előtt, hiszen a Peugeot számított az esélyesebbnek.

A pályafutásuk első Le Mans-i győzelmét arató Rockenfeller–Bernhard–Dumas trió új rekordot állítottak fel az Audi R15-össel, amellyel minden eddiginél hosszabb távot, 5410,713 km-t teljesítettek a 24 óra alatt.

A Peugeot négy autójából egy futómű-, három pedig motorhiba miatt esett ki.

„A pálya tapadása sokkal jobb volt, mint a korábbi években, ezért a motorok hosszabb ideig üzemeltek teljesen nyitott pillangószeleppel!” – áll a Peugeot közleményében. „Ezzel egy időben az időjárás is hűvös maradt, és az előző évekkel ellentétben az intercooler hűtője sem tömődött

el. Ezért a motor feltöltése nagyon hatékonyra vált és különösen nagy teljesítményt adott le.” Ezt a nagy teljesítményt nem bírta a Peugeot-k új hajtókarja.



# SMARTPRESS

[www.smartpress.hu](http://www.smartpress.hu)

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

KIADVÁNYOK | MAGAZINOK | PROSPEKTUSOK

## MINDEN AMI NYOMDA

# Londonban tesztelt a Red Bull

Különleges módját választotta a Red Bull a gyakorlásnak. Mark Webber London utcáin tett meg néhány „tesztkilométert” egy héttel a Brit Nagydíj előtt.

Webber a péntek reggeli városnézés után a Parlament elé hajtott, ahol csapata gyorsan kicserélte a forgalomban elkopott gumijait, és már mehetett is tovább.

„Valószínűleg csak egyszer adatik meg az ember életében ilyen lehetőség, hogy egy Formula-1-es autó volánja mögül láthassa Londont” – mondta Webber, aki valenciai balesete óta itt ült először F1-es autóban.

Bár az esemény inkább a Brit Nagydíj előtti reklámkampány volt, Jonathan Wheatley, a Red Bull menedzsere szerint minden alkalmat ki kell használni a gyakorlásra.

„A kerékcsere nagyon sokat gyakoroljuk a világon minden pontján és minden körülmények között, de ez a mostani egy nagyon különleges lehetőség volt, amit aligha tudunk megismételni.

Csak egy hetünk van az Angol Nagydíj előtt, és mi lehetett volna a legjobb nyomás alatti felkészülés, mint egy kerékcsere a Parlament előtt.”



**GigaMad**  
Minden ami jármű!



Rally

Tereprally

Forma 1

Túraautó

MotoGp

Cross

Teszttek

## Kövesse tesztjeinket!

a Viasat 3 -on minden vasárnap délelőtt!

3  
VIASAT

## Élő, online közvetítések!

Műsorainkat visszamenőleg is megtekintheti  
a [www.gigamad.hu](http://www.gigamad.hu) -n!

# Rali ob: Veszprém Rali

- 2010. július 17-18.
- Veszprém
- 5/7 rali ob-futam
- 60 páros
- 40 célba érkező
- 9 gyorsasági
- 99,2 km gyorsasági szakasz
- 316,25 km ösztáv



## Janika visszatért

**Négy év után tudott újra versenyt nyerni ifj. Tóth János a Veszprém Ralin. Ezzel megtörte Asi veretlenségi sorozatát és életben tartotta a bajnoki reményeit. A végső győzelemért már csak ők ketten vannak versenyben.**

Néhány küzdelmes és balszerencsés verseny után végül sikerült megszereznie idei első győzelmét az ifj. Tóth-Tagai kettősnek. Mivel Janika az elmúlt éveket nagyrészt az IRC-n töltötte, négy év után ez volt az első győzelme. Navigátora, Tagai Róbert pályafutása első győzelmét ünnepelhette, mint ahogyan ez volt az első Szuper-2000-es autóval aratott győzelem az Országos Ralibajnokságban is.

Az alaposan megkurtított, de ettől függetlenül igen élvezetes Veszprém Rali szombati két gyorsaságija után még Asi vezetett. Azonban már a rajtnál tudta, hogy ezeken a pályákon a Szuper-2000-es autók vannak előnyben, ezért inkább taktikusan, célba érően autózott.

Vasárnap reggel a Turi-Percze páros vette át a vezetést egy gyorsaságra, de a negyedik szakaszon már ifj. Tóth állt az élen és folyamatosan növelte

előnyét végül több mint fél perccel nyert. A második helyre a Herczig-Baranyai páros pályázott, ám két gyorsasággal a vége előtt eltört a Skoda Fabia S2000-es kormányösszekötője és kiesetek. Az utolsó gyorsaságin a két piros-fe fekete Mitsubishi vívhatott meg a második helyért. Turi állt jobban, de az utolsó gyorsaságin felborult, amivel fél perccel és a második helyet veszítette el. Így Asi lett a második, Turi a harmadik. Ez egyben azt is jelentette, hogy már csak Asi és ifj. Tóth maradtak versenyben a bajnoki címért. Idei legjobb eredményét elérve a Hideg-Kismődi páros szerezte meg a negyedik helyet, a szintén idei legjobbját teljesítő Elek-Ferencz kettős és a Kazár-Szöke duó előtt.

A kétkerekesekek között a Bútor-Holczer páros volt a leggyorsabb, akik az A csoportot és a Szuper-1600-at is megnyerték.

### VEZSPRÉM RALI VÉGEREDMÉNYE

1. ifj. Tóth-Tagai	Peugeot 207 S2000	1.01.11,5
2. Asi-Pikó	Mitsubishi Lancer Evo IX	+32,3
3. Turi-Nándi	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1.01,4
4. Hideg-Kismődi	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1.17,9
5. Elek-Ferencz	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1.22,9
6. Kazár-Szöke	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1.27,1
7. ifj. Ranga-Czakó	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1.33,8
8. Botka-Szenner	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1.41,6
9. Balogh-Németh	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1.43,8
10. Pethő-Zentai	Mitsubishi Lancer Evo IX	+2.11,2

### GYORSASÁGI GYŐZTESEK

ifj. Tóth	4
Asi	3
Turi	1
Herczig	1

### ÉLEN ÁLLÓK

1-2. gy.	Asi
3. gy.	Turi
4-9. gy.	ifj. Tóth

### ORB 5/7 UTÁN

1. Asi	99
2. ifj. Tóth	71,6
3. Turi	47
4. Herczig	46
5. Turán	24,4
6. Balogh	20
7. Hideg	17,8
8. Kazár	17,2
9. Hadik	16
10. Pethő	11,6



- ☉ Rövid, költségkímélő verseny volt, sokak szerint az egyik legjobb Veszprém Rali.
- ☉ A dobogós helyezések sorsa az utolsó gyorsasáig nyitott volt.
- ☉ Érthetetlen okokból a rendező nem kapta meg a klasszikus veszprémi pályákat.



# Rali ob: Karpackie–Grupama Rali – Bükfürdő

- 2010. június 18-19.
- Bükfürdő
- 4/7 rali ob-futam
- 66 páros
- 52 célba érkező
- 11 gyorsasági
- 122,9 km gyorsasági szakasz
- 530,8 km össztáv



Foto: Kacsándi Norbert

## A KARPACKIE–GRUPAMA RALI – BÜKFÜRDŐ VÉGEREDMÉNYE

1. Asi–Pikó	Mitsubishi Lancer Evo IX	1:08:14,1
2. Herczig–Baranyai	Skoda Fabia S2000	+5,1
3. Turán–Zsiros	Mitsubishi Lancer Evo IX	+54,0
4. Balogh–Kiss	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1:08,1
5. ifj. Tóth–Tagai	Peugeot 207 S2000	+1:33,1
6. Kazár–Szőke	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1:42,1
7. Hideg–Kismódi	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1:49,3
8. Pethő–Bacigál	Mitsubishi Lancer Evo IX	+2:20,8
9. ifj. Ranga–Czakó	Mitsubishi Lancer Evo IX	+2:30,8
10. Osváth–Farnadi	Mitsubishi Lancer Evo IX	+2:32,9

## GYORSASÁGI GYŐZTESEK

Asi	6
Herczig	2
Turán	2
Botka	1

## ÉLEN ÁLLÓK

1. gy.	Asi
2-4. gy.	Herczig
5. gy.	Asi
6-7. gy.	Herczig
8-11. gy.	Asi

## ORB 4/7 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



## Sárban, szárazon

**Ezúttal csak ketten voltak versenyben a győzelemért a szezon első murvás raliján: az Asi–Pikó és a Herczig–Baranyai kettős. Bár most is szoros volt a csata, Asi negyedszerre is győzni tudott.**

Szombathelyről pár kilométerrel arrébb, Bükfürdőre költözött az Országos Ralibajnokság első murvás futama. A pályák azonban maradtak a régiók, amik mindig is kilógtak a hagyományos magyar murvás gyorsaságik sorából.

Ha száraz időben rendezik a versenyt, akkor a nagy végsebesség miatt az N-es autók lettek volna előnyben, esőben viszont a könnyebb Szuper–2000-esek. Miután a verseny félig vizes, félig száradó pályán zajlott, a két kategória között kiegyenlítődtek az erőviszonyok.

Az első helyért az Asi–Pikó páros Mitsubishi-vel és a Herczig–Baranyai kettős Skoda Fabia S2000-essel volt versenyben. Az első gyorsot Asi nyertre, de aztán egyszer túlszűszott, a sárban pedig Herczig volt a gyorsabb, így három szakaszon keresztül is a skodás vezetett. Az első nap

végén, a felszaradt pályákon Asi visszavette a vezetést és 2,8 másodperc előnnyel fordult.

Vasárnap reggel megint Herczig volt a gyorsabb, de az első kör utolsó gyorsaságiján a Mitsubishi nagyobb végsebességét kihasználva Asi állt az élre és 5,1 másodperces előnyét megtartva nyert. Herczig lett a második.

A harmadik helyért a Botka–Szenner és a Turán–Zsiros kettősök vívtak nagy harcot Mitsubishi-vel, amiből talán Botka került volna ki győztesen, ám háromszáz méterrel az utolsó gyorsasági célja előtt felrobbant a motorja. Így az első napon egy fékcső szakadása miatt időt veszítő Turán lett a harmadik hely 54 másodperc hátránnyal.

Ha a verseny végén nincs a féktárcsatorése a Balogh–Kiss duónak, akkor még akár ők is beleszólhattak volna a bronzért folyó küzdelemben,

- ☺ Az új helyszín, Bükfürdő örömmel fogadta a ralit, és kiváló házigazda volt
- ☺ Az utolsó pillanatban felmerült nehézségek ellenére is jól sikerült a verseny







## S1600

Majdnem hibátlan versenye volt a Bútor–Holczler párosnak Szuper–1600-ban, bár Bútor szerint egy kicsit még lehetett volna precízebben is vezetni a Citroën C2-t. Erre azonban nem nagyon volt szüksége, hiszen az új navigátorral versenyző Ollé–Gulyás kettős Suzuki Swiftjét így is több mint egy perccel verték. Igaz, Ollénak egy gyorsaságin sikerült megelőznie Bútor.

## A7

Az év elején még népesnek indult A7 igencsak megfogyatkozott. Többen is kiszáltak a kategóriából, mások pedig kiestek. A célt mindössze két páros látta meg: a Pálinkás–Bagaméri, és az idén először induló Lévai–Schweighardt kettős. Mindketten Honda Civic-ek. A győztes Pálinkás nagyon bánkódott az ellenfelek kiesése miatt, mivel így nem nagyon volt értelme a versenyzésnek. Mindenesetre a bajnokságban átvették a vezetést.



## A6

Zsinórban negyedik győzelmét aratta A6-ban a Magyar–Budai kettős, akik a kategória másik célba érkezőjét, a Dékány–Hegede párost verték meg. Ennél azonban sokkal fontosabb scalp volt Magyar Miki számára, hogy az N2-ben az övéhez hasonló Suzuki Swifttel versenyző Zagvyát és Kellert is legyőzte. Igaz, ehhez szüksége volt arra, hogy navigátora folyamatosan észre térítse, mert Miki annyira belelovalta magát a küzdelembe, hogy akár egy esés is kinézett neki.



12. oldal folytatása

ám a negyedik helyezéssel így is idei legjobb eredményüket érték el.

Nagyon frusztráltak versenyzett az ifj. Tóth–Tagai kettős, akik nem találták a ritmust a hosszú egyenesekből és derékszögű kanyarokból álló pályákon (ez a verseny egyik nehézsége), és idei leggyengébb eredményükkel csak ötödik helyre hozták a Szuper–2000-es Peugeot.



A Kazár–Szöke páros késhegyre menő csatában győzte le a Hideg–Kismődi kettőst és szerezték meg a hatodik helyet. Az első versenyeken még a győzelemért is harcoló Turi–Percze páros a második gyorsaságin esett ki elektromos hiba miatt, míg a magyar pályákra most visszatért Spitzmüller–Tóth kettős a MAP-szenzor meghibásodását követően a hetedik helyről állt ki.



Ollé marad a Suzuki mellett

Az év elején még úgy volt, hogy N-es Mitsubishivel versenyez Ollé Sasa. Azonban hamar rájött, hogy az nem az ő világa. Most úgy tűnik, hosszútávon marad a Suzuki mellett, viszont új navigátorral.

„(Kerék) Balázs egészségügyi okok miatt végleg befejezte a navigálást, és csapatvezető lesz” – mondta Ollé. „Az új navigátorom nagyon fontos volt a súly kérdése. Gulyás Kata 47 kg, ami hatalmas előny. Emellett nagyon jó navigátor. Ez is fontos volt, hiszen ezeken a pályákon azért nem lehet navigátor nélkül végigtalálni.

Az év elején úgy gondoltuk, hogy kipróbálunk egy N-es Mitsubishit, mert az abszolút első tizen akartunk végezni, de egy rossz kocsit fogtunk ki. Aztán úgy voltunk vele, hogy itt van a mi autónk, azt nem bérelte ki senki, inkább megyünk azzal. A Szuper–1600-as kategóriának leáldozott, de bízom benne, hogy a Suzuki előbb-utóbb készít egy R3-as autót, és akkor arra lecseréljük.”



Mitsubishi difit a VFTS-ekbe

Sajnos, egyre jobban fogynak a mezőnyből a Ladák. Az év elején még nagy volt a lelkesedés a Lada Kupára, amelynek kiírása 15 résztvevőhöz volt kötve. Ez Egerben majdnem meg is lett, de a szezon első murvás versenyén mindössze három VFTS sorakozott fel a rajthoz. A Ladák kategóriáját, az S1-et nyerő Fogasy Gergely szerint ez nagyrészt azért történik, mert a VFTS is nagyon drága autó és megbízhatatlan a technikája.

„A hátsó híd a féltengelyekkel és a difi a sarkalatos pontja a VFTS-nek. Van egy olyan kezdeményezés, hogy lehessen a Mitsubishi hátsó hídját és a differenciálját használni. Ettől nem lenne gyorsabb az autó, csak megbízhatóbb. Az előfutó Nívában (a VFTS-motor mellett) ilyen hátsó híd van, és két éve hiba nélkül versenyeznek vele.”

ORB 4/7 UTÁN

A CSOPORT

1. Bútor	52
2. Pálinkás	31,2
3. Magyar	21,6



A7

1. Pálinkás	42
1. Bessenyei	21
3. Hozmann	18

A6

1. Magyar	52
2. Dékány	31,6
3. Bakó	8

A5

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

N4

1. Asi	50
2. Ifj. Tóth	36,8
3. Turi	24

N3

1. Hlbján	42
2. Krupa	25,6
3. Biró	20

N2

1. Demjén	38
2. Hoffer	31
3. Drávucz	29,2

S4

1. Ifj. Cseh	22
2. Bujdos	19,6
3. Keszler	15,2

S3

1. Matics	52
2. Boroznaki	32,6
3. Szijj	28

S2

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

S1

1. Fogasy	47
2. Kiss	25
3. Király	15,6

**auto-sport.tv**
  
**élő**
  
 internetes offroad
   
 közvetítések
   
 Kattanj rá!
   
[www.auto-sport.tv](http://www.auto-sport.tv)



## N2

Nagy csata folyt N2-ben, a murvás pályákon kupás Suzukival mindig is etalonnak számító Zagya–Tisch és az egykori S1600-as bajnok, Keller–Bencze kettősök között. A gyorsaságikat Zagya 7:4 arányban nyerte Kellerral szemben, a versenyen pedig 18 másodperccel volt gyorsabb az egy futamra visszatérő riválisánál.

## N3

Az idén először indult és csak a három murvás versenyre koncentrált az Ábrahám–Tóth kettős, akik Hondájukkal, N3-ban mindjárt győzelemmel nyitottak a Krupa–Bagdány és egy öles fát megtámasztó Kovács–Kocsis kettősök előtt.

## S csoport

Hiába volt a 11 gyorsaságból hatszor a Boroznaki–Kiss kettős a leggyorsabb az S csoportban, és hiába vezetett az első két gyorsasági után az ifj. Cseh–Dobos páros, a győzelmet végül 6,4 másodperc előnnyel újra a Matics–Viczena kettős szerezte meg. Őket az önindító hibája hátráltatta, ami miatt a második gyorsasági előtt úgy kellett betolni az autót. Azért, hogy megmutassák, mire képesek, futottak egy abszolút első időt, megverve a teljes N csoportos és Szuper–2000-es mezőnyt.

## S1

Elég rendszeresen megfigyelték a mezőny S1-ben, ahol mindössze öt páros állt rajthoz, ebből pedig hárman látták meg a célt. A győzelmet idén harmadik alkalommal a Fogasy–Szabó páros szerezte meg VFTS-sel, pedig ez volt pályafutásuk első murvás versenye. A Király–Balázs páros szintén VFTS-sel lett második, míg az Ördögh–Imrikettős a legendás Escorttal a harmadik.



## Hidegnek fel kell vennie a ritmust

Tavaly még abszolút győzelmet is aratott Hideg Krisztián, az idén azonban eddig csak egy hetedik és egy nyolcadik helyezéssel büszkélkedhet. Pedig a bajnoki cím volt a célja.

„Az év elején motorgondjaink voltak, ezért eladtuk az autónkat, ezt most béreljük, de a mi csapatunk készíti fel és szervizeli” – mondta Hideg. „Ez az eddigi legjobb autóm. Viszont rá kellett jönnöm, hogy újra fel kell vennem a ritmust. Három évig versenyeztem A csoportban, ahol nem nagyon volt komoly ellenfelem, elég volt egy biztonsági tempót menni. Erre itt most nincs lehetőség. Az első nap elgumiztuk magunkat, kaptunk fél percet, amivel esélyünk nem volt, hogy ez első ötben legyünk.

Most mentem először aktív hajtásos autóval murván és borzasztó féktávokat vettem, száz méterrel korábban fékeztem, mint kellett volna. Az aktív hajtásnál fékezéskor lezár a difi és az is ráségit a fékre, csak ezt el kell hinni.

De nem baj, lesz ez még jobb is. Aminek viszont nagyon örülök, hogy mindenkivel jőben vagyok a kategóriában és szerintem nem igaz, hogy széthúzás van a raliban, én most érzem magam a legjobban.”

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

**Budai Autóház Kft.**

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



# Budai Autóház

## Szolgáltatásaink:

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

Továbbra is várjuk régi és leendő Ügyfeleinket!



[www.citroenbudai.hu](http://www.citroenbudai.hu)

## Kazár hazaért



Először versenyezhetett murván az Országos Rali Bajnokságban Kazár Miklós, aki tavaly év végén cserélte fel végleg az itinert a kormányra. Bár aszfalton még van mit tanulnia Kazárnak, a többéves quadversenyzői tapasztalatát a murvára nagyon jól át tudta ültetni.

„Hazaértem” – mondta mosolyogva a célban. Az ünneplésre volt is oka, hiszen az egyik gyorsan egykori sofőrjét, Spitzmüller Csabát, egy másikon pedig még Asit is megverte.

„Aszfalton még elég gyakran előfordul, hogy fél gázon nyomom el, mert nem hiszem el, hogy elfér.

A murva viszont a quadozás után nem tud sok újdonsággal szolgálni. Mindig pontosan tudom, hogy mi miért történik. Ugyanúgy betámasztom a kanyarokban, mint a quadot. Nagyon élveztem. Az ötödik gyorsan elment a váltónkból a 3-as, 4-es. Na, onnantól kezdve ott minden ötödikes volt.

Egyszer sikerült Spiciz egyszer pedig Asit megverni, így mind a két mentoromnál tudtam gyorsabb lenni, de a legnagyobb elismerést Hideg Krisztiántól kaptam, aki megkérdezte, hogy a visszafordítóban húzok-e kézfíket. Érted? Egy Hideg tőlem kérdez.

Ha valaki csak rali 1-es futamokra jár, akkor még biztosan nem találkozott ezzel a névvel, de hamarosan egészen biztosan fog.

A 17 éves versenyző egy saját felkészítésű Opel Corsával tavaly megnyerte az FRT-kupát. Ekkor már négyéves versenyzői pályafutás állt a háta mögött, hiszen első versenyén 13 éves korában vett részt egy 2105-ös Ladával. Már ekkor feltűnt tehetsége. 15. születésnapján cserélte le a Ladát egy Opel Corsára, mivel annak fejlesztési költsége kisebb volt. Ezzel lett tavaly bajnok.

„Ha az álmaidat kérdezed, akkor a rali 1-ben szeretnék versenyezni egy Mitsubishiivel” – mondta Ádám a jövőbeni terveiről. „De mindenképpen szeretnék a rali felé lépni. Lehet RTE, rali 2, mindegy. Valószínűleg az anyagi háttér dönti majd el. Eddigi pályafutásomat szeretném

megköszönni édesapámnak, családomnak, barátaimnak és szponzoraimnak (Innovapack Kft., ZEEM Plus Kft., Vinex Kft., Vincze gumi Szécsény, Beta szerszámcentrum, Nagy Lajos autójavító), akik nagyon sokat segítettek nekem.”

Figyeld ezt a srácot: Velencei Ádám



**SUBARU**  
**Magyar**

Szombathely, Zanati út 27/A

Tel.: 94/513-087

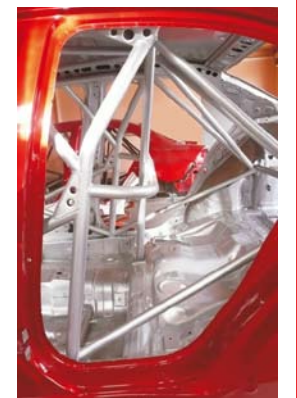
info@bonusoft.com

**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 SZOROZATOKIG.  
EGYEDI- ÉS CSŐVÁZAS MEGOLDÁSOK.

[WWW.GSPORT.HU](http://WWW.GSPORT.HU)

**GSPORT**  
TECHNIC  
CHASSIS & ROLLAGE



## A magyar Galli

**Spitzmüller Csabát pályafutása kezdete óta az egyik letehetségesebb versenyzőnek tartják, aki a Trabanttal, a Zsigulival, a Ford Rosszworth-jaival és a Mitsubishi Lancer WRC-vel is egyaránt a legjobbak közé tartozott. Kevesen tudják róla viszont, hogy nagy cimborája Gérard Depardieu-nek. De volt kommandós katona, egyszer majdnem kinyírta a mérnökét, a gyári csapat átvette tőle a miskolci ékszíjcsere technológiáját, és ő volt a magyar Gigi Galli.**

Gyöngyösön voltam katona, a felderítő században, ahol egy egész jó kis ralis társadalom jött össze. Ott ismertem meg Lukács Józsit (Benik navigátorát) és Tóth Imit is. Akkor már versenyeztem tűrában és éppen az első kerekámpás Zsigulimat építettem. Tulajdonképpen a ralinak köszönhetem azt is, hogy egy fél évig királyként éltünk a katonaság alatt. Akkor forgatták Magyarországon a később Oscar-díjat nyert Ciranót, Gérard Depardieu főszereplésével. A laktanya felét kivezényelték statisztának, minket meg a felderítő századból a díszletesekhez. Mi építettük fel a sátrakat, segítettünk nekik berendezkedni. Közben megérkezett Depardieu jobbkeze is egy lakóbusszal, mögé kötve egy nagy lakókocsival. Én a saját utcai autómmal mentem fel Szilvásvá-

radra, ami közel versenyautó szintű volt. Meglátta, és mondta azonnal, hogy ő meg a francia bajnokságban versenyez egy Peugeot 205 GTI-vel. Onnantól kezdve nagy cimborák lettünk. Bemutattott Depardieu-nek is, aki az egyik legközvetlenebb ember volt, akivel valaha találkoztam. Egyik este meghívott minket az aznap forgatott jelenetek vetítésére, egy munsterra. A londoner persze nem akart minket beengedni a moziba, annyira őrizték. Mondtuk, hogy minket Gérard hívott meg, de nem hitte el. Egyszer csak megjött Depardieu, átkarolt minket kétoldalról és gyakorlatilag ajtóstól berontott velünk a moziba. Akkor már nem mertek utánunk jönni. Nagyon szerette a bort és rögtön ki is bérelt egy



borospincét, ahova minket is meghívott. Egy darabig tartottam vele a lépést, de végül ő nyert. Aztán odáig fajult a barátságunk, hogy megkaptuk a lakókocsija kulcsát és gyakorlatilag ott laktunk. Mi akkor még nem láttunk DVD lejátszót, a lakókocsiban volt négy. Képzelted. Aztán megkaptuk a catering kocsijuk kulcsát is, ami egy nagy kamion volt tele tequilával, Henkel pezsgóval, sárgadinnyével. Egyébként a filmes társaság nagyon hasonlít a ralisokra. Az is egy zárt kör, és épp olyan örültek, mint a versenyzők. Előfordult például, hogy a milánói Scala díszletese a sárban térdelve kérte meg a tolmács kezét. De a másik egy év is nagyon tanulságos volt a katonaságnál. A felderítő századnál gyakran voltunk olyan gyakorlaton, hogy leponyvázott autóval kivitték minket terepre, ott egy térképpel és egy tájolóval kiraktak, és feladatot kellett megoldani, miközben egy másik katonai csoport meg vadászott ránk. Többnyire orosz katonák játszották ez elleneséget, akik a legkeményebbek voltak a szakmában. Előfordult, hogy  $-20^{\circ}\text{C}$ -ban reggel félmez-

telenül tartották a bemelegítést. Ilyenkor gyakran élelmet sem kaptunk, hanem az volt a feladat, hogy oldjuk meg. Elvileg keresnünk kellett volna ehető dolgokat az erdőben, de mi gyakran csirkét találtunk, nem pont az erdőben. De például faszén segítségével gyakorlatilag bármilyen pocsolavizből tudtunk ivóvizet csinálni. Vagy megtanítottak arra, hogy ha sátrat állítasz, akkor a közepére ásnunk kell egy gödröt, hogy a hideg levegő oda menjen le, ha pedig egy gyertyát másfél méter magasan meggyújtasz, azzal be lehet fűteni az egész sátrat. Ez is hasonlított egy kicsit a ralinak, innen tudom, hogy a drótkerítésből kiharapott dróttal mindent meg lehet oldani. Azóta mindig van nálam drót. Még a Mitsubishi WRC-be is vittük magunkkal. Egyszer használni is kellett. A lökhárítót azzal drótoztam fel. A szervizparkban meg jól letoltak érte. Megmutatták, hol kell a lábammal betámasztani, és hogy tépjem le a lökhárítót, ha leszakad. Azt mondták, hogy Gallinak minden gyorsaságin leszakadt egy lökhárítója, ez nekem is jár. Van rendszám a lökhárító alatt,



#### SPITZMÜLLER CSABA MÉRFÖLDKÖVEI

- 1968. május 3-án, Miskolcon született
- 1986. első ralitúra versenye
- 1995. első rali 1-es versenye
- 2003. N csoportos bajnok
- 2004. N csoportos bajnok
- 2005. abszolút 3. első WRC-s szezonja
- 2006. abszolút 3.
- 2007. abszolút 7.
- 2008. Országos Ralibajnok
- 2009. abszolút 4.

ne drótozzak, mert az rontja az aerodinamikát. A Trabantomon viszont egyszer a teljes hátsó hidat úgy kellett feldrótóznom, és kibírta a szervizparkig. A Mitsubishi-nél viszont ennél sokkal komolyabban készültek. Amikor kibéreltük a Lancer WRC-t, mondták, hogy menjünk ki két napra és megmutatják az autót. Mondtuk, hogy elég lesz itthon az első versenyen. De mondták, hogy ha nem kapjuk meg a kiképzést, akkor ők el sem indulnak. Mondtuk, hogy ez esetben megyünk.

Kint kaptunk saját öltözőszekrényt, szerelőoverallt, és míg a mi autónk készült, a mellette lévő álláson egy ex-Panizzi autón gyakoroltunk. Mindig más mérnök jött hozzánk, aki megtanított mindenféle alkatrész cseréjére. Kaptunk egy könyvet, amiben benne volt minden alkatrész, le volt fényképezve, és el volt nevezve A1-nek meg E15-nek. Erre azért volt szükség, hogy ha etapon szerelni kell, akkor csak felhívod a csapatot, és a mérnök mondja, hogy az A14-et dugd át az F12-re.

A műhelyben ezt meg is kellett csinálnunk. Az ékszíjcsérét megmutatta a motormérnök, én meg mondtam neki, hogy ez jó, de én gyorsabban is tudom. Kérte, hogy mutassam meg. Tanuló koromban az MKV-nál (Miskolci Közlekedési Vállalat) dolgoztam egy évig buszokon, ahol csak ékszíjat kellett cserélni. Kifejlesztettünk egy nem túl szabályos, de hatékony módszert. Nem kell lelazítani semmit, felteszed az ékszíjat, az egyik tárcsára,

csavarhúzóval aláfeszítesz, valaki megpöccenti a motort és az ékszíj felugrik a helyére. Amikor először mutattam meg a mérnöknek, azt mondta,

szerencsém volt, a másodiknál, hogy ügyes, a harmadiknál kérte, hogy tanítsam meg neki. Azóta ő is a miskolci módszert oktatja.

De nagyon profin volt felépítve minden. A Mitsubishi jobb- és baloldali futóműve különböző, de az autóban volt egy olyan futómű, amit mind a két oldalra be tudsz építeni, és el tudsz vele jutni a szervizparkig. A hűtőhöz volt tömítőpaszta, de volt hozzá egy kit is, hogyha a hűtőt nem tudod megjavítani, akkor annak segítségével az intercoolerből tudsz hűtőt csinálni, sőt még a hűtőventillátort is át tud rá kötni.

Az intercoolerba fecskendezendő víz a hátsó ajtóban volt egy tartályban, aminek a csőve a küszöbön ment. Itt volt rajta egy gyorscsatlakozó, amit egy pillanat alatt rá lehetett kötni egy másik csőre, ami a kiegyenlítő tartályba vezette a vizet. Ha a motort fel kell tölteni vízzel, akkor egy pillanat alatt meg tudt tenni. Volt például egy fűzér

az alkatrészek között, amin az autóban található összes anyából volt tartalék. 2008-ban, Nyírádon ezt használni is kellett, amikor a töltéskábel leesett a generátorról és elveszett az eredeti anyja.

Egészen más világ volt, mint amiben addig versenyeztünk. Mondjuk a Zsigulimban nekem is volt egy saját fejlesztésem. Melegben gyakran begázosodott a benzin és nem működött rendesen az AC-pumpa, ami miatt dadogott az autó. Én az ablakmosó vizét ráveztettem az AC-pumpára, és azzal hűtöttem. Soha többet nem gázosodott be.

A Mitsubishi WRC-hez fűződik életem egyik legnagyobb sztorija. Az első versenyre megérkezett hozzánk a Mitsubishi gyári csapata. Már a teszten is a legnagyobb rendnek kellett lennie, rendőrségi biztosítással, mentőautóval. A mérnököm, Matthew Pítón is csak tűzálló overallban ülhetett be mellém.

A tesztpálya egyik részén már mentünk a Fehérvár Ralin, ezért ismertem, és egyre merészebb voltam. Volt egy ugrató, amit először negyedikben ugrottam el, de aztán elvállaltam ötödikben is. Éreztem, hogy nagyon nagyot ugrunk, az autó szépen le is ért, de nem az ugrató utáni lefelébe, hanem az azt követő felfelébe ugrottunk bele. Én a bukósisakommal úgy lefejeltem a kulcscsontomat, hogy majd elájultam. Ránéztem a mérnökömrre, látom, hogy az ő feje meg le van fityvedve. Hú, egyből leizzadtam, hogy megöltem a mérnökömet. Pofoztam, ráztam. Nagy nehezen magához tért és közölte, hogy most a szervizbe megyünk. Amikor kiszálltam, láttam, hogy az autó egész hátulja leszakadt. Majdnem sírtam. Gondoltam, most kapok a fejemre. Odajött hozzám Mäkinen egykori főszerelője és azt mondta, ha nem zavar, hogy nem lesz hátsó világításom, akkor fél óra múlva folytathatjuk a tesztet.

Pítón behívott a mérnöki sátorba, leültetett. Gondoltam, hogy most jön a fejmosás. Először is megkérdezte, hogy ismerem-e Gigi Gallit. Mondtam, hogy igen. Ő a személyes mérnöke Gallinak, és ide egyenesen Finnországból jött, ahol egy hétig teszteltek. Elég, ha azt mondja, még soha nem ugrott ekkorát. Szóval jó volt, amit csináltam, de legközelebb egy kicsit kisebbet ugorjak.

Ezzel megúsztam a fejmosást, viszont később én lettem a magyar Galli, ami nagy megtiszteltetés volt számomra.

# Ilyen még nem volt!



# IX. 18-19.

## 3 helyszínen 9 gyorsasági!



[www.csapassunk.hu](http://www.csapassunk.hu)

## Rali vb – Bolgár Rali

- 2010. július 9-11.
- Borovec, Bulgária
- 7/13 vb-futam
- 40 páros
- 28 célba érkező
- aszfalt
- 14 gyorsasági
- 354,1 km gyorsasági szakasz
- 1069,56 km összív

### Citroën henger

**Négyes győzelmet aratott a Citroën a szezon első aszfaltos rali vb-futamán, a Bolgár Ralin. De az ötödik Citroënnel Kimi Räikkönen is egészen addig verte a Fordokat, amíg árokba nem esett.**

A Citroën alaposan kiütötte a Fordot a szezon első aszfaltos versenyén. Már az első napon látható volt, hogy a britek nem tudják felvenni a versenyt a franciákkal. Nem csak Loebnek nem értek a nyomába, hanem senkinek, aki C4 WRC-vel áll rajthoz. A világbajnoki címért elvileg még versenyben lévő Mikko Hirvont Kimi Räikkönen is verte. Amikor pedig a harmadik gyorsaságiban egy túlcusúszással egy percet veszít a Sébastien Ogier ideiglenesen visszaesett a hetedik helyre, csak idő kérdése volt, mikor előzi vissza a Fordokat. Malcolm Wilson csapata még megpróbálkozott egy gumitaktikával és szombat kemény abronccsal vágtak neki az első körnek. Ám a vizes pályákon a puha gumik jobb voltak és a két gyári Ford egyetlen gyorsaságiban egy-egy percet kapott. A versenyt papírfoma szerint Loeb nyerte, aki az első öt gyorsaságiban a leggyorsabb volt és az itt megszerzett fél perces előnyét csak be kellett osztania a verseny hátralévő közel kétharmadára...

A második helyért volt egy kis csata Dani Sordo és Petter Solberg között. Sordo majdnem fél percre húzott el az új navigátorral versenyző Solberg-től, aki viszont beleturkált kicsit a beállításába, ettől szárnyakat kapott és három szakaszt nyert zsinórban. Végül azonban Sordo 6,8 másodperc előnnyel Solberg előtt tudott maradni.

A negyedik helyre, a túlcusúszásos kalandja után Ogier kapaszkodott fel.

Mikko Hirvonen több mint három perc hátránnyal lett ötödik, úgyhogy búcsút is inthet a világbajnoki reményeinek. Jari-Matti Latvala kormány szervo hiba után lett hatodik, míg a Stobart-Fordhoz beugró PG Andersson végzett a hetedik helyen.

Hatalmas öröm volt a magyar szurkolók számára, hogy a Turán-Zsiros kettős végig a nyolcadik helyen tudott autózni, és megverték a gyári versenyző Matthew Wilson.

Kimi Räikkönen az első napon a negyedik helyről esett árokba, a szuperrali után pedig 11. lett.



BOLGÁR RALI VÉGEREDMÉNYE		
1. Loeb-Elena	Citroën C4 WRC	3:02:39.2
2. Sordo-Marti	Citroën C4 WRC	+29.5
3. P. Solberg-Patterson	Citroën C4 WRC	+36.3
4. Ogier-Ingrassia	Citroën C4 WRC	+1:55.0
5. Hirvonen-Lehtinen	Ford Focus WRC09	+3:17.8
6. Latvala-Anttila	Ford Focus WRC09	+4:28.5
7. Andersson-Andersson	Ford Focus WRC08	+5:25.2
8. Turán-Zsiros	Peugeot 307 WRC	+7:04.0
9. Wilson-Martin	Ford Focus WRC08	+9:28.6
10. H. Solberg-Minor	Ford Fiesta S2000	+13:06.0

GYORSASÁGI GYŐZTESEK	
Loeb	5
P. Solberg	5
Sordo	2
Ogier	1

ÉLEN ÁLLÓ	
1-14. gy.	Loeb

VB 7/13 UTÁN	
1. Loeb	151
2. Ogier	100
3. Hirvonen	86
4. Latvala	80
5. P. Solberg	78
6. Sordo	67
7. Wilson	40
8. Villagra	26
9. H. Solberg	25
10. Räikkönen	15
15. Turán	4

GYÁRTÓK	
1. Citroën	232
2. Ford	185
3. Citroën Junior	125
4. Stobart-Ford	98
5. Munch's-Ford	40



- ☺ A Turán-Zsiros páros egyszerű autózással lett nyolcadik és szerzett vb-pontot
- ☺ Kimi Räikkönen igen ígéretes eredményeket ért el első aszfaltos vb-futamán
- ☺ Loebbel még mindig nem képes senki felvenni a versenyt aszfalton
- ☺ Ha így folytatódik, Citroën márkakupa lesz a rali vb aszfaltos futamaiból



Kimi legjobbja lehetett volna



Pályafutása legjobb rali vb-s eredményét érthette volna el Kimi Räikkönen, aki a Bolgár Rali harmadik szakasza után a negyedik helyen állt. A negyedik gyorsaságin az első részideje jobb volt Loebénél, ám a gyorsasági vége felé már lassult valamelyest, végül pedig egy jobbosban leesett az útról. „Az én hibám volt” – mondta Räikkönen. „Túl gyorsan mentem, a fékek nem tudtak megállítani és beestünk. Nem nagyon, csak a karosszéria sérült, a futómű és a bukócső is a helyén maradt.

A két részdőnk OK volt, de ha beesel, elveszíted őket. Másnap már nem nyomtam annyira, mert nem sok értelmét láttam.” Räikkönennek úgy tűnik, hogy az aszfalt jobban fekszik, mint a murva, pedig általában a más szakágakból érkezők számára a murva könnyebb szokott lenni, mert több hibázási lehetőséget enged meg. Aszfalton viszont sokkal precízebben kell vezetni. De lehet, hogy Kimi pont ezt tanulta meg a Formula-1-ben.

Solberg új navigátorral

Új navigátorral, Chris Pattersonnal állt rajthoz Petter Solberg a Bolgár Ralin, miután Phil Mills a Portugál Rali után hirtelen bejelentette, hogy befejezi pályafutását. Mills és Solberg 11 évig versenyeztek együtt. Ez alatt 149 vb-futamon indultak, 13-at nyertek meg, 2003-ban pedig világbajnokok lettek. Solberg vb-s pályafutása során a Bolgár Rali volt a negyedik olyan futam, amelyiken nem Mills navigált neki. A walesi navigátor nem indokolta döntését.



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

INTERNET+TV+TELEFON  
AKÁR HAVI

**5414 Ft-tól!**\*



 interware

[www.interware.hu](http://www.interware.hu)

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

 999-1213

# IRC: Ypres Rali

- 2010. június 25-26.
- Ypres (Ieper), Belgium
- 6/12 IRC-futam
- 76 (IRC) páros
- 36 (IRC) célba érkező
- 19 gyorsasági
- 293,62 km gyorsasági
- 651,3 km össztáv



## Loix győzelemmel tért vissza

**Az év elején Loix nem kellett a Peugeot-nak, de a szezon felére összeszedett egy kis pénzt egy Skodára, ha meg már így alakult, gyári versenyző lett és kapásból megnyerte az Ypres Ralit.**

Fél év szünet után tért vissza Freddy Loix az IRC színpadára egy privát Skodával. A cseh csapat azonban úgy döntött, hogy miután harmadik versenyzőjük Guy Wilks szardíniai balesetéből még felépülőben van, a belga versenyző is gyári támogatást kap. Neki is hoztak egy faceliftingt, széles Fabiát, ami az Ypres Ralin debütált.

Loix ezt azzal hálalta meg, hogy a harmadik gyorsaságin az élre állt és megnyerte a versenyt. Csak akkor szontyolodott el egy kicsit, amikor legnagyobb riválisa, Kris Meeke a nyolcadik gyorsaságin amúgy emberesen eldobta Peugeot 207-esét, és nem nagyon maradt, akivel versenyezhesen. Jan Kopecky ugyan mindent megtett, de mire sikerült a rendkívül csúszós, murvafelhordásos, brutálisan levágós pályákhoz igazítania autóját, Loix már fél perccel vezetett. Ebből ugyan a cseh

versenyző egyszer faragott öt másodpercet, de a következő gyorsan megforgott, ami jobb belátásra térítette, és a tempóból visszavéve örült a második helyének.

Meeke balesete igazi érvágás volt a Peugeot-nak, ami már az első gyorsaságin elveszítette árokba esett gyári versenyzőjét, Stéphane Sarrazint. Hasonlóképpen járt Juho Hänninen is, aki az első napon csúszott árokba, ahonnan nem tudott kijönni a gyakorlatilag karcmentes Skodával. De autóról nem volt hiány, aminek következtében a 76 fős IRC-mezőnyből csak 36-an értek célba. A Peugeot becsületét végül a 22 éves Thierry Neuville mentette meg a harmadik helyre. Bernd Casier Skodával lett negyedik, míg a vb-ről IRC-re váltó Andreas Mikkelsen az ötödik helyre hozta a mezőny legjobb Fordját.



AZ YPRES RALI VÉGEREDMÉNYE		
1. Loix-Miclote	Skoda Fabia S2000	2:35:36,9
2. Kopecky-Stary	Skoda Fabia S2000	+21,4
3. Neuville-Klinger	Peugeot 207 S2000	+2:05,5
4. Casier-Caesamaeker	Skoda Fabia S2000	+4:01,6
5. Mikkelsen-Floene	Ford Fiesta S2000	+5:20,9
6. Magalhaes-Magalhaes	Peugeot 207 S2000	+6:06,2
7. Solowow-Baran	Ford Fiesta S2000	+7:24,5
8. Betti-Scalvini	Peugeot 207 S2000	+9:37,6

### A VERSENYBEN VEZETŐK

1-2. gy.	Meeke
3-19. gy.	Loix

### GYORSASÁGI GYŐZTESEK

Loix	8
Kopecky	7
Meeke	3

### IRC 6/12 UTÁN

1. Hänninen	42
2. Kopecky	39
3. Wilks	25
4. Magalhaes	20
5. Meeke	15
6. Neuville	11
7. Hirvonen	10
8. Loix	10
9. Andreucci	8
10. Vouilloz	6

### GYÁRTÓK

1. Skoda	98
2. Peugeot	55
3. Ford	21
4. Subaru	10
5. Mitsubishi	8



- ☺ Igazi versenyzőt próbáló, sajtóságos karakterű pályák, sok gyorsasági kilométer
- ☹ A sok baleset miatt a verseny második fele már nem volt túlságosan izgalmas







## Meeke harmadik bukfence

**A Monte-Carlo és a Szardínia Rali után az Ypres Ralin az idén már harmadszorra borult fel Kris Meeke, igaz, ezúttal nem élő adásban.**

Hét gyorsaságin keresztül állt hatalmas versenyben Kris Meeke Freddy Loix-szal az első helyért. A hét gyorsaságiból négyet Loix, hármát pedig Meeke nyert. A szombati első, 14,8 km-es pályán Meeke egytizedet hozott Loixon, és így 5,7 másodpercre csökkentette a hátrányát. A nyolcadik gyorsaságin azonban megtörtént a baj, egy tempós jobbosban lecsúszott az útról, az árok berántotta a Peugeot elejét és egy jókora szaltót ugrott.

„Kris (Meeke) nem ész nélkül ment” – vette védelmébe Marc van Dalen, Meeke autóját felkészí-

tő Kronos-műhely vezetője és résztulajdonosa. „Száz százalékon autózott, de nem többön. Meg vagyok róla győződve, hogy az itinerrel volt a hiba, nem a sebességgel. Hatodikban volt ötödik helyett és nem a helyes iven.”

Ezt későbbi nyilatkozatában Meeke is alátámasztotta: „Nem mentem olyan gyorsan. Úgy terveztem, hogy nagy ívben fordulok rá a dupla jobbosra, de amikor odaértem tele volt murvával, elkezdtünk csúszni, valami megakasztotta az autó elejét és felborultunk.”

Meeke idei hat versenyének a felén felborult, egyszer műszaki hiba miatt esett ki. Braziliában ugyan nyert, és a Kanári-szigetekről is hozott egy soványka negyedik helyet. Így azonban 15 ponttal csak az ötödik helyen áll a bajnokságban.

Mivel az IRC 12 futamából csak a legjobb hét eredménye számít, még van esélye a bajnoki címre, de ahhoz majdnem mind a hat hátralévő futamot meg kellene nyernie.



## Loix még három futamra marad

Belgiumi győzelme nagyot lendített a 39 éves Freddy Loix pályafutásán, aki szponzoraival úgy állapotodott meg, hogy ha az Ypres Ralin jól szerepel, akkor még két aszfaltos IRC-futamra, a Barum és a Sanremo Ralikon is rajthoz állhat. A győzelme után pedig nem mondhattak mást a szponzorok, mint hogy: Go Freddy! Sőt, jött

a Skoda is, amely szintén nagyon hálás volt Loixnak a győzelemért és felajánlotta neki, hogy a Madeira Ralira is kap egy gyári autót. Így a Skoda Kopeckyvel és Loix-szal két aszfaltspecialistával vághat neki a hátralévő három aszfaltos futamnak. Alaposan feladva ezzel a leckét a Peugeot-nak.



## Motorhibával tért vissza a Proton

Fél évig fejlesztett a Proton, mielőtt az Ypres Ralin visszatértek az IRC-re. Am sok sikerem nem könyvelhetek el, hiszen mind a két gyári és a harmadik privát autójuk is ugyanazzal a motorhibával esett ki a negyedik gyorsaságin, amikor a kettes henger szívószelepe eltört.

„Ilyen jellegű meghibásodással még sohasem találkoztam” – mondta Chris Mellors, a Protonokat felkészítő MEM csapatvezetője. „Elveszíteni egy szelepet OK, de hogy három motorunkban egyszerre hibásodjon meg ugyanaz a szelep, az egy kicsit bizarr.”

A Protonok a három teljesített gyorsaságin sem remekeltek. A két egykori vb-s gyári pilóta Chris

Atkinson és Alister McRae a 15. és a 21. helyen álltak, míg a privát Satria Neóval versenyző Tom Cave az 58. helyről esett ki.



# WTCC – Túraautó világbajnokság: Zolder



- 2010. június 20.
- Zolder, Belgium
- 7-8/22 WTCC
- 4006 m hosszú pálya
- 2x13 kör

## Michelisz az újoncbajnokság élén

**Egy hatodik és egy hetedik helyezéssel pályafutása legjobb eredményét érte el Michelisz Norbert a túraautó világbajnokságon, ahol az újoncbajnokságban átvette a vezetést.**

De persze megint lehetett volna jobb is, és ezt nem csak az elfogultság mondatja velem. Mert hát ugye az a fránya állórajt, ami Marrakechben már egyszer megfosztott minket attól az élvezettől, hogy Michelisz Norbert dobogós helyezésséért szurkolhassunk – Zolderben rádúpláztott. Norbi megint beragadt a rajnál. Pedig megint az első sorból indult.

Na de nézzük a jó oldalát: az időmérőn a hatodik helyet szerezte meg, így pályafutása legjobb rajtpozíciójából indulhatott. A rajt után egy pillanatra ötödik is volt, de végül hetediknek futott be. A győztes Gené kizárása (nem megfelelő turbószűkítő) után lett hatodik.

A második futamra azonban még a hetedik helyezése alapján sorolták be a második helyre, Andy Priaulx mellé. Itt aztán beragadt és a nyolcadik helyről küzdhetett fel magát a hetedikre. Igaz, eb-

ben Tarquini is segítségére volt, aki kitesszékelte az ívről Farfust, így Michelisz is elmehetett mellette. „Minden az állórajton múlik” – nyilatkozta Michelisz a verseny után. „Először túl magas volt a fordulatszámom, aztán túl alacsonyra esett, úgyhogy nem tudtam elindulni. De a pozitív oldalát tekintve, most is tartottam a lépést az előttem lévőekkel. A csapatom nagyon hatékonyan működik és egyre jobban el tudom magyarázni a mérnökömmel, hogy mire van szükségem. Egy kicsit gyakorolnom kell az állórajtot és az eredmények is jönni fognak. A gyorsaságom megvan és ez a legfontosabb.” Na meg az, hogy az újoncok között Michelisz volt a leggyorsabb mind a két versenyen így ebben az értékelésben átvette a vezetést a bajnokságban. Az első futamot a seatos Priaulx nyerte, a másodikat pedig a BMW-s Priaulx, a bajnokságot pedig ekkor a chevrolet-s Yvan Muller vezette.

### ZOLDER 1. VERSENY VÉGEREDMÉNYE

1. Gabriele Tarquini	I	Seat Leon TDI	21:54,209
2. Yvan Muller	F	Chevrolet Cruz	+2,629
3. Alain Menu	CH	Chevrolet Cruz	+3,056
4. Tiago Monteiro	P	Seat Leon TDI	+3,559
5. Robert Huff	GB	Chevrolet Cruz	+3,866
6. Michelisz Norbert	H	Seat Leon TDI	+4,192
7. Andy Priaulx	GB	BMW 320si	+4,827
8. Tom Coronel	NL	Seat Leon TDI	+9,295
9. Augusto Farfus	BR	BMW 320si	+9,453
10. Fredy Barth	CH	Seat Leon TDI	+9,655

### ZOLDER 2. VERSENY VÉGEREDMÉNYE

1. Andy Priaulx	GB	BMW 320si	21:52,091
2. Robert Huff	GB	Chevrolet Cruz	+1,049
3. Tiago Monteiro	P	Seat Leon TDI	+1,754
4. Alain Menu	CH	Chevrolet Cruz	+2,298
5. Yvan Muller	F	Chevrolet Cruz	+4,784
6. Gabriele Tarquini	I	Seat Leon TDI	+5,788
7. Michelisz Norbert	H	Seat Leon TDI	+6,283
8. Augusto Farfus	BR	BMW 320si	+6,663
9. Sergio Hernandez	E	BMW 320si	+13,491
10. Tom Coronel	NL	Seat Leon TDI	+14,810



MICHELISZ NORBERT EREDMÉNYEI		
Teszt	27.	+2,082
1. szabadedzés	13.	+2,008
2. szabadedzés	7.	+0,473
Időmérő Q1	7.	+0,232
Időmérő Q2	6.	+0,807
Warm up	8.	+0,984

# WTCC – Túraautó világbajnokság: Portimao

- 2010. július 4.
- Portimao, Portugália
- 9-10/22 WTCC
- 4654 m hosszú pálya
- 2x11 kör



## Michelisz vb-futamot vezetett

**Ezúttal jól sikerült az állórajt, Michelisz elsőnek fordult és három körön keresztül vezetette a túraautó világbajnokság mezőnyét. Ekkor azonban felforrta a hűtővíz, megfőtt a motor és Norbi kiesett.**

Az idén már harmadik alkalommal indulhatott Michelisz Norbert a hétvége második futamán az első sorból. De míg Marrakechben és Zolderban is beragadt a magyar fiú, ezúttal jól jött el, és nem csak hogy tartani tudta pozícióját, de még az élre is állt és túraautó világbajnoki futamot vezetett. Három körön keresztül rághattuk a körmeinket Norbiért. A bennfentesek azonban már ekkor láthatták, hogy a Seat nem húz igazán. A harmadik körben Norbit ketten is megelőzték, aztán gyakorlatilag az egész mezőny. Mire a boxba ért már 117 °C-os volt a hűtővíz, ami ugyan nyomás alatt száz fok felett is simán folyékony állapotban van, de ekkora hőmérsékletnél már nem. Hogy azért némi pozitív hírrel is szolgáljunk, Michelisz az időmérőn hatodik lett, az első futam-

ban pedig ahogyan azt már gondolom kitalálták, hetediknek futott be. Az újoncok között pedig a leggyorsabb volt. Az első verseny is elég szoros volt, és az utolsó körökben Norbi már a gumijait kímélte, amik a nagy melegben gyorsan elhasználódtak és ezúttal is többen kaptak defektet. Norbi viszont nem. Nehéz dolog ez a túraautó sport, ahol hiába gyors valaki, a győzelemhez sok dologra van szükség. Leginkább egy motorra, ami végig bírja a versenyt. Mindenesetre Norbi megmutatta, hogy képes a világ elitje előtt autózni. Egyszer most már csak sikerül neki ott is maradni a célig. Mindkét versenyt Seat nyerte, az elsőben a helybéli Tiago Monteiro volt a leggyorsabb, a másodikban a címvédő Gabriele Tarquini.

PORTIMAO 1. VERSENY VÉGEREDMÉNYE				
1. Tiago Monteiro	P	Seat Leon TDI	21.38,2	
2. Yvan Muller	F	Chevrolet Cruz	+1,032	
3. Gabriele Tarquini	I	Seat Leon TDI	+1,587	
4. Augusto Farfus	BR	BMW 320si	+1,826	
5. Alain Menu	CH	Chevrolet Cruz	+8,807	
6. Tom Coronel	NL	Seat Leon TDI	+11,723	
7. Michelisz Norbert	H	Seat Leon TDI	+12,562	
8. Fredy Barth	CH	Seat Leon TDI	+20,173	
9. Sergio Hernández	E	BMW 320si	+23,113	
10. Darryl O'Young	HKG	Chevrolet Lacetti	+23,245	

PORTIMAO 2. VERSENY VÉGEREDMÉNYE				
1. Gabriele Tarquini	I	Seat Leon TDI	+21.49,9	
2. Yvan Muller	F	Chevrolet Cruz	+1,736	
3. Alain Menu	CH	Chevrolet Cruz	+3,244	
4. Andy Priaux	GB	BMW 320si	+3,57	
5. Augusto Farfus	BR	BMW 320si	+4,094	
6. Tom Coronel	NL	Seat Leon TDI	+6,201	
7. Tiago Monteiro	P	Seat Leon TDI	+6,513	
8. Fredy Barth	CH	Seat Leon TDI	+10,207	
9. Darryl O'Young	HKG	Chevrolet Lacetti	+12,751	
10. Colin Turkington	GBR	BMW 320si	+13,609	



### MICHELISZ NORBERT EREDMÉNYEI

Teszt	17.	+2,482
1. szabadedzés	8.	+0,674
2. szabadedzés	9.	+0,495
Időmérő Q1	9.	+0,548
Időmérő Q2	6.	+0,619
Warm up	13.	+1,123

### 10/22 WTCC

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

### ÚJONCBAJNOKSÁG

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

### GYÁRTÓK BAJNOKSÁGA

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

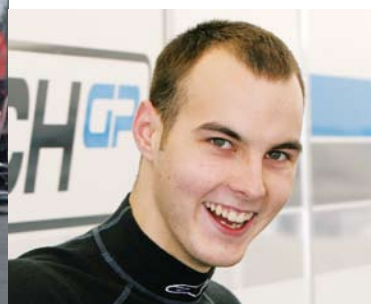


- ☺ Végre sikerült az állórajt és túraautó világbajnoki futamot vezetett Michelisz Norbert
- ☹ A Seat TDI ezúttal nem bírta és műszaki hiba miatt kellett a második versenyt feladnia



## FR UK – Brit Formula Renault-bajnokság

- 2010. június 20.
- Croft, Anglia
- 8-9/20 FR UK-futam
- 3419 m hosszú pálya
- 2x15 kör



### FR UK 8. FUTAM, CROFT

1. Marlon Stockinger	19.33.827
2. Ollie Millroy	+0.649
3. Tom Blomqvist	+1.264
4. Kiss Pál Tamás	+3.786
5. Robert Foster-Jones	+6.838
6. Thomas Hylkema	+7.093

### FR UK 9. FUTAM, CROFT

1. Lewis Williamson	19.43.845
2. Marlon Stockinger	+3.079
3. Will Stevens	+4.282
4. Riki Christodoulou	+6.292
5. Tom Blomqvist	+6.937
6. Kiss Pál Tamás	+7.861

## Tomi szerencsés szerencsétlen hétvégéje

**Idei leggyengébb hétvégéjét zárta Kiss Pál Tamás Croftban, ahol egy negyedik és egy hatodik helyezést ért el. De mivel az ellenfelek is hibáztak, még így is növelni tudta előnyét a bajnokságban.**

Pár héttel a verseny előtt, a hivatalos teszten Kiss Pál Tamás fél másodperccel verte a mezőnyt Croftban, így joggal reménykedhettünk benne, hogy a 19 éves magyar fiatalember megszerezheti első kettős győzelmét.

Azonban az autósport kiszámíthatatlan, és ez most is beigazolódott. „A teszt jól sikerült Croftban, de azóta nem rendeztek ezen a pályán versenyt és rettenetesen poros lett az aszfalt” – mesélte Tomi. „Az időjárás is lehűlt, úgyhogy a teszten talált beállításaink alkalmatlanok voltak. Sajnos ezen a hétvégén nem volt velem a mérnököm, Steve Farrel, aki a Superleague Formula versenyen dolgozott. A régi mérnökömmel pedig nem nagyon találtuk a megoldást.

Az első futam még úgy, ahogy jól sikerült, ott a negyedik helyről indultam és ott is futottam be. A másodikon a hetedikről egészen az ötödik helyre jöttem fel, de a verseny végére annyira elvesztettem a tapadást, hogy megelőztek és csak hatodik lettem.

Az élmezőny nagy része ugyanezzel a problémával küzdött. Az első versenyt például a csapattársam, Marlon Stockinger nyerte, akinek eddig egyetlen dobogós helyezése volt.

Végül sikerült olyan jól kijönni az idei legnehezebb hétvégémből, hogy egy ponttal még növelni is tudtam az előnyömet, de a következő versenyeken nem engedhetünk meg ilyen eredményeket, mert akkor hamar elúszhat a bajnokság.”



### FR UK 9/20 FUTAM UTÁN

1. Kiss Pál Tamás	239
2. Will Stevens	220
3. Lewis Williamson	208
3. Tom Blomqvist	206
5. Harry Tinncknell	197
6. Ollie Millroy	138

# Formula Renault 2,0 Európa-kupa



- 2010. július 4.
- Hungaroring, Magyarország
- 3-4/10 FR Ek-futam
- 4381,08 m hosszú pálya
- 2x15 kör

## 17 előzés Kiss Pál módra

**Egy elektromos hiba megfosztotta a magyar szurkolókat attól, hogy Kiss Pál Tamás győzelméért szoríthassanak a Hungaroringen, azonban Tomi az utolsó helyről rajtolva is csodát tett a pályán.**

Sokan azzal a nem is nagyon titkolt reménnyel látogattak ki a World Series by Renault hétvégére a Hungaroringre, hogy magyar győzelmet lássanak a Formula Renault Európa-kupán.

Kiss Pál Tamás csapata, az Atech GP ugyanis a brit bajnokságból átruccant erre az egy fordulóra. Azonban a technika ördöge közbeszólt, és egy elektromos hiba miatt az első futam első körét sem tudta befejezni Tomi. Sőt, csapata úgy döntött, hogy nem kísérleteznek a hiba megtalálásával, kicserélik az autó teljes kábelköteget. Ez viszont azt jelentette, hogy a második futam időmérőjére sem tudott kimenni, így mért kör nélkül a 27. helyről indult.

„Kicsit szégyelltem magam az első verseny miatt, hogy a magyar szurkolók előtt egyetlen kört sem tudtam teljesíteni” – mondta Tomi. „De hihetetlen szeretetet kaptam tőlük, amit egy kicsit meg is kösznyeztem.”

A második futamon azonban semmi szégyenkeznivalója nem volt Tominak, hiszen nem kevesebb, mint 17 helyet javított. A pályának szinte nem volt olyan pontja, ahol ne előzött volna, és olyan manőverekkel, kifejezésekkel jött fel, hogy a pálya szélén mindenki tiszta libabőr lett.

„Úgy voltam vele, hogy ha az utolsó helyről rajtolok, akkor nincs veszteni valóm. Ha egy százalék esélyt láttam az előzésre, akkor megpróbáltam. A közönség fantasztikus volt, még sohasem szurkoltak nekem ennyien. Ezúton is szeretném megköszönni mindenkinek. Az angolok is teljesen el voltak ájulva, azt mondták, hogy olyan volt, mint ha egy stadionban lettek volna.”

Tomi tehát a második futamban tizedik lett, ami azonban felért egy győzelemmel. Sőt, talán még látványosabb is volt. Az pedig külön szerencse, hogy az elektromos hiba nem az angol bajnokságban jött elő, és nem ott kellett eldobni két futamot is.



### FR EK, HUNGARORING 2. FUTAM VÉGEREDMÉNYE

1. Luciano Bacheta	28:01,051
2. Arthur Pic	+0,697
3. Aaro Vainio	+1,874
4. Will Stevens	+4,327
5. Bart Hylkema	+6,026
6. Kevin Korjus	+6,868
7. Miki Weckstrom	+7,952
8. Genis Olive	+8,584
9. Marlon Stockinger	+8,887
10. Kiss Pál Tamás	+9,421
11. Giovanni Venturini	+10,072
12. Nick Yelloly	+10,585
13. Miguel Otegui	+11,098
14. Alex Riberas	+11,596
15. Sandro Lukovic	+14,168
16. Daniel de Jong	+15,027
17. Rio Haryanto	+20,541
18. Henrique Martins	+21,551
19. André Negrao	+23,052
20. Jukka Honkavuori	+31,698
21. Ivan Lukashovich	+32,319
22. Jakob Knoll	+32,654
23. Kalle Kulmanen	+33,381
24. Bryce Bosi	+45,400
25. Karl Oscar Liv	+1:04,389



- ☺ Kiss Pál Tamás fantasztikus teljesítményt nyújtott a második futamban
- ☺ A közönség még a műszaki hiba ellenére is kitért Tomi mellett



- 2010. június 19-20.
- Slomczyn, Lengyelország
- 4/7 ob-futam

Fotó: Kollár Sportfotó

## A lengyel magyar futam

Magyarországtól 950 km távolságban, Slomczynban, Lengyelországban rendezték a ralikrossz ob negyedik futamát. A hosszú utazást hat magyar versenyző vállalta.

Kicsit furcsa leírni, hogy 950 km-t kellett utazni egy ob-futamra, de miután a magyar bajnokság is nyílt, és jó néhány külföldi versenyző nálunk, ezt ilik viszonzni.

A lengyel szervezők pedig kitétek magukért és igen színvonalas rendezvényt hoztak össze. Ez azért is volt fontos, mert a kilencfutamosra tervezett magyar bajnokságból két hazai helyszín, Nyírad és Nagydobos is kiesett, így egyelőre úgy néz ki, hogy csak hét versenyből áll majd az ob.

Slomczynban Divízió 1-ben egyetlen magyar résztvevőként Harsányi Zoltán a nyolcadik helyet szerezte meg, de ez is

elegendő volt, hogy megtartsa első helyét a bajnokságban. Majerszky Gábor pályafutása legjobb eredményét elérve a harmadik helyen végzett divízió 1A-ban mind a nemzetközi, mind pedig a magyar értékelésben. Újházi Béla a második legjobb magyarként ötödik lett. Ezzel az eredményükkel holtversenyben vezetik a bajnokságot. Petrilla Krisztián egy hatodik helyezéssel járult hozzá a magyar küldöttség eredményességéhez.

Divízió 4-ben Ország Zsolt ötödik lett, míg Újházi Ádámot nem értékelték. Némileg jó hír az autókrosszt szeretők számára, hogy a Kaku-

csiringen gözerővel épül az új magyar ralikrossz pálya, és hogy a két kiesett verseny helyére talán bekerülhet az osztrák melki futam.

### 4/9 OB-FUTAM UTÁN

#### DIVÍZIÓ 1

1. Harsányi Zoltán	H	56
2. Alois Höller	A	49
3. Peter Ramler	A	45
4. Marcin Wick	PL	33
5. Vratislav Kinter	CZ	29

#### DIVÍZIÓ 1A

1. Újházi Béla	H	54
2. Majerszky Gábor	H	54
3. Jaroslav Kalny	CZ	40
4. Petr Bílek	CZ	34
5. Václav Verenka	CZ	33

#### DIVÍZIÓ 4

1. Roman Castoral	CZ	57
2. Sven Förster	A	44
3. Ország Zsolt	H	44
4. Karel Lehmann	CZ	33
5. Tomas Hurt	CZ	32

# 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](http://www.pannaqua.hu)

## Autókrossz ob – Túrkeve, Szeghalom

- 2010. június 13.
- Túrkeve
- 2/7 ob-futam

- 2010. június 20.
- Szeghalom
- 3/7 ob-futam



Foto: Dudas Ernő

## Két hét, két verseny

Sűrű volt a program az autókrossz ob-n, hiszen az időjárás miatt elmaradt túrkevei futamot egy héttel Szeghalom előtt rendezték.

Két héten belül két futamot is rendeztek az Országos Autókrossz-bajnokságban. Ezúttal nem szólt közbe sem az időjárás, sem az áradás, így mindkét pálya kifogástalan állapotban volt.

Ez még akkor is öröndetes hír, ha Szeghalomra, a két egymást követő verseny miatt kevesebben neveztek. A hírek szerint az autókrossz ob-n is elmarad a nyírádi futam, így a tervezett nyolc helyett ebben a bajnokságban is csak hét futamot tartanak.

Divízió 3-ban testvériesen elosztotta egymás közt a túrkevei és szeghalmi futamok győzel-

mét és a negyedik helyeit Vörös Tibor és Szabó Kálmán, akik a bajnokságban is az első két helyen állnak. Mind a két alkalommal Tóth Sándor lett a második, és Lux János a harmadik. Az eddigi mindhárom futamot megnyerte Ábrahám Károly divízió 3A-ban, így a bajnokságot is vezeti az egy harmadik és egy negyedik helyet szerzett Molnár Alex előtt. Radák Attila egy hatodik és egy második helyezéssel erősítette meg bajnoki harmadik helyét.

A divízió TAX-ban szintén százszázalékos teljesítménnyel, három győzelemmel áll az élen Emódi János, az utóbbi két fu-

tamon mindkétszer a második helyen végző Dömösi Róbert és Balogh László előtt.

További információ: [www.autocross.hu](http://www.autocross.hu)

### OB 3/8 UTÁN

#### DIVÍZIÓ 3

1. Vörös Tibor	53
2. Szabó Kálmán	50
3. Tóth Sándor	49
4. Lux János	43

#### DIVÍZIÓ 3A

1. Ábrahám Károly	60
2. Molnár Alex	45
3. Radák Attila	43
4. Illés Tamás	38
5. ifj. Szabó Kálmán	35
6. Brezovszki Sándor	32

#### DIVÍZIÓ TAX

1. Emódi János	60
2. Dömösi Róbert	34
3. Balogh László	30
4. Csupor András	17

# RALLYSPRINT BAJNOKSÁG

## 4. FUTAM - 2010. JÚLIUS 11.

NEVEZÉS: 8:00 ÓRÁTÓL

# AUTOCROSS & QUAD BAJNOKSÁG

## 4. FUTAM - 2010. JÚLIUS 18.

NEVEZÉS: 7:00 ÓRÁTÓL

**ELŐNEVEZÉS INFO A WEBOLDALUNKON!**

MINDENKIT VÁRUNK A BARÁTI ÉS CSALÁDI LÉGKÖRŰ, OLCSÓ ÉS IZZGALMAS SZÓRAKOZÁST BIZTOSÍTÓ DÖMSÖDI AUTOCROSS PÁLYÁN!

[WWW.AMATORAUTOCROSS.HU](http://WWW.AMATORAUTOCROSS.HU)

[INFO@AMATORAUTOCROSS.HU](mailto:INFO@AMATORAUTOCROSS.HU)

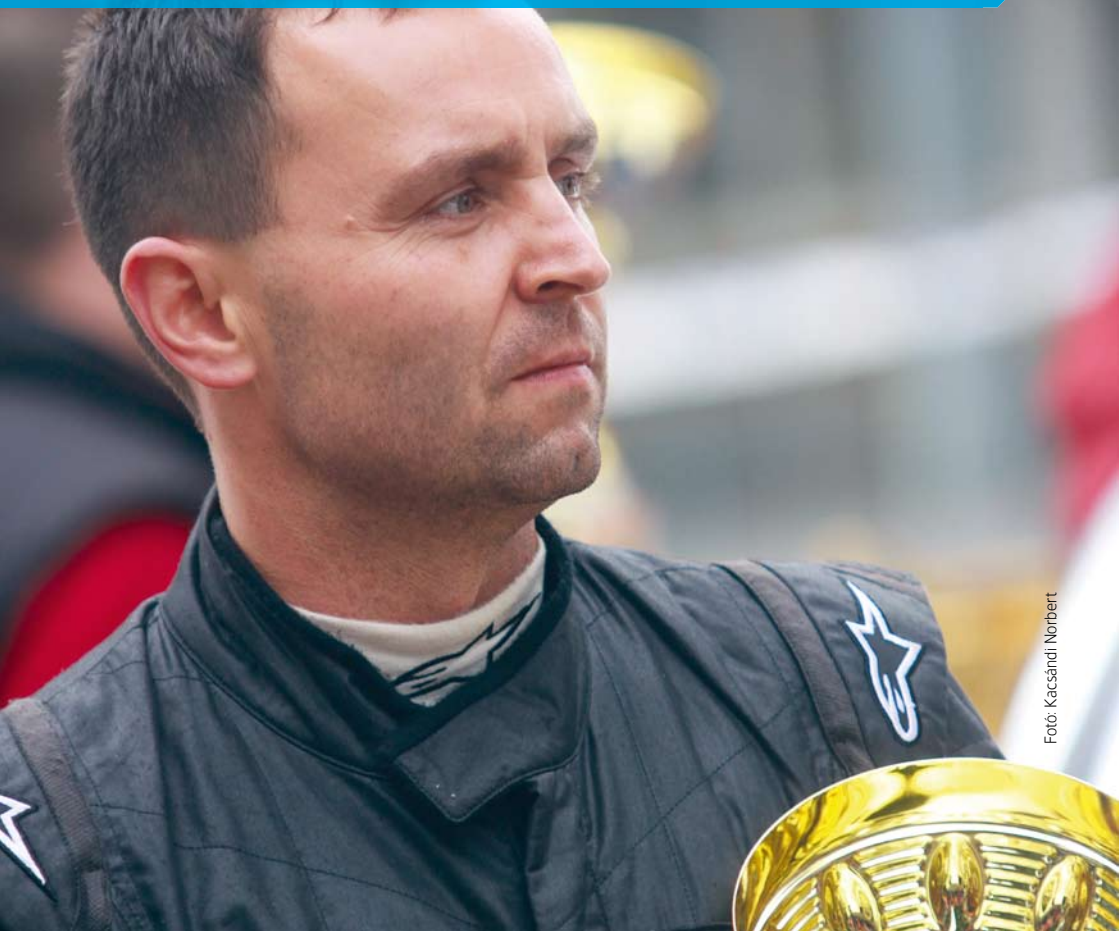


Foto: Kacsándi Norbert

## HÁNY ÉVES KORODBAN VOLTÁL ELŐSZÖR RALIVERSENYEN?

Hat-nyolc éves lehettem. Ferjanczra emlékszem, meg hogy a csehek jól mentek a Skodával. A cseszneki szerpentinén volt, de a verseny nevére nem emlékszem. Sokat jártunk ki ralira, sátoroztam is a pályák szélén, de akkor még eszembe sem jutott, hogy én is versenyezzek. Teljesen elérhetetlennek tűnt, és azt gondoltam, hogy csak a gazdagok tudnak versenyezni.

## MELYIK SPORTOLÓT TISZTELED A LEGJOBBAN?

Sokszor jut eszembe Egerszegi Krisztina, amikor az olimpiára készült és mesélte, hogy reggel öt-kor már az uszodában kezd, és hogy este nyolckor még mindig edz. Hozzá képest mi, raliversenyzők inasok vagyunk. Nem tartozom az edzetlen versenyzők közé, de én sem mérhetem magamat ilyen sportolóhoz.

## MILYEN KÖNYVET OLVASTÁL UTOLJÁRA?

Ma délelőtt a Mitsubishi homológ lapját nézegettem. Valamilyen értelmezési kérdés miatt.

## MELYIK A KEDVENC FILMED?

Nincs kimondottan kedvencem. Sokat szeretek, főleg az akciófilmeket. Legutóbb az Újhódat láttam, az tetszett. Van úgy, hogy egy hónapban háromszor is megyek moziba, de van úgy, hogy három hónap alatt egyszer sem.

## MILYEN GYAKRAN HASZNÁLOD AZ INTERNETET?

Egy-két naponta ránézek az e-mailekre, a fórumokra, vagy ha valamit nem tudok, akkor azt megnézem.

## MIT TESZEL A KÖRNYEZETED VÉDELME ÉRDEKÉBEN?

Nehéz kérdés, mert az autóversenyzés nem a legkörnyezetbarátabb dolog. De szerintem óriási lépést tettünk azzal, hogy az év elején el tudtuk fogadtatni a bioetanol használatát. Mostanra a versenyautók fele ezzel megy. A bioetanol köztudottan kevésbé környezet-szennyező, mint a benzin. A verseny benzinnél akár 85%-kal is kisebb lehet a károsanyag-kibocsátása. Ráadásul a versenybenzin eléggé egészségkárosító is. Ezen kívül nem engedem a csapatban senkinek sem eldobálni a szemetet, sőt másokra is rászólok.

## MILYEN ZENÉT HALLGATSZ?

Diszkózenét, az aktuális slágereket. Rádióon és cd-n is szoktam zenét hallgatni, a kocsiban és itthon a műhelyben is mindig szól a zene.

## MILYEN EGY VERSENYZÉS NÉLKÜLI IDEÁLIS HÉTVEGÉD?

Minden hétvégére szervezünk valami programot. Vagy elmegyünk pár napra, vagy autót tesztelünk. Az egyik legjobb kikapcsolódás számomra, hogy ha a tengerparton fekhetek a homokban. Sokan azt gondolják, hogy mindig a ralin jár az eszem, de nem. Ha a versenyzéssel foglalkozom, akkor azzal foglalkozom, de elvagyok nélküle is.

## KIT HÍVNÁL MEG EGY ITALRA?

Bárkit, akivel jó beszélgetni. Fontos, hogy értelmes ember legyen, akitől lehet tanulni.

## MIT SZERETSZ A RALIBAN A LEGJOBBAN?

A rivalizálást és hogy vannak helyzetek, amit meg kell oldani. A párharcot, a csatát, és amikor egy kemény meccs után barátként néznek egymásra az ellenfelek. Kihoznak magukból mindent, a végén meg jót röhögnek, hogy ott adtál egytizedet. Bükfürdőn is voltak, akik így versenyeztek.

## MIT SZERETSZ A RALIBAN A LEGKEVESEBBÉ?

Amikor mindent meg akarnak magyarázni, hogy azért voltál gyors, mert harmincszor tréningeztél. Meg ezt a fölösleges áskálódást, amibe az emberek belelovallják magukat. De ez mindig megvolt a ralin. Régen is voltak ellentétek a versenyzők között.

## MI ALAPJÁN VÁLASZTOTTAD A JELENLEGI UTCAI AUTÓDÁT?

Egy Seat Alhambrával járok. Nagy előnye, hogy nem kell rá utánfutót kötni, ha be akarsz rakni egy lökhárítót. Dízel, keveset fogyaszt és megbízható autó. Ültem már 600 LE-s ralikrosszautóban. Az után bármelyik utcai autó lassú, úgyhogy mindegy, hogy mivel jársz.

## MILYEN RALIAUTÓT PRÓBÁLNAK KI A LEGSZÍVESEBBEN?

Nincs ilyen vágyam. A régi autók nem érdekelnek. Szerintem technikailag egy B-s kocsit messze el van maradva a maiaktól. Sokkal nehezebb vezetni őket, akkor meg minek? WRC-kre sem vágyom annyira, a realitás talaján állok, nem álmodozom.

## HA EGY DOLGOT VÁLTOZTATHATNÁL MAGADON, MI LENNE AZ?

Nem egy dolgot kellene változtatni. Jó lenne, ha több nyelvet ismernék. Magyarul tudok a legjobban, angolul kicsit értek.

## BE MERNÉL ÜLNI ASI MELLÉ NAVIGÁLNI?

Mellettem sokkal nagyobb biztonságban vannak a navigátorok, mint a legtöbb helyen, de nem akarok navigálni, ezért senki mellé sem akarok beülni.

A többszörös A8-as, N4-es, A5-ös, rali 2-es bajnokot, az idei mind a négy ORB-futamot megnyerő Asit kaptuk el a kávészünetben.



# weko



## Magyarország nemzeti kincse A természetes ásványvíz

Nagyon értékes, egészséges,  
eredeténél fogva tiszta,  
minden kémiai és mikrobiológiai  
szennyeződéstől mentes.



LD PAPIR KFT.

[www.ldpapir.hu](http://www.ldpapir.hu)



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

háztartási és ipari kéztörölkők • 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](mailto:iroda@ldpapir.hu)

# Versenynaptár

## HOGY NE MARADJON LE SEMMIRŐL

### július

15-17. IRC, Azori-szigetek Rali  
16-18. Rali ob, Veszprém Rali (R2)  
17-18. Túraautó vb, Brands Hatch  
23-25. F1, Német Nagydíj  
24-25. Ralikrossz OB, Nyírád ELMARAD  
24-25. Autókrossz ob, Nyírád ELMARAD  
29-31. Rali vb, Finn Rali  
30-augusztus 1. F1, Magyar Nagydíj  
30-augusztus 1. Túraautó vb, Brno

11-12. Ralikrossz ob, Kakucs  
11-12. Autókrossz ob, Kakucs  
18-19. Túraautó vb, Valencia  
23-25. IRC, Sanremo Rali  
24-26. F1, Szingapúr Nagydíj  
25-26. Rali 2, historic, Baranya Kupa,

### október

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

### augusztus

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

### 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

### szeptember

4-5. Túraautó vb, Oschersleben  
4-5. Ralikrossz ob, Greinbach (A)  
10-12. F1, Olasz Nagydíj  
10-12. Rali vb, Japán 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!



## 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](mailto: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](http://www.xpsfutar.hu)

1300  
méter  
mélyről



A győzelem forrása

  
**VISEGRÁDI**  
**Ásványvíz**