

A világ vezető F1-es magazinjának legizgalmasabb cikkeivel

Autósport és **Formula**



WWW.FORMULA.HU

MAGYARORSZÁG MOTORSPORT MAGAZINJA

XII/6. szám, 2011. június



Az MNASZ
kiemelt
médiapartnere



Hogyan tette jobbá
a Pirelli az F1-et?

Egy versenyző
szerződésének titkai

Kimiből Keemi
lett Amerikában

KAMUI KOBAYASHI

ELŐZÉSI FENOMÉN

Nagyágyú:
Stefano Favaro

164
OLDALON



9 771785 1948009 1 1006

Ára: 795 Ft
Előfizetőknek:
499 Ft

EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ:
Krisztina és a Fiat Grande Punto R3D

BUDAPEST A TRÓPUSOKON? VAGY A TRÓPUSOK BUDAPESTEN?



TRÓPUSI CSALÁDI HÉTVÉGÉK
AZ AQUAWORLD-ben!
Színes programok, igazi élmények kavalkádja!

IDŐPONTOK → június 10-13. | július 6-9. | augusztus 26-28.

vizibirodalom.hu

Autósport és
Formula

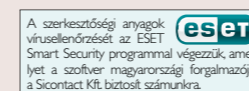
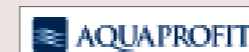
Főszerkesztő: Bethlen Tamás
Szerkesztő: Mészáros Sándor
Munkatársak: Csiki Gábor, Dávid Sándor, Forgó János, Fűzi András, Kárpáthy Zoltán, Mihályi Csaba, Pájer Ani, Surányi Géza, Tóth Gábor
Fotó: Amber PR, ATP, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Formula One Pictures, HochZwei, Janics Attila, Kovács Niki, Králing, Méhes Károly, Németvári László, Perusza Péter, Rogosz Péter, SpeedLight Photo Agency, Szabó Imre László, Tóth Gábor, Vámosi-Nagy Gergő
Szerkesztőségi titkár: Buczkóné Kiss Marianna
Tördelőszerkesztő: Schubert Szilvia
Nyomda: Radin Group, tel.: +36 30 280-6656, e-mail: kvadrat97@gmail.com
Kiadó: Beta Press Kft.
3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1.
Szerkesztőség: 3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1., Tel.: 46/505-490, Fax: 46/505-491 e-mail: levelezes@formula.hu
Postacím: 3504 Miskolc, Pf. 90.,
A terjesztés gondozása: Eurokris Bt.
Terjesztés: LAPKER Rt.
Előfizethető: A szerkesztőségnél, levélcím: 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: elofizetes@formula.hu, Fax: 46/505-491 és a Magyar Posta Rt. Hírlap Üzletágánál (1008 Budapest, Orczy tér 1.). Valamennyi postán, kézbesítőknél, e-mailen: hirlapelofizetes@posta.hu, faxon: 1/303-3440.
További információk: 40/444-444
Előfizetési díj: 6 hónapra 3790 Ft, 12 hónapra 5490 Ft, 12 hónapra ajándékkal 6990 Ft, 3 hónapra 2385 Ft
ISSN: 1785-9484

Nem tudja megvenni magazinunkat kedvenc lap-elárúsító helyén? Hívjon bennünket a 06 46 505-490-es forródrótunkon hét közben 8-16 óra között, vagy írjon e-mailt a formula@formula.hu címre, és intézkedünk.
A kiadó írásos engedélye nélkül a lap bármely fotójának, szövegrészének, illusztrációjának még részleges használata is tilos!
A szerkesztőség mindent megtesz annak érdekében, hogy a lap hűen tükrözze a valóságot, így sem a kiadó, sem a nyomda nem vállal felelősséget az esetlegesen előforduló hibákért. Minden adat a lapzárta kori állapotokat tükrözi. **Az Autósport és Formula Magazin játékaik kizárólag magyar állampolgárok számára készülnek.** A kiadó munkatársai és családtagjai a játékokban nem vehetnek részt. A nyerteseket telefonon értesítjük, és kötelesek együttműködni a játékhoz kapcsolódó promóciós megjelenéseknél. Nevezés: név, cím és munkaidőben használatos telefonszám. Vitás kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzbeli nyeresémmegváltás nem lehetséges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.



Az Egyesült Királyságban megjelenő kiadvány után reprodukált szerkesztői anyagok a Haymarket tulajdonát képezik.
Engedélyezési igazgató: Alastair Lewis (Alastair.Lewis@haymarket.com).
A Formula One, Formula 1 és az F1 a Formula One Group Company részét képező Formula One Licensing BV védjegye, és engedély alapján kerül felhasználásra.

Együttműködő partnereink:



A szerkesztőségi anyagok vírusellenőrzését az ESET Smart Security programmal végezzük, amelyet a szoftver magyarországi forgalmazója, a Sicontact Kft. biztosít számunkra.

JEGYZET

BETHLEN TAMÁS

JÓ SZURKOLÓNAK LENNI

Csak kapkodja a fejét a sok szurkoló, annyi izgalmas történés zajlik mostanság a világ versenypályáin. Azt érezhetjük, hogy végre kiszolgálják szériák szervezői, a csapatok és a pilóták bennünket, a közönséget.



Fotó: Tordai Krisztina

Az F1-ben ugyan Vettel és a Red Bull fölénye megkérdőjelezhetetlen, a futamokon látott történésnek mégsem jelentik ma ugyanazt a benzincgőzők szerelmeseinek, mint mondjuk tíz évvel ezelőtt. A Schumacher-Ferrari éra elmúlt, napjainkban már azért szorítunk, hogy a 42 éves Michael legalább a dobogóra fel tudjon kapaszkodni. Nőmeg azért, ki mikor kapcsol KERS-t, mikor nyit szárnyat, mikor cserél abroncsot. Furcsa, de jó érzés újra izgulni a versenyeken...

És akkor az elmúlt hetek legnagyobb élményéről, a szinte csak nekünk, magyaroknak megrendezett hungaroringi WTCC-fellépésről még nem is beszélünk. A majd százezer Michérisz-rajongó együttes diadalkiáltásáról, a vasárnapi drámákról ráadásul nem csak a helyszínről utazók, hanem a képernyők előtt gubbasztó motorsport-fanok is értesülhettek, az egész esemény pedig egy „má-

sodik F1”-es rendezvénye lett az országnak. Akinek pedig ez sem elég, annak ajánlom a figyelmébe Kiss Pál Tamás GP3-as diadalát: a miskolci srác Barcelonában, éppen tudósítónk (és még ki tudja hány millió tv-néző) szemé előtt utasította maga mögé a nem éppen kicsiny mezőnyt. Hogy a háttérből ki mozgatja a szálakat, az már a mi legfrissebb magazinunkból

„Élvezzék ki, hogy újra jó szurkolónak lenni!”

derül ki, számtalan egyéb érdekesség mellett. Merüljenek el az F1 Racing legérdekesebb cikkeivel kibővült Autósport és Formula Magazin tartalmában, tudjanak meg a segítségünkkel még többet a két- és négykerékű technikai sportokról, és élvezzék ki a helyzetet, hogy újra jó szurkolónak lenni!

Minőségi Autóalkatrészek

Start Autó Kft. Budapest, 1108 Gyömrői út 105.
tel: 061-434-4043, www.startauto.hu

FORMULA-1

KÜLÖNVÉLEMÉNY.....	21
Dávid Sándor rovata	
AZ F1 LEGENDÁJA:.....	29
Frank Williams a hónap történéseiről	
MEGSZEREZTÜK.....	30
Egy F1-es pilótaszerződés titkai	
AZ F1 LEGFÉLTETTEBB TITKAI.....	31
Technológiai mesterkurzus: A hűtés	
TE KÉRDEZEL.....	32
Kamui Kobayashi válaszol	
16 KÖR ALATT.....	38
Hogyan tette jobbá a Pirelli az F1-et?	
A LEGJOBB KÉPEK.....	44
Ismeretlen F1-es fotók	
TITKOS FEGYVER.....	52
A Ferrarik V-Powerrel is mennek	

MOTORSPORT

ELNÖKI NOTESZ.....	51
Gyulay Zsolt múlt hónapja	
„KEEMI” ÉS TEHERAUTÓK.....	54
Az F1 finn bajnoka debütált Amerikában	
WHELDON – WELL DONE!.....	56
100 éves az Indy500	
KÖSZÖNJÜK, MAGYARORSZÁG!.....	66
WTCC a Hungaroringen	
NAGYÁGYÚ.....	72
Stefano Favaro: Az olasz, aki magyarokat menedzsel	
A TÖRTÉNELEM RÉSZEI.....	80
Repsol: 40 év a motorsportok bővületében	
MOTOROS VÁLTOZÁSOK.....	82
A bajnokságot nem fenyegeti veszély, de ...	
PORLOVAGOK.....	86
Motokrossz Hódmezővásárhelyen és Nyársapáton	
KANIZSAI KIRUCCANÁS.....	90
MXQuad: Küzdelem az elemekkel	
LOEB ÉS LOEB.....	94
A május a hétszeres világbajnoké volt	
A NEGYEDIK.....	97
A VW lesz a legújabb WRC	
BALRÓL AZ ELSŐ.....	100
Rali ob: Bükfürdőn Kazár mindenkit vert	
DUPLA PONTOK.....	116
Tereprali: Kapuváron a bajnok nyert	

AUTÓK – LÁNYOK

EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ.....	114
Polgár Krisztina és a Grande Punto	
KARMA.....	158
A Fisker megalkotta a jövő sportkocsiját	
ÚJ ALTERNATÍVA.....	160
Menetpróba: Hyundai ix35	
RAJTRÁCSLÁNYOK.....	162
Az elmúlt hónap legszebbjei	





Sokan nincsenek kibékülve azzal az állapottal, amikor valaki 200 km/órás sebességgel zuhan szabadesésben a magasból. Mike Swanson viszont kifejezetten nyugodtnak és pihentnek tűnik. Végül is az amerikai fiatalember számára ez csak egy átlagos nap a troposzférában. A Red Bull Airforce zuhanó-ejtőernyőse a világ egyik legjobb szabadugrója. A szabadugrás az ejtőernyőzés egyik extrém formája, melynek lényege a különleges ugróruha, aminek köszönhetően zuhanás közben is hatalmas távolságokat képesek megtenni az ugrók. Swanson most épp azért küzd, hogy különleges meglepetéssel szolgálhasson a Sam's Town 300 Nascar-verseny megnyitó ünnepségére kilátogató 140 ezer rajongó számára, a Las Vegas-i Motor Speedway-en. Luke Aikins szintén a Red Bull Airforce tagja, és eddig is ő felelt azokért a fantasztikus felvételekért, melyek a levegőből rögzítik Swanson ugrásait.

Fotó: Luke Aikins/Red Bull Photofiles

Las Vegas, 2011. május 3. 12:50

Canon EOS-7D (rekesz: f/8, zársebesség: 1/395, fókusz: 15 mm, ISO: 100)

CSAK LEUGROM A PÁLYÁRA...



Isztambul Istanbul Park Circuit

A pálya hossza:	5,338 km
Versenytáv:	58 kör – 309,604 km
Időjárás:	száraz
Levegő hőmérséklete:	16-17 fok
Aszfalt hőmérséklete:	32-35 fok
Leggyorsabb kör:	
Mark Webber	1:29,703



A két Renault a 7. és a 8. helyen ért célba, miközben a pletykák pénzügyi problémákról szólnak

TÚL IZGALMAS?

A VILÁGBAJNOK TOVÁBBRA IS UTOLÉRHETETLEN

Sebastian Vettel egy pénteki edzésbaleset miatt hátrányos helyzetből indult, mégis utolérhetetlennek bizonyult Isztambulban, ahol rengeteg kerékcseré, valamint előzések garmadája tette már-már túlságosan is izgalmassá a futamot.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR, KÁRPÁTHY ZOLTÁN **KÉPEK:** HOCHZWEI, ATP, KRAELING, FOP, REUTERS

Pénteken felcsillan a remény, hogy Sanghaj után a Red Bull világbajnoka újra letaszítható lesz a dobogó legfelső fokáról: a német az esős nyitányon a 8-as kanyarnál kicsúszott, és összetörte az RB7-est, így a délutáni tréningen sem tudott pályára hajtani. Dél előtt egyébként Fernando Alonso vitte a prímet az újításokkal

felvértezett Ferrarival, míg délután a McLaren ásza, Jenson Button bizonyult a legjobbnak, szombat reggeltől kezdve azonban újra mindenki az 1-es rajszámú autót kergette.

Az utolsó edzésen aztán a német átvette az irányítást, és az időmérőn sem talált legyőzőre: több mint 4 tizedet vert csapattársára, Mark

Webberre, ráadásul csak egy-egy kört futottak a Q3-ban, megspórolva ezzel egy szett gumit a futamra. Az energiateljes páros a bokszból szemlélte, amint az ellenfelek sikertelenül pályáznak a skalpjukra: Nico Rosberg a szabad-edzéseken mutatott jó formát megerősítve a 3. helyen végzett a Mercedesszel, maga mögé



A Mercedesek továbbra sem képesek felzárkózni az élmezőnyre



utasítva a mclarenes Lewis Hamiltont, míg Buttont Alonso a 6. helyre szorította vissza.

Vettel vasárnap sima vágtaival szerezte meg a győzelmet, de a mögötte zajló történések sokakban olyan érzést keltettek, hogy a KERS visszatéréssel, az állítható hátsó szárny bevezetésével, valamint a gyorsan kopó Pirelli abroncsokkal a Forma-1 túllőtt a célon. A rengeteg kerékcseré és a sok előzés miatt sokan már arra panaszkodtak, hogy szinte követhetlenné váltak a pályán zajló események.

A fiatal bajnok azonban ezzel nem törődött: a rajtnál jól lőtt ki, hamar előnybe került, és ezt végig meg is tartotta, senki nem tudott érdemi veszélyt jelenteni a sikerére. Ezzel szemben Webberen kifogott a pálya piszkosabb oldala, így Rosberg lépett előre a 2. helyre, Hamilton pedig addig-addig ostromolta az ausztrált, hogy le sodródott az ideális ívről, és visszaesett Alonso, valamint Button mögé. Őket a 8. helyről startoló Michael Schumacher követte, de nem sokáig: a Mercedes veteránja a 12-es kanyarnál koccant

A PIRELLI JELENTI

„Az általunk gyártott gumiknak húsz különböző pályán kell megfelelniük idén, és a nyolcas kanyar miatt az Isztambul Park pálya a szűk keresztmetszet az aroncsokpás szempontjából. Ezért elégedettek vagyunk a mostani teljesítményünkkel, melyek többféle stratégiára adtak lehetőséget a csapatoknak. Úgy gondoltuk, hogy Vettel három kiállással fogja megnyerni a versenyt, de a viszonylag rövid isztambuli bokszutca miatt az extra kiállítás előnye ellensúlyozta a kerékcserével töltött húsz másodpercet. Ezzel a tempóval Vettel megengedhette magának az extra kiállást, ahogy sok más csapat is hasonlóképpen döntött.”

Paul Hembery, motorsport igazgató



„Vettel Törökországban sima vágtaival szerezte meg a győzelmet.”



a Renault orosz reménységével, az előzéssel próbálkozó Vitalij Petrovval, s mivel az Ezüstnyíl első szárnya megsérült, a német egy korai bokszkiállást volt kénytelen beiktatni. Rosberg sem bírta sokáig Vettel mögött: az 5. körben Webber, két körrel később pedig Alonso gyűrte le, miközben az 5-6. helyen a két McLaren nagy csatát vívott egymással. Akárcsak egy éve, a wokingi páros ismét több kanyaron át autózott egymás mellett, jóllehet, ezúttal Hamilton próbálta megelőzni Buttont, akinek sikerült megőriznie a pozícióját.



A bokszkiállások első hulláma már a 8-9. kör tájékán elkezdődött, így a Pirelli előzetesen hiába kalkulált három kiállással, a többség a négy kiállásos stratégia mellé tette a voksát. Az élmezőny-



ből csak a gumimágus Button próbálkozott meg a három kiállással, de ez a húzás – akárcsak Sanghajban Vettelnek – a britnek sem jött be. A vártnál jelentősebb gumikopás miatt egyébként rekordmennyiségű megállót jegyezhetek fel a statisztikusok: a versenyzők összesen 83 (!) kiállást hajtottak végre, s ezek között akadt jó néhány rázós szituáció is. Különösen Massa és Hamilton okozott forró pillanatokat a Ferrarinak és a McLarennek: a brazil épp akkor indult el, amikor a brit mellé ért a bokszutcában, ami kis híján ütközéshez vezetett, de a 2008-as világbajnok erőszakosabbnak bizonyult, a dél-amerikai előtt maradt, s a 14. körben lebirkózta Rosberget is.

A második bokszforduló után Alonso táltosodott meg látványosan: a spanyol felzárkózott Webberre, és a 29. körben a DRS



segítségével el is ment a Red Bull mellett. Az ausztrál a kemény gumikon autózva közel tudott maradni a kétszeres világléghöz, s miután a hajrában felrakatta a kvalifikáción megspórolt friss, lágy szettet, az 51. körben sikerült visszaszereznie a 2. helyet: a hispán visszacsúszott ugyan a 3. pozícióba, de hasonló eredményről az első három fordulóban legfeljebb csak áhítozhatott. Hamiltont intették le a negyedik helyen, de a harmadik kerékcserejénél a jobb első kerék rögzítésével problémák adódtak, így visszacsúszott Button mögé, és mivel a csapattárs egyel kevesebb kiállást választott, az 50. körben sikerült visszaelőznie. 2009 világbajnoka végül 6. lett, miután az egyre kopottabb gumikon csak küszködött, és az 53. fordulóban Rosberg is elment mellette. A 7-8. helyen a két Renault, Nick Heidfeld és Vitalij Petrov ért célba, akik a viadal elején any-

nyira csatáztak egymással, hogy koccanás lett a vége. Ez feszültséghez vezetett, amit a viadal után Eric Boullier csapatfőnöknek kellett elsimítania. Sebastian Buemi révén egy Toro Rosso végzett a 9. helyen, míg az utolsó, pontot érő helyre Kamui Kobayashi futott be: a japán a Sauber műszaki hibája miatt az időmérőn már a Q1 elején elbúcsúzott, így az utolsó helyről sikerült felkapaszkodnia a felsőházba. A távol-keleti fenegyereknek egyszer sikerült beférkőznie Buemi elé, de egy lassú defekt miatt végül a svájci mögé került, viszont így is Massa és Schumacher előtt végzett.

Meglepetésre a heves csatákkal tarkított futamot csak Paul di Resta adta fel, miután meghibásodott a Force Indiája. Timo Glock, a Virgin versenyzője elkezdni sem tudta a futamot, mivel komoly gondok adódtak az MVR-02 típusjelű modell váltójával.

A Török Nagydíj végeredménye

1. S. Vettel	Red Bull RB7-Renault	58 kör, 1:30:17.556
2. M. Webber	Red Bull RB7-Renault	+ 8,807
3. F. Alonso	Ferrari 150 Italia	+ 10,075
4. L. Hamilton	McLaren MP4-26-Mercedes	+ 40,232
5. N. Rosberg	Mercedes MGP-W02	+ 47,539
6. J. Button	McLaren MP4-26-Mercedes	+ 59,431
7. N. Heidfeld	Renault R31	+ 1:00,857
8. V. Petrov	Renault R31	+ 1:08,168
9. S. Buemi	Toro Rosso STR6-Ferrari	+ 1:09,394
10. K. Kobayashi	Sauber C30-Ferrari	+ 1:18,021
11. F. Massa	Ferrari 150 Italia	+ 1:19,823
12. M. Schumacher	Mercedes MGP-W02	+ 1:25,444
13. A. Sutil	Force India VJM04-Mercedes	+ 1 kör
14. S. Perez	Sauber C30-Ferrari	+ 1 kör
15. R. Barrichello	Williams FW33-Cosworth	+ 1 kör
16. J. Alguersuari	Toro Rosso STR6-Ferrari	+ 1 kör
17. P. Maldonado	Williams FW33-Cosworth	+ 1 kör
18. J. Trulli	Lotus T128-Renault	+ 1 kör
19. H. Kovalainen	Lotus T128-Renault	+ 2 kör
20. J. D'Ambrosio	Virgin MVR02-Cosworth	+ 2 kör
21. N. Karthikeyan	HRT F111-Cosworth	+ 3 kör
22. V. Liuzzi	HRT F111-Cosworth	+ 5 kör

Nem érték célba:

P. di Resta	Force India VJM04-Mercedes	14. kör
T. Glock	Virgin MVR02-Cosworth	-

MINDENFÉLE

Sebastian Vettel idei negyedik, pályafutása 19. pole pozícióját szerezte meg a Török Nagydíjon: hasonló év eleji négyes sorozatot legutóbb Mika Häkkinen produkált 1999-ben, ráadásul azt a McLaren éppúgy Adrian Newey alkotta, mint Vettel RB7-es Red Bullját. Karrierje 13. győzelmével az ifjú világbajnok felkapaszkodott az örökranglista 19. helyére, Alberto Ascari és David Coulthard mellé.

Különleges jubileumnak örvendezhetett a 22. körben Jenson Button, akinek ez volt a tízezeredik versenye a Forma-1-ben. A csúcstartó a sportág nagydíj-indulási rekordere, Rubens Barrichello, aki 15 784 kört jegyez, míg rajtuk kívül még hatan tartoznak a tízezer versenye kör felettiek elitligájába.

Noha a számítások szerint Isztambulban 79. az első négy futamon pedig összesen 249 előzési manővert hajtottak végre a pilóták, ami máris több, mint a 2009-es évad előzési mutatója, nem mindenki lelkesedik a mozgalmas versenyekért. Vettel a futam után arra panaszkodott, hogy véleménye szerint a helyszínen tartózkodó nézők legfeljebb az első etap végéig képesek figyelemmel kísérni a verseny állását, míg Jarno Trulli, a Lotus veteránja arra panaszkodott, hogy az időmérő edzések gyakorlatilag teljesen elveszítették a jelentőségüket.

Fernando Alonso az 5-ös szám bővületében futja az idei időmérő edzéseket, hiszen Isztambulig minden egyes kvalifikációs edzésen az 5. helyen végzett. Érdekeség, hogy a spanyol azok közé tartozik, akik minden egyes időmérőn jobbnak bizonyultak csapattársainál: rajta kívül Vettel, a Mercedes GP-s Nico Rosberg, a Lotus-menő Heikki Kovalainen, valamint a hispaniás Vitantonio Liuzzi mondhatja el ezt magáról.

Egy 25 esztendő spanyol hölgy, Silvia Bellott is tagja volt az FIA sportfelügyelői testületének a Török Nagydíjon, ahol a versenyzői tanácsadó szerepét Dereck Warwick töltötte be. Bellott az FIA versenybíróképző programjából került ki: 16 (!) éves kora óta bíraskodik, fiatal kora ellenére az F3-as Európa-bajnokság és a spanyol endurance-bajnokság bírói testületének elnöke, és szerzett már tapasztalatokat a rali-vb-n, a GP2-ben, a GP3-ban, a Formula BMW-ben, a DTM-ben és a World Series by Renault-ban is. Az ifjú hölgynek ez volt az első éles bevetése a Forma-1-ben.

A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1. Sebastian Vettel: „Csodálatos ez az eredmény, főként annak fényében, hogy pénteken rengeteg munkát adtam a csapatnak. Bízom benne, hogy a győzelem megfelelő kárpótlás számukra. A futamon az első etapban sikerült előnyre szert tennem, amiből profitáltam. Jó döntés volt a végén két rövid etapot menni, ráadásul minden végig olajozottan működött. Elégedett vagyok.”



2. Mark Webber: „Remek érzés volt a 2. helyen befutni, ami mégis jobb, mint a 3. pozíció. A hajrában nagyszerű csatát vívtam Fernandóval, akit sikerült megelőznöm. Az első kiállásomat előbbre hoztuk a tervezettnél, mert attól tartottunk, hogy valaki elélné kerülné. A Ferrari is ezt az utat járta, így innentől ketten küzdöttünk. Ekkor döntöttünk arról is, hogy hány bokszkiállásunk lesz.”



3. Fernando Alonso: „Elégedett vagyok az eredménnyel. Webber a végén azért előzött meg, mert maradt egy új garnitúra gumija, nekem viszont nem. Tudom, hogy meglepő 11 körrel a leintés előtt kiállni a bokszba, de egyre nehezebb volt a pályán tartani az autót, s ezen minden elűszhatt volna. Hatalmas a lemaradásunk a pontversenyben, de eszünk ágában sincs feladni a küzdelmet.”



AQUA

electromax

Megnyitottunk!
MOM PARK
1. emelet

Vásárolj olcsón! >>> www.aqua.hu

SZÁMÍTÁSTECHNIKA



2011-ben a szállítási díjat elengedjük! *

* Amennyiben az országszerte megtalálható 226 Pick Pack átvételi pont bármelyikére rendelsz webáruházunkból!

SZÓRAKOZTATÓ ELEKTRONIKA



HÁZTARTÁSI BERENDEZÉSEK



*A díjmentes Pick-Pack-Pont kiszállási akcióról pontosabb információkat internet oldalunkon találasz.



AQUA **Budapest**
VII. Budapest,
Dohány u. 36.

AQUA **Pécs Center**
XV. Budapest,
Szentmihály út 131.

AQUA **Kecskemét**
XI. Budapest,
Karinthy Frigyes út 17.

AQUA **Esztergom**
A Vízsziget
Sokasféhár, Tolnai u. 1.
Tel: (22) 786-024

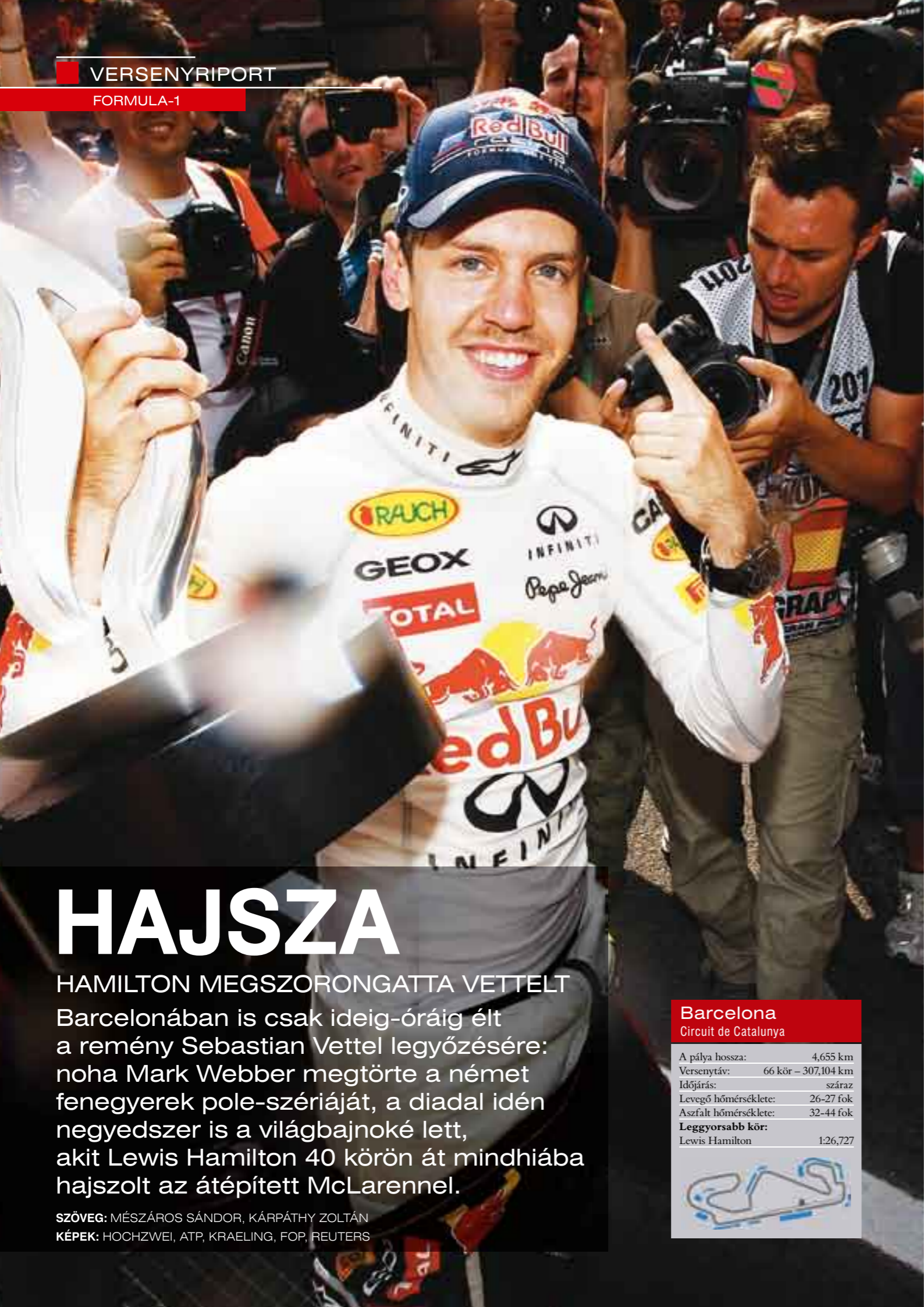
AQUA **MOM Park**
XII. Budapest,
Alkotás u. 53.
1. emelet

Központi információ: **(06-1) 244-2424**

ISZTAMBUL

Ugyan a paddockban sokat lehet hallani arról, hogy a török pálya helyzete bizonytalan, egyelőre a 2012-es versenynaptárban is szerepel a helyszín. Ha olyan jó versenyeket látunk rajta, mint idén, talán nem is bánjuk...





HAJSZA

HAMILTON MEGSZORONGATTA VETTELT Barcelonában is csak ideig-óraig élt a remény Sebastian Vettel legyőzésére: noha Mark Webber megtörte a német fenegyerek pole-szériáját, a diadal idén negyedszer is a világbajnoké lett, akit Lewis Hamilton 40 körön át mindhiába hajszolt az átépített McLarennel.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR, KÁRPÁTHY ZOLTÁN
KÉPEK: HOCHZWEI, ATP, KRAELING, FOP, REUTERS

Barcelona Circuit de Catalunya

A pálya hossza:	4,655 km
Versenytáv:	66 kör – 307,104 km
Időjárás:	száraz
Levegő hőmérséklete:	26-27 fok
Aszfalt hőmérséklete:	32-44 fok
Leggyorsabb kör:	
Lewis Hamilton	1:26,727



Nagyobb volt a füstje, mint a lángja: Heidfeld autója szerencsére nem a versenyen gyulladt ki, a német a futamon ismét értékes pontokhoz segítette a Renault-t

Lesz-e újabb örület az előzések tekintetében tradicionálisan nehéz Circuit de Catalunya-n? Csütörtökön ez foglalkoztatta leginkább a paddock népét a katalán ringen, ami nem is csoda: miután Sanghajban és Isztambulban is rekordmenyiségű helycsere manővert hajtott végre a mezőny, ugyanez a jelenség a tempós kanyarokból álló, a kemény fékezőzónákat nélkülöző ringen már azt is jelenthette volna, hogy az idei szabály-



módosítások – mint azt a orosz nyelvek már elkezdtek szajkózni – bohózzá degradáltak a futamokat.

Végül jutott is, maradt is: volt előzés bőven, és a küzdelem komolysága is megmaradt, ráadásul a Pirelli új fejlesztésű superkemény gumija tovább fokozta az izgalmakat. Ahogyan arra számítani lehetett, Red Bull-dominanciával indult a hétvége, de nem Vettel, hanem a tavaly ugyanitt győzedelmeskedő Webber révén: az ausztrál mindkét tréningen megszerezte az elsőseget,

s a nap végére csak Hamilton tudta megközelíteni a 10-12 ponton átépített McLarennel.

Vettel szombat délelőtt úgy is képes volt a 2. helyre szorítani márkatársát, hogy elektronikai gondok miatt csak egyetlen mért kört autózott, a kvalifikáción azonban újra Webber bizonyult a legjobbnak. Az ausztrál a hétvége legjobbjának számító 1:20,981-es idővel maga mögé utasította a németet, megszakítva ezzel a világ-

bajnok öt futam óta tartó pole pozíciós sorozatát. Akárcsak Isztambulban, a két Red Bull ezúttal is csak egy-egy gyors kört futotta a hajrában, megspórolva ezzel egy szett friss lágy gumit a futamra. A reménykedő Hamilton közel 1 másodperces hátránnyal végzett a 3. helyen, míg csapatárta, Jenson Button még rosszabbul járt: a britet a helyi közönség első számú kedven-

ce, a ferraris Fernando Alonso egy last-minute csodakörrel legyűrte, így sikerült elmozdulnia az 5. helyről, ahová az évad eddigi részében már szinte bérlete volt.

Vitalij Petrov az összes friss lágy gumit feladva repítette az előkelő 6. helyre a Renault-t, míg az orosz Nico Rosberg és Felipe Massa révén egy Mercedes és egy Ferrari követte az eredménylistán. Bekerült a legjobb tíz közé Pastor Maldonado és Michael Schumacher is: a Williams újoncának első ízben sikerült a Q3-ba

A PIRELLI JELENTI

„Drámai befejezése volt a versenynek Vettel és Hamilton utolsó körig tartó csatája az új PZero ezüst abroncon. Mindketten nagyszerűen vezettek, és fantasztikus látványosságban volt részünk, ráadásul a verseny kezdete is nagyon izgalmas volt a ferraris Fernando Alonso akciójával. Érdekes stratégiákat láthattunk az egész mezőnyben, különösen a Lotus Renault és a Sauber csapatától. Nagyszerű verseny volt, de a négy kiállást sokalljuk, hisz háromra számítottunk. A kemény és a lágy abroncs közötti különbség miatt választották a csapatok ezt a stratégiát, ami jól látható volt magából a verseny tempójából is, bár érdekes, hogy a legjobb kört az új kemény abroncs futották?”

Paul Hembery, motorsport igazgató

MINDENFÉLE

Mark Webber idei első, pályafutása 7. pole pozícióját szerezte meg a Circuit de Catalunya-n, de nem sikerült győzelemre váltania azt. Legutóbb 2000-ben fordult elő, hogy nem az élről rajtoló nyert Barcelonában: akkor a pole Michael Schumacher nevéhez fűződött, győztesként azonban Mika Häkkinen intették le.

Sergio Perez révén mexikói pilóta 30 év után végzett pontszerző helyen a Forma-1-ben, akkor Hector Rebaque a 4. helyen végzett a Holland Nagydíjon, egy Brabham volánja mögött. Rajtuk kívül egyébként még két mexikói tudott pontot zsákmányolni a királykategória történetében: Pedro és Ricardo Rodriguez.

Történelmet írt két másik versenyző, Pastor Maldonado és Heikki Kovalainen is: a Williams venezuelai újonca hazája legeredményesebb F1-es versenyzőjévé avasult az időmérőn elért 9. helyezéssel, ugyanis az F1-ben korábban megfordult egyetlen honfitársa, Johnny Cecotto csak egy 15. helyig jutott, a Lotus finnje pedig azzal robbantott, hogy a csapat rövidke története során első ízben verkedte be magát normál körülmények között a Q2-be. Sőt, elkalapálta a két Force Indiát is, így a 15. pozícióból rajtolhatott.

Elismerésben részesítette a világbajnok Sebastian Vettel a Circuit de Catalunya, a pilóta emléktáblát kapott a pályán kialakított „Bajnokok sétányán”. „Ezzel Vettel az autóversenyzés olyan hősei közé emelkedik, mint például Michael Schumacher, Ayrton Senna, Fernando Alonso, valamint Lewis Hamilton és Jenson Button. A Bajnokok sétánya olyan versenyzőknek állít emléket, akik versenyeztek a Circuit de Catalunya-n, és nyertek legalább egy világbajnoki címet” – közölték a pálya működtetői. A plakettet Vettel lepezte le egy ünnepélyes ceremónia keretében belül szombat délután, az időmérő edzés után.

Hírességekben biztosan nem volt hiány a barcelonai hétvége során: a paddockban feltűntek a MotoGP sztárjai, Jorge Lorenzo és Toni Elias, az RCD Espanyol futballistái, a dán kapuslegenda Peter Schmeichel, illetve a versenylvilág olyan klasszisa, mint például Carlos Sainz és Randy Mamola. Megjelent a BAR egykori alapítója, Jacques Villeneuve exmenedzsere, Craig Pollock is, aki várhatóan 2013-ban debütáló új motorszállító cégét, a PURE-t kívánta népszerűsíteni.



„A hazai közön-
ség előtt Alonso
is több körön
keresztül vezette
a mezőnyt.”



kerülnie, ahol a hétszeres világső KERS-hiba miatt egyetlen kört sem autózott. Vettel vasárnap Hamilton szorításában újabb diadalt aratott, de talán minden eddiginél keményebben meg kellett dolgoznia a sikerért. Ezt bizonyítja, hogy 0,630 másodperces előnye a legkisebb volt, amivel valaha győztek Barcelonában, ráadásul ezúttal csak a 66 körös táv

59 százalékát töltötte vezető pozícióban. A rajtnál a két Red Bull addig hadakozott egymással, míg Alonso az év eddigi legszebb startját produkálva az élre állt. A 78 ezer fős drukkersereget megvadítva a spanyol előbb Hamiltont előzte meg, majd a belső ívre húzódba elsőként fordult az első kanyarba Vettel és Webber előtt. Mivel az utolsó kanyarban és a célegyenesben nagyon

jó tempót produkált a Ferrari, s az előző két futammal ellentétben Barcelonában az állítható hátsó szárnynak sem volt radikális hatása, az első két etapban a spanyol őrizte a vezetést, míg Vettel Webberrel és Hamiltonnal a sarkában üldözte a helyi kedvenct.

A címvédő előbb azzal próbált Alonso elé kerülni, hogy egy körrel korábban szervizelt, de ez nem jött össze: nagy forgalomba tért vissza, s bár jól sikerült első körével át tudta verekedni magát a rajtnál egészen a 10. helyig visszacsúszó Buttonon, valamint Massán és Rosbergen, képtelen volt Alonso elé kerülni. A várt hatást a második bokszkör hozta meg, amikor szintén egy körrel korábban ment kerékcserére, s így már sikerült a spanyol elé visszatérnie. De Vettel megpróbáltatásai valójában csak ekkor kezdődtek el, ugyanis a McLaren egészen a 23. körig pályán tartotta Hamiltont, aki ezzel Webber és Alonso elé tért vissza, üldözőbe véve a németet. Míg a brit rohamosan közeledett, az 1-es rajtszámú



autó pilótájával az utolsó körök előtt azt is közölték a csapatrúdió, hogy a KERS-e nem működik, azonban a 2008-as világbajnok a több mint 40 körös hajsza után így sem tudta megismételni a sanghaji hajráelőzést. Bár Paul Hembery, a Pirelli sportigazgatója pénteken még elképzelhetetlennek tartotta, hogy egyesek négy kiállással teljesítsék a távot, végül az élmezőnyben ez lett a trend, sőt a Red Bullt irányító Christian Horner azt is elárulta, hogy a futam közben morfondíroztak az öt kiálláson is. Az élbolyban csak Button kockáztatta meg a három kiállást, ami végül a dobogó 3. helyét eredményezte számára, míg Webber és Alonso a taktikai játszadozás két legnagyobb vesztese lett: a 4. helyen leintett ausztrál megúszta a lekörözést, az 5. helyen befutó spanyol

viszont nem. A 6-7. helyen a két Mercedes futott be, a csillagosoknál Schumacher a táv zömében tartó csatározás során legyőzte Rosberget, igaz, mindkét sofőrnek gondjai voltak: a veteránt erős túlkormányzottság, az ifjoncot pedig a rádiókommunikáció teljes hiánya, valamint a meghibásodott DRS is hátráltatta. Őket Nick Heidfeld követte, aki varázsolt: miután az utolsó szabadedzésen kigyulladt az autója és az időmérőn egyáltalán nem hajtott pályára, a megspórolt friss gumikat okosan használva az utolsó rajtkockából a 8. helyre repítette a Renault-t. Pontot szerzett a két Sauber is: a svájciaknál az újonc Sergio Perez a melbourne-i kizárás óta első ízben verekedte be magát a legjobb tíz közé, ahol ráadásul maga mögé utasította rutinosabb csapattársát, Kamui Kobayashit is.

A Spanyol Nagydíj végeredménye

1. S. Vettel	Red Bull RB7-Renault	66 kör, 1:39:03.301
2. L. Hamilton	McLaren MP4-26-Mercedes	+ 0,630
3. J. Button	McLaren MP4-26-Mercedes	+ 35,697
4. M. Webber	Red Bull RB7-Renault	+ 47,996
5. F. Alonso	Ferrari 150 Italia	+ 1 kör
6. M. Schumacher	Mercedes MGP-W02	+ 1 kör
7. N. Rosberg	Mercedes MGP-W02	+ 1 kör
8. N. Heidfeld	Renault R31	+ 1 kör
9. S. Perez	Sauber C30-Ferrari	+ 1 kör
10. K. Kobayashi	Sauber C30-Ferrari	+ 1 kör
11. V. Petrov	Renault R31	+ 1 kör
12. P. di Resta	Force India VJM04-Mercedes	+ 1 kör
13. A. Sutil	Force India VJM04-Mercedes	+ 1 kör
14. S. Buemi	Toro Rosso STR6-Ferrari	+ 1 kör
15. P. Maldonado	Williams FW33-Cosworth	+ 1 kör
16. J. Alguersuari	Toro Rosso STR6-Ferrari	+ 2 kör
17. R. Barrichello	Williams FW33-Cosworth	+ 2 kör
18. J. Trulli	Lotus T128-Renault	+ 2 kör
19. T. Glock	Virgin MVR02-Cosworth	+ 3 kör
20. J. D'Ambrosio	Virgin MVR02-Cosworth	+ 4 kör
21. N. Karthikeyan	HRT F111-Cosworth	+ 5 kör
Nem érték célba:		
F. Massa	Ferrari 150 Italia	58. kör
H. Kovalainen	Lotus T128-Renault	48. kör
V. Liuzzi	HRT F111-Cosworth	28. kör

Vettel idén 4., pályafutása 14. diadalt aratta Barcelonában, így már az örökranglista 16. helyén áll, olyan nagyságokkal együtt, mint például Graham Hill, Emerson Fittipaldi és Jack Brabham.

Különleges meglepetésben részesült a versenyek helyszíni angol nyelvű kommentátora, az FIA sajtótájékoztatók állandó kérdezőbiztos, Bob Costanduros, akinek családja és barátai meglepetéspartival kedveskedtek csütörtökön, a Virgin motorhome-jában. Az apropót az adta, hogy a szakember elérte az 500. nagydíjat: valójában a bahreini futam törlése miatt ez csak a 499. GP-jc volt, de mivel a bulit már jóval az évad kezdete előtt megszervezték, nem fújták le az egyébként jó hangulatú mulatságot.

Bármerre indult az érdeklődő Barcelonában, azonnal szembesült azzal, hogy a katalán főváros az FC Barcelona és a Manchester United BL-döntőjének lázában ég. Ez igaz volt a padockra is, amelynek bejáratához a mérkőzést közvetítő csatorna munkatársai egy hatalmas papírt függesztettek ki, ahol az érkező versenyzők leadhatták tippjeiket. A mezőny tagjai egyértelműen a Barca sikerére voksoltak.

Nico Rosberg notórius bokszutcai gyorsajtónak számít Barcelonában. A német ámokfutása a pénteki második szabadedzésen kezdődött, amikor a tréning 49. percében az engedélyezett 60 kilométer/óra helyett 63,8-cal gördült végig a garázsok előtt. 5 perccel később ugyanott 63,2 kilométer/óra volt a sebessége, így a vétség kiemelt büntetési tételt vont maga után. A trendet szombaton is folytatta, amikor az utolsó tréningen 63,7 kilométer/órával döngött. Az első két esetért 800, illetve 1600 eurós büntetést kapott a pilóta, a harmadikért pedig szintén 1600 eurós bírsággal sújtották, így a Mercedes menőjének összesen 4000 eurót, azaz mintegy 1,1 millió forintot kellett fizetnie az FIA kasszájába.



A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:

- Sebastian Vettel:** „Nagyon nehéz dolgom volt. Tényleg szorosan alakult a vége, de az utolsó két körben elég jól mentem az utolsó szektorban, és ez elég volt ahhoz, hogy megőrizzem a vezetést. Ráadásul a KERS hol működött, hol nem, így Lewis és a McLaren alaposan megdolgoztak bennünket. Szerencsére sikerült megvillantanunk, hogy mennyire erősek vagyunk.”
- Lewis Hamilton:** „Nem hinném, hogy csalódottnak kéne lennünk, hiszen a csapat fantasztikus munkával olyan helyzetbe hozott bennünket, hogy harcok vagyunk. Nagyon gyorsak voltunk, de a végén képtelen voltam megelőzni Sebastiant, aki ultragyors volt a 3-as, a 9-es és az utolsó kanyarban is. Megdöbbentő volt azt látni, hogy a Red Bull milyen nagy leszorítóerővel megy.”
- Jenson Button:** „Pocsék rajtom volt, de egy remek stratégiai húzással sikerült megmenteni a helyzetet. Különösen mókás volt Fernandót és Markot megelőzni, amikor ők elsőleges, én pedig opciós gumikon autóztam. Ennek köszönhetően működött a három kiállás, ami két hét-tel előttem nem volt jó húzás, most viszont bejött. Elégedett vagyok az eredménnyel.”

Termékeink megvásárolhatóak a www.gpshop.hu-n,
Budapesten a WestEndben és Budakeszin.



Sapka "Team"

cikkszám: V06TC
ár: 7.490,-

Sapka "Lewis"

cikkszám: V06D2C
ár: 7.490,-

Sapka "Jenson"

cikkszám: V06D1C
ár: 7.490,-

Kulcstartó "Data"

cikkszám: V06DMK
ár: 2.490,-

Galléros póló "Team"

cikkszám: G32039
ár: 24.990,-
méret: S - XXL
anyaga: 100% Active Coolmax

Póló "Michael"

cikkszám: G31049
ár: 12.490,-
méret: S - XXL
anyaga: 100% pamut

Póló "Kamui"

cikkszám: SM112018
ár: 10.990,-
méret: M - XXL
anyaga: 35% pamut, 65% polyester

Póló "Team"

cikkszám: SM112001
ár: 11.990,-
méret: M - XXL
anyaga: 35% pamut, 65% polyester

Ing "Team"

cikkszám: V06RS
ár: 21.990,-
méret: S-XXXL
anyaga: 100% pamut

Póló "Lewis F1 Car"

cikkszám: 3102
ár: 8.990,-
méret: S - XXL
anyaga: 100% pamut

Hosszúujjú póló "Drivers"

cikkszám: G31061
ár: 17.990,-
méret: L - XXL
anyaga: 94% pamut, 6% spandex

Top "Michael"

cikkszám: G31052
ár: 12.490,-
méret: XS - XL
anyaga: 94% pamut, 6% EA

Sapka "Michael"

cikkszám: MS-11-001
ár: 7.990,-

Sapka "100% Massa Fan"

cikkszám: 320131502
ár: 7.990,-

Sapka "Team"

cikkszám: SM111001
ár: 6.990,-

Sapka "Kamui"

cikkszám: SM111002
ár: 6.990,-

Póló "Team"

cikkszám: V06T1
ár: 11.990,-
méret: S-XXXL
anyaga: 100% polyester

Póló "Jenson F1 Car"

cikkszám: 3112
ár: 8.990,-
méret: S - XXL
anyaga: 100% pamut

Top "Team"

cikkszám: M-105194
ár: 14.990,-
méret: XS - XL
anyaga: 100% polyester

Póló "Nico"

cikkszám: G31048
ár: 12.490,-
méret: S - XXL
anyaga: 100% pamut

Sapka "Nico"

cikkszám: G60021
ár: 7.990,-

Sapka "Alonso"

cikkszám: 320138902
ár: 7.490,-

Póló "Massa - Brazil Flag"

cikkszám: 76075201
ár: 11.990,-
méret: M - XXL
anyaga: 100% pamut

Póló "GP Victory"

cikkszám: V05RRT1
ár: 11.990,-
méret: S - XXXL
anyaga: 100% polyester Cooldry

Ing "Team"

cikkszám: M-105179
ár: 22.900,-
méret: S - XXL
anyaga: 100% pamut

Póló "Vettel / 1"

cikkszám: M-105256
ár: 8.990,-
méret: M - XXL
anyaga: 100% pamut

Top "Nico"

cikkszám: G31051
ár: 12.490,-
méret: XS - XL
anyaga: 94% pamut, 6% EA

Top "Evolutione"

cikkszám: 32.005.06.01/-02
ár: 8.990,-
méret: S - XL
anyaga: 95% pamut, 5% elasztan

Póló "Alonso Name"

cikkszám: 320039102
ár: 7.990,-
méret: S, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Női póló "Team"

cikkszám: V06LT1
ár: 10.490,-
méret: XS - XL
anyaga: 100% polyester

Póló "Team"

cikkszám: M-105183
ár: 10.490,-
méret: S - XXL
anyaga: 100% pamut

Sapka "Vettel"

cikkszám: M-105270
ár: 8.990,-

Sapka "Webber"

cikkszám: M-105255
ár: 8.990,-

Sapka "100% Red Bull Fan"

cikkszám: M-101914 / M-105162
ár: 7.990,-

Sapka "Team"

cikkszám: 76085701
ár: 9.990,-

Galléros póló "Team"

cikkszám: 76085301
ár: 19.990,-
méret: S - XXL
anyaga: 100% pamut

Póló "Scudetto Stripe"

cikkszám: 320030202
ár: 9.490,-
méret: S - XXXL
anyaga: 100% pamut

A termékek kizárólag a hirdetésben feltüntetett méreteken kaphatóak. Az árváltoztatás jogát fenntartjuk.

www.GPSHOP.hu

Hivatalos Forma 1, WRC és MotoGP rajongói termékek legszélesebb választéka
Tel./sms: 06 70 254 7906, e-mail: info@gpshop.hu, www.gpshop.hu

GPshop Budakeszi 2092 Budakeszi, Fő u. 126., **GPshop WestEnd** 1062 Budapest, Váci út 1-3., 1.em. Lechner krt 7.

Nyitvatartás:

Nyitvatartás:

H-P: 10:00 - 18:00, Szo: 10:00 - 13:00, Vasárnap zárva.

H-Szo: 10:00 - 20:00, V: 10:00 - 18:00.

BARCELONA



A katalán város szurkolói egy időre felfüggesztették a BL-döntő okozta felhajtást, és az F1-re koncentráltak. A hazai kedvenc, Alonso ugyan nem ért oda a dobogóra, ám a futam történései így is elégedettséggel töltötték el a nézőket.





MONACO ÚJ HERCEGE

VETTELNEK A SZERENCSÉRE SEM LEHET PANASZA

A Red Bull sikert sikerre halmozó vb-címvédője megnyerte a Monacói Nagydíjat, amely eddig hiányzott a kollekciójából, igaz, az újabb elsőséghez jókora mázli is kellett. A hétvége igazi zúzdát hozott: egyetlen session sem múlt el kisebb-nagyobb baleset nélkül.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR, KÁRPÁTHY ZOLTÁN **KÉPEK:** HOCHZWEI, ATP, KRAELING, FOP, REUTERS

Történt mindez úgy, hogy a versenyzőknek – Rubens Barrichello vezérletével – sikerült kiharcolniuk, hogy a hercegség szűk és kanyargós pályáján az FIA korlátozást vezessen be a Lewis Hamilton és Michael Schumacher kivételével mindenki által veszélyesnek tartott állítható hátsó szárny használatára. A DRS-t a „Miki egér”-aszfaltcsíkon a futamhoz hasonlóan az edzéseken is csak a célegyenesben lehetett használni.

Volt baleset így is épp elég: a nyitóedzésen Vitantonio Liuzzi és Michael Schumacher törte össze az autóját, délután Jaime Alguersuari ütötte le a Toro Rosso orrát, de az igazi vérfagyasztó pillanatok másnap következtek. A délelőtti szabadedzésen Nico Rosberg esett nagyot, amikor az alagútból kijövet épp fékezés közben hajtott rá egy bukkanóra, s előbb a falnak csapta az Ezüstnyilat, majd a bukóteret elválasztó kor-

látot éppen csak elkerülve a roncs a pálya nyomvonalán állt meg. Az időmérő zárófelvonásában Sergio Perez már nem volt ennyire szerencsés: a Sauber újonca a Rosberg-incidenthez kísértetiesen hasonló módon bukott, autója oldalával a bukótér elválasztófalának tüközött, és kisebb zúzódások, valamint combficam miatt a hétvége hátralevő részét csak a Princess Grace kórházból kísérhette figyelemmel.



A szabadedzéseken egyébként Fernando Alonso villogott a Ferrarival, de a pole pozíciót Vettel szerezte meg, aki 1:13,556-os idejével az egész hétvége legjobb körét produkálta. Némi meglepetésre Jenson Button, a McLaren pilótája végzett a német mögött az eredménylistán, míg Alonsót a másik Red Bullal Mark Webber a 4. helyre szorította. A harmadik soron Schumacher, valamint a Ferrarit hajtó Felipe Massa osztozkodhat a vasárnapi futamon. Lewis Hamilton a McLarennel Barcelona után újfent a győzelemért akart harcolni, és a Q2-ben két ezreddel gyorsabb is volt Vettelnél, de a zárótapban csak a Perez-balesetet követő piros zászló fázis után tudott mért kört futni, ami mindössze a 7. helyre volt elegendő. A brit eredményét egy sikanlevágás miatt utólag törölték, így a 9. rajthelyre csúszott vissza, de ekkor még nem is sejtette, hogy az igazi megpróbáltatások csak ezután következnek.

Vettel a futamon a szerencse fiaként aratott újabb győzelmet: a rajtnál simán az élen maradt, a 16. körben letudott első bokszkiállításakor azonban a Red Bull egyébként roppant precíz szervizei egy rádióhiba miatt lágy keverék helyett újabb szuperlágú szettre cserélték az aroncsokat. Ezzel óriási kihívás elé állították a vezető pozíciót átmenetileg elveszítő németet: amikor a 32. körben Massa balesete miatt pályára hajtott a safety car, az üldözők sorra cserélték le a kerekeiket, a világbajnok azonban gondolt egy merészet, a pályán maradt, és azt tervezte, hogy csere nélkül, a szuperlágú gumikon 62 kört futva teljesíti a távot. Mivel a Pirelli itt debütáló új keveréke a vártnál jobban bírta a strapát, Vettel egészen a hajráig jól boldogult, és magabiztosan őrizte a vezetést Alonso előtt, akinek a biztonsági autós fázis alatt sikerült Button elé kerülnie. Amikor a frissebb gumikon száguldó Ferrari

MINDENFÉLE

Sebastian Vettel idei ötödik, pályafutása huszadik pole pozícióját szerezte meg Monte-Carlóban: ezzel az örökranglistán a 10. helyre kapaszkodott fel Damon Hill és Fernando Alonso mellé. Érdekes, hogy míg a minden idők legnagyobb időmérő-specialistájának tartott Ayrton Sennának 67, addig Vettelnek pusztán eggyel több, 68 futamra volt szüksége ahhoz, hogy eljusson a huszadik rajtelsőségig.

„Talán azért, mert fekete vagyok!” – válaszolta Lewis Hamilton a BBC élő televíziós műsorában, amikor a hétvégi büntetések fényében arról kérdezték, hogy vajon miért szankcionálta ilyen sokszor az FIA versenybírósa. Kijelentésével a brit jókora kalamajkát okozott, néhány órával később már csapatfőnöke, Martin Whitmarsh mosdatta a sajtóban: „Elégedetten mondhatom, hogy úgy döntött, visszatér a pályára, és elbeszélgetett a bírakkal erről. Elfogadták a magyarázatát. Frustráló délután van túl, érthető, hogy csalódott volt.” Hamilton egyébként beszólt Massának és Maldonadónak is: a két dél-amerikai „nevetségesnek” titulálta.

Mindkét kórházba került balesetes sofőr, Sergio Perez és Vitalij Petrov is megúszták súlyos sérülések nélkül az incidenst: a kisebb zúzódásokat és combficamot szenvedő mexikói Sauber-reménység hétfőn, míg a Renault lábfájdalmakkal bajlódó orosz pilótája már vasárnap este elhagyhatta a kórházat. Perez esete miatt egyébként az FIA úgy döntött, hogy a jövő évi versenyre hátrébb viszik a sikanál található, a pályát és a bukóteret elválasztó falat, hogy többé ne fordulhasson elő hasonló.

Bár Michael Schumacher a futamon nem sokáig élvezhette a száguldást a hercegségben, az időmérőn elért 5. helyezéssel a Mercedes GP hétszeres világbajnoka pályafutása második felvonásának eddigi legjobb kvalifikációs eredményét produkálta. Ez volt az első alkalom idén, hogy a veterán klasszis gyorsabbnak bizonyult ifjú csapat- és honfitársánál, Nico Rosbergnél, így talán nem véletlen, hogy Dieter Zetsche, a Daimler-konzern legfőbb vezére is kiállt a 42 esztendősfő mellett: „Tavaly képtelenek voltunk jó autót biztosítani neki, ezért ilyen feltételek mellett nehéz lett volna azonnal bizonyítani a visszatérése után. Biztos vagyok benne, hogy hamarosan pozitív meglepetésekkel rukkol majd elő” – nyilatkozta a nagyfőnök.

Monaco Circuit de Monaco

A pálya hossza:	3,340 km
Versenytáv:	78 kör – 260,520 km
Időjárás:	száraz
Levegő hőmérséklete:	24-25 fok
Aszfalt hőmérséklete:	45-46 fok
Leggyorsabb kör:	
Mark Webber	1:16,234





Hamilton és a hajtúkanyar: a brit pilóta mindenhol előzni akart, ezen a hétvégén nem fért a bőrébe



Petrov, Rosberg, Perez és Massa: komolyabb és kisebb baleseteket bőven láthattunk



a futam utolsó fázisában megközelítette a Red Bullt, akkor jött Vettel nagy mázlija: a 72. fordulóban az uszodánál tömegbaleset történt, piros zászlóval félbeszakították a futamot, így a kényszerzünet alatt a Red Bull lecserélhette az autón a kerekeket, és a világbajnok a hátralevő hatkörös sprint során könnyedén tartotta maga mögött Alonsót és Buttont.

Az ominózus baleset során Pastor Maldonado, a Williams újonca a 6. helyért előzni próbálta a Force India versenyzőjét, az egy kiállással autózó, korábban egészen a 4. pozícióig felkapaszkodó Adrian Sutilt, aki végül egy jobb hátsó defekt miatt súrolta a szalagkorlátot. Vitalij Petrov, a Renault versenyzője próbálta elkerülni a lassuló Force Indiát, így hátulról el-

trafálta Jaime Alguersuari Toro Rossóját, ami nekicsapódott Hamilton McLarenjének, eltörve annak hátsó légterelőjét. Petrov és Alguersuari a szalagkorlátokhoz csapódtak, ráadásul a Renault orosz pilótáját csak az orvosi gyorsbeavatkozó egység tudta kiszedni az R30-as roncsaiból: nagyobb baja nem esett, de a helyszínről egyenesen a Princess Grace kórházba szállították, ahonnan néhány órával később még mindig sajgó lábakkal távozhatott.

Webber sem végzett a dobogón: a gyengén rajtoló ausztrálnak is elszűrték az első kerékcseréjét, ami több mint 15 másodpercig tartott, így a 14. pozícióból kellett visszaküzdenie magát. Mivel két kiállással autózott, az 56. körben megejtett kerékcseréje után a frissebb gumikon könnyedén hámozta át magát az előtte haladókon, 2 körrel a leintés előtt pedig Kamui Kobayashit is sikerült elkapnia: a Saubert egyedül képviselő japán ezzel visszacsúszott az 5. helyre, de így is pályafutása eddigi legjobb Forma-1-es eredményét produkálta. Hamilton futott be a 6. pozícióban, miután az időmérőt

követően a futam is rémálomszerűen alakult számára. A brit az elején beragadt Schumacher Mercedesé mögé, amit csak a 10. körben, a Ste. Devote-nál tudott megelőzni, de ezzel a 4. helyre felkapaszkodó Sutil mögött feltorlódott sokautós vonat végére került. Mielőtt a 34. körben sikerült legyűrnie a pillanatokkal később kieső Massát az alagútban, a Loewsnél indított támadási kísérlete során összeütközött az ennek következtében Webber Red Bullját is lekoccoló brazillal, amiért áthajtós büntetéssel sújtották. Később a tömegbaleset során Alguersuari eltörte a McLaren hátsó légterelőjét, amit a kényszerzünet során lecse-

réltek, majd az újraindítást követően újabb forró pillanatok produkált. Öt körrel a leintés előtt egy koccanást sem nélkülöző manóverrel fosztotta meg a 6. helytől Maldonadt: a Williams ennek következtében a falnak csapódott, a venezuelai újonc kiesett, a britet pedig futam után 20 másodperces büntetéssel sújtották, igaz, ez nem veszélyeztette a pozícióját. Sutil végül a 7. helyen ért célba a Force Indiával, maga mögött tartva Nick Heidfeldet, a Renault pilótáját, a Williams hosszú pontínségét megszakító Rubens Barrichellót, valamint az utolsó egységet felmarkoló Toro Rossót, Sebastien Buemit.

A Monacói Nagydíj végeredménye

1. S. Vettel	Red Bull RB7-Renault	78 kör, 2:09:38.373
2. F. Alonso	Ferrari 150 Italia	+ 1,138
3. J. Button	McLaren MP4-26-Mercedes	+ 2,378
4. M. Webber	Red Bull RB7-Renault	+ 23,100
5. K. Kobayashi	Sauber C30-Ferrari	+ 26,900
6. L. Hamilton	McLaren MP4-26-Mercedes	+ 27,200
7. A. Sutil	Force India VJM04-Mercedes	+ 1 kör
8. N. Heidfeld	Renault R31	+ 1 kör
9. R. Barrichello	Williams FW33-Cosworth	+ 1 kör
10. S. Buemi	Toro Rosso STR6-Ferrari	+ 1 kör
11. N. Rosberg	Mercedes MGP-W02	+ 2 kör
12. P. di Resta	Force India VJM04-Mercedes	+ 2 kör
13. J. Trulli	Lotus T128-Renault	+ 2 kör
14. H. Kovalainen	Lotus T128-Renault	+ 2 kör
15. J. D'Ambrosio	Virgin MVR02-Cosworth	+ 3 kör
16. V. Liuzzi	HRT F111-Cosworth	+ 3 kör
17. N. Karthikeyan	HRT F111-Cosworth	+ 4 kör

Nem érték célba:

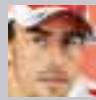
P. Maldonado	Williams FW33-Cosworth	73. kör
V. Petrov	Renault R31	67. kör
J. Alguersuari	Toro Rosso STR6-Ferrari	66. kör
F. Massa	Ferrari 150 Italia	32. kör
M. Schumacher	Mercedes MGP-W02	32. kör
T. Glock	Virgin MVR02-Cosworth	30. kör



A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1. **Sebastian Vettel:** „Volt olyan időszak a versenynek, amikor a győzelem nagyon távolinak tűnt. A biztonsági autó kijött, és visszakerültem az élre. Kihívtak a boksza, de azt mondtam, hogy a pályán akarok maradni, mert ez volt az egyetlen esély a győzelemre. Hat körrel a vége előtt jött a baleset, és félbeszakították a versenyt. Szenvedtem a gumikkal, de szerintem végig tudtam volna csinálni.”



2. **Fernando Alonso:** „Az első biztonsági autós fázis során nyertünk egy pozíciót, de a végén a piros zászlóval talán a győzelmet veszítettem el. Az utolsó nyolc- kilenc körben a gumik miatt a Red Bull már csak szenvedett a pályán, és mivel nem én vezettem a bajnokságot, úgy döntöttem, hogy megpróbálok nyerni, s ha baleset lesz a vége, akkor baleset lesz a vége.”



3. **Jenson Button:** „Nem tudom, hogy nevezhetjük-e ezt balszerencsének. A biztonsági autós fázis picit felkavarta a dolgokat. Utólag belegondolva lehet, hogy akkor a keményebb gumit kellett volna felrakni, de a biztonsági autó akkor még nem jött ki. Ma sajnos nem jött össze, és ez csalódás, mert semmit nem csináltunk rosszul. Egyébként pedig mókás volt, élveztem a versenyt.”

Több élmenő is egyedi sisakdízajnnal vágott neki a monacói hétvégének: Fernando Alonso a jól megszokott sárga-kék festést arany-fehérré cserélte, hogy később a különlegességet jótékonysági árverésre bocsáthassa. A McLaren folytatta a hagyományokat, így a csapatot támogató Steinmetz gyémántcég jóvoltából Lewis Hamilton és Jenson Button idén is drágakövekkel kirakott sisakban versenyezhetett.

Előzetes fenyegetőzése ellenére a Hispania nem övta meg a befűvások diffűzorokat, ugyanis Colin Kolles csapatfűnök szerint ki egyeztek az FIA-val: a sereghajtó egylet nem protestált, a szövetség pedig ígűretet tett rá, hogy mielűbb rendezik a diffűzor-helyzetet. A rossz nyelvek szerint az óvási szándék ejtűsűnek is kűze volt ahhoz, hogy a versenybíróság engedte rajthoz állni Vitantonio Liuzzit és Narain Karthikeyant, akik egyáltalán nem autűztek az idűműrű edzűs elű felvonásában.

Miután a Pirelli új, extrakeműny gumitűpusa kellemetlen meglepetűst tartogott a mezűnynek Barcelonában, a versenyzűk jű elűre rettegtek a Monacűban debűtálű újdonságtűl, a szuperlágűy keverűktűl. Mivel már a csűtűrtűkűi trűningben kiderűtűt, hogy az új gumi jűval tartűsabb annál, mint amire számítottak, hamar eloszottak a fűelemek: „Sokkal jobban bírták a strapát, mint gondoltuk” – vűlekedett Sebastian Vettel.

Az utolsó pillanatban változtatott a versenybíróság összeállításán az FIA: a szövetség eredetileg Alain Prostot, a korábbi nűgyszeres világbajnokot jelűlte versenyzű-szaktanácsadónak, de végűl ezt a feladatot Allan McNish látta el a hétvégű során.

Vettel a gyűzelmek terén is javítottá mutatóját idei ötűdik diadalával: a német már tizenöt gyűzelemnűl jár karrierje során, amivel az örűkranglistán a 15. helyet foglalja el, holtversenyben a McLaren menűjűvel, Lewis Hamiltonnal. A világbajnok sikere a Red Bull fennállásának 20. gyűzelmű volt, amivel az energiatűlos egylet minden idűk kilencedik legeredműnyesebb csapatának számít.



MONACO



Az F1-es versenynaptár ékköve ismét ragyogott: a hercegség versenye ráadásul idén koránt sem az unalmas arcát mutatta. És itt elsősorban nem a sztárookra, hölgyekre és a gazdagságra gondolunk...

PILOTÁK	BHR	AUS	MAL	CHN	TUR	ESP	MCO	CAN	EUR	GBR	DEU	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	KOR	IND	ABD	BRA	
S. VETTEL	-	25	25	18	25	25	25														143
L. HAMILTON	-	18	4	25	12	18	8														85
M. WEBBER	-	10	12	15	18	12	12														79
J. BUTTON	-	8	18	12	8	15	15														76
F. ALONSO	-	12	8	6	15	10	18														69
N. HEIDFELD	-	0	15	0	6	4	4														29
N. ROSBERG	-	-	0	10	10	6	0														26
F. MASSA	-	6	10	8	0	-	-														24
V. PETROV	-	15	0	2	4	0	-														21
K. KOBAYASHI	-	0	6	1	1	1	10														19
M. SCHUMACHER	-	-	2	4	0	8	-														14
A. SUTIL	-	2	0	0	0	0	6														8
S. BUEMI	-	4	0	0	2	0	1														7
R. BARRICHELLO	-	-	-	0	0	0	2														2
S. P. MENDOZA	-	0	-	0	0	2	-														2
P. DI RESTA	-	1	1	-	-	0	0														2
J. ALGUERSUARI	-	0	0	-	0	0	-														0
J. TRULLI	-	0	-	0	0	0	0														0
H. KOVALAINEN	-	-	0	0	0	-	0														0
J. D'AMBROSIO	-	0	-	0	0	0	0														0
P. MALDONALDO	-	-	-	0	0	0	0														0
T. GLOCK	-	0	0	0	-	0	-														0
V. LIUZZI	-	-	-	0	0	-	0														0
N. KARTHIKEYAN	-	-	-	0	0	0	0														0

KONSTRUKTŐRÖK	BHR	AUS	MAL	CHN	TUR	ESP	MCO	CAN	EUR	GBR	DEU	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	KOR	IND	ABD	BRA	
Red Bull Racing	-	35	37	33	43	37	37														222
McLaren Mercedes	-	26	22	37	20	33	23														161
Scuderia Ferrari	-	18	18	14	15	10	18														93
Lotus Renault GP	-	15	15	2	10	4	4														50
Mercedes GP	-	0	2	14	10	14	0														40
Sauber	-	0	6	1	1	3	10														21
Force India	-	3	1	0	0	0	6														10
Toro Rosso	-	4	0	0	2	0	1														7
Williams	-	0	0	0	0	0	2														2
Team Lotus	-	0	0	0	0	0	0														0
Virgin Racing	-	0	0	0	0	0	0														0
HRT	-	0	0	0	0	0	0														0

Formula.hu

Egyre több hírrel és szolgáltatással várja régi és új olvasóit az ország egyik legkedveltebb motorsport portálja. A friss külső és megjelenés csak egy része a változásoknak, tartalmában is alaposan kibővült a szájt. Az F1-es hírek mellett felkerül az internetre a tízesztendős Autósport és Formula Magazin cikkeinek összessége, de remélhetőleg az autós rovat információi is sok örömet szereznek majd mindenkinek. Ennél is fontosabb azonban a rali vb és a MotoGP szekció, illetve a hazai és az egyéb nemzetközi autósport rovat, amelyek a száguldó cirkuszhoz hasonló részletességgel készülnek és ugyanolyan sűrűséggel frissülnek. A vásárlási lehetőségeket kereső olvasóinknak ajánljuk Webshopunkat, amelyben F1-es és más sportos termékekből válogathat minden rajongó.

WWW.FORMULA.HU



KLASSZIKUS



BAHREIN

Bernie Ecclestone szerint a Bahreini Nagydíjat valószínűleg nem rendezik meg az idei évben, annak ellenére, hogy az FIA nemrégiben zöld utat adott a futamnak. A brit üzletember szerint a naptár megváltoztatására nincs lehetőség. „Remélhetőleg rövidesen béke és nyugalom lesz az országban, és a jövőben visszatérhetünk ide, de idén biztosan nem. A naptárat nem lehet átszervezni a résztvevők beleegyezése nélkül – ezek tények.” Az már korábban kiderült, a Formula-1-es csapatok szövetsége levelet írt a sportág vezetőinek, melyben közölték, nem szeretnék október 30-án Bahreinben versenyezni.

Hogy a későbbiekben legyen valami támpontunk, ide másolom egy lexikonból:

„Klasszikus. Több értelemben használt latin kifejezés, melynek eredete a Servius Tullius római király által behozott társadalmi felosztásra vezethető vissza. E szerint a classici, vagyis a legelőkelőbb polgárok az első osztályba, a proletarii, vagyis a legszegényebbek a hatodikba (utolsóba) tartoznak... A K. szót Aulus Gellius latin kritikus (Kr. u. II. sz.) használja először a kiváló írók (auctores classici) megjelölésére. Ettől fogva a K. kifejezést többféle átvitt értelemben használják:

1. általában K. a római és görög tudomány, irodalom és művészet minden terméke; így használva a K. egyértelmű az antik (I. o.) kifejezéssel;
2. különösen K. a szellemi tevékenység (tudomány, irodalom és művészet) minden alkotása, a. m. mintaszerű (I. Klasszicizmus);
3. az eszmétársulás folytán K. mindaz, ami a közönségestől elüt, a mindennapiságból kiválik.”

Ennyi elég is.

Mármit a tudományos magyarázatból. Amit, nem szégyellem, tulajdonképpen magamnak kerestem ki a monte-carlói futam után, azon melegében, merthogy a fülemben csengett, ami a tévéből belemászott, hogy aszongya, „ez a helyszín nem tartozik a klasszikus pályák közé...”, ráadásul mintegy magyarázatként arra, hogy „milyen veszélyes”, meg, hogy „még mindig nem gondolnak arra, hogy kihagyják...”, amivel, ez utóbbival magam is messzemenően egyetérték, a Forma-1 világának minden épeszű tagjával, akik, legjobb tudomásom szerint egybehangzóan azt vallják, hogy: „Ha csak egyetlen versenyt lehetne rendezni a világon a Forma-1-ben, akkor annak a monte-carlói futamnak kellene lennie!”

És mindez annak a rettenetnek az alapján, hogy a kis Rosberg az alagútból kijövet csak mázlival kerülte el az ütközést a védőfállal, bár az autója így is összetört, az újonc mexikói Perez viszont már istenesen bele is állt a jelzett „falba”, és jól meg is ütötte a combját. Csontja azonban nem tört, s ennek nyomán nem sikoltozni kellene az egyébként nyilvánvaló veszélyekről (mert melyik pályán nem veszélyes a Forma-1?), hanem komolyan értekezni arról, hogy milyen kiválóan megtervezett az a védőfal, amely a hatalmas erejű ütközés ellenére nem csak megmentette Sergio életét, hanem

gyakorlatilag néhány jelentéktelen sérülésre mérsékelte azt.

Ezt a „sarkot” egyébként 1994-óta Wendlinger-saroknak hívják, ennek ütközött neki akkor az osztrák fiú, de olyan katasztrofálisan, hogy 19 napig fekvődött utána kórában, és bár sikerült visszahozni az életbe, sérülései nem engedték meg, hogy később visszatérhessen a Forma-1-be. Igazi tragédia volt, és az ember csak sajnálhatja, hogy akkor még nem álltak ott ezek a vízzel bizonyos szintig feltöltött műanyag tartályok, amelyek most megvédtek Perez életét.

Perez egyébként a Forma-1-ben újonc, de Monte-Carlóban nem az: azért is tudott nyilván a legjobb tíz közé kerülni az edzésen, mert tavaly, 2010-ben ő nyerte itt a GP2-futamát, és kiismerte magát a pályán, bár igen különlegesen tartotta azt.

Én 1975-től kezdve közel harminc évig jártam Monacóba, és közvetítettem onnan a versenyt. Őszintén mondhatom, soha nem volt olyan érzésem (mert másoknak sem körtöltem), hogy ez a pálya különösebben veszélyes lenne. Azt nem mondta senki, hogy egyszerű vagy könnyű, de azt sem, hogy veszélyes.

Amennyivel ugyanis nehezebb a többinél, annyival lassabb is, igazán nagy erejű ütközés csak annál a saroknál lehetséges, amelyről fentebb beszélünk. Az meg, hogy valaki neki-megy a falnak, mint Petrov, nem nagy szám.

„Monte-Carlóban 1911-ben kitalálták a rali műfaját, 1929-ben pedig megrendezték az első Grand Prix-versenyüket.”

Maga Ayrton Senna is nekiment, mégpedig az uszodánál, és éppen odaért hozzánk a sajtóközpontba, amikor Ron Dennisék ki akarták mosni valamilyen fékhiba emlegetésével, mire Ayrton lelötte őket, és bejelentette: „Én aludtam el egy pillanatra.”

Tehát mindenki hibázhat. Illetve még valami. Amit harminc évvel ezelőtt hallottam (na jó, huszonkilenc) Bernard Ecclestone-tól, itthon, a mi kis Városligetünkben, amikor Nádasdi Jancsi a sűrűn álló fákról meg falevelekről regélt Bernie-nek, aki eme veszélyek emlegetésére azt válaszolta: „...És mi van velük?!...A versenyzőknek van szemük, majd úgy mennek, hogy ne menjenek neki!” –



amiről mi, civilek általában megfeledekzünk. Ha egy versenypályán nem lenne veszély, akkor nem lenne verseny. Ha egy pályán amatőrök is nagy biztonsággal végig tudnának menni, akkor mi értelme lenne ott versenyezni?! Hogy nem látják az a kanyarokat? Hát hány kanyart lát be egy erdőben egy raliversenyző?... És honnan tudja, hogy egy perccel előtte hol dőlt keresztbe egy fa?...

A veszélyt komolyan kell venni, és meg kell teremteni a versenyzők és a nézők maximális biztonságát. De tökéletes biztonság nincs. A Forma-1-es autók viszont egészen biztosan a világ legbiztonságosabb autói, és a versenypályák, a monacói is (!), garantáltan biztonságosak. És ha van köztük klasszikus, akkor a monte-carlói az klasszikus! Mert elit a közönségestől, és kiválik a mindennapiságból. Továbbá mintaszerű és antik.

Monte-Carlóban 1911-ben kitalálták a rali műfaját, 1929-ben pedig megrendezték az első Grand Prix-versenyüket.

Többet most nem kívánok erről a tárgyról mondani.

ELŐFIZETÉSI AKCIÓ

Fizessen elő most az
Autósport és Formula Magazinra,
és az Öné lesz egy
TONINO LAMBORGHINI AFTER SHAVE!



Fények, kamera, felvétel! A reflektorfény most az Azoinéra, a Tonino Lamborghini család legújabb csillagára ragyog!
Az AZIONE zöld utat ad az akciónak, ez az illat a férfi felfedezés iránti vágyának megtestesítője. Felébreszti az érzékeket és csillapítja a szabadság iránti égető szomjúságot.
Az Azione férfi a tettek embere, aki az életet a következő fogalmakkal írja le: kikapcsolódás, izgalom, adrenalin löket és kaland. A férfi, aki céltudatosan valósítja meg vágyait, tettei önmagukért beszélnek, mindezt egyedülálló stílussal és eleganciával teljesíti.
Illata tökéletesen megmutatja valódi erejét a fougere illatjegyek segítségével. Modern, férfias, friss és luxus érzést kelt ez az illat.

Bevon az élet sodrásába és
felébreszti a benned rejlő erőt!

Csak küldje el nekünk az előfizetés összegét, és mi máris postázzuk Önnek ajándékát! (Amennyiben ajándékunk nem nyerte el tetszését, korábbi akcióinkban kínált könyvekért, egyéb termékekért hívjon bennünket!) Magyarország autósport magazinja minden hónapban a postailádjában várja Önt az F1 és a motorsportok aktuális híreivel, legizgalmasabb képeivel és háttérinformációival!

Áraink: **1 éves (11 szám) AFM előfizetés ajándékkal 6990 Ft**
1/2 éves (6 szám) AFM előfizetés (ajándék nélkül) 3790 Ft
További lehetőség: **ajándék nélküli éves előfizetés 5490 Ft**

Befizetési lehetőségek:
OTP számlaszám: Beta Press Kft. 11734004-29904020
Rózsaszín postai utalvány: Beta Press Kft. 3504 Miskolc Pf. 90.
Elérhetőségeink, további információk:
Levél: 3504 Miskolc Pf. 90; Tel.: 46/505-490, fax: 46/505-491
E-mail: elofizetes@formula.hu

Ajánlatunk a jelenleg még érvényben lévő előfizetések meghosszabbítására is vonatkozik! Ajándékot tartalmazó ajánlatunk csak a szerkesztőségénél megrendelt lapokra, éves előfizetőinknek szól! Az akció a készlet erejéig vagy a következő szám megjelenéséig érvényes! Ajánlatunk a postaköltséget tartalmazza!

Autósport és Formula

A fentiek szerint megrendelem az Autósport és Formula Magazint:

egy évre - 5490 Ft fél évre - 3790 Ft
 egy évre, ajándékkal - 6990 Ft

Név: _____
Lakcím: _____
Tel.: _____
E-mail: _____

A megrendelőszelvényt (vagy annak másolatát) a következő címre kérjük beküldeni:
Autósport és Formula Magazin
3504 Miskolc, Pf. 90.
Telefon: 06-46-505-490
E-mail: elofizetes@formula.hu



Az F1 legendája: **FRANK WILLIAMS**

F1
RACING

Csak az F1 Racingben

VISSZA A PÁLYÁRA

Törökország volt számomra az idej első nagydíj. Nagyszerű érzés volt visszatérni. Az Isztambul Parkba való érkezésemkor jöttem rá, hogy milyen hosszú is volt ez a tél. Akármikor kilátogatok egy futamra, a csapat olyan óvatosan kezel, mint egy versenylovat. Rengeteg fejlesztéssel érkezünk, ezért a reptülön figyelmem kellett az alkatrészekre. Nem volt túl sok hely a kabinomban.

A JÖVŐBE TEKINTVE

Nagyon gyengén kezdtük az idej esztendő, de reményeink szerint annál jobban folytatjuk majd. Bízunk abban, hogy megfordul a szerencsénk, és a fejlesztéseink jól teljesítettek Isztambulban. A sikeresség csak azon múlik, hogy milyen alkatrészek vannak a garázsban. Mindig előre kell tekinteni. Ha egy helyben állsz, visszacsúszol a mezőny végére.

MINDEN VÁLTOZIK

Aki ért kicsit a Forma-1-hez tudja, hogy az elmúlt pár hét alatt több változtatást is eszközöltünk a szakmai stábnkban. A helyzet tiszta volt. Mivel nem voltunk eredményesek a versenypályán, ezért úgy határoztunk, hogy új szemléltre van szükség a csapaton belül, ezáltal új emberekre is. Sam és Jon egyaránt úgy érezték, hogy kihunyt bennük az a bizonyos láng, és sajnos úgy döntöttek, hogy távoznak istállónktól. Ez sokban megváltoztatta helyzetünket, de a Williams nem válik ezután sem középszerűvé. Ugyanolyan jók akarunk lenni mi is, mint az élen haladók.

MINDEN JÓT SAM!

Sam Michael nagyon jó barát, és imádtott fickó. Már 11 éve dolgozott a gyárnál, ami nagyon hosszú idő, és ő hihetetlenül keményen dolgozott.

A törökországi fejlesztések után még jobb teljesítményre törekszünk



zott. Hiányozni fog nekem személyesen is és a profizmusa is.

ÜDVÖZÖLLEK MIKE!

Eddig mindösszesen egyszer találkoztam Mike-kal, szóval sokat egyelőre nem tudok róla mesélni. Az a tény viszont, hogy évek óta a McLaren csapatát erősítette, garantálja számomra, hogy erős játékosról van szó. Előbb vagy utóbb persze úgyis kiderül. Nem fogom most elmondani, hogy milyen teljesítménybeli elvárásokat támasztok felé, hiszen nem ismerem még elég jól, de a csapatnak vissza kell kerülnie oda, ahová tartozik. Remélem Mike a megfelelő ember arra, hogy segítsen ezt a tervet megvalósítani.

ELADÓ AZ F1?

Nem beszéltem Bernie-vel több hete, de ha az emberek olvassák a Forma-1-gyel kapcsolatos médiát, akkor tudhatják, hogy mennyi minden múlik a politikán. Ez persze normális. Semmilyen üzleti tevékenység nem stagnálhat. Ha megállsz, minden, így az F1 színvonal is visszaesik, és bajban vagy. A Forma-1 ezt nem engedheti meg magának, mert egy világklasszis sportág. Ha a csapatok vásárolják meg, vagy az istállók és Bernie együtt, esetleg valami más befektető jelentkezik, nem tudom. Bármelyik lehetőség előfordulhat. Fontos, hogy ez nem attól függ, hogy a CVC jelen pillanatban árulja a részvényeit, hanem az időtől. Az mindenre választ ad majd.

A BANKI TULAJDONJOG A MÉDIA TULAJDONJOG ELLEN

Az emberek kérdezték már arról, hogy mi a jobb, ha egy bank tulajdonába kerül az F1 vagy egy médiavállalatéba. Nem egyszerű kérdés. Ha egy médiaképviselő vásárolja fel a részvényeket, akkor biztos, hogy a konkurencia hátrébb fog szorulni a médiaelsőségért folytatott küzdelemben. Ha egy bank tulajdonába kerülünk, akkor pedig belekerülhetünk egy olyan kalandba, ahol kézről kézre adnak minket, mint a használt autót. Tizenkettő, egy tucat, ugyanolyan bizonytalan helyzetbe kerülünk.

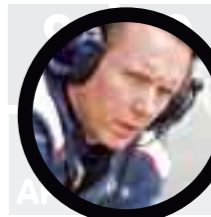
BEMUTATJUK A C-X75-ÖT

Jelenleg is kivitelezés alatt áll egy hibrid sportautó, a C-X75, melyet a Jaguarral közösen fejlesztünk. Ez keveréke lesz az elektromos autóknak és a benzines gépeknek. Co₂ kibocsátása mindössze 99 g/km lesz. Az autó 700 000 fontba fog kerülni, és összesen 250 darabot gyártunk majd belőle. Ezenkívül is van még számos érdekes tervünk, amiket szeretnénk a jövőben megvalósítani.

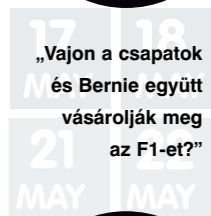
GYÓGYULJ MEG GINNY!

Kedves nejem, Ginny nincs éppen jól. Mindannyian nagyon aggódunk érte. Viszont a legjobb kezek között van, és bízunk benne, hogy hamarosan a gyógyulás útjára lép. Hihetetlenül erős nő: gyógyulj meg Ginny!

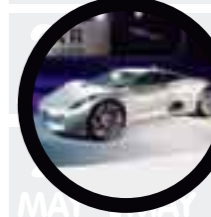
„Törökországban volt számomra az első idej nagydíj. Jó volt visszatérni.”



„Sam Michael egy jó barát. Személyesen is hiányozni fog és a profizmusa is.”



„Vajon a csapatok és Bernie együtt vásárolják meg az F1-et?”



„Fejlesztés alatt áll a C-X75, a Jaguarral közösen építendő szuperautónk.”



Pat Symonds TECHNOLÓGIAI MESTERKURZUS

Az F1 legféltettebb titkainak leleplezésére

F1
RACING

TERÍTÉKEN: A HŰTÉS



A hűtést a csapatok a határon tartják, így mindenki olyan forró autóval fut, amit még biztonságos működtetni tudnak, annak érdekében, hogy minimalizálják az aerodinamika hatékonyságát. Minden plusz levegő, amit használniuk kell, biztosan csökkenti a hatékonyságot

Pontosan mit is kell hidegen tartani egy Formula-1-es autóban?

Ez egy hosszú lista: a motorolajat és a vizet hűteni kell, de a fékeket, az elektronikát, a hidraulikát, a KERS-t és a pilótát is! És akkor még az üzemanyagot és a motorba áramló levegőt is figyelembe veheted. Bár a jelenlegi szabályok nem engedik meg, hogy ezeket lehűtsd, de el lehet őket szigetelni, így nem vesznek fel túl sok hőt, vagy nem veszítenek értékes teljesítményt.

Amikor egy F1-es autó felmelegszik, akkor milyen hőmérsékletet érnek el az egyes alkatrészek?

Egyes alkatrészek hihetetlenül magasat.

Az F1-es motorok sokkal magasabb hőmérsékleten futnak, mint az utcai autók, itt a víz hőmérséklete eléri a 135 °C-ot, köszönhetően a jelentős túlnyomással dolgozó hűtőrendszernek, míg az olaj 115 °C-os. Azonban nyilvánvalóan a féktárcsa a legmelegebb része az autónak, ez elérheti az 1200 °C-ot (ami ugyanolyan magas, mint az olvadt lava hőmérséklete), de a kipufogógázok hőmérséklete a hengerfejet elhagyva szintén meghaladhatja az 1000 °C-ot.

Mi történik, ha a hűtés elégtelen?

Ez az alkatrésztől függ. A fémek például magas hőmérsékleten sokat veszítenek a keménységükből, a gyanták és a szénszálak pedig teljesen le tudnak bomlani, törni, ha túlhevülnek. A motor felrobbanhat, ha a víz túl meleg, ami gyors dugattyúhibához vezet. Ha a motorolaj lesz túl meleg, akkor a kenőanyagfilm bomlik le, aminek következtében a motor besül – ez a motorhibák leggyakoribb oka. Az elektronika, ha túlmelegszik, akkor egyszerűen csak lefagy. A motor megállása azonban a sebességváltó sérülését is eredményezheti, míg a fékek túlmelegedése csak hihetetlen gyors kopáshoz vezet.

Hogyan kell a motort hűteni?

Semmi szokatlan módszer nincs a motorok hűtésében. Tiszta víz, amihez korróziógátló adalékokat tesznek, és egyszerű alumínium hűtőket használnak az olaj és a víz hűtőrendszerében is. A hűtés szempontjából a legfontosabb azonban az, hogy a levegőnek át kell haladnia a hűtőkön, hogy elérjék a kívánt hatást. A levegő fajlagos hőkapacitása sokkal kisebb, mint az olajnak vagy a víznek, így az

A HŰTÉS SZÜKSÉGESSÉGE



Ha a motorolaj vagy a víz túl magas hőmérsékletet ér el, akkor a motor besül, ami hirtelen és katasztrofális meghibásodáshoz vezet

rettentően kritikus. A levegő áramlását irányítani, ellenőrizni kell, hogy elérjék a megfelelő hőmérsékletet.

Így akkor a több levegő mindig jobb?

Nem. Sajnos nem ilyen egyszerű, hogy több levegőt használunk a motor, a fék vagy bármi más hűtéséhez, ugyanis ez ahhoz vezetne, hogy csökkenne a leszorítóerő vagy nőne a légellenállás. A csapatok a hűtést mindig a határon tartják, és olyan forró autóval futnak, amelyet még biztonságosan üzemeltetni tudnak, hogy maximalizálják az aerodinamika hatékonyságát.

A hűtés fontosabbá vált, mióta a KERS is megjelent az autókban?

Nem igazán. Bár a KERS is igényel hűtést, ennek a mértéke azonban nem túl magas. Jellemzően a vízhűtő teljesítménye 110 kW, míg a motorolaj-rendszeré 100 kW. Ez együtt elegendő 12 átlagos méretű lakás fűtésére és meleg vízzel való ellátására. Ezzel szemben a KERS akkumulátorainak és motorjának a hűtési igénye 4 kW, ami nagyjából ugyanannyi, mint a hidraulika-rendszeré, vagy harmada a sebességváltó által megkívánt hűtési teljesítménynek. **F1**

MEGSZEREZTÜK:

EGY F1-ES VERSENYZŐ SZERZŐDÉSÉNEK TITKAI

Sokan kíváncsiak arra, hogyan is épül fel egy szerződés az F1-es pilóta és a csapata között. Az F1 Racingnek köszönhetően most elolvashatnak néhány részletet...

Azok a napok már leáldoztak, amikor egy megállapodáshoz elég volt annyi, hogy a csapatfőnök és a pilóta kezét rázták. Manapság hosszadalmas, teljes mértékben hivatalos és magas szinten titkosított anyagokban fektetik le az istálló és versenyzője közti megegyezést. Megsze-

rezni egy ilyen dokumentumot szinte lehetetlen, a legapróbb részletek pedig szinte biztosan nem fognak soha a nyilvánosság elé kerülni. Az F1 Racing mégis birtokába jutott egy ilyen szerződésnek, de a nevetek előtte eltávolították belőle. Azonban így is érdemes kiemelni né-

hány érdekesebb részletét, melyek például arra irányulnak, hogy a pilóta semmilyen sérülésveszélyes tevékenységet nem űzhet a Forma-1-en kívül. Még cifrább, amikor szabályba fektetik, hogy egyetlen tróféát sem tarthat meg, amelyeket az egyet színében nyer meg.

2.5 Teszt- és verseny- eseményeken történő szolgáltatás

2.5.7 A csapat egy naptári éven belül több mint 40 szponzori napon igénybe veheti a versenyző szolgáltatásait, igényelheti jelenlétét. Ezért a pilóta naponta 5000 amerikai dollár (egymillió forint) ellenszolgáltatást kap.

2.5.8 A pilóta köteles mindent megtenni annak érdekében, hogy a csapattal és a csapat szponzoraival kapcsolatos logók, reklámfelületek a lehető legteljesebb mértékben észlelhetőek legyenek a hivatalos sajtókonferenciákon, rendezvényeken, interjúkon és minden, az istálló által szervezett eseményen.

3.6 Hazardírozás Kikapcsolódás/edzés

3.6.1 A versenyzőnek kötelező magát fizikailag és mentálisan tökéletes erőnléti állapotban tartania a versenyek és az edzések alkalmára. Szabadidejében sem vehet részt olyan eseményeken, amely ezt veszélyezteti. Az átlagosnál magasabb kockázattal járó tevékenységet nem végezhet.

9.1 Tróféák

9.1.1 Bármilyen tróféát is nyer meg a pilóta, az a csapat tulajdonát képezi. A csapat ezen túl kötelezi saját magát, hogy lehetőségeihez mérten minden darabról egy másolatot, replikát bocsásson a versenyző rendelkezésére.

3.2 A jó hírnév megőrzése

3.2.1 A pilóta a szerződésben foglalt alkalmazási ideje alatt és az azt követő 3 naptári éven keresztül köteles hallgatni a csapat mindennemű személyes ügyéről, továbbá nem állíthat valótlanul vele kapcsolatban vagy bármi olyat, mely rossz hírbe hozza az egyetletet vagy azok szponzorait, partnereit és tagjait.

3.2.6 A pilóta nem vehet részt semmilyen hivatalos eseményen, interjúon vagy rendezvényen anélkül, hogy előzetesen ne egyeztetett volna a csapat hivatalos közleményekért felelős képviselőjével. Minden megjelenése előtt köteles konzultálni az istálló médiafelelősével.

3.2.8 A pilótát semmilyen ügyvéd, képviselő, ügynök vagy menedzser nem kötelezheti az istálló elhagyására, és nem csábíthatja el másik csapathoz, még akkor sem, ha az az alkalmazó számára is előnyöket jelentene. Ezt a szerződés érvénybe lépésének pontos dátumától számított egy naptári éven belül köteles figyelembe venni, és nem szegheti meg.

4.6 Kiadások

4.6.1 A csapat fedezi a versenyző szállítását (repülőjegy), a helyszíneken egy hotelszobát a pilóta exkluzív használatára bocsát. Az istálló a versenyző időszak alatt fedezi még a további olyan kiadásait, melyek bármilyen szinten köthetőek pilóta státuszához, promóciós tevékenységeihez. Minden ezzel kapcsolatos bizonylatot, a tranzakciót követő 60 napon belül köteles eljuttatni az egyethez, könyvelés céljából. Az ezeken kívül eső szolgáltatások ellenértékét a pilótának magának kell állnia.

5.1 Versenyruhával kapcsolatos intézkedések

5.1.3 A pilóta köteles a bukósisakját a megköveteltek által használni, a szabályoknak megfelelő biztonsági előírásoknak eleget tenni. A festése saját igényeinek megfelelően alakítható, de a csapatnak lehet beleszólása. Az istálló igényt tart a bukósíksakon található reklámfelületek kitöltésére. A világbajnokságot követően a pilóta szabadon az istálló rendelkezésére kell, hogy bocsásson egy eredeti bukósisakot (melyet viselt a szezon során), továbbá két másolatot is.

F1
RACING

TEDD FEL KÉRDÉSEID!



Kamui Kobayashi

Ő a Sauber első számú pilótája, a japán előzési fenomén, aki utálja a szusi szagát, és mindig elveszíti a kutyáját. Ahogy mondja: a párizsi repülőtér biztonsági ellenőrzéseit nyugodtan várja, mert hogy ő is Franciaországban él. Csak ne hívják „Koba-crashy”-nak...

SZÖVEG: JAMES ROBERTS PORTRÉK: ANDREW FERRARO/LAT

Egészen érdekes feladat volt.

Interjút készíteni a pilótákkal nem a saját anyanyelvükön, mindig félreértéshez vezet. Könnyű rosszul idézni vagy félreérteni a jelentést, esetleg rossz kifejezéseket találni a sportban, mely eléggé összetett – így voltak izgalmas elemek, amikor feltettük kérdéseinket Japán feltörekvő sztárjának, Kamui Kobayashinak.

Most az egyik legbizarrabb „Tedd fel kérdéseid!” következik, melyet az F1 Racing valaha közölt. Gyorsan kiderült, Kamui jószívű; nem ostoba, nem izgul, mégis olyan, mint egy komikus.

A Sauber csapat valódi gyöngyszeme. De a következő 30 percben a dolgok nem egészen a tervek szerint alakultak. Nemcsak a kérdések számát illetően, melyeket sokszor el kellett olvasni, hogy a pontos angol jelentést értelmezni lehes-

sen, de több, nem tervezett szünet is lassította a munkát.

Az első akkor történt, amikor Kamuit arra kérték, próbáljon fel egy maszkot és egy pár kesztyűt. 2011-re a Sauber új ruhaszállítóval, a P1-gyel kötött szerződést, és úgy tűnik, a vállalatnak azonnal szüksége volt a pilóta visszajelzéseire. Másodszor már az interjú vége felé kellett megszakítani a beszélgetést, amikor a Sauber motorhome-ja sötétségbe borult, mert a generátor meghibásodott. Egy percnyi tétovázás nélkül Kamui elkialtotta magát: Happy Birthday to You (Boldog születésnapot) – és több Sauber-mérnök csatlakozott.

Bizarr pillanat. És amint látható a válaszaiból, a kérdések érintik új szerepkörét, mint csapat-

vezető, párizsi életét és miért hívják „Koba-crashy”-nak. Mindent lehet gondolni Kamuiról, csak azt nem, hogy hétköznapi.

Szerinted miért nincs Japán világbajnok a Formula-1-ben?

Anthony Shrubshall, Anglia

Úgy gondolom, a Japán motorsport túl későn indult útjára. Angliában és Európában már régóta versenyeznek, és ezekben az országokban népszerű a sport. Japán akkor kezdett érdeklődni a lehetőségek után, amikor a Honda csatlakozott az F1-hez – ám ebben a korai időszakban még senki sem tudta, mi is az a Formula-1. Európában nagy történelme van a sportnak, így a pilóták fejlődésével lehetőség nyílik a versenyzésre is.





Mint egyetlen japán versenyzőnek, a honfitársaid gyenge szereplése jelent inspirációt, hogy jól teljesíts? Van emiatt rajtad nyomás?
Mark Wilkie, Anglia

Oh, nem. Nem. Nem. Nem hiszem. Oké, talán mindenki azt gondolja, nagy nyomás alatt vagyok, de ez a munkám. Ez az álmod, és ha jól szerepelek, akkor mindenki boldog. Ha rosszul, akkor nem vagyok boldog, de a rajongók talán a következő esélyt várják. Érted mire gondolok? Minden tőlem függ. De nem gondolok erre.

Milyen kést használsz, amikor sushit készítesz elő: csúcstechnológiás kerámiát vagy régi divatú acélt?
Hylton Wáldek, Anglia

Szusit előkészíteni? Mindent. Mindent! Nem érdekel. Ha a halat az ujjammal fel tudnám vágni, akkor azzal tenném meg!

Mit gondolsz Koba-bashy és Koba-crashy beceneveidről?
Tóm Swinburne, Anglia

Nem szeretem. Nem, ezt nem szeretem... (át-dobja a kártyát az asztalra)

Csalódott voltál, amikor a Toyota bejelentette, hogy elhagyják a Formula-1-et, vagy úgy gondoltad, egy új csapathoz csatlakozhatsz?
Rhodri Owens, Anglia

Egy pillanatig igen. Úgy gondolom, ez a Toyota számára kérdés, nem nekem. Azt hiszem, több ok miatt vonultak ki. Szerződésben álltam velük, és ha folytatták volna, akkor talán náluk versenyzem. De ilyen az élet. Természetesen meglepődtem, de most boldog vagyok itt.

Ha nem Formula-1-es pilóta lennél, milyen munkát választanál? Szeretnél szűcsé lenni, mint édesapád?
Leyla Elmas, Törökország

Nem. Nem szeretem a szagát.

Mit tudnál elmondani a kutyádról?
Adrian Basinski, Lengyelország

Nincs már kutyám. Elvesztettem.

Igaz, hogy a művészetek bolondja vagy?
Lee Bishop, Anglia

Igen, szeretem a művészetet. Imádom nézni a képeket, az építészetet, tudod – néhány épületet vagy ehhez hasonlót. Minden iránt érdeklődöm, mert ez nagyszerű élmény. És ha nem lenne művészet, akkor azt hiszem, a divat is teljesen más lenne. Úgy gondolom.

Mi a hobbid?

Zuzanna Oskiera, Lengyelország

Hobbi? Nyaralni menni valahová nagyszerű dolog. Azt hiszem, mindenkinek ez a hobbjá.

A 2009-es Brazil Nagydíjat követően Jenson Button „abszolút örültnek” nyilvánított, és „nagyon agresszívnek” nevezett. Egyetértesz vele?

Rhys Hardstaff, Új-Zéland

Nem. Jó verseny volt, de most újra meg kellene kérdezni Jensont, mert talán másképpen nyilatkozna. Nem hinném, hogy „örült” vagy hasonló szavakat használna.

Miért csak a 16. lettél a GP2-ben, amikor a következő évben már sztár voltál a Formula-1-ben?

Richard Bell, Anglia

Más volt az autóm... azt hiszem. Ugyanebben az évben megnyertem a GP2 Ázsia-sorozatot – a DAMS-szal, de más kocsival. És a GP2 Ázsia-sorozatban nincs sok különbség a pilóták között. Így csak az autóval magyaráznám ezt.

Milyen a Sauber a Toyotához képest?

Thomas Wálsh, Írország

A Toyota egy nagy gyártó, nagy vállalat, míg a Sauber sokkal inkább privát csapat, kisebb kapacitással. Ez azt jelenti, hogy reagálnunk kell, és rövid idő alatt kell elvégezni egyes dolgokat, ez fontos a Formula-1-ben.

Mi a céled a Formula-1-ben? Szeretnél másik csapatnál vezetni a jövőben?

Bruno Lázter, Svédország

A leggyorsabb autót szeretném vezetni. Első célm elértem, amikor a Formula-1-be kerültem... A következő cél, hogy győzzek. Győzni akarok. Először versenyt nyerni, majd később a bajnokságot. Nem hiszem, hogy az első győzelmet az idei évben megszerezem, de ki tudja. Nehéz megmondani, hogy erre a jövő évben sor kerülhet-e.

Genki desu ka?

Tóm Leistikow, Japán

Igen. Ezt jelenti: „Hogy vagy?” Azt mondom: „Igen. Jól!” Mindig jól. Soha nem érzem magam rosszul. Még ha elveszítem a pénztárcám, akkor is jó... mert jó, hogy élek. Habár nincs pénzem, de élvezem az életet.

Mennyire jó a Sauber C30? Kérlek, őszintén válaszolj...

Maciej Wójtyński, Lengyelország

A tavalyi év alapján tudjuk, mi a probléma. Úgy gondoljuk, a legnagyobb problémát kijavítottuk, és véleményem szerint az autót sokat javult. De sok a szabályváltozás, például újjak az abroncsok, és az autót kissé más – de jó érzéseim vannak.

Miért aggódsz leginkább az életben?

Scott Houghton, Anglia

(nagy szünet) Hogy elveszíthetem a barátnőm. Nagyszerű lány... Nem rossz kérdés, nemde?



Első célm elértem, a Formula-1-ben vagyok...

A következő cél, hogy győzzek.

Győzni akarok.

Először versenyt nyerni, majd később bajnokságot.



Korábbi Toyota versenymérnököd, Juan Ramirez azt mondta, sokkal gyorsabban sikerült hozzászoknod a Formula-1-hez, mint a többi pilótának. Egyetértesz vele? Tényleg ennyire könnyű volt?

Benjamin Vinel, Franciaország

Mire gondol? Oh, a toytás fiúra? Gyorsan hozzászoktam a Formula-1-hez, mert nem volt idő tesztelni. Nagyon rossz időpontban kerültem a sportba, éppen csak megváltoztak a szabályok, korlátozták a tesztnapokat, és senki sem értette meg, hogy az újonc pilótáknak tesztelésre van szükségük. Majd két év után kezdték →

megérteni, hogy ez fontos, és elkezdtek felülvizsgálni a szabályokat. Azt mondom, ez kissé balszerencsés volt számomra, de rendben van – már itt vagyok.

Van valami rituáléd a verseny előtt?

Colin Smith, Anglia
Nem, semmi.

Úgy gondolsz, a Formula-1 visszatérhet még Fujiba?

Pete McCormack, Hong Kong
Nem. A pénz miatt erre nincs lehetőség.

Japán régóta érdekelt a Formula-1-ben, de a japán pilóták rémesen szerepeltek. Van esély arra, hogy Te legyél az ország első Formula-1-es futamgyőztese?

Bortolo Baisotti, Anglia
Megpróbálom...

Kamui, olvastam, hogy Franciaországban élsz. Mi a véleményed a franciákról, különösen az ételekről és az emberekről?

Clément Bouchet, Franciaország
Az emberek? Rendben vannak, de a legjobb dolog számomra, hogy a saját házámba térhetek

haza, jó ételeket ehettek, éjszaka alhatok, és a következő utazási célpontra gondolhatok. Párizsban lakom, a Charles de Gaulle repülőtér miatt, innen sok közvetlen járat indul mindenhol, ahova mennem kell, így a legjobb elérhetőséget biztosítja számomra. Például, Anglia is jó, mert a British Airways nagy vállalat, de az a problémám, hogyha a brit reptérre bármikor megyek, nagyon hosszú időt kell várni az útlevel-ellenőrzésnél. A briteknek ez sokkal könnyebb – de az idegeneknek nagy kellemetlenség. Az európai járatoknál mindig felmerül ez a probléma, így sok időt veszítünk. Állandóan érdeklődnek: „Miért érkeztél ide? Hol fogsz lakni? Mennyi ideig maradsz?” Franciaországban nincs ilyen. Japánból érkezem, és néha le sem bélyegzik az útlevelem; nem érdekli őket. Így sokkal könnyebb nekem itt lakni.

Sok időt töltesz Párizsban?

David Bénard, Franciaország
Mindent ismerek. Nagyszerű hely. Szerettem Saint-Germaint.

Ki készíti a sisakfestésed, és mit jelentenek a japán betűk a hátulján?

Gerbrand van der Vóoren, Hollandia

Egy japán művész a nevémből vett betűket festette rá. Logóm a nevem: „Kamui”.

Melyik a legjobb előzés, melyet eddig a pályafutásod során megvalósítottál?

Iain Mellows, Antigua-Barbuda
Ez 2009-ben, Brazíliában volt, Giancarlo Fisichella ellen. Az egyes kanyarnál. A Ferrari KERS-szel ment – mi anélkül. Nagyon kemény küzdelem volt, mert a Toyotát nem a leggyorsabb autóként tartották számon az egyenesben.

Voltak olyan előzéseid a Formula-1-ben, melyek vakmerőek és túlságosan önbizalommal teliek voltak?

Peter Medhurst, Anglia
Nem.

Melyik pilóta volt az, aki ösztönzött, amikor gyermek voltál?

Kashwinder Mann, Szingapúr
Senki. Nem volt saját hőszám.

Suzuka a kedvenc Formula-1-es pályád?

Sergio Andrés Rodríguez, Spanyolország
A tavalyi verseny előtt nem így volt, de azt követően – igen. Jelenleg Törökország a kedvencem.



A 2009-es Brazil Nagydíjon, első versenyén Kobayashi jól védekezett Button ellen, aki a bajnoki címért küzdött, végül a kilencedik helyen ért célba. A futam után Button Kamuit „abszolút örültnek” írta le

Milyen érzés a csapatban vezető egyéniségnek lenni? Ez nagy kihívást jelent?

David Christopher, Egyesült Királyság

Igen, nagy kihívás, de jót tesz a jövőmnek, különösen, ha jó munkát végzek a szezon végére. Őszintén szólva nem számítottam a tavalyi év után erre a szerepkörre, de most itt vagyok, mindenki hisz bennem, különösen Peter Sauber és Monisha Kaltenborn (főigazgató). Rám

bízták a csapat vezetését, így jó munkát kell végeznem. Úgy gondolom, az idei évben nem lehetnek kifogások. És Sergio Perez csatlakozása jót tesz a csapatnak, mivel az alakulat a fiatal pilóták fejlődésében fontos szerepet tölt be, így véleményem szerint ez jót tesz nekem is.



(balról jobbra) Monisha Kaltenborn, Peter Sauber, a Sauber újonc pilótája, Sergio Perez, Kamui Kobayashi és James Key az új Sauber C30-cal



Az erős 2010-es szezon után Kamui az Autosporttól megkaptam az Év Újonca Díjat



Le tudod írni, milyen érzés volt megelőzni Fernando Alonso Ferrariját tavaly Valenciában?

Robert Wood, USA

Mindig nagyszerű egy ilyen autót megelőzni. Jó érzés volt, de nem volt annyira jó, mintha a hazai közönségem előtt történt volna – félelemmel telve mentem vissza a paddockba!

Úgy gondolod, jobb lehetsz, mint Takuma Sato?

Vácss Tamás, Magyarország
Talán (vigyorog). Talán. Majd meglátjuk... Nem akarom értékelni magam: ez mások feladata. Nem akarok arra gondolni, hogy jobb vagyok, mint bárki más – csak azzal foglalkozom, hogyan tudok gyorsabb lenni.

Tudod kezelni az idei évtől bevezetésre került extra KERS és állítható hátsó szárny gombokat a kormánykeréken?

Sarah Baxter, Anglia
Azt hiszem, az idei évben történt változtatások fontosak, de úgy érzem, nemcsak egy egyenes kellene kijelölni, ahol használhatjuk a hátsó szárnyat – a pályán több helyen kellene erre lehetőséget biztosítani – talán a kanyarokból kijövet? Így ez egészen trükkös...

Megérdemled a hűbelebalázs jelzőt?

Gareth Roberts, Anglia
Mit jelent a hűbelebalázs?! Igen, olvastam róla! Mindig nagyon izgalmas a Formula-1-ben versenyezni, még edzés nélkül is. Szerettem ezt, mert amikor sikerül előnyömmre fordítani, jó eredményeket érek el – nem tudom, miért gondolnak ilyet.

A hot dog-evő bajnokkal, Takeru Kobayashival állsz valamilyen kapcsolatban? Mennyi hot dogot tudsz megenni 12 perc alatt? Ő azt hiszem ötvenet.

Mark Wannenmacher, USA
Ötvenet? Nem, nem vagyok vele kapcsolatban. Nem ismerem őt. És nem is eszem hot dogot.

F1 RACING OLVASÓI PANEL

A világ legnagyobb F1-es magazinja hónapról-hónapra lehetőséget biztosít olvasóinak, hogy kérdéseket intézhessenek a jelen és a múlt legnagyobb sztárjaihoz. Ha Te is meg akarsz tudni valamit tőlük, és szeretnéd, hogy a neved szerepeljen az interjúban, figyeld a Formula.hu-n rendszeresen közzétett felhívásokat!

Innentől...

idáig - 16 kör alatt

Hogyan tette jobbá a Pirelli a Forma-1-et?

A 2011-es szezon egyelőre fantasztikus versenyeket szolgáltat, melyek az utolsó körig tartogatnak izgalmakat és meglepetéseket. Ez nagy részben az F1 új abroncsainak köszönhető. **Pat Symonds** megemeli kalapját az idei esztendő legjobb változtatása előtt.

KÉPEK: LORENZO BELLANCA/LAT





Igy néz ki egy versenypálya a Forma-1-es versenyt követően: A Pirelli abroncsok kopásának köszönhetően rengeteg gumidarab halmozódik fel az ideális ív mentén

Kérdezzék meg bármelyik Formula-1-es mérnököt, hogy a gumiháború a Bridgestone és a Michelin között használt-e a sportágnak. Néhány kivételtől eltekintve azt fogják válaszolni, hogy „igen”. A gyártók szoros együttműködésben dolgoztak a csapatok mérnökeivel, és az abroncsokat épp úgy hangolták az autókhoz, ahogyan az autókat az abroncsokhoz. Leginkább a nézők járhattak jól, hiszen a két gyártó versengése izgalmas futamokat hozott, és egyensúlyban tartotta a mezőnyt.

A gumi ereje befolyásolta az autók teljesítményét is. 2005-ben a verseny napján elég volt egy szett abroncsot feltenni az autókra, és az egyensúly megbillent a Bridgestone javára. A Michelin bizonyos szinten megbukott, főleg Indianapoliban, amikor a francia gumigyártót előnyben részesítő istálló nem indultak el a vasárnapi futamon, mert veszélyesnek találták abroncsaikat.

2007-ben aztán egyeduralmukodóvá vált a Bridgestone, és ezzel szinte teljes mértékben elhalványult az abroncsokra irányuló reflektorfény. Szinte természetes volt, hogy konzervatív módon kezelik a japánok a helyzetet, és egyszerű, hosszú távra alkalmas keverékeket szállítottak a nagydíjakra. Nem is volt szükség semmilyen radikális megoldásra, változtatásra. Tartós, könnyen és olcsón előállítható abroncsokkal látták el a mezőnyt. Az FIA próbálta izgalmasabbá tenni kicsit a helyzetet, így a két keverék használata kötelező maradt, de a boksstratégia már egyszerű és könnyen kiszámítható volt, miután pedig a tankolást is megszüntették, magát a taktikázást zárták ki a száguldó cirkusz-

ból. 2011-ben azonban minden megváltozott, és valami ismét része lett ennek a fantasztikus sportnak. A versenyzés!

A Pirelli nyerte el a lehetőséget, hogy egyedüli gumiszállítója legyen az F1-nek az idei évtől, és nagyon bátor döntést hoztak, amikor úgy határoztak, hogy újra izgalmat injektálnak a futamokba. Korábban a versenyidő teljes mértékben érzékelhetetlen és élvezhetetlen volt. Mindent arra a kevés kerékcsere kellett építeni, ami adatott, és legtöbb versenyző egy időben jött ki a bokszból. A FOTA és a Pirelli közös elhatározása azonban mindent felrúgott, hiszen a gumik csak rövid időre biztosítanak tapadást, és ez arra kényszeríti az istállókat, hogy stratégiát építsenek a kiállások köré.

A Pirelli 2010-ben próbált minél csendesebb körülmények között tesztelni egy 2009-es Toyotával, és csak akkor adtak ki nyilatkozatot, amikor kötelező volt. A tavalyi év utolsó nagydíját követően aztán a csapatok lehetőséget kaptak Abu Dhabiban, hogy kipróbálhassák az olaszok friss fejlesztéseit. Mivel az aszfaltra a nagydíjhétvége alatt nagy mennyiségű Bridgestone gumikeveréket hordtak fel a pilóták, így több másodperccel gyorsabb időket tudtak menni a Pirelliken, de következtetéseket még senki nem mert levonni.

Az előszezonbeli tesztek alatt már más volt a helyzet. Komoly szemcsésedést és kopást tapasztaltak a pilóták. Versenyszimuláció alatt a megszokottnál 0,3 másodperccel lassabb köröket tudtak teljesíteni a gumikopás miatt, és természetesen a kerekek élettar-

tama is csökkent. A gumik elhasználódását nem egyszerű megmagyarázni és kezelni. Ahogy egy autó folyamatosan köröz a versenypályán, egy központi tényező igazán fontossá válik az idő múlásával. Ahogyan egyre fogy az üzemanyag, a kocsik egyre könnyebbé és ezáltal gyorsabbá válik. Az abroncsok viszont ezzel párhuzamos mértékben veszítenek a tapadásukból, és ez nagyon is befolyásolja a köridőket. Könnyű kiszámolni az üzemanyag-mennyiség változását és az időeredmény alakulását, a különbséget a kopás mértéke fogja megadni. Ezt mérni is lehet, mégpedig másodpercekben, a körök végén.

A Pirelli abroncsoknak szembevetően nagyobb a kopásmértéke, ezt már csak a pálya szélein összegyűlt gumitörmelékkel is mindenki láthatja. Most valóban megfigyelhető, hogy a különböző istálló autói milyen szinten viszonyulnak egyes versenypályákhoz, és az is, hogy mely pilóták tudnak igazán bánni a gumikkal. Korábban ezek a különbségek nem voltak szembevetőnőek, éppen ezért vesztett ki a stratégia is a Forma-1-ből. Idén ez változott meg a száguldó cirkuszban és ezért juthat sokkal nagyobb szerep a pilótáknak, és a stratégáknak egyaránt. Igazán extrém az teszi a helyzetet, hogy most már nem csak arra kell figyelniük, hogy mikor hívja ki egy istálló a pilótáját kerékcsereére, hanem arra is, hogy hányszor. Idén ez nagyon sok izgalmas percet ajándékozott a rajongóknak.

Ez a tényező egy másik faktort is előhozott a Forma-1-ben: autók, amelyek különböző beállításokkal más teljesítményre képesek. Mivel tankolni már nem lehet, így az üzemanyag mennyisége minden autóban azonos a rajt előtt, más kérdés, hogy vannak, akik ezzel is tudnak

spórolni. A lényeg azonban az, hogy ha két versenyző más időpontban megy ki a bokszból kereket cserélni, a kopás miatti idővesztés vagy nyereség szembetűnően nagy lehet.

Néhány versenypályán alapvetően könnyebb az előzés. Aki kicsit is otthon mozog az autóversenyzés világában, az tudja, hogy egy sima és könnyűnek mondható előzéshez majd 1,5 másodperccel kell gyorsabbnak lennie az előzni szándékozónak az előtte haladóhoz képest. Manapság viszont az élcsapatok autóinak teljesítményét és beállításait csak egy hajsza választja el egymástól, éppen ezért kellett szabályozni az előzési lehetőségeket. Ha a gumik kopása körönként 0,3 tized másodperc lassulást jelent az elől haladó versenyzőnek, akkor a mögötte haladó pilótának öt körön belül komoly lehetősége nyílik az előzésre. Ehhez még hozzáadódik a DRS (állítható hátsó szárny) rendszer, amely valóságos gokartversenyyé változtatja a száguldó cirkuszt. Egy külső szemlélőnek persze úgy tűnhet, hogy a DRS segítségével olyan könnyűvé vált az előzés, hogy egy hétköznapi embernek sem menne nehezen, de valójában úgy tervezték meg ezt a berendezést, és olyan szabályok közé szorították a használatát, hogy egyáltalán nem egyszerű a pilóták helyzete. Az izgalmat tehát az abroncsok kopása adja, ebben mindenki biztos lehet. Mégis hogyan tudta ezt elérni a Pirelli?

Adott egy abroncs, melynek az anyaga gumi. Az igazság azonban az, hogy olyan amalgám alkotóelemekből áll össze egygyé, melyeknek mindegyike reakcióba lép a másikkal, így alkotva olyan tulajdonságokat, mint a tartósság és a kopásmérték. A Pirelli egy nagyon más

abroncsot tett le az aszfaltra idén, mint tavaly a Bridgestone. Az első kerekek 0,6 tized kilogrammallyal könnyebbek összesen, mint 2010-ben, míg a hátsóknál ez a különbség 4,2 kilogrammra rúg. Ekkora különbséget csak úgy lehet elérni, ha teljes konstrukciós változtatásokat eszközölnék a gumik létrehozása közben. Gyökeresen megváltozott tehát minden, ami a Forma-1-es autók kerekeit illeti. A szuperlassú televíziós visszajátások tökéletes képet mutatnak arról, hogy milyen sokat módosított az eddigi helyzetten a Pirelli. A pilóták, akik ezeket az abroncsokat használják, pontosan tudják, hogy az idei évtől már nem lehet úgy bevenni egy fordítót, ahogyan eddig. Már nem lehet olyan lendülettel és gázadással rátenni az autót a kanyarbecsire, mint az elmúlt években. Ha ezt mégis megpróbálják, a két első kerék egész egyszerűen túlmelegszik, és az autó nem képes a pályán maradni. Ezzel szinte azonos módon, ha túl agresszív módon tapossák a gázpedált a kanyarból kijövet, a versenygép túlkormányzottá válik, és a végeredmény azonos lesz. Az egyszerű embereknek az egész úgy nézhet ki, hogy egy egyenes végén fékeznek a versenyzők, beveszik a kanyart, és ahogy elhagyták azt és egyenesbe tették az autót, újból gázt adnak. Ez persze korántsem ilyen egyszerű. A pilóták próbálják kombinálni a fékutat a kanyarodási ívekkel és a kigyorsítást a kanyarkijáratokkal. Ezért olyan fontos a gumik kondíciós állapota és kopási mértéke. Ezen múlhat minden.

Ilyenkor válhat valóban fontossá az, hogy ki hogyan bánik a különböző keverékekkel. Jensen Button például sokkal jobban vigyáz a gumik-

Szurkolói vélemény



Alex Holmes, Oxford, UK

„A 2011-es idény visszaadta a szurkolóknak azt, amit a tankolással elvettek tőlük. A gumikopásnak és a sok keveréknek köszönhetően mindenkinek muszáj gumistratégiát kialakítani, és több alkalommal is belátogatnia a boksztáca egy verseny alatt. Kevés üzemanyag vagy teli tank az egyenlő azzal, mint lágy keveréken indulni, vagy hosszú első etapot futni a keményen. A taktikázás és a gumik kezelése megkeverte a mezőnyt, és rengeteg előzéshez vezetett. Kína a legjobb példa erre: Lewis a verseny végén bejött egy új szett lágy abroncsért és megnyerte a versenyt, Webber pedig a mezőny nagy részét megverte, mert kemény keveréken indult, és későbbre tartogatott több szett lágy gumit is. A futamok ismét harapósak, és tele vannak izgalommal. A dobogón, vagy a mezőny közepén végezni most attól függ, mikor és milyen gumin fordulsz éppen rá a célegyenesre. A rajongóknak ez csak jót jelenthet.”

ra, mint Lewis Hamilton. A valóság azonban még ennél is bonyolultabb. Amikor az abroncsok olyan érzékenyek, mint a 2011-es lágy keverékűek, akkor a legkisebb eltérések is nagy különbségeket eredményezhetnek. Ez jól látszódtott az idei Kínai Nagydíjon is. Rengeteget nyom a latba a versenygépek egyéni központi beállítása és az edzéseken a versenyre felkészített gumik állapota. A külső szemlélők csak annyit vesznek észre, hogy →



Talán a Red Bull a 2011-es év leggyorsabb autója, de Kínában a frissebb gumikon Hamilton képes volt megelőzni és legyőzni Vettelt



Hogyan jött fel Webber a mezőny végéről Kínában, megmutatva mire képesek a gumik



a kopás bizonyos mértékű hátrányt jelent, de hogy ennek mi az alapja, és hogy ez miért van így, azt csak a valóban kíváncsi rajongók tudják. Az edzések és versenyek végén – az ideális ívet kivéve – a pálya nagy részén kisebb és nagyobb gumidarábokkal van tele. Ez az a gumitörmelék, ami a körrel körre kopik le az abroncsokról, és ami azt a bizonyos mértékű lassulást eredményezi.

Egy versenygumi rendkívül hőérékeny. Ahhoz, hogy tökéletesen tapadjon, és a kezelhetősége is ideális legyen, nem lehet több vagy kevesebb a hőmérséklete 75 °C-nál. Ezért lehet sokszor hallani, hogy a pilóták arról panaszkodnak, hogy gumijaik nem voltak kellőképpen melegék. Ez volt az oka annak is, hogy Mark Webber olyan csúnyán leszerepelt a Kínai Nagydíj kvalifikációs edzésén. Egy abroncsot sokféle módon fel lehet melegíteni. A technika megvan hozzá, de ahhoz, hogy pont ideális hőfokot érjenek el, az abroncsnak szüksége van egy kis futási időre és sűrűlódásra. Sokan gondolják, hogy a lágy keverékeken nincsen olyan futófelület, mint a keményeken, de ez nem igaz. Azokon is van egy rendkívül vékony, mindössze 3 mm vastagságú felület, mely közvetlenül érintkezik az aszfalttal. Hogyha ez felület végérvényesen lekopik a gumiról, már lehetetlen lesz megtartani az optimális hőmérsékletet, és elvész a tapadás. Létfontosságú, hogy a csapat és a pilóta időben észrevegye, hogy mikor jött el ez a pillanat, mert ha későn eszmélnék, akkor az körönként nagyon sok időbe kerülhet, sőt akár többen is megelőzhetik, mielőtt kilátogatna a boksztáca egy új szett abroncsért.

Mivel könnyebb lett az előzés a Forma-1-ben, kevesebb szerep jut az időmérő edzéseknek. Ha valaki persze az első sorból indulhat, az még mindig nagy előnyt jelent, de már korántsem akkorát, mint az elmúlt években. A legjobb példa erre ismét Mark Webber esete, aki Kínában végighajtott az egész mezőnyön. Fontos még, hogy a verseny most már valóban az utolsó körig tart. Elmúltak azok az idők, amikor az utolsó kerékcserét követően a pilóták beállították a motorokat kisebb teljesítményre, és csendesen elkocsikáztak a kockás zászlóig.

Összességében ez azt eredményezi, hogy izgalmas és élvezhető futamokat láthattunk eddig idén, ami valószínűleg így is marad, és ezért nagyrészt a Pirelinek tartozik köszönettel a motorsportok minden szerelmese. A Maláj Nagydíjat követően sokan azzal álltak elő, hogy nehéz volt követni a verseny aktuális állását, de valóban ez csak egy új dimenziót ad a nézőknek. Tökéletesen követhető az állás, ha figyelemmel kísérjük a versenystratégiát. Aki azonban remek futamokat, gyönyörű előzések armadáját és végletekig menő izgalmakat akar átélni, csak dőljön hátra, és élvezze a nagydíjak nyújtotta hangulatot. Panaszkodni mindenesetre ezek lát-tán nem lesz egyszerű. **FI**

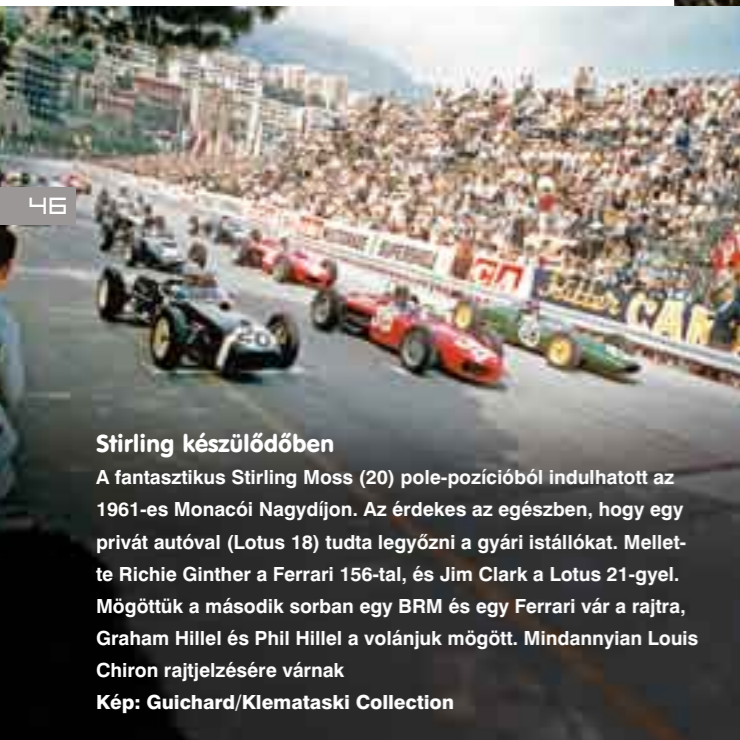
A legjobb

F1-es fotók, amelyeket még senki nem láthatott

Még jóval a digitális fényképezőgépek elterjedése előtt Louis Klemantaski volt a motorsport fotósok legnagyobbja. Most mindenki láthat néhány olyan kiemelt darabot a gyűjteményéből, amelyek eddig még sohasem kerültek a nyilvánosság elé. A felvételek a *Real Racers* című könyvben jelentek meg.

A szemét figyeljék

A trükkös Clermont-Ferrand versenypályán, Jackie Stewart minden erejével arra koncentrált, hogy elkapja az előtte haladó Jim Clarkot, 1965-ben. Ez volt Stewart első F1-es szezonja, és az Autocar meg is jegyezte az újoncról, hogy: „Úgy néz ki, a brit a trükkös és nehéz pályákon is fantasztikus teljesítményekre lesz majd képes”
kép: Yves Debraine/Klemantaski Collection



Stirling készülődésben

A fantasztikus Stirling Moss (20) pole-pozícióból indulhatott az 1961-es Monacói Nagydíjon. Az érdekes az egészben, hogy egy privát autójával (Lotus 18) tudta legyőzni a gyári istállókat. Mellette Richie Ginther a Ferrari 156-tal, és Jim Clark a Lotus 21-gyel. Mögöttük a második sorban egy BRM és egy Ferrari vár a rajtra, Graham Hillel és Phil Hillel a volánjuk mögött. Mindannyian Louis Chiron rajtjelzésére várnak

Kép: Guichard/Klemantaski Collection

Örömcsök

José Froilán González egy váratlan csókkal lepték meg 1951-ben, a Brit Nagydíj leintését követően. Az öröm annak szolgált, hogy futamgyőzelmével egy Ferrari volánja mögött sikerült megtörni az Alfa Romeo dominanciáját

Kép: Louis Klemantaski/Klemantaski Collection



Felfüggesztett animáció

1966-ban, a Belga Nagydíjon Jo Bonnier Cooper Maseratija az első körben hagyta el a spa-francorchamp-i aszfaltcsíkot. Az autó éppen csak megállt egy domb tetején. Ha leesett volna, a versenyző akár be is kopogtathatott volna a porta tulajához

Kép: Ami Guichard/Klemantaski Collection



Hawthorn megpróbálja a lehetetlent

Az előzés Monacóban nem egyszerű dolog, éppen ezért nagyon fontos a kvalifikációs helyezés és a jó rajt. Ezen a képen az látható, hogy Mike Hawthorn (38) éppen kellemetlen pillanatokat él át. 1958-ban a hatodik helyről rajtolhatott a Monacói Nagydíjon, de Ferraris csapattársa, Luigi Musso (34) így is meg tudta őt előzni, pedig az olasz csak a tizedik pozícióból indult. Harry Schell (8) a 12. helyről küzdi éppen előrébb magát

Kép: Yves Debraine/Klemantaski Collection



Kék életézés

Giuseppe Farina támaszkodik a monzai védőkorlátnak, 1953-ban. Az 1950-es világbajnok pilóta itt már közel járt 47. születésnapjához, és a Ferrarin belül egyre inkább Alberto Ascari vette át a stafétát. Az Olasz Nagydíj a szezon utolsó futama volt, és Ascari már világbajnoknak mondhatta magát, mégpedig azért, mert nem vette tudomásul a csapatutasítást a korábbi bremgarteni futamon, és megelőzte Farinát. Az istállók beavatkozása a versenyhelyzetbe azóta is nagy kérdés a Forma-1-ben

Kép: Günther Molter/Klemantaski Collection →



Szűkös elhelyezés

Graham Hill vezeteti új, BRM P261-es modellszámú autóját a versenypálya felé, Monaco egyik mellékutcáján. Mögötte Richie Ginther versenypéjét egy szerelő irányítja. A paddock túlságosan szűk volt még akkor, ezért a csapatok magángarázsokat béreltek ki, hogy elvégezhessék a beállításokat és a háttérmunkát.
Kép: Robert Daley/Klemantaski Collection



Először a dobogó, majd szappan és víz

Mike Hawthorn és Stirling Moss – korábban mindketten kiestek – gratulálnak Tony Brooksnak, aki egy nagyszerű második helyet szerzett az 1957-es Monacói Nagydíjon. A korom és a fékbetétek kopása miatt Jozef Brooks arcán, hogy egyedül ő tudott szorosan a versenyt megnyerő Juan Manuel Fangio nyomában maradni.
Kép: Louis Klemantaski/Klemantaski Collection



Élre törve

Jackie Stewart (7) a pole pozícióból indulhatott, és a rajtot is ő kapta el a legjobban az 1969-es Monacói Nagydíjon, hogy vezethesse a futamot a Matra-Ford MS80-as volánja mögött. Chris Amon (11) nem tudott előzni, mert Ferrari 312-esének kipörögtek a hátsó kerekei, de a második helyet meg tudta tartani. Később mindketten feladni kényszerültek a futamot. Stewart és csapattársa, Jean-Pierre Beltoise egyaránt vezetői hiba miatt esett ki, míg Amon autójában a fékek mondták fel a szolgálatot, így Graham Hill nyert futamot a Lotusnak.
Kép: Yves Debraïne/Klemantaski Collection

Ki is volt Louis Klemantaski?

A Kínában született fotós óriási szerelmet táplált az autóversenyzés iránt, és ez vezette arra is, hogy Peter Collinssal együtt elinduljon a Mille Miglián.

„Eleget tudtam a versenyzésről ahhoz, hogy tudjam, mi fog történni az autóval azt követően, hogy lenyomtam a gombot a fényképezőgépen” – fogalmazott Klemantaski, akit talán minden idők legjobb motorsport-fényképészének tartanak.

16 évesen érkezett meg Angliába Kínából, a Transz-Szibériai járaton, de karrierjét hamar feladta azért, amit a legjobban imádkozott: az autókért. Az 1930-as éveket azzal

töltötte, hogy Brooklands környékén versenyzett, és egyben fotózta is a futamokat. Az elkészült képeket eladta a pilótáknak. A világháború után olyan sztárok kerültek a lencséi elé, mint Margot Fonteyn, de a neve felkapott lett a motorsport világban és egész Európában, ezért a csapatok nagy pénzeket fizettek neki, hogy fotózza őket a nagydíjak alatt. Indult három Monte-Carlo Ralin és öt Mille Miglián – kétszer Peter Collinssal. 1957-ben majdnem meg is nyerték a nyílt pályás, utcai versenyt, de egy első tengely megakadályozta őket ebben. 1982-ben vonult vissza, és feleségével a Bath melletti Combe Hay-be költöztek. 2001. június 24-én hunyt el, 89 évesen.



Távozás a Nürburgringről...

1959-ben az AVUS-on tartották a Német Nagydíjat, ám ez nem aratott osztatlan nemzetközi sikert. „Megrendezni a Német Nagydíjat egy másik helyszínen, amikor évek óta a gyönyörű Nürburgring adott neki otthont, egyszerűen egy idióta húzás” – írta a Motor Sport újságírója, Denis Jenkinson. Az autók 190-200 km/órás sebességgel hajtottak a ferde falú visszafordító kanyarokban. Egyáltalán nem hasonlított a többi versenypályához, de Nyugat-Németországban volt, ezért hatalmas tömegeket mozgató meg az esemény.
Kép: Edward Eves/Klemantaski Collection



Driftelni Monte-Carlo utcáin

Egy jó kigyorsítás a Tabacból, majd a gáza lépni a kikötőben, végül ráfordulni a Rasscasse-ra, és jöhet a célegyenes. Egyszerű kimondani és leírni, de nem egyszerű megtenni, főleg nem vizes aszfalton. Juan Manuel Fangio, a Maserati 250F volánja mögött hihetetlenül könnyedén vitte ezt véghez, még úgy is, hogy a mai drifteseket megszügyenítő technikával kanyarodott.
Kép: Peter Coltrin/Klemantaski Collection



Siker és tragédia kéz a kézben

Egy szürreális fotó egy szürreális pillanatban. Phil Hill épp hogy megnyerte az 1961-es Olasz Nagydíjat Ferrarria volánja mögött, amivel a világbajnoki győzelmet is megszerezte. Az ő és Carlo Chiti arckifejezése viszont mindent elárul arról, hogy korántsem az öröme volt a főszerep a futam leintését követően. Hill csapattársa, Wolfgang von Trips elvesztette uralmát az autója fölött az első körben, és a nézők közé csapódott. A német mellett 14 rajongó vesztette életét.
Kép: Robert Daley/Klemantaski Collection



A Real Racers, Stuart Codling könyve megrendelhető a Grantham Kiadótól, a 01476 541 080-as számon, az Egyesült Királyságban.

Ára: 27,50 font



MI LETT VELE...

ANTONIO PIZZONIA

Korábban a versenypályán, ma triatlonban küzd Jenson Buttonnal

F1
RACING



Akkor

Antonio Pizzonia 2003 és 2005 között 20 Formula-1-es versenyen is elindult, de igazából sosem tudta megmutatni azt a tehetséget és potenciált, ami miatt az alacsonyabb osztályokban felfigyeltek rá. A brazil pilóta 1997-ben érkezett meg az Egyesült Királyságba, és négy év alatt három címet is nyert. Ő lett például a rendkívül nagy presztízzsel bíró British Formula-3 sorozat bajnoka.

Ez a széria 2000-ben tesztelhetőséghez juttatta Pizzoniát a Benettonnál, majd harmadik számú versenyléléshez a Williamsnél. Néhány kiemelkedő teljesítményt követően végül a Jaguar szerződtette őt 2003-ban, ezzel aktív pilótai státuszhoz jutott. Innenről kezdődött egy rossz sorozat. Csapattársa, Mark Webber majd minden futamon legyőzte őt, ezért a Brit Nagydíjat követően Justin Wilsont ültették a helyére.

A brazil 2004-ben visszatért a Williamshez, mint tesztpilóta, és később Ralf Schumacher balesetét követően négy nagydíj helyettesítette a német versenyzőt. Ezeket összesen hat világbajnoki pontot gyűjtött. 2005-ben Frank Williams közölte Pizzoniával, hogy 99 százalékos esélye van arra, hogy abban az évben aktív versenyzői lehetőséget biztosít neki. Végül mégis Nick Heidfeld kapta meg a lehetőséget. A német pilóta aztán az idény végén megsérült egy balesetben, ezért ismét a tesztpilóta ültetett a volán mögé a szezonból hátralévő

2004-ben az Olasz Nagydíjban éppen a Williams autóját vezeti a szabadedzésen



Most

Érdekes zöld-fehér színösszeállításban indul a triatlonos versenyeken

öt nagydíj erejéig, de a legjobb eredménye mindössze egy hetedik hely lett.

„Egy versenypilóta élete hihetetlen módon megváltozik, miután elhagyja az F1-et, vagy úgy is mondhatnám, hogy miután az F1 szakít vele” – fogalmazott Pizzonia. „Előtte minden szezon csak egy újabb lépés az Forma-1 felé. Utána még egy idényért küzdesz és még egyért. A száguldó cirkuszt követően még versenyeztem a Champ Car szériában és a Szuper Ligában, ahol idén is elindulok. Tavaly a Brazil Széria Autó Bajnokságban vezettem és a GT3-ban, de ami a leginkább elnyerte a tetszésemet, az a triatlon. Mindig imádtam futni, úszni és biciklizni, de soha nem gondoltam rá, hogy a hármat együtt csináljam. Egészen addig, mígnem egy barátom, aki aktívan

űzte a sportágat, megkérdezett, hogy lenne-e kedvem edzeni vele. Belementem, vettem egy jó biciklit, és elkezdtem én is.”

„Nem hasonlítható az autóversenyhez, de fizikailag és mentálisan teljes mértékben fitten tart. A triatlonhoz nincs szükség tehetségre, csak kitartás és kemény edzés szükséges. Minden egészséges ember képes úzni ezt a sportot, aki jó erőben van, és szeret keményen edzeni. Egy versenyautó vezetéséhez több kell. Egyszer indultam Jenson Buttonnal egy versenyen, Miami-ban. Ő öt óra és két perc alatt teljesítette a távot. Pont két perccel volt gyorsabb, mint én. Én leszek viszont az első ex-Forma-1-es pilóta, aki teljesíti az Iron Man versenyt, ami 2,4 mérföld úszás, 112 mérföld kerékpározás és végül 26 mérföld futás. Reményeim szerint sikerül 11 órán belül végezniem.”

„Az autóversenyzést viszont nem szeretném abbahagyni. Imádom csinálni és tudom is – magas szinten. Nagyon büszke vagyok rá, hogy eljuthattam az F1-ig. Nagyszerű napok voltak azok, még úgy is, hogy nem jutottam el olyan magasságig, amit terveztem. Még mindig megvan az a levél, amiben Patrick Head négy oldalon át részletezi, hogy 2005-ben engem szeretett volna versenyzettni. Sajnálom, hogy ez végül nem valósult meg, de a gyerekkori álmom így is valóra vált. Amikor még gokartoztam, mindig arról ábrándoztam, hogy egyszer én is Forma-1-es pilóta leszek majd. És így is lett.”



2003: F1-es debütálás

A 18. helyen kvalifikálta magát Ausztráliában a Jaguar Racing csapat versenyzőjeként, de a futamot fel kellett adnia, mert meghibásodott a felfüggesztése



2004: F1-es karriercsúcs

A Magyar Nagydíj időmérő edzésén jobb helyen zár, mint csapattársa, Juan Pablo Montoya. A futamon végül egy hetedik helyet szerez a Williams-istállónak



Manapság

Amikor nem versenyautókat vezet, a 30 éves sportember félprofli triatlonokon indul

BLOG

GYULAY ZSOLT

WTCC: JÖVŐRE VELED UGYANITT?

Sokért nem adnánk, ha belelehetnénk a Hungaroring és az MNASZ elnökének, Gyulay Zsoltnak a noteszébe, ám ez nem lenne túl etikus. Inkább megkértük, mesélje el nekünk saját maga, mi történt vele az elmúlt hónapban...

Lezajlott a Túraautó Világbajnokság magyar versenye. Mint szervezők, reméltük, hogy sokan jönnek majd ki a magyar pilóta és az ingyenesség miatt, de a tapasztaltak a mi elképzeléseinket is túlszárnyalták. Bebizonyosodott, hogy komoly hírveréssel az autósportnak is lehet nagy közönséget verbuválni, amely nem csak idehaza hozhat előnyöket, hanem többek között emeli a pálya nemzetközi presztízsét. A sajtóviesszhangok – többek között a nézőtérben tapasztalható hangulat miatt – máris az év WTCC-futamának nevezik a hungaroringi versenyt, a széria gazdája, az Eurosport pedig a világsorozat legjobb promóciójának minősítette a hétvégét. Még maga Ecclestone is gratulált nekünk, hiszen neki is fontos a siker, mert minél többen megszeretik a motorsportokat, annál többen visszajönnek majd az F1-re is. Ezzel én is még inkább igazolva látom azoknak a tárgyalásaimnak a létjogosultságát, amelyeket nemrégiben folytattam a DTM esetleges magyarországi fellépésével kapcsolatban...

A túraautós hétvégén tapasztalt elképesztő érdeklődés persze felveti, lesz-e nálunk jövőre is verseny, és ha igen, megint ingyenes lesz-e a belépés? Annyit már most lehet tudni, hogy a jogtulajdonoson semmi nem fog múlni, ő nagyon elégedett volt a látottakkal, és előzetesen már most beírta a Hungaroring nevét május végére. A mostani siker után tehát jövőre is nagyok az esélyeink, de jó lenne, ha a jegybevételekre is számíthatnánk. Ha csak 50 000 nézővel és 2000 Ft-os árakkal számolunk, már az is 100 millió forintot jelentene! Ha ehhez hozzávesszük azt a reklámhatást, amelyet az Eurosport 40-50 milliós világszintű és az RTL Klub hazai nézettsége generál, biztosak lehetünk benne, hogy anyagilag is megéri egy ilyen rendezvényt Magyarországra hozni.

Mindent nagyon jól tudják azok a szakemberek is, akikkel együttműködve végre sikerült pontot tennünk egy átfogó szerződés végére, amelyet a Magyar Turizmus Zrt.-vel kötöttünk. Ennek a lényege éppen az, hogy az autósporton keresztül a korábbiaknál hatékonyabban lehessen fejleszteni az ország idegenforgalmát, vendéglátását, sőt az államnak is keletkezzenek pluszbevételei.

Ecclestone urat már említettük, akivel – biztosan sokan tudják – az F1 rendezésére az ideivel együtt még hat alkalmas szerződésünk van. (A 2011-es nagydíj szervezése a szokásos rend szerint, megfelelően halad.)

Ahhoz azonban, hogy ez a megállapodás teljesen rendben legyen, sokat egyeztetünk, személyesen és telefonon is tárgyalunk, mert hiányzik még a kontraktusból a 2012 és 2016 közötti televíziós kiegészítés. Biztosítanunk kell ugyanis, hogy a fenti időszakban egy hazai, földi sugárzású adó közvetítse a versenyeket, ami a gyakorlatban annyit jelent, hogy a Hungaroringnek el kell adnia ezt a jogot a három nagy magyar csatorna egyikének. Ugyan sokan rebesgették már, hogy nem feltétlenül biztos az eddigi adó további szerepvállalása, mert az m1 is érdeklődik, én úgy látom, a folytatást illetően az RTL Klub a legesélyesebb.

Végül essen szó a Magyar Nemzeti Autósport Szövetségről. Itt továbbra is gőzerővel egyeztetünk a sportrendszer kérdésében, amely áfamentes



FOTÓ: GEMESI BALÁZS

autóvásárlást jelentene a tagoknak: bízom benne, hogy a legközelebbi alkalommal már konkrétumokról, még hozzá jó hírekről is be tudok számolni. Ami a ralit illeti: ismét nem sikerült vezetőt választani, mert a jelöltek nem kapták a szükséges többséget. Így a bajnokságok zavarmentes lebonyolításának érdekében a szakág élére az MNASZ Elnöksége által előzetesen felhatalmazott három vezető tisztségviselő 2011. november 30-ig Botka Endrét nevezte ki. Nagyon örülnék, ha decemberre véglegesen megoldódna a probléma, hiszen nagyon nagy szükség lenne az összefogásra. Tárgyalunk például nagyobb, komolyabb cégekkel, amelyek támogatnák a ralit, de ehhez egységesebb megjelenés, bajnoki kiírás kell, és végre a rendezőkkel is közös nevezőre kellene jutnunk...

TITKOS FEGYVER

A FERRARIK V-POWERREL IS ELMENNEK

Hosszú-hosszú évek óta a Ferrari titkos fegyverének tartják, s Barcelonában, a Spanyol Nagydíj hétvégéjén az AFM is megbizonyosodhatott arról, hogy miért: a Shell meghívására betekintheztünk az olajipari vállalat pályalaboratóriumába.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR **KÉPEK:** SHELL

Odakint csak perzselő, a Ferrari-kamion hátuljában található parányi helyiségben elhelyezett laborban viszont már-már elviselhetetlen a hőség, amikor a pénteki második szabadedzés előtt betoppanunk a Shell motorsport-részlegének sajtófőnökével, Luke-kal. Cara Tredget, a márka technológiai menedzsere, a laborban dolgozó stáb vezetője fogad, aki nem vesztegeti az idejét, mivel hamarosan kigyullad a zöld jelzőfény a bokszutca kijáratánál, és pályára kell hajtaniuk a Ferrariknak is.

„A Shell minden egyes versenyhétvégén háromfős személyzettel segíti a Ferrarit az üzemanyagok és a motorolajok terén. Jómagam technológiai menedzserként, két kollégám pedig elemzőként dolgozik: egyikük kizárólag az üzemanyagra, a másik pedig csak a kenőanyagok elemzésére összpontosít” – mondja Cara, akiről megtudjuk: négy éve dolgozik a Shell kötelékében, ahová az egyetemi tanulmányok elvégzése után került, s az

idei évad kezdete óta irányítja a márka tevékenységét a Forma-1-es versenyeken.

A labor – amelynek egy kisebb, de ugyanilyen képességekkel felvértezett verzióját a tengerentúli futamokra is elvisznek – két részből áll. Az egyik berendezéssel az üzemanyagot vizsgálják, mégpedig gázkromatográfiás módszerrel, amely – mint Cara elárulja – olyan érzékeny, hogy arányait nézve képes lenne kimutatni egy kanál cukrot is a Loch Ness-i tóban. Minden egyes hétvégén legalább 30 üzemanyagmintát elemeznek, ugyanis a legkisebb eltérés is kizárást vonhat maga után.

„Ez nagyon fontos, mert az FIA talán az üzemanyagokra vonatkozó szabályokat vezeti a legszigorúbban. Igyekeznek gondoskod-



ni arról, hogy a Forma-1-es üzemanyag-fejlesztések relevánsak legyenek a közúti autókban használt üzemanyagokra nézve. Ez meg is valósul, amit már több ízben is bemutattunk azzal, hogy hagyományos üzemanyagot tankoltunk a Forma-1-es autókba, s a versenyautóban használt V-Power Racinget a közúti autókba. Mindkettő tökéletesen működött, mert az összetétel ugyanaz. Csak annyi a különbség, hogy az itt használt üzemanyagot kifejezetten erre, a 150 Italia típusjelű Forma-1-es autóra optimalizáltuk” – mondja a technológiai menedzser, akitől megtudjuk azt is, hogy az üzemanyag körülbelül 200 alkotóelemből áll, s a gyár évi 200 ezer liter üzemanyaggal látja el a Ferrarit a versenyekre és a tesztekre.



„A kenőanyagokra semmilyen előírás nem vonatkozik, ez nagy szabadságot biztosít a Shellnek.”



Arra a kérdésre, hogy a KERS visszatérése milyen hatással van az üzemanyagra, Cara így felel: „Közvetett módon van hatással, ugyanis ez a hibrid rendszer általában ugyanoda van beépítve, ahová a tank és ez befolyásolhatja annak méretét. Mivel az üzemanyag-utántöltés a versenyeken tilos, ez ránk is terhet ró: egyszerűen jobb, hatékonyabb üzemanyagot kell készítenünk.”

A labor másik fontos „része” a kenőanyagok elemzésére használt, egy nagyobb méretű kávéfőzőhöz hasonlós masina, amely az optikai emissziós spektroszkópia technológiájával elemzi a kenőolaj-mintákat. A versenyhétvégék minden egyes fázisában vizsgálódnak, nagyjából 40 alkalommal hajtanak végre elemzést az autókból származó mintákon: egy ilyen, mindössze néhány perces műveletet mi is szemügyre vehettünk, befutott ugyanis egy minta Felipe Massa autójából, amit pillanatokkal korábban in-

dítottak be, készülődve a második szabadedzésre. „Folyamatosan ellenőrizzük a fémmaradványokat az olajmintákban” – mondja Cara –. „Az eredményeket összevetjük a korábbi adatokkal, így a Ferrari mérnökei következtetni tudnak a motor állapotára. Ezzel stratégiai fontosságú információhoz juttatjuk őket, mivel a jelenlegi motorszabály alapján egy szezonban egy sofőr legfeljebb nyolc erőforrást használhat.”

Mint a fiatal, üdítően lelkes hölgy rávilágít, a kenőanyagok terén jóval nagyobb a Shell mozgásteret, mint az üzemanyagok terén: „A kenőanyagokra egyáltalán nem vonatkozik semmilyen előírás, ami csodálatos alkotói szabadságot biztosít számunkra. Ennek megfelelően igyekszünk innovatívak lenni, és nagy erővel dolgozunk a fejlesztéseken. Évente két-három kenőanyag-változatot készíttünk a Ferrari számára. Ezeket számos paramétert, például az erőt és

a szükséges védelmet figyelembe véve igyekszünk optimalizálni.”

Cara tisztázza azt is, hogy nem azonos a motorban és a váltóban használt olajspecifikáció: „Más-más kenőanyagokat használunk. A motorolajok Nagy-Britanniában készülnek, a váltóba szánt olaj fejlesztése pedig a németországi központunkban, Hamburg mellett zajlik.”

Aligha lehet kétséges, hogy a Ferrarinak komoly haszna származik a Shell-együttműködésből, de hogy százalékban mérve ez mit jelent, arra nincs pontos válasz: „Úgy gondolom, hogy ezt nem lehet számokkal kifejezni” – magyarázza Cara –. „Az biztos, hogy ennek köszönhetően a csapat mérnökei rugalmasabban dolgozhatnak, könnyebben reagálhatnak helyzetekre, ugyanakkor mindent megteszünk annak érdekében, hogy termékeinkkel hozzájáruljunk a versenyautók jobb teljesítményéhez is.”



„KEEMI” ÉS A NASCAR

AZ F1 FINN BAJNOKA DEBÜTÁLT AMERIKÁBAN

Kimi Räikkönen bemutatkozott a NASCAR kisteherautó-szériájában. A 2007-es F1-es világbajnok első tengerentúli megmérettetésén kedvező fogadtatásban részesült, de azért bőségesen történtek érdekességek is körülötte.

SZÖVEG: KALMÁR ISTVÁN, NÉMETVÁRI LÁSZLÓ KÉPEK: NASCAR



Mint sokan mások, Jimmie Johnson is méltatta a korábbi F1-es pilótát azért, hogy az amerikai csővázas különlegességekre váltott. „Dicséretes, hogy különböző dolgokat fedez fel és próbál ki” – mondta az ötszörös Sprint Kupa-bajnok. „Keemi” (ejtsd: Kími), ahogyan Charlotte-ban, az első futama helyszínén nevezik, azonnal a NASCAR-os média kegyeltje lett, mi több, néhány tévétársaság csak a Kyle Busch Motorsports Toyota Tundrájával induló klasszis szereplése miatt közvetítette a harmadosztályú Camping World Truck széria versenyét.

A finn bemutatkozása igen munkaigényesre sikeredett. Egy melegebb napon, amikor szemmel láthatóan izzadt a két szabadedzés között, Raikkönen nem tudott a 30. időnél jobbat

menni, majd a 31. helyre kvalifikálta magát. Aztán a 200 mérföldes éjszakai versenyen kétszer ütközött a falnak, és a 15. helyen látta meg a kockás zászlót. „Egy kicsit csalódottan szálltam ki a kocsiból az edzésen törtétek miatt” – ismerte el a szűkszavú pilóta –, „de sokkal boldogabb voltam az éjszakai verseny után.” A világ legkevesebé érzélgős autós bajnoka valóban vídámnak látszott a 1,5 mérföld hosszú ovál pályán teljesített edzés utáni hangulatához képest. „Ha szívok, nincs okom ide visszatérni.”

Raikkönen az ötödik helyig zárkózott fel, amikor a korai bokszkiállásról szóló rádióüzenetet félreértve a NASCAR egyik leggyorsabbjának számító pályáján olyan gumikkal versenyzett, amiket még a veteránok is túl keménynek tartottak. „Mindig is trükkös pálya volt ez” – mondta Eric Phillips, aki a finn rockinghami egy-mérföldes tesztjét koordinálta, és a pilóta autós érzékét a szupersztár Johnsonhoz és Buschhoz hasonlította.

Bár Busch megnyerte a versenyt, hatalmasat pördülve csak egy hajszállal kerülte el a szerencsétlenséget. Sok más veterán pilóta kicsúszott és falnak ütközött, akárcsak Timothy Peters, aki a pole pozíciót 177 mérföldes óránkénti átlagssebességgel szerezte meg.

„Eltelhet egy kis idő, mire kiderül, mit fogok csinálni...”

Raikkönen második ütközése a fallal a verseny vége előtt 30 körrel elég kemény volt ahhoz, hogy a Tundra megsérüljön, és meglazítsa a légtömlőt a bukósisakján. Legjobban a körülötte történt „túl sok baleset” bosszantotta. Ahogy mondta, öt kör kellett a gumijainak a megfelelő hőmérséklet és nyomás eléréséhez, és a rekordszámú, tízszeri figyelmeztetés is megneghízta a ritmus megtalálását.

Raikkönen Charlotte-ban két NASCAR-futamon próbálkozott: előbb a Camping World Truck (kisteherautós) szériában (képünkön), majd a Nationwide-ban küzdött. Az eredmény egy 15. és egy 27. helyezés volt



Ahogy a bemutatkozások történni szoktak, nem volt minden zökkenőmentes. Kimi PR-szakembere volt az, aki fedezte a finnt, miután pilótája bemutatkozott a rajt-cél vonalnál a verseny előtti ünnepség alatt, de a nézők elszántabban fürkészték a jó öreg sztárokat, mint az „újoncot”. Akadálytalanul sétált a rajtrácsig kilencven métert. Aztán egyszerre lepték el az

ni beállítások kulcsfontosságúak – is eséllyel pályázzon a sikerre.

A korábbi McLaren-mérnök, Steve Hallam, aki most a Michael Waltrip Racing csapatának versenyigazgatója, szintén kitérőt tett egy elnyújtott látogatás erejéig a rajtrácsra. „Kimi háttere megkérdőjelezhetetlen” – mondta, amikor a pilóta esélyeiről faggatták. „Szerintem a megfelelő csapattal és az akaratával ki fog derülni.” Hallam már a harmadik évét tölti az MWR-nél, és elmondása szerint nem lepte meg Kimi azon döntése, hogy Amerikában is kipróbálja magát. „Mióta ismerem, mindig is a motorsportok különböző formáiban akart versenyezni, legyen az hómobil vagy bármi más” – nyilatkozta.

A váltás a finn tavaly novemberi, Homestead-be, a NASCAR évadzáró futamán tett látogatásával kezdődött. Azonban az, hogy mit tartogat a jövő számára, egyelőre ismeretlen: „Nincsenek terveim a jövő évré” – mondta. „Erre az évre sem voltak igazából terveim január előtt. Eltelhet egy kis idő, mire kiderül, mit fogok csinálni.”

„F1-es menekültet” a kamerák, amelyek két finn és hat másik európai televíziós csatornának közvetítették az eseményt.

Egykori mclarenes csapattársa, Juan Pablo Montoya szívélyesen üdvözölte Raikkönt, és azon viccelődött, hogy több időt töltött vele a charlotte-i garázsban, mint anno a wokingi csapatnál. A kolumbiai tanácsokkal látta el, hogy a NASCAR-ban – ahol a verseny közbe-

„NINCS NÁLAD EGY KIS VÍZ?”

Aki nem hallhatta Raikkönen rádióbeszélgetését debütáló (a széria második idej) versenyén, az lemaradt néhány igen vicces párbeszédéről. Szerencsére Jeff Gluck, az SBNation munkatársa Twitter-oldalán folyamatosan közölte a finn aranyképeit: a legérdekesebb megnyilvánulásokat az AFM is megosztja olvasóival, persze finomabb formában, mint ahogyan valójában elhangzott.

„Nem értem, hogy lehet ennyire rohadt meleg az autóban. A hátam is leég idebent” – szólt a rádión keresztül a csapathoz. (Kími úgy döntött, hogy nem rakat fel az autójára hőpajzsokat, mert korábbi versenyén nem érzett akkora hőséget, hogy erre szükség legyen.)

„Miért kiabáltak a kib...t rádióba?” – érdeklődött, mert a csapatfőnök elkezdett ordibálni a stábtaggal, amikor kiderült, hogy valaki egy üres ivópalackot készített be az autójába.

„Láttátok, hogy mennyire kib...ul rossz az autó? Nem tudom befordítani a kanyarba. És ne felejtsetek el a vizemet!”

„Megint kifogytam a vízből. Túl kicsi ez az üveg. Mark legközelebb töltsé tele, mert nagyon kicsi” – ebből is látszik, mennyire szomjazott a Ferrari egykori pilótája.

„Elképesztően sza...ok vagyunk, ez hihetetlen” – fogalmazott Kimi, miután célba ért. (Beszélni már úgy tud, mint egy valódi NASCAR-versenyző.)

„Szükségem van ivóvízre!!! Héé! Adjatok már nekem vizet!!!” – folytatódott a kálvária.

„Meg kell tenned azt, ami szükséges ahhoz, hogy gyorsabb köröket futhassunk.” – Talán kissé közhelyes, mégis jogos megállapítás.

„Az autó egész egyszerűen kiba...ul rossz” – mondta, majd válogatott szitkozódásba kezdett.

„Ne beszéljétek fölösleges dolgokról a rádióban” – kérte a csapatot, miután valamelyik szerelő éppen a hétfégi kalandjáról társalgot a társaival.

MR. WHELDON – WELL DONE!

100 ÉVES „A VILÁG LEGNAGYOBB AUTÓVERSENYE”

Harminchárom versenyző idén arra vállalkozott, hogy ismét igazolja: „A világ legnagyobb autóversenyét” – immáron 100 esztendeje – Indianapolisban futják! Az eseményre kollégánknak is volt egy meghívója...

SZÖVEG: RUSZANOV ANDRÁS KÉPEK: IMS

Az Indianapolis Motor Speedway Company 1909. március 20-án kezdte meg működését a Georgetown Road és a Nyugati 16-os utca által közrefogott 320 hektáros területen – Arthur Newby, Frank Wheeler, „Őrült” Carl Fisher és James Allison vezetésével. Létezésük első jeleként egy – azóta hagyománnyá vált – hőlégballoon versenyt rendeztek a pályán, majd kisebb-nagyobb motor- és autóversenyeknek adott otthont

a létesítmény. Még a nyitás évében elhatározást nyert, hogy új burkolatot kap a pálya, így 63 nap leforgása alatt 3,2 millió ún. Culver-téglával fedték le a körvet. A sebességek egyre nőttek, a rekordok dőltek, de még mindig hiányzott valami, ami utánozhatatlanná és egyedivé varázsolta az egész miliót: egy verseny az örökkévalóságnak... Ritkították hát a versenynaptárt, és kiírták az első 500 mérföldes futamot, 1911. május 30-ra.

A féléves intenzív reklámkampány és a 25 ezer dolláros fődíj megtette hatását: a 40 versenyző – a jelentkezésük beérkezése alapján kialakult rajtsorrendben! – vágott neki a majd 7 órás küzdelemnek. A 80 ezer néző előtt, a hét keddi napján, a Memorial Day-en (az Emlékezés Napján) zajló futam végén a visszavonulásából csak erre az eseményre visszatért Marmon cég mérnökét, Ray Harrount intették le elsőként ezen

a történelmi premierversenyen. [A 32-es számú Wasp (Darázs) becenévre hallgató járműről azt is tartják, hogy a világon először ezen automobil szerelték fel visszapiantó tükkörrel.]

A sikeres debütálás után a pénzdíjak, a nézőszám és a felhajtás is arányosan emelkedett, s ettől kezdve nem volt megállás, „a versenysport legnagyobb látványossága” – ahogy 1955-től nevezték az eseményt – töretlen fejlődésnek indult. Mindössze a két világháború köztes időszakában nem rendeztek futamot Indianapolisban. Az 1920-as évek közepétől elindult a rádió, majd 1949-től a hangképes közvetítés, aztán fel-tartóztathatatlanul jöttek sorban a tradíciókat megalapozó szokások. Így a háborús veteránok

és csak a célegyenest hagyták meg téglaborítással, majd 1961-től már csak a rajt-cél vonal 90 centi széles téglacsíkjá emlékeztetett az ősidőkre. Az első eredményjelző óriásoszlop (1959) a mai formátumát 1994-ben nyerte el.

A versengés és a küzdelem viszont semmit nem veszített varázsából. Sőt! Az első futamtól kezdve használtak pace cart, életre hívták a négykörös kvalifikációs rendszert (1920), kötelezővé tették a bukósíkok használatát (1935), és új energiateljesítő ütköző rendszer kialakítását és felszerelését kezdték el (1998). A pálya rekordjai között is érdemes szemezgetni: 22 éves volt a legfiatalabb futamgyőztes (Troy Ruttman, 1952), a legidősebb pedig Al Unser 5 nap híján 48 évével.

Ha valaki az indianapolisi szentélyben akár csak egyszer is nyer, onnantól kezdve minden más győzelmet másodrangúnak értekel. Jim Clark, akit még A.J. Foyt és Mario Andretti is a valaha élt legnagyobb versenyzők között tart számon, ugyan csak egyszer győzött (1965), de mítosza a mai napig körülengi a helyet. Utolsó, még élő szerelője ma is a pálya alkalmazottja, s a sokat látott idősebb generáció tagjainak megvan a maga jimclarkos sztorija.

De élő legendákból a hároméves centenáriumi rendezvénysorozat záró hétvégéjén sem volt hiány! Itt volt Dan Gurney, aki ugyan soha nem nyert Indyt, de a levegő megállt, amerre járt... még a mai versenyzők is lámpalázasan feszengetek

Balra Briscoe balesete, jobbra fent a híres Darázs, lent Hildebrand (és Wheldon) balszerencsés befutója,



Egy közös kép az elmúlt 100 év versenyeinek még élő résztvevőiről



nemzeti ünnepnapja és a hőlégballoon-show mellé felsorakozott a Purdue Egyetem zenekara (1919), aztán később a skótdudások (1963) felvezető műsora, a Fesztivál Parádé (1957), a Jim Naborn által énekelt „Back Home Again in Indiana” (1972) dal, a Cymbidium orchideákból kreált győzelmi koszorú (1960), a győztesnek járó tejes üveg (1936), a Borg-Warner ezüsttrófea a nyertesek dombornyomásos arcképeivel (1936) és az Indy-nyertes téglasoros csókja (1996). Mindeközben kétszer váltott tulajdonost az üzemeltető cég, előbb Eddie Rickenbauer (1927), majd a jelenleg is regnáló Hulman család (1946) kezébe került az irányítás. Lenn a pályán is zajlott az élet: a garázs és pit környéke a Gasoline Alley nevet kapta (az 1920-as évektől), felépült (1913), leégett (1925), újraépült (1926) és megújult (1957) a híres Pagoda-épület. Az autodromra aszfaltborítást fektettek (1938),

A legnagyobb különbség 13 perc volt a befutónál (1913), a legkisebb 0,043 mp (1992), az átlagos sebességszám mind az edzésen, mind a versenyen 381 km/h körül mozog (1996). Utoljára újoncként Tony Stewart rajtolt az élről (1996), és Helio Castroneves győzött (2001) rögtön első indulásakor. A női résztvevőknél Janet Guthrie volt az úttörő (1977), öt később hat másik hölgy követte; Willy T. Ribbs nyitotta a sort az afro-amerikaiaknál (1991), csakúgy, mint Cory Witherrill az indián származásúak körében (2001). Utoljára hazai pilótát Sam Hornish Jr. személyében köszönthettek a Victory Lane-en (2006). A legeredményesebb csapat a Penske team a maga 15 győzelmével, a versenyzők között pedig A.J. Foyt az első, aki négyszer diadalmaskodott (1961, 1964, 1967, 1977) rekordszámú, 35 indulásból. Utóbbi egyik elhíresült mondása, hogy a verseny teszi a versenyzőt, és nem fordítva!

az eligazításon, melyet ő nyitott meg. A szervezők a múltbéli bajnokok előtt tisztelgve az eltelet 100 év valamennyi még élő Indy pilótáját meghívták, és közönségtalálkozókat, autogramórákat tartottak a hírességek. F1-es, NASCAR-, Indy-, CanAm-bajnokok sora, Teo Fabitol Max Papis-ig, Scott Goodyear-tól Joe Leonard-ig, Guthrie-től Danica Patrickig mindenki elérhető volt egy fotó, egy emlék, egy dedikálás erejéig! Az autóverseny nagy népi ünnepévé avasult a hely, ahol még a maga sportágában halhatatlan Jerry Rice (amerikai foci) is meghatódottan lépdelt. Ereklék tizezei cseréltek gazdát pár óra leforgása alatt, muzéális felbecsülhetetlen korszakos járművek keltek életre a pályán, köztük a Darázs Parnelli Jones-szal a volánnál. De nem maradt ki a vezetéssből Emerson Fittipaldi, Arie Luyendyk és az Unser család sem, Mario Andretti pedig még kétülésben is nyomta a gázpedált. A becslések



Hírességek, tradíciók és autóverseny: idén 33 együléses küzdött meg Indianapolisban az elsőségért



szerint kb. 400 ezer ember fordult meg a verseny- és azt megelőző ún. A.J. Foyt-napon.

Aztán a 95. Indy 500 újítva igazolta hírét: Alex Tagliani pole pozíciója, a Chip Ganassi csapat (Franchitti és Dixon) egészversenyes dominanciája sem bizonyult elégségesnek. Az utolsó hat körben négyszer változott a vezető személye, ámulatból döbbenetbe esve, mennyet, és poklot megjárva igazi indy-hajrát láthattunk. A 194. körben még Danica Patrickról hittük, hogy első nőként arathat sikert, de egy körrel később már egy ismeretlen belga úriember nevét kezdtük tanulgatni. Ám Bertrand Baguette „királysága” is pünkösddinek bizonyult, tankolásra állt, és J.R. Hildebrand vette át

a vezető pozíciót két körrel a vége előtt! Vadászgépek a levegőben, amerikai srác az Indy élén az évszázad versenyén, mi kell más a boldogsághoz? 200 ezer ember üdvrivalgása fogadta a tejfeleszajú újoncot, ahogy az utolsó, a híres-hírhedt négyes kanyarhoz ért... ahol aztán egy pillanat története alatt vált romhalmazzá J.R. kocsijával együtt minden amerikai álom. Bár az autó – leamortizáltan – is a cél felé rohant, de a 2,5 másodperc előny elillant, és a csapattárs Dan Wheldon ölébe csöppent a győzelem, aki egész délután 10 métert vezetett. De azt a legjobbkor!

Az angol élete második győzelmét aratta (2005 után), zsebében az egynapos szerződés-

sel! A sajtótájékoztatón csapatfőnöke felé meg is jegyezte félig mókásan, hogy: „Este 11-kor lejár a megbízásom, talán elkezdhetnék tárgyalni lassan?” Az elmúlt 7 évből négy első-ségben egy skót és egy angol úriember (Franchitti és Wheldon) osztozott. Tán Graham Hill és Clark 21. századi reinkarnációjának vagyunk tanúi? Ha nem is teljesen, de a történelem valahol mégis ismétli önmagát. Időutazásunk és az első száz év véget ért, az ünnepeltnek boldog születésnapot, míg a győztesnek elismerőleg gratulálva – Szepesi Gyuri bácsit utánozva (sic. Mr. Right – All Right) – annyit mondhatunk: Mr. Wheldon – Well Done! Remek volt!

SEAT SUPERCUP

Seat Supercup

Shane Williams	85
Elia Erhardt	81
Wéber Gábor	65
Michal Slomian	60
Petr Fulin	58



A többszörös kupa-bajnok Thomas Marshall kicsúszása miatt Wéber Gábor második-ként fordulhatott a zandvoort-i pálya híres Tarzan-kanyarjába, majd végig nyomás alatt tartotta az élen álló Shane Williamst. A dél-afrikai még

az utolsó körben is becsülettel verte vissza Wéber előzési kísérleteit, így a jövő évi WTCC-debütálásra készülő magyarnak továbbra is várnia kellett első győzelmére a német sorozatban. A második futamban hat pontot gyűjtő

Wéber így is tabella-harmadikként érkezett a Red Bull Ringre, ahol az első futamban egy áthajtásos büntetés fosztotta csak meg a győzelemtől. A hetediként leintett magyar másnap több szerencséjével járt: 9.-ként rajtolva hámozta át

magát a mezőnyön, majd az osztrák Erhardtval „karöltve” tizednyi különbséggel küzdött az első helyért, ám végül „csak” a dobogó harmadik fokáról hallgathatta a győztes Mario Dablander kedvéért felcsendülő helyi himnuszt.

FIA F3 TROPHY

Marco Wittmann nyerte az idén debütáló „pán-F3-as” nemzetközi bajnokság franciaországi futamát. Pau városka legendás pályáján hetvenedik alkalommal rendeztek

nagydíjat, a rajtrács legjobb hat helyét pedig az Euroszériából érkezett versenyzők foglalták el. Élükön a német Wittmannal, aki a sorozat értékelésébe beszámító hockenheimi viadalon még nem regisztrált, így nulla pontostként szerzett

pole-t a rajtját később alaposan elrontó kolumbiai Munoz előtt. A mindössze negyediként rajtoló tabella-éllovas Merhi végül Juncadella megelőzésével kapaszkodott a rajt-cél győzelmet arató Wittman mellé a dobogó második fokára.

FIA F3 Trophy

Roberto Merhi	68
Daniel Juncadella	35
Daniel Abt	32
Marco Wittman	25
Carlos Munoz	16
Laurens Vanthoor	15



A VANILIN Kft. a Maximun Racing Team kiemelt partnere

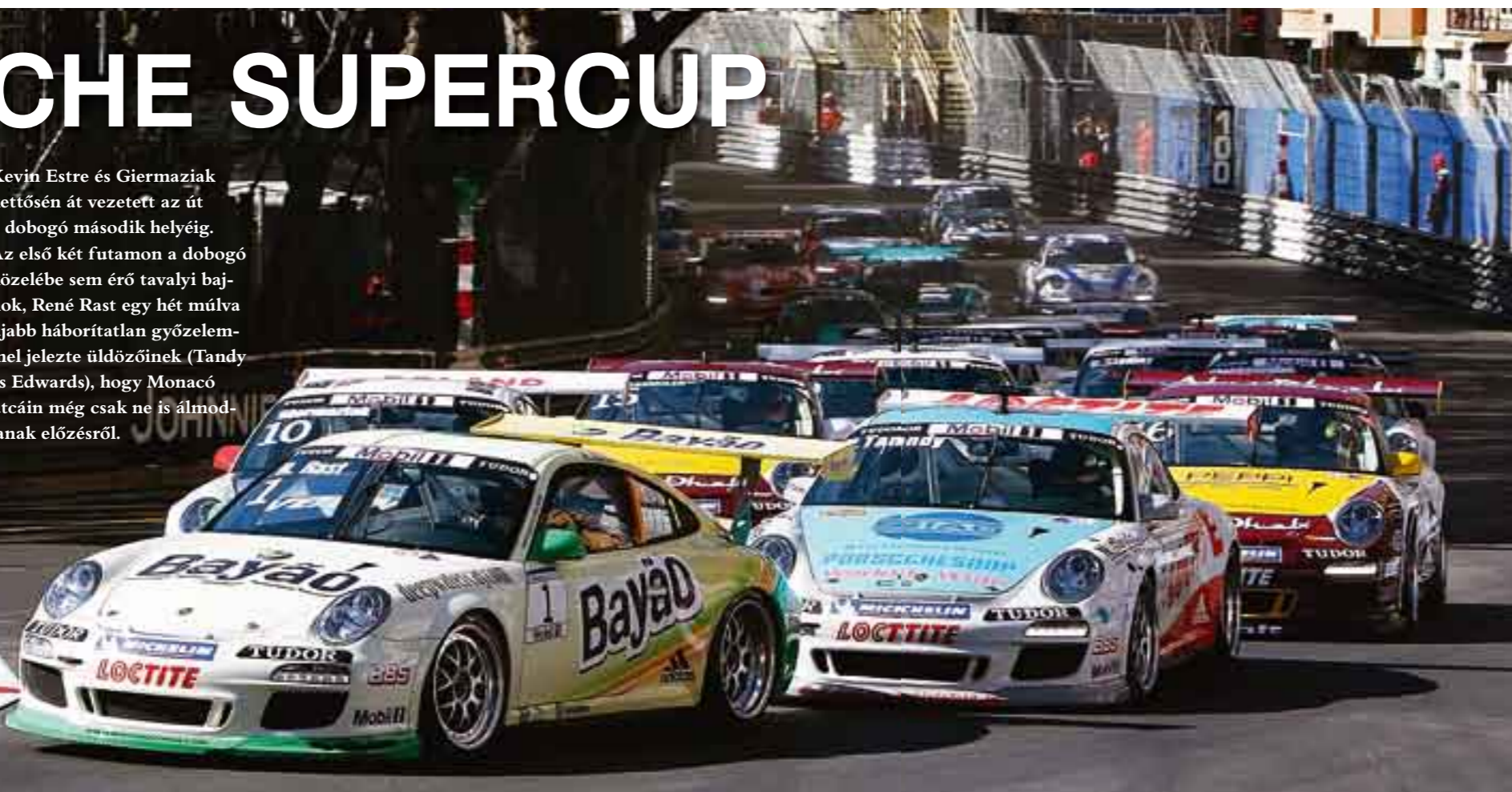


Gratulálunk Kiss Pál Tamás GP3-as és Kazár Miklós rali ob futamgyőzelméhez!

PORSCHE SUPERCUP

Az isztambuli idénnyitón sokan a tavalyi évad felfedeztették, a bajnoki második Nick Tandy győzelmét várták, ám pole-ból rajtoló új csapattársa, Christian Engelhardt végig az „orránál fogva vezette”, és aratta első győzelmét a langyos futamon. Barcelonában Sean Edwards hasonló rajt-cél győzelemmel ugrott a tabella élére, ám Tandynek ezúttal a rajtnál eléje pimaszkodó

Kevin Este és Giermaziak kettősén át vezetett az út a dobogó második helyéig. Az első két futamon a dobogó közelébe sem érő tavalyi bajnok, René Rast egy hét múlva újabb háborítatlan győzelemmel jelezte üldözőinek (Tandy és Edwards), hogy Monacó utcáin még csak ne is álmodjanak előzésről.



Porsche Supercup

N. Tandy	54
S. Edwards	52
R. Rast	43
K. Giermaziak	37
J. Bleekemolen	36

ALMS

„Izom-tej”. Így fordítható azon táplálék-kiegészítő termékek neve, amelyeket az amerikai Greg Pickett cége dob piacra. A márka-



nevet évek óta olvashatunk különböző „használt-autók” oldalán, a versenycsapatot is fenntartó amerikai ugyanis az elmúlt két évben a sikeres gyári Porsche Spyder LMP2-es prototípusok tovább versenyztetésével hívta fel magára (és termékére) a figyelmet. A stuttgarti remekmű nyugdíjba vonulásával most úgy tűnik, ismét jó lóra tett: a tavaly még a Hungaroringen is

„futó” ex-gyári Lola-Aston Martin megvásárlásával, valamint Lucas Luhr szerződésével a Long Beach-i két órás versenyen már győzelmi babér is termett számára: a német már az első körben

megelőzte a rajtelső Dyson-Mazdát, majd előnyét társa, Klaus Graf tartotta a célig. A japán természeti katasztrófa miatt széthullott Highcroft-Honda távollétében a GT2-esek a prototípusokban gyér mezőny abszolút negyedik helyéig vitték: a Hand/Müller-páros Sebring után ezúttal is fordulatot csatában győzte le a gyári Corvette-legénységet (Gavin/Magnussen).

IRC

Több mint 50 páros nevezett az IRC negyedik fordulójára, amelyet Ukrajnában rendeztek. A Jalta Ralit, amely egyben a Keleti Csoport ötszörös szorozójú Európa-kupa futama és ukrán bajnoki verseny is volt, a finn Hanninen nyerte, megőrizve ezzel a finnek és a Skoda előnyét az összetett táblázatban. „Jó hétvégénk volt! Sem defekt, sem más hiba nem hátráltatott bennünket. Nehéz rali volt, de



IRC

1. Haninen	58
2. Kopeckzy	55
3. Bouffier	49
4. Neuville	48
5. Loix	45

a csapat nagyon jól tette a dolgát. Külön dicséret illeti az igényes rendezést!” – értékelt a pilóta, akit a Peugeot-val induló Bouffier, és két márkatárs, Kopecky illetve Mikkelsen követett a célban. (Ne feledjük, a mezőny szeptember elején Pécsre látogat!)

F3 EUROSZÉRIA

Azt mondják, Japánban a „Sato” családnév legalább annyira gyakori, mint nálunk a „Horváth”, így aki azt gyanítaná, hogy a zandvoorti második futamban győztes Kimiya Sato esetleg rokona a korábbi angol F3-bajnok Takumának (aki mellesleg Indy 500-on ismét részvételért „karambol-királyi” címére), az téved. A 22 éves kobei fiatalember a futam rajtjánál lélepte a kanadai Raimondót, aki csak az öt szinten megelőző Munoz áthajtásos büntetése miatt lehetett végül második. Az első futamban győztes „GP3-szőkevény”, Nigel Melker ezúttal nullázott, sőt, a harmadikban a svéd Rosenquisttel együtt mindhiába próbált a rajtnál megugró Wittmann nyakára hágni. A hétvége folyamán mindössze



egyszer dobogós Merhi Zeltwegben az első két futamot simán nyerte (a másodikát ráadásul esőben), míg a harmadikban ütközött, így csapattársa, Juncadella szerezhette meg idei negyedik győzelmét.

F3 Euroszéria

Roberto Merhi	162
Daniel Juncadella	134
Nigel Melker	123
Marco Wittmann	119
Felix Rosenqvist	94



GP2

Minden idők legkiegyenlítettebb évadkezdésében bizonyára az új Dallarák, és a mindenkinek egyaránt fejfájást okozó F1-es Pirelli-abroncsok a „ludasak”: tény, hogy a sorozat első öt futamán öt különböző pilóta győzött – Sam Bird viszont egyszer sem, jó helyezéseinek hála Valencia előtt mégis pontegyenlőséggel áll a tabella élén. Méghozzá azzal a Romain Grosjean-nal karöltve, aki

Abu-Dhabiban aratott győzelmé óta csak legutóbb, a monacói hétvége sprintfutamán tudott (3.) a dobogóra állni. Az első futam „pechmadraként” Bird már a rajtnál lefúllasztotta pole-ban álló autóját, később pedig Erikssonnal való ütközése miatt a Safety Cart is be kellett küldeni (és a sprintfutamra emiatt még büntetést is kapott). A rajtnál előre ugró korábbi GP2 Ázsia-bajnok, Valsecchi így mindvégig vezethetett a portugál Parente előtt – aki az ezen a hétvégén DTM-Mercedese volánjánál teljesítő Victorist helyettesítette. A nyolcadikként leintett, és így pole-t öröklő Pic másnap a célig „sprintelt”, míg a mezőny hátsó régióiban két biztonsági autós-fázis, és megannyi áthajtásos büntetés keverte meg a lapokat.

GP2

Romain Grosjean	23
Sam Bird	23
Charles Pic	22
Davide Valsecchi	21
Giedo van der Garde	21



GT3 EB



A Schubert Motorsport két, gyökeresen átalakított BMW Z4-essel (aerodinamika, kerékméret), ám a 7-es rajtszámú autójában változtatlan versenyzőpárossal vágott neki az új évad egy órás futamainak. A portimaói elsőben – amelyet több ütközés miatt a Safety Car is meg látogatott – rögtön kettős győ-

zelemmel nyitott a német csapat: a Sandström/AI Faisal-páros mellé Claudia Hürtgen és Walter Csaba állhatott, igaz, ehhez az eredetileg másodikként leintett Mercedes utólagos büntetése segítette hozzá a második közös évadjába lépő német-magyar párost. A második futamban 15. helyről rajtoló egység-

mindkét pilótája – a remek Dunlop-abroncsoknak is köszönhetően – az ötödik helyig küzdötte előre magát, így a silverstone-i hétvégére már tabella-éllovasként utazhattak, ám a motorsport újjávarázsolt otthonában szerzett 6. és 9. hellyel pont nélkül maradván elveszítették pünkösdi királyságukat.



GT3 EB

Jeroen den Boer	50
Hoevert Vos	50
Abdulaziz Al Faisal	45
Edward Sandstrom	45
...	
Maxime Martin	39
Claudia Hürtgen	36
Csaba Walter	36

GT1-VB

Portimaóban egyértelműen a Nissannak állt a zászló: a kvalifikációs futamban győztes Richard Westbrook és Peter Dumbreck mellé csak márkatársaik fértek fel, és a bajnoki futamban is sokáig úgy

tűnt, hogy az iménti eredményt „indigózní” lehet. Westbrookék váltója azonban melegedési problémák miatt 20 perccel a vége előtt felmondta a szolgálatot, így a győzelem Luhr és Krumm párosáé lett. A németek mögött Mücke és Turner számára a gyorsabb bokszmunka hozott ezüstöt a Brabham/Campbell-Walter-féle Nissan előtt. A Sachsenringen – a GT-helyszínként debütáló legendás motoros pályán – a Schwager/Pastorelli-páros szerezte meg idei harmadik pole-ját, ám a kvali-futamban a jobb box-taktikát teljesítő Ford-együt-



tes (Martin/Makowietzki) vitte el a pálmát két Aston-páros (Piccionéék és Mückéék) előtt. A bajnoki futamban – amelynek kaotikus rajtjánál rögtön három autó vészett

el – két Aston és Pastorelliék Lambója között dúlt csata az aranyért, melyet végül a mezőny leggyorsabb szervizcsapataként számon tartott Hexis-szerelők döntöttek el

a Hohenadel/Piccini páros javára. Silverstone-ban az Aston-Nissan csata Mücke és Westbrook között erőszakos ütközésig fajult, ám a Safety-Car-fázis és a versenyzőcserék után Müller és Luhr már hasonlóan izgalmas, ám jóval sportszerűbb módon döntöttek el a márkák harcát – a Krumm társaként idén másodszer nyertes utóbbi javára.



GP3

Nem vártott magára sokáig Kiss Pál Tamás első sikere: az isztambuli évadnyitón még a turbómotoros Dallara egyedi viselkedésével (turbó-lyuk, futómű-geometria, gumi-felhasználás) bajlódó, és a középmezőnyben pont nélkül leintett magyar tehetség Barcelonára szinte megtámaszkodott. Az időmérőn némi szerencsével (Stockinger büntetésé-

vel) megörökölt nyolcadik helyről már a rajtnál előrébb furakodott, később azonban kiszorították a pályáról, így a „jól bevált” nyolcadik hellyel nem csak első GP3-as pontját, hanem a másnapi pole-pozíciót is megkaparintotta. A hármas rajtbaleset miatt „biztonsági autó-látogatta” futamot Kiss mindvégig magabiztosan uralta, így Melker és Caldarelli előtt győzedelmeskedve lépett a tabella hetedik helyére. A magyar

F1-es reménység cikkünk írásával egy időben a Hungaroringen köröz a sorozat hivatalos teszt napján.

GP3

Nigel Melker	22
Andrea Caldarelli	20
Mitch Evans	17
Alexander Sims	8
James Calado	8
Tom Dillmann	8
Tamás Pál Kiss	7
Michael Christensen	7

GT1-VB

Michael Krumm	70
Lucas Luhr	70
Markus Winkelhock	67
Marc Basseng	67
Christian Hohenadel	61
Andrea Piccini	61

MASERATI TROFEO

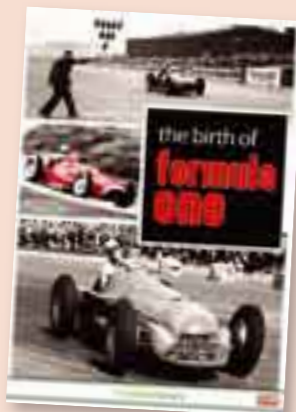


A magyar WTCC-hétvégén nem csak a Zengő Dension Team-ért szurkolhattak a magyarok, az indulók között ugyanis – egy példás összefogás eredményeképpen (értsd: hazai versenyzőtársak adták össze a szükséges anyagiakat) Kiss Norbert neve is szerepelt. Az annak idején Michelisszel együtt felfedezett szombathelyi srác alaposan meghálálta a bizalmat, hiszen a kupa mindkét versenyt nagy fölényrel nyerte úgy, hogy életében nem ült még ilyen autóban. A viadalokon Vida János is rajtához állt, aki egy harmadik és egy hetedik hellyel bizonyította rátermettségét.



DVD

1950. május 13-án az útjára indult egy olyan versenysorozat, amelyet ma már emberek milliói követnek nyomon hétről hétre: a Forma-1 világbajnokság. A DUKE Video új kiadványának köszönhetően most betekintést nyerhetünk a kezdetekbe. A „The birth of Formula One” (A Forma-1 születése) című DVD-n négy film mutatja be a sportág első éveit. A néző az első világbajnoki futamról készült tízperces tudósításon kívül megtekintheti az 1953-as Német Nagydíjról szóló kisfilmet, sőt, az akkor 25 éves versenypálya történetét is megismerheti. A DVD legérdekesebb része mindenképpen az 1951-es szezon legjelentősebb versenyéről készült összefoglaló, mely a korból fennmaradt legtöbb felvétellel



ellentétben nem fekete-fehérben, hanem színesben mutatja be az eseményeket. Ugyancsak színes az a húszperces extra felvétel, mely a kor további autóversenyeiről készült. A DVD megvásárolható a kiadó honlapján (www.dukevideo.com). Fogyasztói ára 16,99 angol font, rendelési száma 3651.

HUNGARORINGI 12 ÓRÁS

Ha történetesen minden órában elhullott volna egy autó, akkor bizony nem lett volna kit leinteni a negyedik hungaroringi „félnaposon”: a hagyományos szeptemberi időpontjáról (amikor is a holland

Creventic-csoport Barcelonában rendez majd 24 órás) májusra ütemezett versenyre ugyanis összesen 11-en neveztek! A balszerencés módon két nemzetközi eseményre is ütköző 12 órásról még



JET-SKI OB

Május 21-22-én Dunaharaszti-ban, az Universum Vízisport Centrum taván, a Sea-Doo Kupával kezdetét vette a 2011-es Jet-Ski Országos Bajnokság. A verseny nyílt volt, így szép számú külföldi, osztrák, német és cseh versenyzők erősítették a hazai mezőnyt. Mindkét nap káprázatos napsütés fogadta a versenyre látogatókat.



A küzdelmek 15 kategóriában folytak. Az ülős Jet-Skik királykategóriájának számító Runabout F1-ben két verseny alapján Járányi F1-gelert előtt az osztrák Reiner Eidner szerezte meg a győzelmet, míg az állósoknál Pelei Sándort megelőzve a német Markus Erlach győzedelmeskedett.



DTM

Hockenheim után Hollandiában másodszor is Spengleré lett az első rajtkocka, az őszi NASCAR-debütálását tervezgető kanadai ráadásul a rajtnál is fogta a pozíciót – nem úgy, mint Green, akit a legjobb 2009-es Audival versenyző Rockenfeller „lépett le”. A kerékcseréig csak a negyedik helyért folyó Tomczyk-Scheider csata okozott némi izgalmat, ám a boxkiállásokot követően már Rockenfeller vette át a vezetést – részben a csapatrádió hívását „félrehalló”, és a terve-

zettnél egy körrel később szervizelő Spengler hibájából. A fűre Phoenix-szerelőknél köszönhetően később Tomczyk is visszavehette helyét Scheidertől, majd Green megelőzése után már Spenglert is kóstolhatta, ám a DTM-karrierje ötödik évében első győzelmét szerző „Rocky”, valamint a kanadai tabella-éllovas mellé végül harmadikként állhatott a zandvoorti dobogóra. Spielbergben az eddigi mellékszereplők léphettek rivaldafénybe: a rajtelső Tomczyk mögött

Jarvis, Ralf Schumacher és az újonc Mortara küzdött a koncert, ám az olaszt kiforgatták, a volt F1-es pedig csak Jarvist tudta legyűrni, így a Phoenix-Audi első győzelmét megszerző honfitársának csak a dobogó második fokáról gratulálhattott.

DTM

Bruno Spengler	23
Martin Tomczyk	20
Mike Rockenfeller	14
Ralf Schumacher	14
Timo Scheider	11

BLANCPAIN ENDURANCE SERIES

Egyelőre óriási sikernek mutatkozik Stéphane Ratel „találománya”, a népszerű (értsd: olcsó) GT3-as és GT4-es autók számára kiírt hosszú távú bajnokság. A monzai idénnyitóra beérkezett 33 nevezés nem csak az autótípusok, hanem a versenyzők terén is sokszínűnek mutatkozott – kezdve a japán GT-bajnok Ralph Firmannel, a Lotus Evora volánjánál látható

Mansell-fíúkkal, sőt, a GT4-es Lotussal kategória másodikként leintett Walter Csaba személyében hazánk is képviseltette magát. Az idénnyitó három órát végül az ellenfelei (Hexis-Aston és Vita4One-Ferrari) kényszerű kiállításából profitáló Porsche-alakulat (Ruberti/Roda/Gianmaria) nyerte, majd a spanyolországi Navarrában a (korábban Vitaphone Racingként



ismert) többszörös FIA-GT-bajnok alakulat győzedelmeskedett (Bartels/Kechele/Verdonck). A július végi spái folytatásra pedig egy újabb, régóta ígért autó-csodával gazdagodhat a mezőny: a Ron Dennis felügyelete alatt fejlesztett McLaren MP4-12C GT3-al két ifjú orosz, Oliver Turvey és Alvaro Parente indul majd csapatba.



Blancpain Endurance Series

Paolo Ruberti	40
Gianluca Roda	40
Raffaele Gianmaria	40
Stéphane Ortelli	36
Bert Longin	36
Filipe Albuquerque	36

KÖSZÖNJÜK, MAGYARORSZÁG!

MICHELISZ NORBERT ÉS A HUNGARORING NAGY NAPJA

„Minden idők legjobb WTCC-eseménye volt” – írták a külföldi lapok azt követően, amit láttak és hallottak a marokkói helyett beugró magyar helyszínen. Akik ott voltak, igazolhatják: nem túlzás az állítás. Mi most mégis a hazai csapat, Zengőék visszaemlékezését idézzük.

SZÖVEG: JUNI GYÖRGY KÉPEK: EMBER FERENC, BUCZKÓ ANDOR, KUMMER GYULA, BENCZE ANDRÁS, GÉMESI BALÁZS

A bokszzunkkal szemben közvetlenül helyet foglaló vagy tízezer néző minket életető hangorkánja közben a hanghatásra nem is tudsz igazán reagálni, csak azt érzed, hogy a lelketed egyszerre megöleli a sok-sok ember. Ahányszor kiléptünk eléjük, kirázott a hideg. Nem létezik, hogy ennyien miattunk vannak itt! Tartod magad, végtelen boldogság és büszkeség minden lépés a publikum előtt. Norbi integet, ekkor becsatlakoznak a távoli szektorok is, és nincs tovább, a 3D-ben jövő hangorkán ledönt, azonnal elerednek a könnyeid.

Ne keserves zokogásra gondoljanak, nem, ez csak túlsordulás, lelki cunami. Van egyetlen ember is köztünk, aki ezt kicsit is sejtette? El tudták volna képzelni, hogy Michélsz Norbert a Zengő-csapatvalaha is forgalmi dugót okoz az M3-as autópályán, úgy, hogy nincs is ott?

Kedves emberek, szurkolók és barátaink! Ezen a varázslatos hétvégén a magyar futam minden



ÍGY LÁTTA NORBI

„Szeretném megköszönni a szurkolóknak, hogy ilyen sokan kilátogattak a Hungaroringre, fantasztikus volt több tízezer ember előtt versenyezni. Az első futam álmyszerűen alakult, menet közben még az is megfordult a fejemben, hogy akár meg is nyerhetem a versenyt, de végül próbáltam inkább spórolni a gumikkal, mert ez a második hely is nagyszerű eredmény. A második rajt után az első kanyar előtt nagyon hirtelen és nagyon korán fékezett az előttem haladó, próbáltam kikerülni, de miután kicsúsztam a fűre, már nem tudtam úgy lassulni, hogy elkerüljem az ütközést. Nagyon sajnálom, hogy így alakult, mert a start ugyanolyan jól sikerült, mint az első futamon.”



helyszíni nézettségi rekordot megdöntött a világbajnokság történetében.

A hazai futamrendezés kapcsán kis hazánk jelesre vagy inkább a fölé vizsgázott. Példás összehátrást, hatékony, mindent átütő energiákat tapasztaltunk sportpolitikai, sportszakmai és promóciós téren. Vezető médiafelületek álltak mellénk, és látták meg Norbiban azt, amit mi a megismerkedésünk pillanatában. Öt év kellett hozzá a mi oldalunkról különböző szériákban, egy kis szerencse az idén az elmaradó marrakeshi futam kapcsán, de hazánk berúgta a ziccert, sőt, Magyarország megkerülhetetlen tényező lett a WTCC-ben, és ez igazán nagy szó! Köszönjük Önöknek!

Aki látta, az tudja, hogy ezen a hétvégén egy igazi autósport-előadást valósítottunk meg. És képzeljék, nehezen indult! Pénteken csak





„Törött az eleje, a hűtő, de 20 perc alatt újra röffen, a bőrig ázott csapat meglöki Norbit, aki újra versenyben van.”



kóvályogtunk, semmit sem sejtve, hogy mi lesz itt a hétvégére. Régen voltunk a ringen ezzel a felállással, kényelmetlenül mozogtam én is, mint egy vaddisznó a Balaton közepén, majd váratlanul, pénteken reggel 8:37-kor aláírást adtam egy szurkolónknak! És nem értettem meg a jelet. Pedig ez volt az első...

A szombati nézőszám is döbbenetes volt, de vasárnapra ez minden képzeletet felülmúlt. Hömpölyögtek az emberek a lelátók felé, sora teltek meg a parkolók, a vége már a bírsalmásban parkolt. A lehúzott bokszejtő mögött Norbira vártam, akivel az egyik hivatalos programjára igyekeztünk. A fiúk az autó alatt, szűken vagyunk, főhős befut, fölhúzom az ajtót, és abban a pillanatban a fullra tömött Gold-tribün, álló vastapssal köszönti a végtelenül gyors és szimpatikus himesházi fiút! Megérintett a besírást. Mellkas befeszít, szemüveg föl, leplezendő, hogy facsarú a lelkem, de tartom magam valahogy.

Aztán csak elkezdődik az előadás. Az első futamon Michelisz kis szerencsével, de határozott helyzetfelismeréssel fogta meg a második helyet, és egy ideig arra is volt esély, hogy az élen haladó Alain Menu is megelőzi, de aztán maradt a második hely és a soha nem látott ünneplés.



Rögtön az első futam dobogót hozott ebben a kemény mezőnyben, a közönség lelkes volt, állva ünnepelték. A dobogó felső fokán Alain Menu dobott arccal nézett körbe, integetett és tényleg nem hitt a szemének, nem tudom, mikor szerepelt ennyi ember előtt a kiváló pilóta. Ünneplés helyett jött a második futam és

az első kanyar, ahol sajnos Norbi rommá tört az autót.

Mire visszaért a bokszbá, leszakadt az eső, és a futamot megállították, így óriási szerencsével nekiláthattunk szerelni. Törött az eleje, a hűtő, de 20 perc alatt újra röffen, a bőrig ázott csapat meglöki Norbit, aki újra versenyben van.



Lihegve csapnak egymás kezébe fiaink, a BMW Motorsport képviselői döbbenetesen nézték mit művelünk, ők már régen feladták volna. Jelezték is Zengő Zolinak, hogy a sérülések miatt felrobbanhat a motor, de Zoli és a csapat tudta: akkor felrobban, de hogy a bokszbán nem állunk, az biztos!



Ahogy ott sűrűgtek az autó körül a szakadó esőben, megláttam magunkat, a csapatunkat, kicsit az eddigi sorsunk lenyomatát. Elcsendesedett minden, és csak azt láttam, hogy hét ember bőrig ázva megszakad azért, hogy a magyar fiút visszaküldhessük a telt házas Hungaringre. Küzdünk az elemekkel, mint mindig,

és sajnos jön a baj a legrosszabbkor, ahogy eddig sokszor.

Aztán hirtelen kisüt a nap, és mint valami nyálas amerikai műtvívből, minden jóra fordul. Kiderül, hogy nincs itt a világvége. Az eső elállt, és a tökök magyar csapat, Norbi ötletét elfogadva, felteszi neki a slick gumit a csatak vizes pályára,



mondván, ha felszáradsz, agyoncsapjuk a vizes abroncsot lohó mezőnyt. A motorháztetőt öten próbálják lenyomni, fog a terroristaszalag, az autó úgy néz ki, mint egy bokszoló a KO után az orvosi szobában, de a lényeg, hogy újra versenyképes. A nézők állva tapsolnak, a csapat lihegve meghajol, és Norbi ezzel a géppel megfutja a legjobb időt a futamban, ami külön pénzdíj. Legálább a hűtő ára megvan. Elpusztíthatatlan ez a BMW és a csapat. Szép volt fiúk! Nem, ez annál sokkal szebb volt.

Az utolsó pillanatban érkezett ez a hazai rendezés, és a legjobbkor nyúlt alá a sors, és a legjobbkor kaptuk a legtöbb szeretetet Önöktől. Eddig sem volt kérdés, hogy csinálnunk kell, de most Önök adtak választ a kételkedőknek ott kint a ringen, és ez elég jól érthető válasz volt! Ott a helyünk, megkerülhetetlenül. Köszönjük, Magyarország!

(A szerző a Zengő Dension Team ügyvezető igazgatója)



BELESZERETETT

Egy csapásra beleszeretett a Hungaroringbe a túraautó-vb mezőnyének jelenlegi legeredményesebb tagja, a Chevrolet kétszeres világbajnoka, Yvan Muller. A francia ász az AFM-nek elárulta: a mogoródi pálya tökéletes a WTCC-s versenygép számára.

„Nagyon érdekes pálya a Hungaroring, ahol a sok kanyar miatt folyamatosan dolgozni kell a volán mögött. Sikerült hamar ráéreznem, a rutin és a tapasztalat megkönnyítette a pálya nyomvonalának betanulását. Kaptam egy fedélzeti kamerás felvételt a mérnököktől, hogy nagyjából lássam, milyen, de az igazi felkészülés mindig az, amikor már a helyszínen vagyunk, és elkezdődnek az edzések” – mondta a lapunknak a 42 esztendőes sofőr, aki 2008-ban Seattal, tavaly pedig már a Chevy Cruze-zal szerezte meg a bajnoki titlust.

Muller a mogoródi második, első futamon szerezte meg idei első győzelmét, s több sikeres manőverrel bizonyította, hogy túraautóval lehet előzni a Hungaroringen: „Egyetértek azzal, hogy itt nehéz dolgunk van azoknak a Forma-1-es pilótáknak, akik előzni akarnak. Szerintem a pálya inkább ezeknek az autók számára kedvez, nem pedig az F1-eseknek. A magyar pályát mintha túraautókra szabták volna”

Noha a túraautó-verseny világában érte el legnagyobb sikereit, karrierje kezdetén Muller is F1-es babérokra pályázott. Miután 1992-ben megnyerte a brit F2-es bajnokságot, a nemzetközi F3000-es sorozatban olyan ászok mellett próbálkozott, mint Olivier Panis, Gil de Ferran vagy épp David Coulthard, a száguldó cirkusz kapui azonban nem nyíltak meg előtte.

„Kényszerű volt a váltás, mert elfogyott a pénzem” – idézte fel a múltat Muller. „Akkoriban csak azok kaptak ajánlatot a Forma-1-ből, akiknek volt elég pénze, és ez így van manapság is. Ha visszagondolunk, 1992 környékén hat vagy hét francia volt a Forma-1-ben, így a pénzhány mellett az időzítés sem volt túlságosan kedvező számomra. 1993 végén úgy gondoltam, hogy ennyi, befejezem a pályafutásomat a formaautók világában. Ekkor kaptam egy hívást az Orea csapatától, amit elfogadtam, és ezzel elindult a profi túraautós karrierem. Főállású, fizetett versenyző lettem.” A pályafutása során a sivatagi versenyzést, a rali-vb-t és a jégautózást is kipróbáló klasszis nemcsak egyszerűséggel „szégyenkezett” titulálta, hogy mostanára Franciaország gyakorlatilag teljes egészében eltűnt az autósport legelittebb géposztályából. „Gyalázat, hogy nincs se versenyzőnk, se futamunk, mert Franciaországban óriási érdeklődés kíséri a Forma-1-et. Régebben az Elf nagyon sok pénzt fektetett abba, hogy francia versenyzőket juttasson a száguldó cirkuszba. Akik az utóbbi húsz évben eljutottak odáig, azok zömmel a nemzeti olajtársaságnak köszönhetők a lehetőséget. Amikor ők befejezték a pilóták támogatását, senki más nem vállalta fel ugyanezt” – fogalmazott Muller.

Mészáros Sándor

Az 1. verseny eredménye

1. Menu
2. Michelisz
3. Villa
4. Huff
5. Muller
6. Tarquini
7. Monteiro
8. Barth
9. Poulsen
10. Oriola

A 2. verseny eredménye

1. Muller
2. Huff
3. Tarquini
4. Coronel
5. Monteiro
6. Engstler
7. Villa
8. O'Young
9. Dahlgren
10. Barth

A bajnokság állása

- | | |
|--------------|-----|
| 1. Huff | 150 |
| 2. Muller | 119 |
| 3. Menu | 104 |
| 4. Tarquini | 75 |
| 5. Monteiro | 74 |
| 6. Coronel | 52 |
| 7. Michelisz | 46 |
| 8. Poulsen | 43 |
| 9. Villa | 36 |
| 10. O'Young | 31 |



SZÉRIÁT VÁLTOTT

A WTCC-ÁSZ EXMÉRNOKE A HISPANIÁNÁL

Sziaaaa – mondja széles mosollyal az arcán Arnau Niubó Bosch, Michelisz Norbert tavalyi versenymérnök, aki az idei évre szériát váltott, és már a Forma-1-ben keresi a kenyerét. A Hispania-istálló teljesítményért felelős főmérnökét az AFM Barcelonában faggatta.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR KÉPEK: ZENGŐ DENSION TEAM

„A motorsport világában az ember aligha juthat magasabbra, mint a Forma-1. Minden mérnök, aki ebbe a közegbe kerül, biztosan gondol arra, hogy jó lenne egyszer a Forma-1-ben is dolgozni. Amikor erre lehetőség kínálkozik, azt meg kell ragadni” – magyarázza a szériaváltás hátterét Arnau.

Adódik a kérdés, hogy mérnöki munka szempontjából mi a legfőbb különbség a WTCC és a Forma-1 között? „Ez a munka teljesen más” – mondja a szakember – „Itt műszaki és aerodinamikai területen is sokkal több a tennivaló az autó körül. Más a verseny is, hiszen míg a túraautó-vb-n mindössze 25 percesek a futamok, addig itt másfél-két óra is lehet egy-egy menet, ami teljesen más megközelítést kíván.”

Csak néhány pillanatnak kell eltelnie ahhoz, hogy az immáron Liuzzival és Karthikeyannal dolgozó spanyol áradozni kezdjen hazánk első számú autósportsztárjáról, akivel a Zengő-Dension Teamnél szenzációs évet töltött együtt, melynek megkoronázásaként Makaóban fu-

tamgyőzelmet arattak. Mint elárulta: Micheliszt „szédületes tehetségnek, fantasztikus versenyzőnek” tartja.

„Az teljesen biztos, hogy Norbertnek megvan a tehetsége ahhoz, hogy világbajnok legyen, efelől senkinek nem lehet kétsége. Viszont a jelenlegi helyzet nem neki kedvez, elég csak a Chevrolet csapatára gondolni. Messze az övök a leggyorsabb autók, ráadásul több versenyzőnk van, így egy csapatutasítással a bajnokesélyesnek kapásból több segítőtje is lehet. Gyári istálló, és ellenük nagyon nehéz versenyezni, főleg bajnokságot nyerni” – vélekedik a mérnök, aki hetente akár több ízben is beszél telefonon a hímesházi kiválósággal, s amikor csak teheti, figyelemmel kíséri a versenyeket.

„Ez a BMW egy új autó. Igaz ugyan, hogy az elődje világbajnoki címet nyert, de ezt a kocsit új motor hajtja, ezért még sokat kell fejlesztenünk, sokat kell finomítaniuk. De biztos vagyok benne, hogy ez a kocsi is nagyon gyors lesz. A Seat Leon TDI-vel azért volt más a helyzet,

mert az egy kiforrott konstrukció volt, mindent tudtunk róla, amit csak lehetett, ami valamilyen szinten megkönnyítette a dolgunkat” – veti össze a jelenlegi helyzetet a 2010-es szezonnal.

Természetesen megkérdeztük Niubót a nemzetközi sajtó által újra és újra eltemetett Hispaniáról is: „Úgy érzem, hogy a Hispania helyzete sokkal jobb annál, mint amit a közvélemény gondol, versenyről versenyre javulunk. A technikai igazgatónk, Geoff Willis neve a garancia arra, hogy a fejlődés folyamatos” – sommázzott a barátságos szakember.

EZ A MUNKÁM

„Amikor az autó a pályán száguld, figyelem a telemetria adatait, és igyekszem felmérni az autót, valamint a pilóta teljesítményét. Az információk kiértékelése alapján adok visszajelzést a versenymérnököknek, akiket ez segít a beállítások és egyéb munkálatok terén.”

NAGYÁGYÚ

STEFANO FAVARO: AZ OLASZ, AKI MAGYAROKAT MENEDZSEL

Amikor Talmát vb-címhez segítette, őt is mindenki az egekbe emelte. Aztán jött a zuhanás, és sokan a szakembert okolták a magyar motoros visszaesése miatt. Hogy pontosan mi is történt, és milyen feladatokon dolgozik mostanában Stefano Favaro, azt egy budapesti fotózás és egy barcelonai interjú során igyekeztünk megtudni az ízig-vérig olasz menedzser-nagyágyútól.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR KÉPEK: VÁMOSI-NAGY GERGELY, ATP – GERARDO BURGOS





Tavaly a brit Formula Renault-sok között már többször láttuk, de a GP3-ban még soha: így vezet Kiss Pál Tamás!

Amikor belépek a GP2 hospitality-helyiségébe Barcelonában, épp a laptopját nyomkodja, és előbb angol, majd magyar nyelven telefonálva szervezkedik. Kiss Pál Tamás menedzserét az odabent sürgő-forgók részéről tiszteletteljes pilantások övezik, majd amikor elkezdünk beszélgetni, sokadszor is meggyőződöm róla: igazi szakemberrel van dolgom.



– Látom, mindkét csuklódon viselsz egy-egy karórát. Egy menedzser esetében ennyire fontos a pontosság?

– Természetesen nagyon fontos a pontosság, de jómagam a divat miatt hordom így, immáron 25 éve. A Swatch-őrülettel kezdődött...

– A korábbiakhoz képest itt most a kerék is kettővel több. Immáron az autók világában, a GP3-ban is pártfogolsz egy fiatal magyar tehetséget, Kiss Pál Tamást. Mennyire más ez a feladat, mint az előző?

A munka ugyanaz, mint a kétkerekűek között volt. Természetesen igyekszem itt is jó kapcsolatokat kiépíteni, ugyanakkor szerencsém is van, mert akárcsak ott, itt is nagyon sok az olasz a csapatvezetők, magas rangú mérnökök és menedzserek között, ami megkönnyíti a dolgomat, segíti az érvényesülésünket.

– Talma után hogyan kerültél kapcsolatba Kiss Pál Tamással?

– Tavaly decemberben érkezett a megkeresés egy közös ismerősön keresztül. Akkor épp nem voltam Magyarországon, mert pár hónapra elutaztam. Igazán-diből nem is nagyon volt kedvem az autó-motorsportokhoz, mert a menedzseri munka sok tennivalóval jár, és az egyéb üzleti érdekeltségeim mellett szerettem volna pihenni is végre valamiképp. Személyesen egyébként nem ismertük egymást, de hallottam Tomiról a sajtóból, a brit Forma-Renault-ban elért eredményei kapcsán én is felfigyeltem rá. Miután újra megkerestek, úgy döntöttem, hogy legyen, és a Tech 1 Racinggel folytatott tárgyalások utolsó fázisában megállapodtunk egymással. Egyébként szerencsés volt az együttműködésünk időzítése, mert így olyan fogásokat, garanciákat is bele tudtunk vinni a szerződésbe, amikre egyébként ők nem is gondoltak, jómagam viszont a MotoGP-ből okulva tudtam, hogy ezek hasznosak.

– Mindenki tudja, hogy Tomival csakis egyetlen célod lehet, ez pedig a Forma-1. Érzésed szerint ez mikor válhat elérhetővé?

– Nem tervezünk túlságosan előre, mert megállapodtunk, hogy mindig csak a következő lépcsőfokra összpontosítunk. Tehát most itt, csütörtök délután, Barcelonában azzal foglalkozunk, hogy mi lesz holnap, és nem azzal, hogy mi lesz vasárnap vagy azután. Természetesen van egy célunk, ez a Forma-1, szeretnénk, ha ez négy éven belül elérhetővé válna. Tomi tehetséges, jól érzi az autót, így bízunk benne, hogy meg tudjuk valósítani a céljainkat.

– Magyarországon általában a pénzügyi háttér a kerékkötője egy-egy fiatal tehetség kitörésének. Mennyire nehéz finanszírozni ezt a projektet?

– A motorsportos szerepvállalás pénzügyi hátterének megteremtése nem csak Magyaror-



„Van egy célunk, a Forma-1, és szeretnénk, ha ez négy éven belül elérhetővé válna.”



szágon, hanem a világon mindenütt nehéz feladat, jómagam azonban úgy vélem, hogy ennek is megvan a módja. A szponzoráció általában van, egyre inkább üzleti alapokra helyeződik, így már nem elég csak felfesteni

egy cég logóját a versenygépekre, a versenyző öltözkéjére és a sisakjára. Amikor elkezdtem Tomi ügyeinek intézését, kidolgoztam egy koncepciót, amely szerintem tökéletesen megfelel a kor követelményeinek, és nagyon

bízom benne, hogy hamarosan beszámolhatok arról, hogy ez milyen újabb eredményeket hozott.

– Mindenki tudja, hogy menedzser vagy, de mit is jelent ez pontosan?

– A versenyzéshez szükséges legoptimálisabb hátter biztosítását. Tárgyalok a csapatokkal, szponzorokat találok és ápolom a kapcsolatokat. Ezenfelül mindent intézek, ami Tamást érinti: média, kommunikáció, logisztikai ügyek... De szerencsés helyzetben vagyok, mert profik a kollégáim, és sokat levesznek a vállamról.

– Egy világbajnokot már köszönhetünk neked, így azt hiszem, joggal tehetem fel a kérdést: mi kell ahhoz, hogy valaki jó menedzser legyen?

– Szerintem egy menedzsert nem feltétlenül az alapján kell értékelni, hogy nyert-e világbajnokságot a védence vagy sem, de ha valaki úgy gondolja, hogy a Talmával elért világbajnoki cím azt bizonyítja, hogy jó menedzser vagyok, azt elismerésnek veszem. Hogy mi kell ahhoz, hogy valaki jó menedzser legyen? Borzalmas munkabírás, mert ez a tevékenység rengeteg feladattal jár, ráadásul a siker sem mindig jön és

nem mindig min-

den alakul úgy, ahogyan szeretnénk. Kellenek a kapcsolatok, sportszakmai vonalon és az üzleti életben, és nagyon fontos az is, hogy a menedzser emberileg is azonos hullámhosszon legyen a versenyzővel. Ha nincs meg az összhang, az együttműködés halálra van ítéelve.

– Talma részéről már több ízben is hallottuk a közös munka lezárásának indoklását, de kíváncsi vagyok arra is, hogyan látod te a történeteket?

– Érdekes, de nekem is csak annyit mondott Gábor, amit a nyilvánossággal is közölt. Közölte velem, hogy szeretné a maga útját járni. Ehhez én csak annyit tudok hozzátenni, hogy minden jót neki, de továbbra sem értem, mi vitte rá arra, hogy egy tíz éven át tartó sikeres együttműködést, barátságot néhány perc alatt felrúgjon. Arra gyanakszom, hogy a köreiben

Stefano sokmindenhez ért, de a szerszámokkal csak a fotó kedvéért babrál Tamás autóján



„Nagyon fontos, hogy a menedzser emberileg is azonos hullámhosszon legyen a versenyzőjével.”

vannak olyanok, akik telebeszéltek a fejét azzal, hogy nincs szüksége menedzserre, nincs szüksége rám. Igen, lehet, hogy Valentino Rossi és Sebastian Vettel mögött nem áll ilyen szakember, de dolgozik mögöttük egy több tucat segítségből álló stáb, akik elvégzik a szükséges teendőket. Ennyi.

– Meglátásod szerint képes lettél volna kezelni azt a helyzetet, amibe Talma került? – Biztos vagyok benne, hogy megtaláltam volna a módját annak, hogy ne kelljen távoznia a világbajnokságról. Korábban is voltak a pályafutása során rázós helyzetek, de mindig kitaláltam, hol legyen helye, hol tudjon versenyezni.

– Tudjuk, hogy azért a gyorsasági motoros vb-től így sem szakadtál el egészen ... – Hát igen, Sebestyén Peti révén most a fiam, Roberto van benne a motoros világbajnokság vérkeringésében. Elég furcsa érzés volt, hogy a Le Mans-i futam alatt láttam a tévében, hi-

szen nem is olyan régen még fordítva volt, ő nézett engem. Peti egyébként nagyon tehetséges versenyző, és a fiam is jól végzi a dolgát. Még nagyon fiatal, de már így is jó kapcsolatainak vannak. Természetesen igyekszem segíteni neki, amiben csak tudok.

– Azt már sokszor hallottuk, hogyan kerültél Magyarországra, azt viszont kevesen tudják, honnan ered a kötődésed az autó- és motorsportokhoz?

– Mindig érdekelték a technikai sportok, de a szorosabb kötődés a terepralival indult, még Olaszországban, a nyolcvanas években. Előbb vezettem, aztán pedig navigáltam, ráadásul jó eredményeket értünk el. Autóban, kamionban is versenyeztünk, megjártam a legnagyobb afrikai futamokat, például a Fáraó-ralit, a marokkói és a tunéziai futamokat, sőt négy ízben a Dakart is. Azóta kisebb-nagyobb szünetekkel, de fogva tart a motorsport, ám szerencsére nem kell túl nagy erőszak, mert minden pillanatát élvezem.

VÉLETLENEK

„Annak idején kaptam egy megbízást a Benetton ruhagyártól, hogy nézzek körül Romániában, terjeszkedés, bővítés miatt. Már hazafelé tartottam, amikor Kecskeméten megálltam pihenni. A szálloda recepcióján aztán összefutottam egy emberrel, aki – amíg én a kijelentkezésemet intéztem – végig olaszul beszélt telefonon. Majd amikor meglátta, hogy olasz vagyok, rákérdezett, hogy mi járatban. Végül az ő segítségével találtam egy csödbe ment varrodát, ami tökéletesen megfelelt minden követelménynek, és belevágtam az üzletbe. Azóta persze számos más területen is kipróbáltam magam, és több üzleti érdekeltséget is kialakítottam” – mesélte egy tavalyi interjúban Stefano a CKM-nek, majd a Talmácsival eltöltött tíz év kezdetét is felidézte. „Egy kedves barátom révén 2001-ben találkoztam Gáborral először, egy olasz nyelvű szerződés kapcsán kérték a segítségemet. Végig olvastam, és jeleztem nekik, hogy ezt a szerződést ebben a formában nem szabad aláírni, mert nagyon előnytelen. Gábor elmondta, hogy kint Brazíliában már aláírta, így nem volt más választás, felhívtam őket, és mint a pókerben: blöfföltem. Nagyon határozottan beszéltem velük, hogy ilyen nem lehet csinálni egy fiatal versenyzővel, akinek a naivságát csúnyán kihasználták, hiszen nem tudott olaszul. Megjehettek, mert javasolták, hogy utazzunk ki és írjunk egy újat. Ez így is történt. Hát így kezdődött, innentől kezdve egyengetem Gábor útját, és igyekeztem mindent megtenni, hogy neki csak a versenyzésre kelljen koncentrálnia.”



Találós kérdés: a fotón két versenyzőt, vagy egy menedzsert és a pilótáját látjuk? (A fotó 2010 tavaszán, a kapuvári tereprali futamon készült)

FŐLÉNYES



LE MANS ÉS BARCELONA: STONER-DIADALOK

Az elmúlt egy hónap során természetesen a MotoGP-n is zajlottak az események, hiszen május közepén a Francia, június első hétvégéjén pedig a Katalán Nagydíjra került sor.

SZÖVEG: FERDEI **KÉPEK:** CSAPATOK

A bajnoki összetett szempontjából mind a két viadal elég unalmasan telt, hiszen Le Mans-ban és Catalunyában is a Repsol Honda ausztrál versenyzője, Casey Stoner tudott diadalmaszkodni. Habár a 2007-es világbajnok továbbra sem vezeti az összetettet, szinte biztos, hogy csak idő kérdése, hogy letaszítsa az első helyről Jorge Lorenzót, aki egyelőre nem képes olyan formát nyújtani Yamahájával, mint az elmúlt években. Loris Capirossi és Marco Simoncelli menedzsere, Carlo Pernat szerint ez azért van így, mert a spanyol motoros egyszerűen nem

ért olyan jól a motorfejlesztéshez, mint egykori csapattársa, Valentino Rossi, aki immáron a Ducati alakulatát erősíti.

Ha pedig már szóba kerültek a vörösek: A Francia Nagydíj alkalmával Valentino Rossi megszerezte első ducatis dobogós helyét, ugyanis a „Doktor” a harmadik helyen ért célba Andrea Dovizioso mögött, akivel egyébként

az utolsó méterekig harcolt a második pozícióért. Azt persze azért mindenképpen meg kell jegyezni, hogy mindez nagyrészt azért a szerencsének tudható be, mivel a verseny során bukkott az előttük haladó Dani Pedrosa (az esés során eltört a jobb kulcscsontja, ami miatt kénytelen volt kihagyni a catalunyai futamot), majd Marco Simoncellit bokszutca áthajtásos

SEBESTYÉN PÉTER

Nagy örömről van szó: a 17 esztendőes Sebestyén Péter személyében az estorili futam óta ismét van magyar tagja a MotoGP-hétvége mezőnyének, a lehetőséget az olasz Forward Racing alakulata szerződtette. Igaz ugyan, hogy a csapat KTM-mel versenyez, amely nem a mezőny legversenyképesebb gépe, azonban annál inkább alkalmas arra, hogy az ember figyelemfelkeltő eredményeket érjen el vele az gyakorlatilag csak Apriliával alkotó 125-ös géposztályban. Sajnos a magyar pilóta az eddigi három futama során nem tudott pontot szerezni, azonban nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a Petinek nem volt lehetősége a szezon előtt tesztelni, illetve az elmúlt években Apriliával versenyzett. Egyébként Sebestyén Peti esetében az idei szezont egy tulajdonképpeni tanulóévként érdemes felfogni, hiszen a magyar motoros igazából jövőre szeretne majd villantani a 125-ös kategóriát felváltó Moto3-ban. (A 125 köbcentis kétütemű gépek helyett 2012-ben már négyütemű 250-es motorok futnak majd a legkisebb kategóriában.)



A bukások és sérülések hónapja volt az előző: balra éppen Rossi csókolja meg a kavicságyat

büntetésre ítélték... Egyébként Simoncelli büntetése szorosan összefügg Pedrosa bukásával és egyben sérülésével, ugyanis az olasz motoros egy igen kockázatos és veszélyes előzési manővert hajtott végre, amely során spanyol riválisa húzta a rövidebbet. Mivel ezzel a versenybírószám is tisztában volt, ezért Simoncellit tulajdonképpen habozás nélkül büntették meg.

Így visszatekintve igazából azt is lehetne mondani, hogy a Le Mans-i Nagydíj a büntetések versenyhétvégeje volt, hiszen például a királykategória bemelegítő edzését követően Casey Stoner egy ötezer eurós pénzbírságot kapott, mivel az ausztrál a pályán megütötte (!) Randy De Puniet. Történt ugyanis – még a húsz perces tréning legelején –, hogy De Puniet figyelmetlenségéből behúzta a motorját a gyors körön lévő Stoner elé, ezzel balesetveszélyes szituációt okozva, azonban ennek ellenére az

ausztrál tulajdonképpen könnyedén le tudott fékezni a pramac ducatis mögött. Ezt követően Stoner a francia versenyző mellé gurult és egyszerűen „beleöklözött” annak vállába. Ami azt illeti az ausztrál részéről nem igazán volt példa nélküli ez a megmozdulás, hiszen korábban már többször láthattuk őt rúgkapálni versenyzőtársai irányába, amikor is valami nem tetszett neki.

Visszatérve azonban Pedrosa és Simoncelli esetére: Sajnálatos módon – ahogyan azt feljebb már említettük – az olasz és a spanyol afféja nagyban kihatással volt a catalunyai viadalra, hiszen utóbbi a sérülése miatt nem tudott rajthoz állni Barcelonában, ami egyben azt is jelentette, hogy az egyébként is kurta létszámú mezőny mindössze tizenhat versenyzővel érkezett Spanyolországba. A helyzetet tovább rontotta, hogy a versenyhétvége szombati napján Colin Edwards olyan szerencsétlenül bukkott, hogy

Pedrosához hasonlóan ő is eltörte a jobb kulcscsontját, így a texasi kénytelen volt kihagyni a másnapi megmérettetést. A mezőny tehát tizenöt versenyzővel rajtolt el, egyszóval mindenki biztos pontszerző volt a célba érők közül.

Végeredmények

Le Mans	
1. Casey Stoner	
2. Andrea Dovizioso	+14.214
3. Valentino Rossi	+14.564
4. Jorge Lorenzo	+21.075
5. Marco Simoncelli	+31.245
Barcelona	
1. Casey Stoner	
2. Jorge Lorenzo	+2.403
3. Ben Spies	+4.291
4. Andrea Dovizioso	+5.255
5. Valentino Rossi	+7.371

A világbajnokság állása

1. Jorge Lorenzo	98
2. Casey Stoner	91
3. Andrea Dovizioso	63
4. Dani Pedrosa	61
5. Valentino Rossi	58



A TÖRTÉNELEM RÉSZEI

REPSOL: 40 ÉV A MOTORSPORTOK BŰVÖLETÉBEN

Ángel Nieto, Jorge „Aspar” Martínez, Sito Pons, Mick Doohan, Álex Crivillé, Emilio Alzamora, Valentino Rossi, Daijiro Kato, Dani Pedrosa, Marc Márquez. Mi a közös az előbbi nevekben? Igen, mindannyian világbajnokok, akik sikereik egy részét ugyanazon cég, a Repsol támogatásával érték el.

SZÖVEG: KOVÁCS NIKOLETT KÉPEK: REPSOL



Sokszor szembesülünk vele, hogy a MotoGP világát a spanyolok uralják, ami érthető, hiszen 1992 óta a spanyol Dorna cég birtokolja a sorozat kereskedelmi jogait. Bár a legeredményesebb nemzet továbbra is az olasz, a spanyol versenyzők egyre meghatározóbb résztvevői a szériáknak az utóbbi években. Elég, ha felidézünk, hogy 2010-ben mindhárom világbajnok spanyol lett, míg a megszerezhető 54 győzelemből 36-ot az ő nevük mellé jegyezték fel... És ne feledkezzünk meg még egy fontos szereplőről, akik nélkül nem lennének versenyek és csapatok, ők pedig a támogatók. Természetesen közöttük is találunk spanyol nagyhatalmat. Ki ne hallott volna már a Repsolról?

A spanyol energiavállalat kerek negyven éve van jelen támogatóként a gyorsasági motoros világbajnokságban, és ez idő alatt 25 bajnoki címet szereztek versenyzőik. Sikersorozatuk egy



Jorge „Aspar” Martínez

bizonyos Ángel Nietóval indult, aki 1971. május 9-én először viselte magán azt az „R” betűt. Az „öreg” Nieto ebben az évben nyerte meg első 125 cm³-es világbajnoki címét.

Jorge „Aspar” Martínez szintén a Repsol színeiben szerezte meg nyolcadlites világbajnoki címét és a harmadik 80 cm³-est, ugyanabban az évben (1988), amikor Sito Pons a 250-eseknél végzett az élen Honda NSR-jével.

A Repsol és a Honda Racing Corporation (HRC) neve később teljesen egybeforr, amikor 1995-ben stratégiai partnerek lettek, és egy olyan csapattal álltak elő a királykategóriában, melynek tagjai (Mick Doohan, Álex Crivillé, Tadayuki Okada vagy Takuma Aoki) uralták a kilencvenes évek második felét. Doohan négy világbajnoki címet szerzett a legnagyobbak között, míg Crivillé a királykategória első spanyol világbajnoka lett, 1999-ben.

A 2000-es években nem kisebb nevek szereztek bajnoki címet a Repsol támogatásával, mint Valentino Rossi, Emilio Alzamora és Daijiro Kato, míg Dani Pedrosa mellett a kezdetek mellett ott állnak. Legutóbbi MotoGP-s világbajnoki címüket Nicky Hayden révén nyerték, 2006-ban.

Pedrosa, még Movistar-kékben, de már a spanyol olajcég háttérével



71-ben még csak egy R betű jelentette a Repsol-t



Fent Rossi, lent Hayden

Világbajnokok a Repsol színeiben

50 cm³	
1972	Ángel Nieto (Derbi)
80 cm³	
1988	Jorge „Aspar” Martínez (Derbi)
125 cm³	
1971	Ángel Nieto (Derbi)
1972	Ángel Nieto (Derbi)
1981	Ángel Nieto (Minarelli)
1982	Ángel Nieto (Garelli)
1983	Ángel Nieto (Garelli)
1988	Jorge „Aspar” Martínez (Derbi)
1989	Álex Crivillé (JJ-Cobas)
1999	Emilio Alzamora (Honda RS 125)
2003	Dani Pedrosa (Honda NSR 125)
2010	Marc Márquez (Derbi RSA)
250 cm³	
1988	Sito Pons (Honda NSR 250)
1989	Sito Pons (Honda NSR 250)
2001	Daijiro Kato (Honda NSR 250)
2005	Dani Pedrosa (Honda RSW 250)
500 cm³	
1995	Mick Doohan (Honda NSR 500)
1996	Mick Doohan (Honda NSR 500)
1997	Mick Doohan (Honda NSR 500)
1998	Mick Doohan (Honda NSR 500)
1999	Álex Crivillé (Honda NSR 500)
2001	Valentino Rossi (Honda NSR 500)
MotoGP	
2002	Valentino Rossi (Honda RC211V)
2003	Valentino Rossi (Honda RC211V)
2006	Nicky Hayden (Honda RC211V)

VÁLTOZÁSOK

A MAGYAR BAJNOKSÁGOT NEM FENYEGETI VESZÉLY, DE...

Húsvét hétvégéjén nemcsak a motoroktól volt hangos a mogyoródi pálya, hanem egy akkor még meg nem erősített hírtől: ez az utolsó motorverseny a Hungaroringen! Azóta is sok pletyka kering az érintettek körében, ezért úgy döntöttünk, a legilletékesebbtől, Bulcsu Rezsőtől kérdezzük meg, mi az igazság.

SZÖVEG, KÉP: KOVÁCS NIKOLETT



Bulcsu Rezső a MAMS gyorsasági szakágának vezetője, november óta a FIM Gyorsasági Bizottságának főigazgatója. Az elmúlt húsz évben közel 300 alkalommal volt zsűrielnök vagy vezető felügyelő nemzetközi versenyeken



– **Miért hagytad el a hungaroringi irodát, és mi lesz az általad szervezett versenyekkel, illetve a motoros nyílt napokkal?**

– Kezdjük a legfontosabbal! A Hungaroring nem rúgott ki minket, és a működésünket nem lehetetlenítette el. Ők továbbra is csak azt kérték, amit eddig. Cégem, a BROrganisation szinte kizárólagosan szervezett minden motoros eseményt a mogyoródi pályán. Beleértve az Európa-bajnoki futamot, Alpok-Adria és magyar bajnoki versenyeket, motoros napokat és a külföldi klubrendezvényeket.

– **Ha a Hungaroring nem állított új feltételeket, akkor miért döntöttél úgy, hogy befejezed, felmondasz az alkalmazottaknak, és elhagysz az irodát?**

– Ez egyszerű: nem érte meg tovább működni. Alapigazság a gazdasági életben, ha valami veszteséges, azt abba kell hagyni. Bármennyire nehéz is. Az alkalmazottak bére és azok járulécai, az irodabérlés (mert nem ingyen voltunk ott), a telefon- és egyéb költségek állandóak voltak. Ezek mellé jött még a pályabérlés és minden egyéb szolgáltatás (sportbírók, mentők stb.) díja a rendezvények idején. Mi alapvetően a motoros napokból tartottuk fenn magunkat, nem a ver-

senyekből. Egy rentábilis nyílt naphoz minimum 185 motorosra van szükség. Már tavaly is volt visszaesés, de az idei első hónapok egyértelművé tették, hogy nem tudjuk tovább eltartani magunkat, sőt, egyre nagyobb volt a ráfizetés.

– **Ezért elálltál a nyílt napok rendezésétől. De mi lesz a Magyar Bajnokság további futamaival? Azokat továbbra is megrendezed?**

– Nemcsak az irodát hagytam el május elején, hanem az embereimnek is fel kellett mondanom, nélkülük pedig lehetetlen lenne megszervezni bármit is. Tehát a BROrganisation nem szervez több versenyt. Természetesen nem fordítottam hátat a magyar motorsportnak, sőt! Gyorsasági szakágvezetőként azon vagyok, hogy a további versenyek megrendezéséhez minden segítséget megadjak az új szervezőknek.

– **Ezek szerint lesznek további versenyek?**

– Abban majdnem biztos vagyok, hogy az idei évre kiírt öt verseny összejön. Ami már biztos, hogy a harmadik forduló a Road and Ride csapata szervezi a Pannónia-ringen, június 19-én. Ők egyébként a Hungaroringgel is tárgyalnak, ahogy maga a Magyar Motorsport Szövetség is, de eredményekről még nem tudok beszámolni. Külföldi pályára is lenne lehetőség menni, konkrétan a brnóra kaptunk igen baráti meghívást szeptember végére, de az a helyszín nagyban növelné a versenyzők költségeit, így nem vagyok biztos benne, hogy vajon hányan jönnek el, hiszen a magyar futamokra sincs pénzük az embereknek. Annak pedig nincs értelme, hogy ne legyen meg az értékeléshez szükséges minimális létszám.

– **Mindezek fényében hogyan látod a jövőt?**

– Nem lesz egyszerű, főként a 2012-es szezonról félek. Minél hamarabb el kell kezdeni gondolkodni a megoldáson, természetesen minden érintett, azaz a csapatok és a versenyzők bevonásával. Össze kell fogni, hogy a magyar gyorsasági motorsport működőképes maradjon, és legyen egyáltalán.

ALPOK-ADRIA: MAGYAR SIKEREK

Nemhogy külföldi pályán, de sajnos még egy határainkon belül megrendezésre kerülő nemzetközi bajnoki futamon is alig akad magyar résztvevő. Pedig a június első hétvégéjén megrendezett Alpok-Adria Bajnoki fordulón minden adott volt a jó motorozáshoz. Az időjárás kegyes volt a résztvevőkhoz, és az egész országot érintő heves esők elkerülték az Ostffyasszonyfán található pályát.

A maroknyi magyar különítmény azért kitett magáért! Juhász Dávid a Stock1000-esek között, míg Kispatoki Viktor a Superbike kategóriában állhatott fel a dobogó második fokára. Munkatársunk, Kovács Nikolett egyedüli női indulóként a 10. helyen ért célba, a 29 fős mezőnyben a Superstock600-asok versenyén új női csúcsot motorozva. A 125GP-seknél Gyutai Adrián 6., míg Csányi Gergő 10. lett a bukás miatt félbeszakított versenyen, amit végül 13-an fejeztek be. Hirczi Zoltán 14. helyével szintén pontot szerzett a Stock1000-esek között. Aszalós Ádám műszaki hiba miatt a 2. helyről kiállni kényszerült a 125SP kategória futamán, akárcsak Nagy Győző a Superstock600-asoknál.

ZAJLIK AZ ÉLET

PIG BIKE: VERSENYEK KÉT OB KÖZÖTT

Legutóbb a hungaroringi versenyhétvége után faggattuk az egyik legnagyobb magyar istálló vezetőjét, Zbiskó Zsolt csapatfőnököt, ám az azóta eltelt egy hónapban is bőséggel zajlottak az események a team háza táján.

SZÖVEG: TDK KÉPEK: PIG BIKE



– Mivel telik egy gyorsasági motoros csapat számára az idő két bajnoki futam között?

– Sok mindennel. Istállónk egyik tagja, Aszalós Ádám például idén részt vesz a tíz futamos Magyar Országos Robogó Bajnokságon. Eddig négy versenyt rendeztek, és jelenleg a pontok alapján a harmadik helyen állunk. Bár elsőre talán mosolyt csal az ember arcára a robogóverseny kifejezés, de mindenkit biztosíthatok: ezek igen is komoly kihívások. Kemény csatákat vívnak a versenyzők, még hozzá speciálisan tuningolt robogókon. Elég talán, ha csak azt említem, hogy egy ilyen kis 70 köbcentis gép akár a 160 km/h végsebességet is elérheti. A versenyek nézettsége és átláthatósága is nagyon élvezetes, hiszen ezeket a futamokat általában gokart pályákon rendezik, így végig követni lehet a szoros csatákat.

– Mennyire érintett benneteket komolyan a hazai bajnokság futamidőpontjainak évad közbeni átalakítása?

– Sajnos valóban történtek változások az idei versenynaptárban, amelyek eléggé komolyan



megbolygatták az idej terveinket. Pillanatnyilag úgy tűnik, elég nagy a zűrzavar a hazai gyorsasági motoros szakág körül, például nem tudjuk pontosan, hogy hol és mikor lesznek versenyek...

– Úgy tudom, nem csak a naptárral van gond...

– Az a helyzet alakult ki, hogy az egyik géposztály, amelyben indultunk (125 Sport), nem fogja elérni a 2011-es bajnokság értékelhető szintjét. Ezért kénytelenek vagyunk már most, idén egyet „feljebb” lépni. A csak jövőre tervezett Alpok-Adria szérián való egész éves részvételt megelőzően már most bekapcsolódunk a kupasorozatba, az év hátralévő fel-

ben megpróbálunk részt venni minél több futamon. Az egyik szemünk sír, a másik nevet, hiszen nagy esélyünk lett volna megnyerni a magyar bajnokságot, viszont így egy sokkal komolyabb versenysorozaton bizonyíthatunk, tanulhatunk. Esélyeink itt is elég jók, hiszen nemrég, a Hungaroringen megtartott futamot – ahol tulajdonképpen csak próbaképpen indultunk – megnyertük. Június elején szintén elindultunk egy versenyen, még hozzá a 3. rajtkockáról, de sajnos technikai okok miatt a 3. körben a 2. helyről kellett kiállnunk.



Pedig minimum dobogóra állhattunk volna, de a győzelem sem volt elképzelhetetlen.

– Ugye mindezek a körülmények nem tudják elvenni az ember kedvét a dologtól?

– Természetesen nem: tele vagyunk ambíciókkal és megyünk előre! Persze ha még jobb lenne a technikai, anyagi hátterünk, akkor még jobb eredményeket tudnánk elérni, és a kedvünk is fényesebb lenne. Ezért is dolgozom sokat újabb szponzorok megnyerésén, a már meglévők mellé. És itt hadd említsem meg fő támogatóinkat, a METALCOM Zrt.-t, az EUOMOTORT, és a HONDA KARASNA-t, akik nagyban hozzájárultak eddigi eredményeinkhez.

TISSOT
SWISS WATCHES SINCE 1853
INNOVATORS BY TRADITION



További információk: www.tissot.ch

Óvakodjon a hamisítványoktól! Tissot órát kizárólag hivatalos márkakereskedőktől vásároljon!
Legális Tissot forgalmazók listája megtalálható a Tissot honlapján.

Btech
DISTRIBUTION

BL Óraszalon – Auchan Budaörs • BL Óraszalon – Auchan Soroksár • BL Óraszalon – Auchan Dunakeszi • BL Óraszalon – Mammút 1., 2. em. R219
BL Óraszalon – Aréna Pláza Fsz. K09 • BL Óraszalon – Europeum • BL Óraszalon – Fórum Debrecen -1. szint • Royal Time – Pólus
Balogh Óra-Ékszer – Szombathely, Fő tér 17. • Bálint Óras Szaküzlet – Győr, Jedlik Ányos u. 18. • Répásy Óra Ékszer Szalon – Pécs, Bajcsy Zs. u. 3.
Böröczky Jenő Óras – Pápa, Fő u. 4. • **Ügyfélszolgálat: info@oraszalon.hu • Tel.: +36-20-4242-550, +36-1-421-9012**



TISSOT T-RACE MotoGP LIMITED EDITION 2011

Legyél Te is az igazi versenyélmény részese!
Quartz chronograf szerkezet, nemesacél tok,
karcálló zafirkristály üveg és 100m (10bar) vízállóság.

MEGÉRINT AZ IDŐ





PORLOVAGOK

HÓDMEZŐVÁSÁRHELY ÉS NYÁRSAPÁT

Felgyorsultak az események a hazai motokrossz bajnokságban, előbb Hódmezővásárhelyen, majd Nyársapáton pattant nyeregbe a mezőny, hogy pár napon belül újabb csatákban osztozzanak a pontokon.

SZÖVEG, KÉP: VARGA ZOLTÁN, HÉJJA TAMÁS (WWW.MXFOTO.HU)

Hódmezővásárhelyen sajnos már az előkészületnél gondok adódtak, a vásárhelyi tűzoltóság idén már nem tudott segíteni a pálya locsolásában, és a tartalék autó is csak későn tudott üzembe állni. Így a rendezőségre különösen nagy feladat hárult. A Piliscsévén balesetet szenvedett versenyzők is foghíjassá tették az egyébként egyre csekélyebb létszámú versenyzősere-

get: többek között az MX2-es bajnok Huguycz Erik (Yamaha Fehér 2000 versenyzője) is a kényeszerpihenőjét tölti. A rossz sorozatnak azonban nemhogy nem szakadt vége, hanem még tovább folytatódott: az edzésen Lécz Gergelyt kulcsonttöréssel szállították kórházba.

Az első futam rajtját Németh Kornél vette elsőként, és körről körre növelve elő-

nyét, rendületlenül menetelt. Mögötte Borka és Szvoboda csatáztak pár körön keresztül, majd Jani hibázását kihasználva Bence került a második helyre. Borka ezután egy biztonságos tempót felvéve, veszélytelenül motorozhatott a harmadik helyen. Így az első futam: Németh (#108), Szvoboda (#2), Borka (#1) sorrenddel zárult.

A második futam már a rajtnál tömegbalesetet hozott, sajnos ismét komoly sérülésekkel: Berkes Dániel (bokatöréssel), Juhász Dávid (csuklótöréssel), Szép-Horváth Arnold (kulcsonttöréssel), de a rajtnál bukott Nagy Alex, Firtosvári Gábor, Borka János is. Ez utóbbi trió a mezőny végéről nekivágva próbált felzárkózni az élbolyhoz, ám a technika először Firtosvári Gábort, majd Borka Janit kényszerítette a verseny feladására, és bukás miatt Kerner László is kiszállt a versenyből. Közben Németh Kori is „hibázott”, kiugratott egy mandimerből (később megtudtuk, hogy a hátsó fék lett használhatatlan egy pályakaróból beszorult fadarab miatt). A sztár ezt követően a harmadik helyről zárkozott fel Bence mögé, és körökön keresztül nyírták egymást, de végül Németh még a plusz két kör beintése előtt megelőzte márkatársát. A második futam sorrendje: Németh, Szvoboda, Szőke lett. Kissé borús jövőkép, hogy az egyébként is csekély 20 fős (MX Open, MX2!!!) mezőnyből 11-en fejezték be a versenyt, és a kiesettek nagy része egyhamar vissza se tud állni sérüléseik miatt.

★★★

Néhány nappal később Nyársapáton már a remek időjárás és a kifogástalan pálya nézők tömegét vonzotta a versenyre, sőt még a versenyzők – csekély létszámuk ellenére is – mindent megtettek, hogy az utolsó pillanatig izgalmas futamokkal szolgálják ki a közönséget.

Az időmérő legjobbjá ismét Németh Kornél volt, több mint három másodperces előnnyel.



Németh technikai hibája után csak nehezen tudta visszavenni az elsőséget Szvobodától

Az első futamban jó rajtot is vett, körről körre növelve előnyét mérföldeket adott a mezőnynek. Saját tempóját motorozva, néha a közönséget szórakoztatva nyerte a futamot. Mögötte azonban nagy csata folyt: Nagy Alex őrizte második helyét Szvoboda Bence, Szőke Márk és Firtosvári Gábor előtt, de előbb Bence, utána Márk, végül Kacska is megelőzte Alexet. Hatodik helyen Raduta Adrián ért célba.

A második futam is bőven szállította az izgalmakat. A rajtot követően Németh Kornél és

Szvoboda Bence vívott egy rövid meccset, és öketten el is léptek a mezőnytől. A futam feléig úgy tűnt, hogy nagy változásokra nem kell számítani, amikor Bencének egy defekt miatt kerékcserére kellett kiállnia. Mint kiderült, ekkor már körökön keresztül defektes hátsó gumival harcolt. Közben, hogy még izgalmasabb legyen a történet, elkezdett szakadni az eső is. Amíg Szvoboda a depóban vesztegelt, addig Nagy Alexet megelőzte Raduta Adrián, Firtosvári Gábor pedig Stoichescu, Szolga Richárd ugyanakkor feljött ötödiknek, Szőke Márk pedig kapott egy stabil második helyet. A kerékcseréből visszatérő Bence ekkor örült hajzába kezdve próbált visszazárkózni az élbolyhoz. Ezalatt Firtosvári megérkezett Szolga nyakára, ám az egyik visszafordítóban leállt a motorja, és nemhogy a Szolga-előzés úszott el, de Szvoboda is kikerült. Így a második futam sorrendje Németh Kornél, Szőke Márk, Raduta Adrián, Nagy Alex, Szolga Richárd, Szvoboda Bence lett.

A két futam eredményéből a verseny sorrendje: Németh Kornél, Szőke Márk, Szvoboda Bence, Raduta Adrián, Nagy Alex, Firtosvári Gábor.



A hódmezővásárhelyi versenyt követően a hatszoros magyar bajnok Borka János váratlanul bejelentette a visszavonulását

A bajnokság állása

1.	#108	Németh Kornél	KTM	KTM Bódís Kecskemét	150 pont
2.	#2	Szvoboda Bence	KTM	LR Cosmetic	121 pont
3.	#795	Szőke Márk	Kawasaki	Kawasaki Magyarország	108 pont
4.	#411	Szolga Richárd	Honda	TS Integrál	89 pont
5.	#288	Stoichescu Mihai	Honda	Moto Extrem	72 pont
6.	#102	Nagy Alex	KTM	KTM OXXO OKR Team	68 pont

„Az egyre fogyó mezőnyt így is fantasztikus élmény látni küzdeni.”



ÚJRA ITTHON

NÉMETH KORNÉLT MINDEN BAJNOKI FUTAMON LÁTHATJUK

Gyerekkora óta arról álmódott Németh Kornél, hogy szerelme, a motokrossz, a hivatása is legyen. Mostanra ez már rég megvalósult, és jelenleg két bajnokságban is indul, de ami a legfontosabb, hogy végre elmondhatjuk, hogy itthon is versenyez.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: VARGA ZOLTÁN (WWW.MXFOTO.HU)

– Sokat versenyeztél külföldön, idén azonban végre itthon is rendszeresen láthatnak a rajongóid. Miért döntöttél a „visszatérés” mellett?

– Teljesen véletlenül alakult így: A KTM Kecskemét egyik versenyzője lesérült az MX1-ben, és Bódis Józsi a KTM Kecskeméttől kért meg, hogy ugorjak be az első bajnokim. Ez vált utána folyamattá, hiszen azóta mindegyiken elindultam, és per pillanat vezetem is a bajnokságot. Még a nyáregyházin és a gyulai állók majd rajt-hoz, úgyhogy nem megyek az összes futamon, de remélem ez is elég lesz ahhoz, hogy nyerjek év végén.

– Úgy veszem ki a szavaidból, hogy baráti viszony fűz a céghez...

– Igen, régóta ismerjük egymást: a főnök fia is versenyez, így ismerkedtünk meg, és mindig számíthattam rá, bármivel is fordultam hozzá: attól függetlenül, hogy nem az ő csapatában mentem, mindig segített, ha kellett. Nagyon korrekt ember, és ezért éreztem fontosnak, hogy amikor ő kért segítséget tőlem, igent mondjak. Mivel csak a cseh bajnokság hat futama várt rám idén, így nem is nagyon kellett átvariálnom a hétvégeimet.

– Hogy állsz abban a bajnokságban?

– Ott már két futamon vagyok túl: az elsőn első lettem, a másodikon második, így most hat ponttal vagyok lemaradva. Még hátravan négy verseny, és ott is győzni szeretnék.

– Miért ilyen fontos, hogy külföldön versenyezz?

– Én már több éve profi vagyok, vagyis ebből élek, és itthon ez nem igazán megvalósítható: nem szokás ez még Magyarországon. Pedig, ha valaki elmegy egy kávézóba dolgozni, az is meg akar élni belőle: én is, csak én motorozom ezért. Csehországban is így foglalkoztatnak.



– Anélkül, hogy a zsebedben turkálnék: meg lehet ma abból élni, hogy versenyzel?

– Nagyon jól kell csinálni a dolgot, és akkor igen.

– Ha össze kéne hasonlítani az itthoni és a külföldi pályákat, mit mondanál?

– Hogy mentem már külföldön is nagyon rossz pályán, és itthon is nagyon jón. A pálya az pálya, aminek az ugratóit meg kell ugrani. Egy dologban azonban itthon javulhatnánk: a pálya talajának átforgatása, locsolása nem nagy divat, pedig időnként nagyon jót tesz. Ez egyébként európai tendencia: Amerikában és Kanadában ebből kifolyólag szerintem jobb a pályák.

– Kanada miért nem jött idén össze?

– Ott lehet, hogy jobb a pálya minősége, de a pénzügyek másképp működnek. Ott rajtpénzt fizetnek, és csak szezonban. Tehát, ha kint akar-

tam volna menni, akkor kellett volna munkát keresni a szezon végén, és a szezon elején felmondani: ez nem tette egyszerűvé a keresést. Tavaly egy német cég lehetővé tette, hogy kint menjek, és csak a motorozással, a tréningezéssel tudjak foglalkozni, de idén sajnos nem jött össze. A csehekkel most ez működik, és csak bízom benne, hogy egyszer lesz olyan magyar vállalat, amelyiknek fontos, hogy valaki második Kanadában...



TELE ENERGIÁVAL

MX ENERGY DRINK – A TEHETSÉGES FIATALOKÉRT

Az MX ENERGY DRINK számára fontos a tehetséges fiatalok támogatása – csapatszinten és egyénileg egyaránt. A hétköznapi élet sikereit a cég főként a technikai sportok támogatása formájában kamatoztatja. Arculatukhoz talán leginkább a különösen nagy kondíciót igénylő motokrossz és a látványos pillanatokban szintén bővelkedő rali áll a legközelebb, de a vállalat vezetői megtiszteltetésnek vették azt is, hogy a gokartos csapatok is számítanak a segítségükre. Az MX ENERGY DRINK-nél biztosan benne: lendületes megjelenésük mellett termékeikkel is hozzájárulnak ahhoz, hogy sportolók kihozzák magukból a MAXIMUM-ot.



Lieszkovszky Gábor



Pál Markó



Zám Ferenc

MX
MAXIMUM
ENERGY



Vaega „Cigány” Zoltán



Pál Vencel



KANIZSAI KIRUCCANÁS

PORBÓL SÁRBA: KÜZDELEM AZ ELEMekkel

Május első vasárnapja után az utolsó is motorok zúgásától volt hangos az MX-eseknél: Nagykanizsa közel két kilométeres versenypályáján találkoztak újra a quad versenysport elkötelezett követői.

SZÖVEG, KÉP: KADOSA ÁKOS (QUADFOTO.HU)

A sokak által kedvelt helyszín rendkívüli felkészítéssel esett át, hogy ne a pálya minősége legyen a döntő a befutó sorrendjében, hanem a versenyzők tudása. Talán ennek is volt köszönhető, hogy a szabadedzés különösebb meglepetés nélkül zajlott, hacsak nem nevezzük an-

nak Sirok Martin utolsó helyét. Mint később kiderült, csak szakaszolgot, és próbálgatta a gép beállításait. Első helyen Busz Patrik ért célba, már-már szokás szerint. Mögötte kisebb meglepetést okozva Szatmári Imre futott be. Mondhatnánk, ez az idő nem számít, de...

...De ugorjunk tovább gyorsan az időmérőre. Amelynek a menetrendje egy darabig a szokásosnak volt nevezhető. Busz Patrik az élen, mögötte a többiek, majd jött Béres Zsolt, és 3 tizeddel megverte Patrick idejét, mondhatnánk még ez is rendben lenne, de ekkor



A nagy képen (34) a sokat küzdő, de technikai hibái miatt csak bajnoki 4. Sirok Martin, mellette legnagyobb ellenfelei, Busz Patrik (55) és Béres Zsolt (15)

vábbi sorrend: Roman Repa, Jarjabka József, Jádi Tibor, Koltai Alvin Alex.

A verseny előtti szünetben megint a pálya került főszerpbe: a rendezők ugyanis locsolással próbálták elnyomni a port, ami lássuk be, nem sikerült a legjobban. A helyenként sáros ázott talaj nagyon megnehezítette a versenyzők dolgát, szinte lehetetlenné téve az előzést. A rajt legjobban Roman Repának sikerült. Rögtön az élre állt, és még az sem tudta onnan eltántorítani, hogy elkezdett füstölni a motorja. Szerencse a szerencsétlenségben, hogy csak a leintés után „robbant föl” a blokk, viszont a második futamot már a pálya széléről volt kénytelen nézni. Na de ne szaladjunk ennyire előre. Másodiknak Busz Patrick fordult el, aki ezt a helyét meg is tudta tartani a leintésig. Harmadikként Béres Zsolt futott be, mondhatni ő is rajt-cél versenyzéssel. Jarjabka Józsefnek nem volt ilyen szerencséje a negyedik hellyel, mert az utolsó előtti körben Sirok Martin egy rövidebb féktávot véve megelőzte őt, így be kellett érnie az ötödik helyezéssel. Az időmérőt nyert Szatmárinak meg kellett elégednie a hatodik hellyel, míg Román Szabolcs rajt-cél hetedik helye egy pillanatig sem volt veszélyben. Mögöttük egy öregfű, Jádi Tibor és a feltörekvő ifjú Koltai Alex zárta a sort.

A második futam is egyhangúan indult. Béres az élre állt, őt Busz követte, majd a harmadik körben csatlakozott hozzájuk a hatodik helyről induló Sirok is. Ők hárman simán elvonatoztak volna a leintésig, ha Béresnek nem fullad le a motorja. Ezt a pillanatnyi problémát kihasználva Busz rögtön lecsapott az első helyre, de még Sirok is el tudott menni mellette, megszerezve így a második helyet. Béresnek sikerült újraindítani és visszaállni harmadikként, de a dobogó legfelső foka így elúszott. Szatmárinak sikerült a negyedik helyre hoznia a kivételesen egész hétvégén jól működő Kawasaki-ját. Ötödik Román Szabolcs, hatodik Jarjabka József, hetedik Jádi Tibor és nyolcadik Koltai Alex lett. Az összesített eredmény: Busz, Sirok, Béres, Szatmári, Jarjabka, Román, Repa, Jádi, Koltai.

Egy kicsit sáros, majd kicsit poros, de mindenképpen az egész évad leggyorsabb versenyén vagyunk túl. Kíváncsian várjuk, milyen izgalmakat tartogat számunkra a következő verseny...

MX Quad bajnokság állása*

1. Busz Patrik	127
2. Béres Zsolt	119
3. Román Szabolcs	104
4. Sirok Martin	101
5. Jarjabka József	91
6. Szatmári Imre	81
7. Uzsák Tibor	49
8. Varga Norbert	47

* nem hivatalos

A LEGIFJABB

SZATMÁRI IMRE: A FELNŐTT MEZŐNYBEN KÜZD

Tízévesen szeretett bele a quadba, két esztendő múlva már licensszel versenyzett és kupákat nyert, rá egy évre pedig bajnok lett. Ez Szatmári Imre eddigi pályafutása. Az idei évben – a mezőny legfiatalabb indulójaként – már a felnőttekkel versenyez.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: KADOSA ÁKOS



Eddig három, nem túl jól sikerült versenyen van túl, de Imre bizakodik, és év végére a komoly ellenfelek mellett is dobogót tervez



– **Idén már három versenyték volt. Beszéljünk először az elsőről, a monoriról!**
– Ott aránylag jól indult minden: az időmérőn és az első futamon negyedik lettem, de sajnos a második futamban tönkrement a motorom, ezért ki kellett állnom. Összetettben így a hetedik helyen zártam azt a hétvégét.

– **Ezzel folytattad, ahol tavaly abbahagytad, hiszen 2010-ben sem voltál túl szerencsés. Mi volt a gond?**
– Valóban így volt, de ez a Kawasaki miatt volt. Motokrosszban ez már egy jól bejáratott és kipróbált típus, de quadban – ha jól tudom – az én két gépemen kívül csak egy Kawasaki van az országban. Úgyhogy van még minnek kiforrnia, de úgy tűnik, hogy most már megtaláltuk a fő problémaokozókat, és sikerült őket kiküszöbölnünk. Eddig folyamatosan melegedett a motor, mert mint kiderült, kicsi a hűtője, így nagyobbra cseréltük. Azóta rendszeresen teszteljük, fél órákat megyek vele egyfolytában, és úgy tűnik, már bírja a kiképzést.

– **Azonban a második versenyen így is közbejött valami, Ácson sem voltál túl szerencsés...**

– Nem bizony, olyannyira, hogy az időmérőn leszakadt a láncom, és ez szétverte a motorblokkot, így a tartalék motorral kellett mennem. Az jóval kisebb teljesítményű, és jobban melegszik, mint a versenyquadom, így elég hátul tudtam csak végezni.

– **Az eddigi három versenyből ezek szerint a nagykanizsai hétvégéd sikerült a legjobban. Igaz?**

– Igen, ott nem volt műszaki problémám. Erre a versenyre már sok újítást végeztünk, olyannyira, hogy az időmérőt sikerült is megnyernem, így nagy reményekkel vártam a versenyt. De az első rajtot elrontottam, beragadtam a hatodik helyen, és ezen az sem segített, hogy kicsit túl volt locsolva a pálya, és nagyon sáros volt. Így nem nagyon tudtuk azt a tempót menni, amit akartunk, sőt, még előzni vagy közelebb menni sem tudtunk egymáshoz. A második futamban már sokkal jobban ment a rajt, harmadikként

köröztem, de végül negyedik lettem, így összetettben is a negyedik helyen végeztem.

– **Idén már nem a short track quaddal, hanem egy motokrosszos mezőnyvel mentek együtt: hogy tetszenek így a futamok?**
– Nekem jobban tetszik, mert nem vagyunk adott pályához kötve, így több helyszínen tudunk versenyezni idén. Nem melleleg a krosszmotor több nézőt vonz, így bízom benne, hogy ezáltal a quad még népszerűbb lehet.

– **Milyen pályák várnak még rátok, és mennyire ismered már ezeket?**
– Nyársapátiban már voltam tesztelni, és Hódmezővásárhelyen is jártam már, igaz, ott nem versenyeztem még. Egyelőre tetszenek a pályák, de amelyek a legfontosabb, az a következő versenyünk lesz, Bugyiban. Az nekem hazai pálya, és éppen ezért nagyon szeretném megnyerni. Tudom, hogy nem indult jól az évem, de bízom benne, hogy mostantól minden szerencsésen alakul majd, mert nagyon szeretnék év végén a dobogón állni.

well

©

✓ Reklám
✓ PR
✓ Online

www.well.hu



A MÁJUS A HÉTSZERES VILÁGBAJNOKÉ VOLT

LOEB ÉS LOEB



Sebastien Loeb idei második és harmadik győzelmét is megszerezte az Olasz és Argentín Ralin, így 13 ponttal vezet Hirvonen előtt.

SZÖVEG: AMBER PR KÉPEK: GYÁRTÓK

„Nagyszerű, hogy szinte a verseny kezdetétől fogva vezettem. Mikko nagyon keményen hajtott mögöttem, így csaknem mindig nagyot kellett kockáztatnunk. Néhány helyen időt vesztettünk a tisztogatás miatt, de az elvesztett másodperceket máshol visszanyertük. Ez igazán kemény küzdelem volt, de nem hittem a verseny rajtjánál, hogy így sikerül majd” – nyilatkozta Loeb az olasz verseny végén.

A hétszeres világbajnoknak valóban nem volt könnyű dolga a ralin, hiszen miután már szinte a rajttól fogva vezette a versenyt, sokszor rá hárult a murvás utak sepregetése. Az utolsó

gyorsasági szakaszon, a Power Stage-en Mikko Hirvonen nagyon gyors volt, de mégsem tudta kiütni a nyeregből Sebastien Loeb-öt, aki csaknem lefúllasztotta autóját az egyik hajtékanyarban, mikor első sebességfokozat helyett majdnem másodikba kapcsol.

Néhányan az élmenők közül így is csúnyán pörtül jártak. Sebastien Ogier, aki a dobogót célozta meg, nekihajtott egy sziklának, és eltörte autójának hátsó felfüggesztését. Meg tudták szerelni a francia pilóta kocsiját, de végül csak a negyedik helyen ért célba, Solberg után és Östberg előtt. Jari-Matti Latvala még pechesebb



volt, hiszen a pénteki karambolja miatt – dacára a későbbi jó szereplésének – végül csak 18. lett.

A Mini visszatérése csalódással kezdődött, ugyanis Kris Meek-ét műszaki meghibásodások hátráltatták, s végül kénytelen volt feladni a versenyt. A Citroëntől átigazolt Dani Sordo a hatodik lett az összesítésben – ami viszont nem rossz eredmény. A Mini idén csak néhány ralin vesz részt, egyfajta teszt jelleggel, hiszen 2012-ben fogja a teljes évadot végigversenyezni autóival.

A Super 2000-es győztes Ott Tänak lett öszszetettben a hetedik, öt pedig Juho Hanninen követte a Skoda Fabiával a nyolcadik helyen. Matthew Wilson, miután túltette magát a fék és a kormányzás gondjain, végül a kilencedik, Nasser Al-Attiyah pedig tizedik lett.

A második májusi versenyen sokáig úgy tűnt, hogy Sebastien Ogier idei harmadik raligyőzelmét gyűjti be, de végül nem neki állt a zászló. A fiatal tehetség balesetet szenvedett, amiből Sebastien Loeb és az utána következő Mikko Hirvonen is profitált. Loeb pénteki büntetése után felverekedte magát a dobogó legfelső fokára, így zsinórban immáron hatodszorra vihete haza a győztes trófeát Argentínából. Mikko Hirvonené a második hely, Ogier pedig kénytelen volt beérni a bronzérmes helyezéssel.

Loeb csapattársa vasárnap reggeli kényelmes vezetését követően végigbicegett az utolsó gyorsasági szakaszokon, így az öt szorosán követő Loeb és Hirvonen gyorsan behozta hátrányát, és letolták a francia pilótát a harmadik helyre. „Nem éreztem, hogy képes leszek a rali végén harcolni a győzelemért, de végül is nagyon

Talán még fiatal? Ogier két diadala után ezúttal hibázott...

örülök annak, ahogy a dolgok történtek. Fontos volt, hogy továbbra is én vezessek az egyéni ponttáblán, és ne veszítsék pontokat” – szögezte le a hétszeres világbajnok Loeb.

Sebastien Ogier szerencsétlenül járt a 17. gyorsasági szakaszon. Túl korán akart bevenni egy kanyart, és felborult Citroënjével. Így két szakasszal a verseny vége előtt elvesztette autója szervokormányzását, ami igencsak megnehezítette a ralin való helytállását: „Próbáltam menteni a menthetőt, de lehetetlen volt ezután vezetni az autót. Elég szerencsétlen helyzet volt, az biztos” – nyilatkozta.





Petter Solberg kényelmes előnyt élvezett Loeb és Hirvonen előtt, de aztán neki is szervókormányzási problémái adódtak, így végül kénytelen volt beérni a negyedik hellyel. A norvég versenyző azért vizsgálgatható a televízióban is közvetített Power Stage-en megszerzett győzelemmel és az azért járó extra pontokkal.

Az ötödik helyezés Mads Östbergé, akit a helyi sztárpilóta, Federico Villagra követ a hatodik helyen, a Munchi csapat Fordjával. Östberg csapattársa, a fiatal Matthew Wilson sokáig közel haladt a norvégéhoz, de hol egy defekttel, hol pedig autójának motorjával gyúlt meg a baja, végül a nyolcadik helyen futott be. Hirvonen csapattársáé, Jari-Matti Latvaláé a hetedik helyezés, pedig a rali első két napján ő volt a reflektorfényben. Szombathat délután azonban a Ford felfüggesztésének egy darabja letörtött, s ez megpecsételte a finn versenyző további sorsát. Az ismert versenyzők után két kevésbé ismert pilótáé, Hayden Paddoné és Patrik Flodiné lett a két utolsó pontszerző hely.

Az ilyen látványosságokért a világ minden pontján tömegek mennek ralit nézni



Az Olasz Rali végeredménye

1. S. Loeb	Citroën DS3	3:45:40,9
2. M. Hirvonen	Ford Fiesta RS	3:45:52,1
3. P. Solberg	Citroën DS3	3:46:04,7
4. S. Ogier	Citroën DS3	3:47:12,4
5. M. Östberg	Ford Fiesta RS	3:48:23,5
6. D. Sordo	Mini WRC	3:49:08,5
7. O. Tanak	Ford Fiesta S 2000	3:52:51,8
8. J. Hanninen	Skoda Fabia	3:53:18,5
9. M. Wilson	Ford Fiesta RS	3:53:41,3
10. N. Al-Attiyah	Ford Fiesta S 2000	3:58:14,7

Az Argentin Rali végeredménye

1. S. Loeb	Citroën DS3	4:03:56,9
2. M. Hirvonen	Ford Fiesta RS	4:03:59,3
3. S. Ogier	Citroën DS3	4:04:04,2
4. P. Solberg	Citroën DS3	4:04:29,5
5. M. Östberg	Ford Fiesta RS	4:09:13,7
6. F. Villagra	Ford Fiesta RS	4:10:45,4
7. J-M. Latvala	Ford Fiesta RS	4:15:31,4
8. M. Wilson	Ford Fiesta RS	4:17:29,6
9. H. Paddon	Subaru Impreza	4:29:40,7
10. P. Flodin	Subaru Impreza	4:37:31,1

A világbajnokság állása

Pilóták	
1. S. Loeb	126 pont
2. M. Hirvonen	113 pont
3. S. Ogier	96 pont
4. J-M. Latvala	74 pont
5. P. Solberg	61 pont
6. M. Östberg	48 pont
7. M. Wilson	28 pont
8. F. Villagra	20 pont
9. K. Raikkönen	18 pont
10. H. Solberg	10 pont

Konstruktőrök

1. Citroën	207 pont
2. Ford	174 pont
3. M-Sport Stobart	75 pont
4. Petter Solberg WRT	49 pont
5. Munchis Ford WRT	32 pont
6. Ice 1 Racing	26 pont
7. Team Abu Dhabi	19 pont
8. FERM WRT	10 pont
9. Monster WRT	8 pont
10. Brazil WRT	1 pont

PONTSZERZÉS

A Synergon Turán Motorsport versenyző párosa hat pontot szerzett az SWRC világbajnokság olaszországi futamán. Turán Frigyes és Zsiros Gábor a hetedik helyen zárta az izgalommal teli versenyt. A pénteki kezdőnapon még kérdéses volt, hogy a magyar csapat végig tud-e menni a futamon, ugyanis egy műszaki hiba folytán autójuk az első gyorsasági szakaszon kigyulladt. A probléma orvoslását követően visszaállhattak, de komoly idővesztéssel követhették csak az élmezőnyt. A folytatás sokkal ígéretesebben alakult, Friciek egyre gyorsultak, és nagyszerű tempóban autózva elkezdtek ledolgozni hátrányukat.

„A harmincöt perc büntetéssel a zsebünkben arra nem volt esélyünk, hogy a gyorsasági idők alapján megelőzzünk valakit, de Sousának technikai gondja volt, így beértünk a kategória-hetedik helyen. Optimistán fogjuk fel a helyzetet. Igyekeztünk kihozni a hétvégéből a maximumot, és szerintem sikerült: célban vagyunk, pontokat szereztünk, amelyek talán a végén még fontosak lesznek” – mondta Turán Frigyes, akinek azért még a zárónapon is volt egy kis kalandja: a harmadik gyorsasági szakaszon defektet kapott, öt kilométert tett meg lyukas jobb hátsó kerékkel.



A NEGYEDIK

A VW LESZ A LEGÚJABB WRC

Immáron bizonyossá vált, hogy a Volkswagen 2013-tól állandó résztvevője lesz a rali-világbajnokságnak, hiszen lehullt a lepel a Polo WRC-ről.

SZÖVEG, KÉP: TDK, VW

Eddig a Dakar volt a Volkswagen-csoport első számú versenysorozata, ahol dízelmotorral is nyerni tudtak, és ahol az utóbbi három évben mindannyiszor szinte verhetetlenek voltak. A sivatag helyett azonban új kihívást kerestek, ezért úgy döntöttek, hogy másfél év múlva csatlakoznak a WRC mezőnyéhez. A bejelentést tekinthetjük visszatérésnek is, hiszen a márka korábban is részt vett már a vb-n. Legnagyobb sikerüket 1986-ban aratták, amikor Kenneth Eriksson és navigátora, Peter Diekmann egy VW Golf GTI 16V modellel világbajnoki címet szerzett az A csoportban.

A VW Motorsport a sardíniai futam előtt mutatta be autóját, de a pilótákról csak később dönt. Az azonban már most bizonyos, hogy

a sorozat ezzel visszakaphatja régi színvonalát, hiszen manapság csak a Ford és a Citroën csapatának van teljes gyári támogatása, de a Mini is egyre több futamon feltűnik.

Jövőre a tapasztalatgyűjtés érdekében két Škoda Fabia S2000 képviseli a konsernt a verse-

nyeken, mielőtt bevetik a szabályoknak megfelelően átalakított Polo R-t. A közvetlen befecskendezéses, 1,6-os turbómotor 300 lóerőt fog majd a négy kerék felé küldeni, és természetesen az egyedi karosszéria is kötelező a megfelelő leszorítóerő érdekében.

A Mini mellett még egy új ellenfelet kap a Citroën és a Ford: 2013-tól a VW is támad





KEMÉNYFEJŰ

EXKLUZÍV INTERJÚ ROBERT KUBICA NAVIGÁTORÁVAL

Jakub Gerber másodpilóta nem szívesen beszél arról a ralibalesetről, amelyet Robert Kubicával szenvedtek el februárban, de így is sok érdekességet elárult az AFM-nek, amikor összefutottunk vele Kapuváron, a tereprali-ob idei második futamán.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR KÉPEK: WIŚNIEWSKI

„Mindenki tudja pontosan, hogy mi történt azon a februári napon” – mondta lapunknak Gerber, akiről hamar kiderült, hogy jó kedélyű fickó, ráadásul régi barátság fűzi a Ronde di Andora rali-futamon lesérült Forma-1-es pilótához.

Miután a szalagkorlát felnyársalta a Skoda Fabia S2000-est, Kubica súlyos kéz- és lábsérülésekkel két hónapot töltött az olaszországi Pietra

Ligure kórházában, ahol több műtéten is átesett. Noha semmi garancia nincs rá, hogy az eset nem tőri ketté az egyszeres futamgyőztes sofőr pályafutását, Gerber makacsul hisz abban, hogy cimborája hamarosan visszatér, és jobb lesz, mint valaha.

„Nekem az a véleményem, hogy semmi nem történik véletlenül. Ez már több ízben is bizonyosodott, ráadásul Ayrton Senna is megmond-

ta sok-sok évvel ezelőtt. Bízom benne, hogy Robert a mostani baleset után még erősebbé, még elszántabbá válik. Senkinek ne legyen két-sége afelől, hogy vissza akar térni az F1-be. Sokan megkérdőjelezik, van-e esélye erre, de ha ő egyszer valamit a fejébe vesz, abból nem enged, és tűzön, vízen át keresztülviszi azt” – fogalmazott a navigátor.



Gerber, a hivatásos navigátor már sokat látott, de az ominózus Kubica-balesetről nem szívesen mesél

lehetetlen. Rá egyébként is jellemző a kemény edzés. A baleset előtt gyakran előfordult, hogy hetente több száz kilométert bringázott a normál programja mellett. Mindig mondtam neki, hogy más az autójával sem megy annyit, nem-hogy bringával!” – mondta nevetve Gerber.

Felelőtlenség, ostobaság: ilyen és ezekhez hasonló jelzőkkel illetve a nemzetközi F1-es szak-sajtó Kubicát a baleset után, pedig a lengyelről köztudott, hogy szenvedélyes híve a ralisport-nak. Sőt, Gerber egy pimasz mosollyal az arcán kimondta: akárcsak a 2007-es világbajnok Kimi Räikkönen, a krakkói klasszis is azt tervezte, hogy előbb a száguldó cirkuszban, majd a rali-vb-n hódítja el a bajnoki titlust.

„Vájon mi másért vállalt volna ennyi terhet a Forma-1-es kötelezettségek mellett?” – felelt a navigátor egy kérdéssel arra a kérdésre, hogy Kubicát valóban rali-vb-s babérok motiválták-e. „Robert egyébként is ezer szállal kötődik a ralihoz, egyszerűen imádja ezt a szakágat. Több ízben is előfordult, hogy embertelenül hosszú utakat vállalt be a nagydíjak között, hogy indulhasson a rali-futamokon is. Mindig hangoztatta, hogy ez segít neki abban, hogy az F1-ben is jobb legyen.”



autóhifi - digitális fényképezőgép
CD/DVD - erősítő - hangfal
házi mozi rendszer - hifi - mp3
lejátszó - navigáció
projektor televízió - videokamera
háztartási gép

MAXIMUM KEDVEZMÉNY!
MINIMUM ÁR!

AV
PLANET
WWW.AVPLANET.HU

EGY „ÚJONC” GYŐZELME

BÜKFÜRDŐ RALI: JÓ PÁLYÁK ÉS JÓ HANGULAT



Három versenyből a harmadik győztes avattuk a Bükfürdő Ralin, ahol Kazár Miklós pályafutása első abszolút elsőségét aratta.



Nehéz körülmények között, de jó versennyel folytatódott az Országos Ralibajnokság. A Miskolc Rali után a szezon első murvás versenyének is sikerült egy kicsit visszahódítani a szurkolók és a versenyzők bizalmát. Most is volt ugyan kétség, de a verseny végére ezt lefaragták, és nem borult fel teljesen a menetrend. A rendező pedig már hagyományosan bevett több olyan gesztus értékű dolgot – mint például a versenyautók lemosása –, amitől nem üzleti vállalkozásnak, hanem valódi sporteseménynek tűnt a rali. Ráadásul Bükfürdő most is igazi házigazdája volt a versenynek, a lehető legjobban segít-

ve a rendező munkáját. Egyszóval jó volt a rendezés. Kelltt is ez, hiszen a mezőny elég karcsú volt. Az ORB-be mindössze hatvan páros rajtol el – amiből 37-en értek célba –, ez pedig nem túl vonzó dolog ahhoz, hogy szurkolók ezrei autózzanak át az ország egyik feléből a másikba, csak hogy raliversenyt láthassanak.

A program pénteken Bükfürdőn, egy prólóval kezdődött, ami inkább volt mondható szlalomversenynek, és ralis szemmel nézve nem képviselt komoly értéket. A mezőny felének fogalma sem volt, hogy merről kell kerülni a gumikat. Volt, aki elspórolta, mások meg



SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA

KÉPEK: KOLLÁR, KOVÁCS-BARNA, KUMMER, BENCZE, LÁZÁR





**Matics és Pethő
korábban Ladákkal
vívtek, most
a Mitsubishihikkel
a 6. hely volt a tét**

próbáltak ugyan látványoskodni, de közülük sokan elhibázták a dolgot...

Másnap viszont nagyon komoly verseny kezdődött. A Bükfürdő Ralit a legtöbben úgy tartották számon, hogy ez az a murvás verseny, ami leginkább az N-es és R4-es Mitsubishihiknek kedvez. A szombati eső azonban ezt az előnyt el-

mosta. Így sem jelentett nagy meglepetést, hogy az Asi-Pikó páros kezdte a versenyt az élen az R4-es Mitsubishihivel, majd a negyedik gyorsaságin a Herczig-Benics duó vett át a vezetést Skoda Fabia S2000-essel. Ám a következő szakaszon lecsúsztak az útról, a partoldal megdobta a kocsit és felborultak. Újra Asi került az élre, de csak



Budaváriék életük egyik legjobb teljesítményét nyújtották, amikor az S géposztály megnyerése mellett abszolútban is a legjobb 12. helyen végeztek



egy gyors erejéig. A hatodikon az egyik kanyar belső ívén volt egy vasdarab, amire egy gumival próbálták felhívni a figyelmet, de mivel az első pár autó után sok kritika érte a kihelyezett abroncsot, végül elvették onnan. Asi állítása szerint majdnem totálkárusra törte autóját az útra egy méter mélyen behelyezett „akadályon”, ami után el is ment a kedve a versenyzéstől, és nem nyomta tovább. Sokat is kapott ezen a szakaszon.

A Kazár-Percze páros viszont idekészült. A kör első két gyorsaságját a saras pályákon nyitott gumival teljesítették, majd a szárazabb harmadikra előre felrakták a magukkal vitt két zárt mintázatú gumit. Minden élővast el is páholtak vele, és az első napot az élen zárták. Az ifj. Tóth-Tágai kettős állt mögöttük a második helyen, a Peugeot 207 S2000-essel. Janika tavaly nagyon gyengén ment ezen a versenyen, de tanult hibáiból, és érzése szerint a lehető legtöbbet hozta ki a kocsiból.

Másnap azonban a száraz pályákon újra a Mitsubishihik voltak előnyben. Asi, aki a kedvetlenkedése miatt visszaesett a harmadik helyre, hamar utolérte és megelőzte ifj. Tóthot. Így Kazár-Asi sorrendben a két csapattárs állt az első két helyen. Vasárnap reggel, még a rajt előtt megbeszéltek, hogy ha ez lesz a helyzet, akkor Asi nem támadja Kazárt, hagyja nyerni. Ami

azt illeti, ezt eléggé kicentizte, hiszen az utolsó gyorsasági után mindössze héttized másodperc maradt a miskolci pilóta előnyéből. Azonban ez is elegendő volt ahhoz, hogy az egykori navigátor sofőrként is megszerezze első abszolút győzelmet. Asi a második helyezéssel is tovább növelte előnyét a bajnokságban, így ő is elégedetten térhetett haza.



A futam nagyobb részében csak két kerék hajtotta a Ford S2000-est



autóhifi - digitális fényképezőgép
CD/DVD - erősítő - hangfal
házi mozirendszer - hifi - mp3
lejátszó - navigáció
projektor televízió - videokamera
háztartási gép

MAXIMUM KEDVEZMÉNY!
MINIMUM ÁR!

AV
PLANET
WWW.AVPLANET.HU





A Vas megyei pályák mindig is feküdtek Rongits Attilának, így nem meglepő, hogy idén sem volt elégedetlen a teljesítményével a mosonmagyaróvári pilóta



Mint ahogyan elégedett volt az idei első dobogós helyezését megszerző ifj. Tóth János is, aki végül 12,2 másodperccel kapott ki Kazártól.

A negyedik helyezéért komoly verseny folyt, amire a Spitzmüller–Szöke duó volt a legesélyesebb, ám az Evo X-esük váltója eltört, így a verseny feladására kényszerültek. Két szakaszt is nyert az Elek–Ferenc páros, és ha szombaton nem kapja el őket az eső pont akkor, amikor szá-

raz pályára alkalmas gumit választottak, akár az abszolút első helyért is versenybe szállhattak volna. Hogy ennek volt realitása, azt mutatja, hogy az elgumizás ellenére is csak húsz másodperccel maradtak le az elsőről, és végeztek a negyedik helyen.

Az ötödik pozíció sorsa az utolsó gyorsaságin dőlt el, amelyen a Balogh–Holczler kettős lecsúszott az útról, ahogy éppen vissza akartak jönni, felakasztották a Mitsubishi alját, így ki-

estek. Így léphetett egy helyezéssel előbbre a Bútor–Bacigál páros a Peugeot 207 S2000-esel, és szerezték meg az ötödik helyet. Bútor elégedett volt eredményével, főleg azok után, hogy amikor csak lehetett, rossz gumit választott. De azt sem szabad elfelejteni, hogy a sokszoros kétkerékűhajtású bajnoknak ez volt az első murvás versenye négykerékes autóval. Két egykori VFTS ellenfél, a Pethő–Rubóczky



„Bükkfűrdő most is igazi házigazdája volt a versenynek.”

és a Matics–Viczena páros osztottak a hatodik, hetedik helyen, alig több mint egy másodperc különbséggel. A Szuper–2000-es Ford Fiestával a Kakuszi testvérek csak a nyolcadik helyezést szerezték meg, a Hadik–Juhász és az Osváth–Farnadi duó előtt. A Botka–Szenner párost a Miskolc Rali után most is kizárták a versenyből, mert négy, jelöletlen gumit találtak az autójukon. A páros fellebbezett.

Ezúttal is szoros harc alakult ki az 5. géposztályban, ahol a Krözser–Lovay páros végül idei második győzelmét aratta a Citroën DS3-szal, az Ollé–Budai kettős Suzuki Swiftie előtt.

A Miskolc Rali tesztpénzeset szenvedő Pálinkás–Bagaméri duót újra láthattuk versenyezni, akik a harmadik helyet szerezték meg.

Mindössze két célba érője volt a 6. géposztálynak, ahol a Bessenyei–Papp kettős a Citroën C2 R2 Max-szal a mezőnyből egyedülként tudta megőrizni idei veretlenségét és aratták zsinórban harmadik győzelmüket, a hasonló autóval induló Lukács–Zagyva páros előtt.

A 8. géposztályban viszont az idei harmadik győztest avattuk, a Hibján–Szilágyi kettős személyében, akik Ford Fiestájukkal a Lantos–Táky és a Schuck–Herczig párost evőzték le.



autóhifi - digitális fényképezőgép
CD/DVD - erősítő - hangfal
házi mozirendszer - hifi - mp3
lejátszó - navigáció
projektor televízió - videokamera
háztartási gép

MAXIMUM KEDVEZMÉNY!
MINIMUM ÁR!





GYORSAK VOLTAK, DE...

„Minden jól indult. Az első igazi gyorsaságát megnyertük, de a 2. gyorsan eltörött a hajtásunk, és rengeteg időt, 9-10 percet bent hagyunk a következő két szakaszon. Mivel a következő szervizben a lengéscsillapítókat is ki kellett cserélni, kikéztük a követke-

ző rajtot – de innentől kezdve látványosan gyorsultunk. Majdnem minden szakaszt megnyertünk, mígnem az utolsó előttin egy palack került a fékpedál alá... Reméljük, Veszprémben már semmi nem akadályoz meg abban bennünket, hogy megnyerjük a kategóriát” – nyilatkozta Bujdos Miklós, a futamon elért S csoportos 5. helyezése után.



Egyetlen célba érője volt a 9. géposztálynak, amelyet így ellenfél nélkül nyert a Spindler–Csizmadia kettős Suzuki Swifttel.

Nagy volt a hullás az S csoportban, amelynek a nagyobbik, 11. géposztályát a Budavári–Földi duó nyerte Mitsubishi Lancer Evo VIII-cal, a hatossal versenyző Perge–Kikiny kettős előtt.

Miskolc után újabb győzelmet aratott a 13. géposztályban a Kovács–Holló duó, akik így növelni tudták előnyüket a VFTS-ek géposztályának bajnokságában, ahol a Zsíros–Föray duó lett a második, a Tóth–Labonczi páros pedig a harmadik.

Papp Katalin ügyesen terelgette a fekete Ignist a másodosztályban

A Bükfürdő Rali végeredménye

1. Kazár–Percze	Mitsubishi Lancer Evo IX	01:08:28.3
2. Asi–Pikó	Mitsubishi Lancer	01:08:29.0
3. ifj.Tóth–Tagai	Peugeot 207 S2000	01:08:40.5
4. Elek–Ferencz	Mitsubishi Lancer Evo IX	01:08:48.9
5. Bútor–Bacigal	Peugeot 207 S2000	01:09:16.9
6. Pethő–Rubóczky	Mitsubishi Lancer Evo IX RS	01:09:41.0
7. Matics–Viczena	Mitsubishi Lancer Evo IX RS	01:09:42.1
8. Kakuszi–Kakuszi	Ford Fiesta S2000	01:10:07.6
9. Hadik–Juhász	Subaru Impreza	01:10:07.8
10. Osváth–Farnadi	Mitsubishi Lancer Evo IX	01:10:23.4
11. Rongits–Hannus	Mitsubishi Lancer Evo IX RS	01:11:09.2
12. Budavári–Földi	Mitsubishi Lancer Evo VIII	01:11:35.7

Gépcsoport győztesek

2: Asi–Pikó	Mitsubishi Lancer Evo IX R4
3: Kazár–Percze	Mitsubishi Lancer Evo IX
5: Krózser–Lovay	Citroen DS3 R3
6: Bessenyei–Papp	Citroen C2 R2 Max
8: Hibján–Szilágyi	Ford Fiesta ST
9: Spindler–Csizmadia	Suzuki Swift Sport
11: Budavári–Földi	Mitsubishi Lancer Evo VIII
13: Kovács Z.–Holló	Lada VFTS

A bajnokság állása

1. Asi–Pikó	50
2. Kazár–Percze	38
3. Bútor–Bacigal	28
4. Herczig–Benics	25
5. Ifj. Tóth–Tagai	22
6. Kakuszi–Kakuszi	21
7. Hadik–Juhász	18
8. Elek–Ferencz	17
9. Matics–Viczena	9
10. Pethő–Rubóczky	7
11. Botka–Szenner	4
12. Osváth–Farnadi	3

AZ ELSŐ

KAZÁR MIKI: „GABINAK KÖSZÖNVE, DÁVIDNAK AJÁNLVÁ”

Pilótaként pályafutása első győzelmét szerezte meg az elmúlt hétvégén Kazár Miklós, aki Percze Nándorral az oldalán diadalmaskodott a Bükfürdő Ralin, az országos bajnokság harmadik futamán.

SZÖVEG: JLI KÉPEK: KOLLÁR, KBK

Kazár Miklós: Azt hiszem, hogy a legnagyobb győzelmek egyike, ha nem a legnagyobb a hétvégi bükfürdői sikerünk! Anno, a WRC-s időben 2-3 vetélytárral kellett meccselnünk, most pedig sokkal több jó pilóta és technika ellen. Nem tudom, de lehet, hogy korábban kellett volna eggyel arrébb ülnöm a bal oldali székbe a moziban... Ebben az esztendőben egyébként olyan navigátor ül mellettem, aki sokat tanít, akitől sokat tanulok. Őszintén bevallom, hogy Nándi jobb navigátor, mint amilyen én voltam. Nagyon pozitív irányba segíti elő a pályafutásomat, nélküle nem jött volna össze ez a győzelem. A másik ember, aki hihetetlenül és önzetlenül segít nekem, nem más, mint Asi. Tanít, okít, bátorít. Etapon kérek tanácsokat? Önzetlenül segít! Rengeteg titkot elárul, és ha a tanítvány – mint én – be is tartja azokat, akkor ez az eredménye.

Az elmúlt hétvégén jobb volt a gumitaktikánk. Sokan talán nem hiszik, de tény, hogy szombaton este és vasárnap reggel is versenyről, a hogyan és mikéntől beszélünk Asival. Összességében hiszem, hogy rengeteget segített nekem a hóautózás, a sok álmatlan éjszaka a Bükkben. A Káldi körgyorsón amúgy rendkívül pontosan mentünk, ahol talán Asi egy picit bealudt. A szombati első kör után hetedik voltunk, kérdezték is tőlem, hogy mi van velem? Nem volt semmi gond, hiszen karnyújtásnyi távolságra volt a második hely. Az ötös gyorson Norbi eldobta, és ugyan OK tábla volt az autóján, de kiestem a koncentrációból, és bennmaradt ott 3 másodperc. A nap zárószakaszán úgynevezett zárt gumikat raktunk fel, amivel hihetetlenül jó féktávokat lehet venni, de csúszkál az autó hátulja. Végül felugrottunk az első helyre, aminek persze a csapatban mindenki hihetetlenül örült!

Másnap, vasárnap Acsáddal kezdődött a műsor, amit nagyon szeretek. Meg is adtuk Nándival a nap alaphangját, hiszen aztán a kör végére lett is egy kis előnyünk. Majd a következő körben az első nagyon erős ka-



nyarban túlfordultam, és kétszer kellett tolatnom, ami 11 másodpercünkbe került. Majd örültem, elmebeteg módon lejtöttünk, és még Janika sem hitte el az időnket. Pedig Nándi is mondta a végén, hogy ésszel csináljuk, mert jobb egy tuti második hely, mint egy buta nullázás. Ott ültünk az utolsó gyors startjában, tíz percünk volt, amit nem kívánok senkinek. Állt mindenki, az egész csapat a beíróban... Nehéz és komoly teher volt. Az egyértelmű részeket átnyomtuk, de egy lassítónál picit túlcúsztunk, ám összességében azt hiszem nem volt gond. Hittem, éreztem, hogy meglesz, de tudtam, hogy Asi is iszonyatosan gyors lesz. Boldogok vagyunk, de nehéz ezt szavakba önteni. Olyan versenyt nyertünk meg, ahol műszaki hiba miatt alig estek ki, és senki sem kapott defektet. Nem tudom elmondani, hogy mennyi gratulációt kaptam szóban, telefonon, sms-ben... Köszönöm Gabinak, hogy türelmes és megértő a hétvégi örületeimmel, míg a ralipilótaként szerzett első győzelmemet a csapat legfiatalabb tagjának, Dávidnak ajánlom!

Percze Nándi: Versenyben nyertünk, nem más hibája miatt, egy nagyon komoly mezőnyben! Azt hiszem megérdemeltük. Emlékszel mit mondtam a verseny előtt? Ha beletalálunk, bármi lehet! Így is lett. Százötven féktávból egyet rontott: nem is olyan rossz, igaz? Az első nap végén, amikor átvettük a vezetést, és mentünk volna pihenni, bevallom, én órákig nem tudtam aludni. Aztán másnap, amikor Miklós ismét parádesán átnyomta a söptei szakaszt, hittem és tudtam, hogy meglesz. A különbség viszont olyan minimális volt, hogy ez már nem emberi tényezőkön múlott, hanem ha mondhatom, ott fent döntöttek el.

Szabady Levente (csapatvezető): Nagyon, nagyon örültem, és meghatódtam a célban... Annnyit elárulhatok, hogy nincs semmi mágia, tudatosan építettünk fel mindent. Most már azt is látjuk, hogy a hazai versenyünkre, a Miskolc Ralira is máshogyan kell készülnünk a jövőben; lehet, hogy valami környékbeli táborba vonulunk majd. Bükfürdő előtt is bíztam a jó eredményben, hittem Miklósban – mikor nem? –, és reméltem, hogy a dobogón leszünk.





EGYRE ELŐKELEŐBB HELYEN MATIC S ÉS VICZENA ÚJABB ÉRTÉKES PONTOKAT SZERZETT

A Matics–Viczena páros tovább araszolgat felfelé az ob ponttáblázatán. Egerben még csak kilencedikek voltak, Miskolcon a nyolcadik helyen végeztek, Bükfürdőn viszont már a hetedik helyen értek célba.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI KÉPEK: KUMMER, BENCZE

– Az összetettben sikerült javítanotok a Miskolcon elért eredményekhez képest, de a géposztályban ismét lemaradtatok a dobogóról, igaz, ezúttal mindössze 1,1 másodperccel. Milyen érzésekkel búcsúztál Bükfürdő után?

– Jó érzéssel vágtunk bele a kalandba, mert már nagyon vágytunk a változatosságra, és Bükfürdőn, egy igazi murvás pályán ezt végre meg is kaptuk. Véleményem szerint ez volt az idei év eddigi legjobban megszervezett ralija, és összességében elégedett vagyok az eredménnyel is, bár vannak negatívumok is.

– Mire gondolsz?

– Nagyon sok múlott az első napon, ami számunkra nem sikerült sem jól, sem szerencsésen.



Igazából „faltól falig” autózunk, és még egy tíz másodperces büntetést is kaptunk egy korai rajtért. Az a tíz másodperc egy dobogót és egy abszolút hatodik helyet ért.

– Miért sikerült ilyen rosszul az első nap?

– Egyértelműen azért, mert nem tudtunk tesztelni. Nem volt rá lehetőség, és ez a két nap időeredményein is látszik. A második napon már teljesen más beállításokat használtunk, így sokkal gyorsabban és pontosabban tudunk autózni. A pályák, a szakaszok nagyon élvezetesek és jók voltak, talán egyedül az első nap második gyorsaságijával nem voltam elégedett. Az 500 méter jobb derékszög, majd 500 méter bal derékszög nem illik egy gyorsaságiba. Ettől eltekintve remek körülmények fogadtak bennünket mindenhol.

– A második napon is volt egy kisebb hiba. Ott mi történt?

– Igen, lecsúsztam egy kanyarról a szakasz elején. Egyszerűen nem gondoltam rá, hogy még nem érték el a fékek a megfelelő üzemi hőfokot, ezért nem úgy fognak még, ahogyan szükseges. Az ilyesmi előfordul.

– Összességében elégedettek vagytok az eredménnyel, vagy jobbra számítottatok?

– Végül is nem mondom, hogy csalódtok vagyok, mert ez az ideigleges eredményünk. Igaz, nagyon örültünk volna egy dobogónak, de ez még összejöhet a közeljövőben. Az egy másodperc hátrány persze bosszantott, főleg azért, mert nem is figyeltük az előttünk haladók eredményeit. Azt hittük, sokkal messzebb járnak előttünk Pethőék. Ha tudom, hogy csak ekkora a különbség, néhány kanyart vagy féktávot rövidebbre vettem volna, és meg is van az a kis különbség. Utólag persze már fölösleges ezen rágódnunk.

– Vannak konkrét tervek a soron következő Veszprém Ralira?

– Fejlesztésekkel nem készülünk, mert a technika az utóbbi két versenyen tökéletesen működött. Egyedül a tesztelés hiányával van gondunk, erre kell valamilyen orvosságot találnunk. A baj csak az, hogy sosem tudjuk előre, milyen pályát jelölnek ki nekünk, így semmilyen támpont nincs, hogy mire kellene készülnünk. Ez jelenleg a legégetőbb problémánk.

FELHŐTLENÜL

BETEG GYEREKEK RALIZTAK

Igaz, hogy az idén már két ob versenyen is túl van a Bakó Team csapata, de számukra idén a legfelejthetlenebb élményt mégis egy Debrecenben megtartott körverseny nyújtotta. Beszámoló a nem éppen hagyományos eseményről.

SZÖVEG: TIBA ANITA KÉPEK: BAKÓ TEAM



Csapatunk meghívására kilátogattak a versenyre a daganatos és leukémiás gyerekek, valamint több alapítvány is jelen volt ezen a fantasztikus autóztatáson. Megtisztelt minket jelenlétével a Nők a Rákos, Fogyatékos és Krónikus Beteg Gyermekéért, az Egri Leukémiás, Daganatos és Immunhiányos Gyermekéért és a Remény a Leukémiás Gyermekéért Alapítvány is. Ezenkívül a Debreceni Gyermekklinika orvosának engedélyével két kezelés alatt lévő gyermek is kilátogathatott a versenyre.

A megérkezést követően – a csípős reggelre való tekintettel, bemelegítésképpen – közös szendvicsgyártás kezdődött...persze otthon előkészített „alkatrészekből”. Mondanom sem kell, hogy lelkes jelentkező bőségesen akadt kicsik, nagyok, anyukák, apukák, önkéntesek és szervezők személyében.

Az idő kora délelőtt kicsit borús volt és riogatót bennünket az eső, de mi elterveztük: ha török, ha szakad, ennek a napnak gyönyörűnek kell lennie... aztán kistitott a nap és minden flottul ment.

Az izgatottabb gyerekek már kora reggeltől kint tevékenykedtek szüleikkel és velünk a szervizparkban, úgyhogy segítség mindig

akadt. Aztán egymás után érkeztek a többiek is, és eleinte kicsit félve, majd nem sokkal később már mindenről megelégedve birtokolták a versenyautókat és faggatták a szervezőket illetve a ralis fiúkat, hogy mikor mehetnek már be a pályára. A szervezőknek, Soós Szabolcsnak és Bereczki Norbinak, valamint a csapatunknak, mint támogatóknak, nem kellett sokat könyörögni, amikor minden „kis navigátor” megérkezett, indulhatott az „élményterápia”. A körverseny megszokott lebonyolítási rendjét többször megszakítottuk, és betétfutamként történt a beteg gyerekek autóztatása, amit a versenyre kilátogató nézők állva tapsoltak végig.

A versenyautóban ülő gyerekek fültől fülig mosollyal integettek vissza a szurkolóknak,

A GYEREKEK MONDTÁK

Varga Imre: „Képernyő van benne, meg jó fogású a kormány...”

Blahota Fanni: „Kényelmes, de amikor nagyon gyorsan megyünk, elkezd remegni...”

Imike: „Jó volt nagyon, csak miért volt ilyen meleg a kocsi? Nagyon megszomjaztam!”

Bodnár Béla: „Életem egyik legszebb napja volt a mai...”

Szikszay Tímea: „Most már nem félek a versenyautóktól, bármikor beülnék újra, mert nagyon jó volt Lacival autózni...”

Zsupos Anna: „Nagyon boldogok voltak a gyerekek, hogy volt egy ilyen lehetőség, mert a hét-köznapok a kórházban nem könnyűek nekik!”



JÓ TELJESÍTMÉNY

DOMONKOS ÓZDON ÉS BÜKFÜRDŐN IS KITETT MAGÁÉRT

Sikeresen mondhatja magát a Makita Racing Team versenyzője, Domonkos László: két ralin is jól teljesített, igaz Bükfürdőn egy kellemetlen meglepetés is érte...

SZÖVEG, KÉP: SÁRI PÉTER

„Nagyon jó és pörgős verseny volt ez a számunkra, igazából egy-két apróságon kívül mindennel elégedettek voltunk. A pályákat szeretem, gyakorlatilag fejből megy már mind a két szakasz. Az időjárás az előrejelzésekhez képest nagyon kegyes volt hozzánk. Bár reggel egy kicsit nedves volt nekünk még a pálya, utána megszáradt eső nélkül, aminek nagyon örültem” – mesélte az ózdi erőpróba után. „Az autó tavalyhoz képest sokkal jobb volt, mind motorerőben, mind a futóművet illetően, kilométerenként 0,5-0,6 másodperccel tudtunk gyorsulni, viszont a technikai gondok ezen a versenyen sem kerültek el. A körgyorson beesett a kuplungpedál, emiatt kicsit kiestem a ritmusból, mivel nem szeretek teljesen kuplung nélkül váltani. A szervizben ezt sikerült megoldani, amiért szeretnék nagy köszönetet mondani Balázs Öcsinek – aki azonnal átjött segíteni, szerelni

utcai ruhában –, Bosch Petinek és Lencsés Zsolti barátomnak. A következő körben gumimelegítés közben megszűnt a negyedik, majd később a második fokozat is működni, így hármasban és ötösben mentünk végig. Ami meglepő, hogy még javítottam is az előző körhöz képest, navigátorom meg is jegyezte, lehet, hogy így kéne mindig mennünk. A körgyors előtt szerencsére kiderült, hogy csak az egyik váltókulissza-mozgató bowden ugrott ki a helyéről, de fixáltuk két gyorskötőzövel.

A végső eredményhez kellett egy kis szerencse is, de annyiszor voltunk már pechesek, hogy egyszer már nekünk is kijöhet a lépés.”

„Bükfürdőn kellemes hangulatú murva-versenyt tudhatunk magunk mögött. Az időjárás kegyes volt hozzánk, az előzetes várakozásokkal szemben száraz, napos időben teljesítettük a versenyt, ami most egy kis könnyebbéget jelentett számunkra. A pályák kiváló minőségűek voltak, egyedül a Söptei úton akadt néhány nagyobb gödör, azonban Szeleste kárpótolt minket, hiszen ez a kedvenceink közé tartozik, a technikás jellege miatt” – nyilatkozta a pilóta. „Az autóval azonban voltak problémáink, az első gyorsasági szakaszon beesett a kuplungpedál, ami nehezítette a feladatunkat, de a harmadik helyet még így is sikerült megszerezni. A technika ördöge

a második gyorsaságin sem került el minket, az egyik hosszú egyenes végén túlcúsztunk, lefultunk, szintén kuplungprobléma miatt, így az első szekciót a negyedik helyen zártuk. Később már nem volt ilyen jellegű nehézségünk, az új gumikkal sikerült javítani, és a harmadik helyen zártunk. A verseny után aztán hidegzuhanyként ért minket a hír, hogy kizártak bennünket, mert a turbószűrőtünk 0,1-0,2 mm-rel nagyobb, mint a megengedett, ami kimutatható teljesítménycsökkenést jelent, de nem felel meg a szabályoknak. Így sajnos helytálló a büntetés. Amit nem tudtunk, hogy időnként – bár régebben hiába volt megfelelő a szűrőtünk az ellenőrzéseken – át kell nézni a méretet etalonmérővel, mert a nem megfelelő anyagból készült alkatrészek esetén növekedhet az átmérő. Jó kezdeményezésnek tartom, hogy már a gépátvételen figyeljék ezek nagyságát, így elkerülhetők a hasonló traumák a verseny végén. Öröm az ürömben, hogy Mezricky Zoliék ötödikek lettek, így megszerezték idei első kupájukat. Szeretnék gratulálni Nagy Matyiéknek a győzelmükhöz és remek időeredményükhöz, valamint nagyon örülök, hogy „Pusztítóék” végre ismét célba értek ilyen jó eredménnyel. Várhatóan a következő versenyen már mi is szerencsésebbek leszünk, a motiváció talán még erősebb a jó eredmény elérésére.”



Fotó: mikisd

ÚJABB FEJLESZTÉSEK



ASI ÉS AZ R4-ES KIT

Április eleje óta homolog az R4-es kit a Mitsubishikhez, miután az FIA elfogadta az idevágó szabályozást. Az MML sport, a Ralliart Italy és a Mitsubishi közös fejlesztésével az N csoportos Lancerből így egyik napról a másikra bárkinek lehet R4-es versenyautója...

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: KUMMER GYULA

A csomag főként súlycsökkentett alkatrészekből, egy áttervezett futóműből, váltó-, diff- és egyéb alkatrészekből áll. Már rengeteg csapat megrendelte a kiegészítést, de a világon Asi volt az első, aki ilyenekkel versenyen is rajthoz állt. Miskolcon ugyan még nem a teljes kittel, de megnyerték a futamot. Az eddigi ta-

paszlatokról és a jövőbeli elvárásokról kérdeztük a bajnokot – még Bükfürdő előtt.

– Miben változott a versenyautó a kittel?

– Az autónak a súlypontja kicsit lejjebb, az akkumulátor hátra került, az ablakok cseréje miatt pedig kicsit csökkent a kocsi súlya. Új a műszer-

fal, a csomagter- és motorháztető: természetesen könnyebbek lettek. Ezek minimális módosítások, de amitől az igazi fejlődést várom, azok a futómű geometriájában történő változtatások: az R4-esben sokkal többet, sokkal finomabban lehet majd hangolni. Az N-es futómű teljesen széria, azon nem lehet változtatni, míg ezzel a kittel minden



paraméterét lehet majd állítani, a hosszától a kerékdőlésig. Ha jól megtaláljuk a beállításokat, akkor elvileg gyorsulni tudunk majd.

– Lehet verni velük a S2000-eseket?

– Ez helyenként eddig is sikerült, de bízom benne, hogy a teljes kittel még gyorsabbak leszünk. Amit eddig kipróbáltam, az nem a teljes kitt volt, és szerintem még sokkal közelebb voltunk az N-es autóhoz Miskolcon, mint a végleges R4-hez.

A futómű akkor még nem volt meg, ami azóta megérkezett, így a következő futam előtt még tesztelni is tudjuk. Kilométerenként egy-két tizedes gyorsulást gondolok most, de az is lehet, hogy az első versenyeken még lassabbak is leszünk.

– Ez, ha jól sejtem nem csak neked kihívás, hanem a szerelősapatodnak is az lesz...

– Igen, mindenképpen: sokkal nagyobb feladat járul majd rájuk! Másképp kell szerelni, beál-



Az ASI-Pikó kettős szerezte az első győzelmet az R4-es kitek

lítani majd a versenyautót, de ahogy eddig is mindig megoldottunk mindent magunk, így ez most sem fog problémát okozni.

– Külföldön veled reklámozzák ezt a szettet...

– Igen, a Ralliart olasz oldalán valóban, mert mi mentünk először vele a világon, és rögtön nyertünk is. Sok dologban élen járunk, és szerintem az eredményeinkre, arra, amit elérünk mások is figyelnek, itthon és külföldön is, de ehhez az elsőséghez most a szerencse is kellett: a következő héten Pech is ment Csehországban és nyert vele, de a mi verseny-naptárunk a mi elsőségünknek kedvezett.

Minden extrém helyzetre

A Caramba profi sorozat!



A tesztjármű

Az ápolási termékek



Tegee Hungaria Kft.

H-1037 Budapest, Csillaghegyi út 13.

Tel.: +36 1 436 7240, Mail: info@tegee.hu, Web: www.tegee.hu



...és vikt!

www.tegee.hu



...és vikt!

EGY LÁNY

ÉS EGY AUTÓ

LÁNY

Név: Polgár Krisztina

Kor: 25

Lakhely: Budapest

Foglalkozás: tanuló, modell

Fotó: Földi D. Attila

AUTÓ

Név: Fiat Grande Punto R3D

Gyártási év: 2008

Teljesítmény: 200 LE

Pilóták: ifj. Kanyik Antal-Bakos Dávid



DUPLA PONTOK

KAPUVÁRON A BAJNOK NYERT

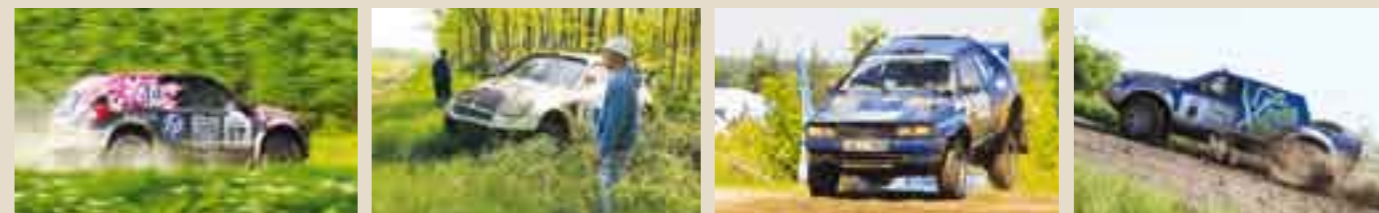
Izgalmasra sikeredett a III. Admiral Rábaköz Kupa háromnapos versenye, a dolgok alakulásában a változékony időjárás is komoly szerepet játszott.

SZÖVEG: TEREPRALI.HU KÉPEK: KUMMER, KBK, KOLLÁR

Összesen 35 autó, 2 kamion, 14 quad és 2 motor hajtott át a rajtdobogón, az indításukban polgármesterek és hírességek is kivették a részüket. A mezőny fele külföldről érkezett a CEZ futamra, amely a magyaron kívül a lengyel, a cseh és a szlovák bajnokságot is magába tömöríti. Az első szelektív egyből egy gyors szakasz volt, 30 kilométert kellett teljesíteni Kapuvár és Csorna között, és nem volt éppen a legegyszerűbb a pálya. A leggyorsabbban a Korda-Tóth kettős tudta le a távot,

amely meglepetésre igen nagy időkülönbséget ért el a viszonylag rövid részen. Közel 38 másodperces előnyt gyűjtött a második helyet elért Fazekas Károly előtt, és 53 másodperccel jobb időt ment Szalay Baláznál. Casuneanu az MPR Mitsubishihivel, amellyel nem is olyan régen Peterhansel Dakart nyert, ezúttal a negyedik helyre fért fel, de nem sok választja el a mögötte érkező Zdenek Porizektől, aki szintén egy dakaros autóval, a H3 Hummerrel érkezett az Admiral Rábaköz Kupára.

Másnap reggel fél tízkor rajtolt el a mezőny Himódon. A szakasz végénél található bányánál sokaknak meggyűlt a baja a kanyarokkal és az ugratókkal, a Lukács-Szegedi kettős például egy balosban egyenesen ment tovább a fák közé, és még fel is borult. Kisebb tanakodás után folytatni tudták a versenyt, de majdnem összeütköztek a mögöttük érkező mitsubishis Wieclawekkel. Lukácsék a baleset ellenére nagyon jó tempót autóztak, és az 5. helyre álltak. Az élen Szalay Balázs haladt, közel két és fél perccel Porizek,



valamint 10 perccel Korda előtt, aki defektet kapott, és kereket kellett cserélnie a szakaszon. A második szelektívben Costel Casuneanu neki ment a Mitsubishihivel egy betonoszlopnak, és eltörte a kormányösszekötőt, de később visszaállt. A Vitnyéd-Csorna szakaszon nagyon sokan a patakban kötöttek ki, volt aki oldalról csúszott bele, és volt aki szemből hajtott az árokba. Fazekas Károly is éppen meg tudott állni egy ilyen árok előtt, Nyeste Robiék viszont nem voltak ennyire szerencsések, orral beleálltak a patakba, sőt még zúzóadásokat is szereztek. A cseh Pelc-Pelcova házaspár éppen egy nézői pontnál csúszott bele oldalra a patakba, de az éppen ott állomásozó tűzoltóautó és a sok néző segítségével nem vesztett olyan sokat az idejéből. Igaz, szélvédő és hátsó ajtó nélkül voltak kénytelenek továbbversenyezni, de így sem akartak kiállni és forfaitolni.



Szalay Baláznak nagyon kellett a kapuvári siker és az érte járó dupla pont





A szerviz után a reggeli első pályát kellett fordítva teljesíteni, majd zárásként ismét a Kapuvár–Csoma szakasz következett. Ekkor Szalay Balázs vezette a versenyt a hummeres Porizek és a lengyel Włodzimierz előtt. Korda Erikék a defekt okozta hátrány mellé még gyorshatásért is kaptak büntetést. Fazekas Károly az időeredménye alapján a negyedik helyre szorult vissza, de ő meg egy GPS pontot hagyott ki, így

még hátrébb került. A helyére Varga Imre lépett, aki ekkor a magyar értékelésben a harmadik helyen állt. Fazekast sok külföldi versenyző követte a tabellán, a következő magyar versenyző, Várkonyi Andrea az abszolút 14. helyen haladt. A Lónyai–Garamvölgyi kettős egész nap komoly technikai problémákkal küzdött: 80 kilométeren keresztül nem volt szervó a Nissanban, ráadásul az ékszíj kétszer is elszakadt, a második szakadás után nem volt töltés az autóban, és be kellett vontatni a Nissant a célba. A páros az abszolút értékelésben a 20. helyről folytatta a versenyt, de a magyar bajnokságban a 7. helyen állt.

Vasárnap szakadó esőben kellett az első szelektív szakaszra hajtania a résztvevőknek, de a 36 km-en kívül még egy 63 és egy 30 kilométeres rész is várt a mezőnyre. Fazekas

Károly behozta a büntetések miatt kialakult lemaradását Varga Imrével szemben, és az abszolút értékelésben feljött a harmadik helyre. Korda megtartotta a második helyét, Szalay pedig újabb győzelmet gyűjtött be Kapuváron. „Azzal a határozott céllal jöttünk ide, hogy megnyerjük a versenyt – végig ezt tartottam szem előtt, igaz, néha nem volt könnyű, mert ha a saját tempódnál lassabban mész, és mi ezt tettük az utolsó két szakaszon, akkor kiesel a ritmusból. De hiába esik jól tövig nyomni a gázpedált, és árkon-bokron át száguldani a cél felé, most vissza kellett fogni magamat, mert fontosabb volt a verseny megnyerése. Az pedig külön öröm, hogy az összetettben is átvettük a vezetést” – mondta Szalay Balázs, aki a nyolc szelektív szakasz közül így is negyert megnyert.



Abszolút végeredmény

1. Szalay–Bunkoczi	Opel Antara	04:08:04
2. Porizek–Sykora	Hummer	+00:02:36
3. Korda–Tóth	Nissan	+00:20:21
4. Włodzimierz–Mroczkowski	SAM	+00:20:49
5. Fazekas–Horn	BMW X5	+00:29:02
6. Varga–Hujber	Nissan	+00:42:33
7. Pribyl–Kulstejn	Nissan	+00:53:09
8. Beaupre–Lisicki	Bowler Nemesis	+00:59:52

A magyar bajnokság állása

autó	
Szalay–Bunkoczi	58
Fazekas–Horn	54
Korda–Tóth	52,5
Varga–Hujber	32
Lónyai–Garamvölgyi	27
Várkonyi–Laklóth	17
Lukács–Szegedi	16
Sólyom–Galbács	6

quad/motor	
Fekete László	54
Mészöly Tamás	52,5
Hangodi Zoltán	40
Somfai Mátyás	35
Horváth Lajos	25
Nagy Bertold	24
Benyó-Benyó	18
Győri László	12

ÉLMÉNY VOLT

VARGA IMRE KAPUVÁRON ABSZOLÚT 4. LETT



A piros Nissannak egyre jobban megy idén, Varga Imre már bajnoki negyedik

Ismét sikerült egy versenyt befejezniük Varga Imrééknek! A csapat reméli, hogy ez a széria egész évben folytatódni fog, hiszen már nagyon ráfért a csapatra egy kis sikerélmény a tavalyi sok befejezetlen verseny után.

SZÖVEG: TDK KÉPEK: KOLLÁR, KOVÁCS-BARNA

„Sajnos a kapuvári itiner hagyott némi kivétnevalót maga után: nem is értem, hogy lehet ilyen lezszerű kezelni ezt a létfontosságú kérdést” – nyilatkozta lapunknak a pilóta. „De mindezek ellenére örülünk, hogy a tavalyi esés után idén sikeresen célba értünk az abszolút negyedik helyen, ami egyben egy kategória másodikat jelentett számunkra.”

„Pedig igen változatos volt a vasárnapi nap, az eső és a napsütés váltották egymást, és nem tudtuk eldönteni, vajon milyen gumival vágjunk neki az utolsó szakasznak. Szerencsére fennhagytuk a G1-et, ami jó választásnak bizonyult” – tette hozzá Imre.

„Ismét köszönetet szeretnék mondani támogatóinknak, hogy részt tudunk venni a versenyen, és külön hálás vagyok Mikinek és Palinak, hogy egy hibátlan autót raktak össze a futamra. Navigátoromnak, Hujber Iminek is köszönöm, hogy a »csodás« itiner ellenére is feltalálta magát a kényes helyzetekben, és nem tévedtünk el.”

„A következő futam Lengyelországban lesz, arra még nem jártunk, de bízunk benne, hogy sikerül a lehető legjobbat kihozni magunkból és az autóból is” – tekintett a jövőbe a versenyző, aki az abszolút értékelésben is a 4. helyen áll.



Hajót akarsz...
www.crew.hu

www.invicta.hu



MEGSZERETTE

FAZEKASÉK KAPUVÁRON ISMÉT DOBOGÓRA ÁLLHATTAK

Lassan minden pályát kénytelen megszeretni, így – bár a kifejezett kedvence Veszprém – Kapuvárral is kibékült már Fazekas Károly. Az árokjárással és büntetésekkel súlyosbított hétvégéjükről beszélgettünk.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: KOVÁCS-BARNA, KUMMER

– Milyen volt az első nap?

– Nagyon jó volt, de ezt mindkét napra elmondhatom, mert legtöbbször második időkert tudtunk autózni. A prológon is másodikak lettünk, bár mi rajtoltunk elől, de az itiner picit hiányos volt, azért végigaláztunk szerencsére.

– Miért volt hiányos?

– Nem jó szó, hogy hiányos, inkább azt mondanám, hogy elnagyolt, „liszis”. Amikor szóvá tettük neki, azt mondta, azért volt, hogy ne legyünk olyan gyorsak... De végül elég gyorsak tudtunk lenni így is. Lisi Laci szokott beletenni trükköket, mert nem ír bele bizonyos dolgokat, hogy találjuk ki, improvizáljunk – nem, mintha egyébként nem szoktunk volna. Ettől függetlenül másodikak lettünk a prológon, amivel elégedettek voltunk –



amivel viszont nem, hogy nagyon nagy volt az időhátrányunk Erikékhez képest.

– Milyen időtök volt a hétvégén, és milyen volt a pálya minősége?

– Felemás, mert a nagy része száraz volt, viszont voltak nagyon sáros gödrök benne: némelyik bele volt írva az itinerbe, némelyik kimaradt belőle. Ettől kicsit bizonytalanul tudtunk menni, és néha olyat vágott rajtunk egy-egy gödör, hogy az kihetetlen! De nagyjából erre számítottunk, hiszen jártunk már ezen a vidéken, bár voltak teljesen új szakaszok is.

– Szombaton kaptatok negyedóra büntetést: miért?

– Volt egy gémeskút, amit úgy kellett volna megkerülni, hogy bal kézre essen. Mint utóbb kiderült, valaki leszakította a szalagot előttünk, és az csak úgy lógott, de pont a rossz útra lógott. Ez félrevezetett, és végül rossz irányból kerültük meg a kutat, amit egy ténybíró látott, így megkaptuk a büntetést érte – ezen úszott el a versenyünk. Ha jól tudom, többen jártak így, bár nem mindenki... Viszont egy percet mindenki kapott a mezőnyben, ami nagyon vicces volt:

egy kanyarban a GPS szerint 105-tel mentünk, de egy olyan kanyarban, ahol Vettel sem tudna a Red Bullal elfordulni ennyivel, nemhogy mi ezzel a batárral... De kivétel nélkül mindenkivel ez volt, így mindenki kapott egy perc büntít – ami pont olyan volt, mintha senki nem kapott volna...

– Az első nap végén tehát másodikként mentetek aludni: milyen volt ehhez képest a második nap?

– Hasonló volt, mint az első: itt is leginkább második időkert autóztunk, azzal a különbséggel, hogy már nem Erikék, hanem Balázsék mentek előttünk. Sajnos egyszer az én hibámból belecúsztunk egy árokba, ahol sok időt veszítettünk, és azon a szakaszon csak kilencedikek tudtunk lenni. Egy visszafordítóban történt, ahol a mi kocsink nem fordul el egy íven, így behúzódtam, de túlságosan, így belecúsztunk az árokba. Lassan mentünk, úgyhogy nem volt baj, de nagyon nem tudtam kijönni, sőt egyre mélyebbre csúsztunk: eltöltöttünk ott úgy 10 percet... Utána eseménymentes napunk volt, sőt, az utolsó szakaszon még abszolút időt is sikerült autóznunk, így a magyar értékelésben a harmadik helyen tudtunk zárni.

TÚLÉLNI KAPUVÁRT

LÓNYAI ELSZÁMOLT A RÁBAKÖZ KUPÁVAL

A Lónyai–Garamvölgyi páros Kapuváron az ob hatodik és kategória harmadik helyén zárt, aminek azért is nagyon örültek, mert szombaton ezek az eredmények még nagyon messze álltak a realitástól.

SZÖVEG, KÉP: SZÁNTÓ FRIGYES



Bár a fotóról azt gondolhatnánk, a Rábaközben Lónyai Pálnak és Garamvölgyi Zoltánnak nem a sárral volt a legtöbb gondja

„Arra készülünk, hogy befejezzük a versenyt. Tavaly itt mentem fának, úgyhogy van némi elszámolni valóm a Rábaköz Kupával, idén szeretnék törleszteni” – nyilatkozta a futam előtt a pilóta, ám végül a tervezettnél eredményesebbre sikerült a csapat számára a kapuvári kiruccanás. Igaz, a pénteki első gyorsan elért 9. helyezés lehetett volna jobb is, de volt magyarázat a pozícióra. „Nem vagyunk kétségbe esve, hiszen egy autót leszámítva minden előttünk végzett kocsik 4–5-szörösét éri a miénknek, így nem csoda, hogy megverték minket. A tempón még ennek ellenére tudtunk volna javítani, de egy kóbor kutya és a kritikán aluli itiner megakadályozott bennünket a jobb eredmény elérésében” – értékelt pénteken este a navigátor.

Sajnos a szombat sem alakult sokkal jobban a nissanos alakulat számára. A második szelektíven lassítaniuk kellett, mert beesett előttünk egy külföldi páros, később utolértek egy ellenfelet, aki nem engedte el őket. Aztán elszakadt a generátor szíja, és szervó nélkül kellett teljesíteniük a pálya

hátralevő részét. A negyedik szelektív is tartogatott meglepetést: lemerült az akkumulátoruk, sőt a vasárnap sem hasonlított a diadalmenetre.

„Megint tanultunk néhány dolgot! Áram nélkül nem megy az autó sokáig, szervó nélkül nem könnyű kormányozni. Elkezdtük a vasárnapi napot, és sajnos az első szelektíven újra a bordás szíj szakadásával kellett szembesülnünk, ami miatt az előző napi szervóproblémánk is előjött. A hibát a pályán orvosoltuk, és nagy nehezen sikerült kiérnünk a szelektívről. A következő szakaszon még elrajtoltunk, viszont az akkumulátor gyengesége miatt a forfairolás mellett döntöttünk. A szervizbe beérve a csapat mindent elkövetett, hogy a záró szelektívre időben kiérjünk. Ez meg is történt, és csodák csodájára ez a szakasz sike-

rült számunkra a legjobban, itt mentünk a leggyorsabban, itt volt a legjobb a kedvünk” – mesélte a vasárnapi célban Lónyai Pál.

„Annak ellenére, hogy az utolsó között rajtoltunk el a vasárnapi etapra, mégis nagy nyomás nehezedett ránk, mert már csak a célba érkezés volt a feladat, és ez is elég kilátástalannak tűnt. Tartalék szíjjakkal és néhány fontos számszámmal indultunk neki a vasárnapnak. A szombati szíjszakadások következtében a szervópumpa és a generátorunk is elég rossz állapotban volt, és Palkó keze is kapott néhány olyan ütést, aminek az lett az eredménye, hogy vasárnap minden szíjszakadás után megálltunk felrakni egy újat. Sietnünk nem kellett, csak az eseményekhez alkalmazkodni. Tudtuk, hogy hátrébb nem kerülhetünk, és előrébb is csak akkor, ha valaki az első két szelektíven beesik, vagy forfairolni kényeszerül. Ennek fényében rajtoltunk el a másodikon is, de mivel a 63 km-en legalább 3 szíjra lett volna szükségünk, így inkább a forfairolás mellett döntöttünk, mert kiesett autóval sem találkozunk addig. Ez nagyon jó döntés volt, mert így azonnal tudtunk alkalmazkodni az új szituációhoz, miszerint Várkonyi Andriék leégették a kuplungjukat, és a második, harmadik szelektívvel ki kell hogy hagyják. Számunkra itt dönt el, hogy mindenáron végig kell mennünk az utolsó szakaszon, és akkor meg lehet a magyar abszolút 6. és a kategória 3. hely. Úgy rajtoltunk el az utolsó állomásról, hogy nagyon óvatosan és kímélően megpróbálunk végigbotorkálni, csak a rajt utáni nagy ugratást toljuk át gorombán. Átoltunk. Olyan jólesett, hogy a tempót a célíg meg is tartottuk úgy, hogy két autót meg is előztünk, egyet pedig a cél előtt értünk utol. Semmilyen technikai problémánk nem volt ezen a gyorsan, így jól megérdemelt örömautózással feledtethetjük az elmúlt napok szenvedéseit” – foglalta össze a történéseket Garamvölgyi Zoltán.

A GarZone Racing partnerei: Bioextra ZRt., MetalCom ZRt., Öko Ferment ZRt., Negarent Kft., Szerverház Kft., Go Fast, AVB Lease, GRP Plasticorr, El Yucateco, Rack Auto Kft., Fazekas Insped, Aquaprofit, GarZone R.O.P., HunGarian Baja, garzoneracing.com
További információk a GarZone Racing hivatalos honlapján: www.garzoneracing.com



A NÉV KÖTELEZTE

KORDÁÉK KAPUVÁRON ABSZOLÚT MÁSODIKAK

Kiemelten fontos Korda Erik és Tóth György számára az ob második állomása, az Admiral Rábaköz Kupa: mindenképpen egy fényes serleggel akartak kedveskedni csapatuk és egyben a verseny fő támogatójának, az Admiral Electronic Clubnak.

SZÖVEG, KÉP: SZÁNTÓ FRIGYES



„Sajnos a tavalyi versenyünk nem egészen úgy alakult, ahogy sikerülhetett volna. A rajttól az utolsó nap reggeléig vezettük a versenyt, ekkor azonban becsúszott egy apró hiba, amiért nagyon komoly árat kellett fizetnünk: itt úszott el az esélyünk a bajnoki címre” – emlékezett a futam előtt a tavalyi viadalra a pilóta. „Ettől függetlenül nincsen bennünk félsz, mindenképpen nyerni szeretnénk.”

A nem éppen egyszerű futamon a „fényes serleg” ugyan vasárnap estére meglett, ám összességében csalódottan állt a mikrofonok elé Erik a verseny végén. „Pénteken tényleg mindent beleadtunk, és magunk sem számítottunk rá, hogy ilyen fölényesen nyerjük az első szakaszt. Másnap már legalább 30 kilométert tehetünk meg egy defektes kerékkel, amikor úgy döntöttünk, hogy megállunk kicserélni. Sajnos ehhez nem a legjobb helyet választottuk ki, az emelő állandóan kicsúszott a koci alól, ezért közel 10 percünkbe telt, mire tovább tudtunk menni. A beszédett tetemes hátrány kicsit kedvünket szegte, ennek tudom be, hogy a szervizben figyelmetlenek voltunk, és nem hagytuk el idő-

ben a sátrat. A nap végére aztán megint sikerült kicsit felszívni magunkat, a záró szakaszt meg is nyertük. Vasárnap délutánra aztán már tisztán látszott, hogy lecsúsztunk a győzelemtől. A végén már semmi értelme nem lett volna bármilyen kockázatot vállalni, ezért csak arra törekedtünk, hogy jó ritmusban teljesítsük a három szakaszt.

A második helyért járó dupla pontokkal is fontos lépést tettünk végső célunk, az abszolút bajnoki cím felé. Most ugyan egy helyet visszacsúsztunk, de a bajnokság állása hihetetlenül szoros, mindössze 5,5 ponttal vagyunk lemaradva az első helytől. Idén Szalay Balázs és Fazekas Karcsi is nyert már egy-egy futamot, Lengyelországban már tényleg rajtam a sor?”

A KORDA RACING EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREI:

ADMIRAL ELECTRONIC CLUB, Metrober Kft., Bioextra ZRt., Corax Bioner ZRt., J.Press, Mercur Rent a Car Kft., Pannoncom-Kábel Kft., Alabárdos Étterem, D&G, Study Kft, Colonell Kft., Árvézó Ház ZRt., Novum Kft., Tatár Pékség

Drágának találja az új autókat?

Vásároljon! Jó minőségű használt autót, elérhető áron, Akár 1 év Garanciával, Olcsó szerviz háttérrel!



Kövesdán Kft.
Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz

1221 Budapest, Hajó u. 1 www.kovesdan.hu
Tel.: 06-1-229-2500 info@kovesdan.hu
Nyitva tartás: H-P: 8:00-18:00 Sz: 9:00-14:00

RANDEVÚ A KATLANBAN

MÁSODSZORRA NYIRÁDON KÜZDÖTT AZ ELIT

Összesen 39 versenyző – magyar és lengyel – szerzett rajtjogosultságot a ralikrossz ob második futamára. A szombati nap a nyirádi pálya megismeréséről szólt, a vasárnap az eső után felszáradó talajon az egyre élvezetesebb versenyek története lett.

SZÖVEG: LEGEZA MIKLÓS KÉPEK: KOLLÁR ATTILA, TENK LÁSZLÓ

SuperCarsban nyolc rajtjogosult álló versenyző közül az esélyes Harsányi az időmérőn 48,3 mp-s körrel nyert. Fölénye az 1. sorozatban is stabil volt, 2. Spitzmüller, 3. Kárai lett. Vasárnap a 2. futamban Harsányi autójából a kiszakadt a jobb első kerék, így Kárai nyert, a szintén kiálló Spitzmüller elől pedig Révész Tamás szerezte meg a 2. helyet. A 3. futamban a biztosra menő Harsányi előtt megint Kárai lett az első, harmadiknak Spici, negyediknek Révést intették le. A döntő-

ben aztán jött a feketeleves a tavalyi bajnoknak: rajtjogosult beállva az autójában eltört a bal hátsó féltengely. Így is elsőként fordult a bukkánóra, de a kör végén először Kárai, majd Spitzmüller és Révész is megelőzte. Leintéskor mögöttük 5. a lengyel Dyjak, 6. a „B” döntő győztese, az SC-ben újonc Vass Zoltán lett.

Az S1600 – Ország Zsolt, Majerszky Gábor és Ujházi Béla felállásban – előfutamat együtt teljesítette a SuperNational verseny-

zőivel, nagyobb meglepetések nélkül. Ország Zsolt az ob 2. helyszínén is két első hellyel került a döntő 1. rajthelyére, mögötte Majerszky és Ujházi várt a lehetőségre. Illetve utóbbi csak várt volna, hiszen kuplunghiba miatt nem állt rajtjogosult. Majerszky viszont nem hagyta magát: lerajtolta Országot, első volt a bukkánón, majd a „Sorompó” kanyarban. Az aszfalton felfelé azonban Ország erőből visszaelőzte, és ez a sorrend maradt a leintésig.

A SuperNationalban 3 lengyel és 4 magyar versenyző állt rajtjogosult. Az edzésen az esélyes Bánkúti autója tönkrement, de Ujházi Ádám és Brád László megvédte a magyarok becsületét, ők végeztek az első két helyen. A futamokon azonban már a testes BMW-t terelő Kabacinszki győzött, mögötte Ujházi Ádám 2., Brád 3., Ujházi László pedig a 6. lett. A döntőben Starobrad a 4. helyről indulva feljött a 2. helyre, a kör végén pedig a két lengyel BMW haladt az élen. Ujházi az első körben a joker kört választva letudta a kötelezőt, és gyors körökkel javított pozícióján. Leintéskor végül Kabacinszki mögött a 2. helyen ért célba, 3. Starobrad lett.

A 16 rajtjogosult álló versenyzőt felvonultató Magyar Kupában a technikás pálya rostálta a mezőnyt. Az első sorozatot tízen teljesítették, de a versenyt végül is 13-an fejezték be.

A fehér Suzuki Swift nagyot küzdött, de Majerszky Gábor nem tudott nyerni



125



Révész Tamás Skodája kiválóan működött, de a döntőben csak a 4. helyen intették le

„Kárai a bajnokság második versenyén ellenálhatatlannak bizonyult.”



A bajnokságok állása

SuperCars	
1. Spitzmüller Csaba	34
2. Harsányi Zoltán	33
3. Révész Tamás	30
Super1600	
1. Ország Zsolt	30
2. Majerszky Gábor	25,5
3. Ujházi Béla	22,5
SuperNational	
1. Ujházi Ádám	22,5
2. Lukasz Kabacinszki	20
3. Witold Starobrad	15
Magyar Kupa	
1. Lajos Gyula	40
2. Horváth György	29
3. ifj. Erdei István	28



MÁSODIKBÓL ELSŐ

SPICI A BAJNOKSÁG ÉLÉRŐL VÁRJA A FOLYTATÁST



A máriapócsi és a nyirádi versenyhétvége után átvette a vezetést a hazai ralikrossz bajnokságban Spitzmüller Csaba. Nyirádon a szezonnyitóhoz hasonlóan a második helyen végzett, így 34 pontjával élre ugrott a bajnoki összesítésben.

SZÖVEG: MAROSRÉTI ERVIN KÉPEK: KOLLÁR ATTILA

„Egy rendkívül jól sikerült hétvégén vagyunk túl” – tekintett vissza a nyirádi eseményekre Spitzmüller Csaba. „Igaz, lázas betegem kezdtem a sejtjezőket, de kárpótol, hogy a pálya és az autó abszolút feküdt nekem. A kocsis a második forduló előtt beépített új motornak köszönhetően szinte szárnyakat kapott. A futómű és a gátlók is kiválóan működtek. A rajtot sajnos elrontottam, így kénytelen voltam a mezőny után menni. Szerencsére jó időben jokeroztam, és a csapat is kiváló munkát végzett. Ennek tükrében győzelemmel ér föl az így megszerzett második helyezésem.”

Spitzmüller Csaba szerint a két sikeres versenyhétvége ellenére még nagyon korai a bajnoki reményekről beszélni.

„Csupán két futamon vagyunk túl, sok van még hátra” – tette hozzá az összetettben élen álló pilóta. „Rádásul én újoncnak számítok ebben a szakágban, tehát még rengeteget kell tanulnom. A két hétvégén szerzett tapasztalatokat igyekszem hasznosítani a jövőben. Meg kell tanulnom alkalmazkodni az időjáráshoz és a borításhoz is. Számos körülményt figyelembe kell venni, hogy még eredményesebbek

lehesünk. Talán nem is bíztam ilyen jó kezdetben, de most már a folytatásra, a többi versenyre kell koncentrálnunk.



Amennyire balszerencés Spitzmüller a raliban, olyan szerencsésje van a ralikrosszban: pillanatszerűen vezet a királykategóriát



KATLANTAPASZTALATOK

VNOUCSEK LÁSZLÓ ÓVATOSAN BARÁTKOZIK A PÁLYÁKKAL



Hosszú kihagyás után ralikrosszozik, így a legutóbbi, nyirádi pálya újdonság volt Vnoucek László számára. Szerencsére nem olyan fából faragták, hogy ez hátráltassa, vagy elvegye a kedvét...

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: KOLLÁR ATTILA

és nem tudok jó tempót autózni. Megnéztem a felvételt, és komolyan sírva fakadtam, hogy milyen lassan megyek ott... Talán már látom, hogy hol nem szabad elvenni a gázt. Volt már, hogy megcsúsztam a kocsin, és hagytam kicsit: talán az ilyen momentumok azt jelzik, lassan azért belejövök ebbe a keresztbe autózásba.

– **Miért ilyen furcsa ez a murva?**

– Mert megszoktam, hogy aszfalton nagy tempóval megyek, és amikor átesem a murvára, a gumiknak szinte nulla a tapadása, és még nem igazán érzem, mi fér még el, vagy meddig engedhetem csúszni az autót, vagy egyáltalán mennyire nyomhatom a gázt.

– **Van vagy lesz lehetősége a jövőben gyakorolni a murvát?**

– Nem, egyelőre csak a versenyeken tudok menni, ott kell mindent megtanulnom. De éppen ezért választottuk ezt a kamerás kontrollt, hogy utána kívülről-belülről lássam, mit csinállok, és abból is tudjak tanulni. Remélem, Máriapócsra megmutatkoznak az előnyök, mert az előző futam után szerintem már nagyon összeraktam magamban. Szerintem az edzésen leszek.

– **Nyirádon műszakilag is rendben ment a hétvége?**

– Igen, nagyon! Ilyen klassz szerelőcsapatom nekem még sosem volt! Így, hogy csak be kell ülnöm, mennem kell, és egyszer nem volt semmi baja a kocsinak... Nagyon jó így versenyezni.

– **Megbeszéltük ugyan, hogy ez egy tanulóév, és nem az eredmény számít, de azért érdekelt, hogy mennyire elégedett a teljesítményével?**

– Elégedett vagyok, mert én főleg az időket nézem, persze önmagamhoz viszonyítva. De ami még nagyon tetszett, hogy Nyirádon például már meccsben voltam! A döntőben az Audit megelőzhettem volna, de egy taktikai hibát vétettem, így nem ment. De csatáztunk, lőtávolságra tudtam maradni olyanhoz képest, aki nem most kezdte – számomra ez is valami! A rajtprogrammal is megbarátkoztam, már az indulások is jól mennek. Úgyhogy érzem az erőt magamban, mint a Jedik, és folyamatosan meg akarom verni magam. Remélem, legközelebb még jobb lehetek – de a pláne az éjszakai futamon várható, és mivel sokat mentőztem, az az én pályám lesz! Sokat vezettem éjszaka, és szerintem én sötétben sokkal jobban látok. Nagyon várom azt a versenyt!

Többé nem érdemes kerülnie! Válassza a legrövidebb utat, ha Miskolcra jön vagy megy!

Megnyílt Miskolc-Martinkertváros és Szirma között a

svájci AVIA

benzinkút-hálózat legújabb tagja.



Alacsony árakkal és kiváló minőséggel, udvarias kiszolgálással várjuk kedves ügyfeleinket.

Üzemanyagjaink:

- Silver Diesel gázolaj
- Silver 95 benzin
- E85 Bioetanol
- LPG autógáz

Shop szolgáltatás:

- Kávézó, látványpékség
- Autópálya matrica
- Telefonfeltöltés
- Minőségi motorolajok

Egyéb szolgáltatás:

- Gyorsszerviz és gumiszerelő műhely

Tűzvesztéskor a legközelebbi tűzoltóság felé kell hívni. A részletekről érdeklődjön a kőftárlománison.

Már Miskolcon is kapható az E85 Bioetanol üzemanyag! Tankoljon Ön is E85 Bioetanol üzemanyagot, ha szeretné: *gazdaságosan autózni - 218 Ft/liter áron tankolni - 105-es oktatózárú üzemanyagot használni - növelni a motor teljesítményét - környezetbarát módon közlekedni - meghosszabbítani a motor élettartamát, csökkenteni a károsanyag-kibocsátást - támogatni a magyar mezőgazdaságot.

Alkalmazza át benzines gépjárművel, tankoljon kezezetlenül és élvezze az E85-bioetanol előnyeit. A részletekről érdeklődjön a kőftárlománison. *Figyelem! Az E85 üzemanyag kizárólag arra alkalmas benzines gépjárműveknél használható. Felhasználás előtt kérjük, olvassa el a kihelyezett tájékoztatót és tájékozódjon gépjárműve gyártójánál.

Telefon: 46/505-572

HÁTTÉR

RALIKROSSZ

VOLT JOBB...

BÁNKUTINAK NYIRÁDON NEM JÖTT KI A LÉPÉS

Bánkuti Gábor a RabócsiRingen aratott futamgyőzelme után nemzetközi mezőnyben szeretne volna megerősíteni vezető helyét a tabella élén, Horváth György pedig az első futamon megszerzett ezüstérmét akarta tovább fényesíteni az ob második futamán. De Nyirádon nem csak az időjárás, Fortuna istenasszony sem fogadta kegyeibe a BÁNKUTI MotorSport csapatát.

SZÖVEG: BÁNKUTI KÉPEK: KOLLÁR



Alig kezdődött el a verseny, Bánkutinak gondja akadt a 206-os motorjával, s fel kellett adnia a futamot.

„Sajnos váratlanul 'eldobós' lett ez a futam" – nyilatkozott szűkszavúan Gábor.

Horváth viszont nagyszerű autózással jutott el az A-döntő kettes kockájáig, bár – s ezt kívülről sokkal könnyebb megítélni –, ha Joker-köréit jobban választja meg, esélye lett volna a pole-ból indulni, s akkor ki tudja hogyan alakul a döntő... Történt ugyanis, hogy a rajt utáni

négyes karambolt követően – amelynek legnagyobb vesztese Horváth Corsája lett – a megismételt rajt után csak hárman tudtak elindulni a végső győzelemért, de sajnos már nélküle. „Nagyon sajnálom, hogy így történt, karosszéricsere néz ki az autómnak. Mindenki rögtön a rajt után akarta elfoglalni a lehető legjobb pozíciót, s ez most megbosszulta magát. Nagyon remélem, hogy év végén nem fognak hiányozni ezek a pontok" – nyilatkozta a depóban Gyuri.



„Sajnos váratlanul 'eldobós' lett ez a futam.”

HORVÁTH
WWW.HORVATHBORHAZ.HU
Horváth Borház • Zánka, Tagyon-hegy

A defektmegelőzés és -javítás jövője

slime
slime.hu

1072 Budapest, Karmelita u. 18. 1. sz. 1.
Tel.: +36-20-7299-1299
@slimeungary@fotostudio.hu

A biztos partner a változó világban!

FER-VILL
Autóvilágosság
Autóklíma
Alkatrészek
Javítás

Minden egy helyen!

www.fervill.hu Bp. X. Fertő u. 14. Tel.: 264-2044

AUTÓVÁROS, TÖBB MINT AUTÓ!
ADÁS-VÉTEL-SZERVIZ-ALKATRÉSZ-TARTOZÉK

DUNA AUTÓ
Duna Autó Zrt. márkakereskedések és szervizek
1037 Budapest, Zay utca 24. • Telefon: +36-1-801 4203
E-mail: info@autovaros.hu • www.autovaros.hu

www.autovaros.hu

BM sportiroda
MINDEN, AMI RALLYCROSS

info@bankutimotorsport.hu www.bankutimotorsport.hu

- rallycross tehetségek felkutatása, menedzselése
- élményautóztatás
- autós sportrendezvények és kiállítások szervezése
- versenyautók felkészítése, szervizelése
- autók és versenyautók kérésközlésére történő valódi teljesítménymérés és programozása
- három utas KONI-Karászy speciális rallycross lengéscsillapítók kereskedelme
- Peugeot rallycross versenyautók, motorok, váltók bérbéradása versenyre, tesztre, használt és új alkatrészek, gumik eladása
- rallycross versenyautók, alkatrészek börzeje

DÁVID PONYVA REKLÁM KFT.

PONYVAKÉSZÍTÉS
XL COD minősítés (EN 12641-2 szabvány)
SafetyNet biztonsági ponyva

PONYVAJAVÍTÁS
VASSZERKEZETI MUNKA
AUTÓKÁRPITOZÁS

REKLÁM FESTÉS, MATRICAZÁS
Telefon: 06 24 520 150 Fax: 06 24 520 161
davidponyva@invitel.hu

SÁS

MINDEN EGY HELYEN!
BÁRMELY TÍPUSÚ GÉPJÁRMŰVET VÁLLALUNK!

- TELJES KÖRŰ BIZTOSÍTÁSI ÜGYINTÉZÉS
- KAROSSZÉRIA JAVÍTÁS
- KAROSSZÉRIA FÉNYEZÉS
- KLIMATOLTÁS
- MŰSZAKI VIZSGÁZTATÁS
- SZERVIZ
- ÁTVIZSGÁLÁS
- OLAJCSERE
- GUMISZERELÉS

KEDVEZMÉNYEK AZ ALÁBBI MÁRKÁKRA
PEUGEOT CITROËN

INGYENES CSEREAUTÓ A JAVÍTÁS IDEJÉRE!

SÁS AUTÓKAROSSZÉRIA KFT.
cim: 1037 Budapest, Pomázi út 7-15.
tel.: 06-1/250-4743
mobil: 06-30/925-3085
06-70/619-8195
e-mail: sasauto@t-online.hu

KARÁSZY LENGÉSCSILLAPÍTÓ SPECIALISTA

KONI
KARÁSZY.HU

Válasszon minket, nem bánja meg, nálunk a minőség magas, az ár alacsony!

KARÁSZY KFT.
1033, Budapest Szőlőkert u. 11.
Tel: +36-1 349-8193
Fax: +36-1 320-3836
www.karaszy.hu

- KONI, BILSTEIN, ÖHLINS lengéscsillapítók sport és verseny célokra
- Egyedi igényeknek megfelelően sport futóművek tervezése és gyártása eredeti alkatrészekből
- Állítható magasságú sport futóművek, változtatható csillapítási karakterisztikával
- Egycsőves, nagynyomású lengéscsillapítók időszakos átvizsgálása, szervizelése
- Lengéscsillapító felújítás
- Sport rugók,
- Computeres lengéscsillapító mérés ki és beszerelt állapotban
- Professionális technika, garantált minőség / ISO 9001-2009 /

MOST AKÁR 10-15% ELŐFOGLALÁSI KEDVEZMÉNY HORVÁTORSZÁGI APARTMANOKRA!

KÜL- ÉS BELFÖLDI AJÁNLATOK • HORVÁTORSZÁGI ÜDÜLÉSEK • SI UTAK
EGZOTIKUS UTAK • WELLNESS PROGRAMOK • UTAZÁSI BIZTOSÍTÁS
JEGYRENDELÉS UTAZÁSHOZ ÉS KULTURÁLIS PROGRAMOKRA

fenstherm

fenstherm NYILÁSZÁRÓK

Tartsa pénzét otthonában!
Értékálló, energiatakarékos nyílászárók

Garantált minőség, 10 évi garancia 5 és 7 kamrás műanyag nyílászárók - Extra passzív ablakok - 3 mm-es falvastagság, éles szög megjelölés - Komplex garancia szolgáltatás - Gazdag szín-, formai és minőségválaszték - Aluminium függönyök és bejárati portálok - Kész és felépítés helyén

Fensterm Kft. Füzesszentpál, Hunyadi út 72. • Telefon: 06-30-542 577
Visszafeleldünk elérhetőség megkövetelése a www.fensterm.hu internetes oldalon.

Functionum Prémium
- 20 mm-es üvegtárcsával rendelkező
- hőszigetelő képesség
- hőszigetelő garancia

**PASSZIV-
HAZAKHOZ**
11.000.000

A MOTOROKAT AZ **AFR** BIZTOSÍTJA – info@afr.sk



A bajnokságok állása

DIV TAX	
1. Lajos Gyula	60
2. Emődi János	51
Buggy 1600	
1. Ábrahám Károly	40
2. Radák Attila	35
3. Illés Tamás	28
Super Buggy	
1. ifj. Szabó Kálmán	40
2. Tóth Sándor	30
3. Oros Sándor	17



Ábrahám Károly és Szabó Krisztián kemény csatája senkit nem lepett meg (nagy kép), de azon sokan elcsodálkoztak, hogy a négyliteresek között mennyire simán vezetett ifjabb Szabó Kálmán (77)

CSAK AZ A LÉTSZÁM...

NORDRING, NYIRÁD: ÚJABB PONTOKAT OSZTOTTAK

Az ausztriai Fuglauban csak három, Nyirádon viszont szerencsére jóval többen álltak rajthoz a magyar bajnokság második és harmadik fordulójában.

SZÖVEG: LEGEZA MIKLÓS KÉPEK: KOLLÁR, TENK

Tíz magyar nevezőből végül csak négyen, Ábrahám Károly, Radák Attila (Super1600), Lajos Gyula és Emődi János (TouringCars) álltak rajthoz az ausztriai Fluglau melletti pályán. Aközép-európai autókrossz elit találkozója a hazai bajnokság kiírása szerint is pontokat jelentett, de a SuperBuggy és a Junior osztályokban nem akadt hazai pilóta.

A korábbi Tax osztályban két osztrák és két magyar versenyző állt rajthoz, még hozzá számunkra sikeresen: Lajos Gyula az előfutamokban egy első és egy második helyet szerezve Markus Hofer mögött a második helyen került a döntőbe, ahol végül ő győzött az osztrák Freinberger és Emődi János előtt.

A kisebb buggy-csoportban tizenkét versenyző, köztük AC B-k rendszeres és eredményes résztvevői, Ábrahám Károly, Radák Attila, Igor Vlaszaty (SK), Adam Pavol (Sk), David Gabriel (SK) futamának lehetett szurkolni. Ábrahám Karcsinak nem volt szerencséje, váltóhiba miatt

semmit nem tudott produkálni, Radák versenye azonban jól sikerült: Attila egy hatodik és egy második időt futott az előfutamokban, a döntőben pedig a negyedik helyen ért célba.

Két fő áttevező ralikrossz versenyzővel, Lajos Gyulával és a SC osztályban induló Zsigmond Péterrel tizenhárom fős mezőny vett részt az ob 3. futamán. A létszám ugyan növekedett valamelyest Máriapócsra képest, de honi autókrossz válsága sajnos tény. A Buggy 1600 még működik, de a látottak szerint a SuperBuggy és a Tax már alig-alig. Mindez nem von le semmit a megjelenő versenyzők érdemeiből, sőt dicséri a kitartásukat. Sajnálatos, hogy egy hajdan nálunk is sikeres és eredményes, Európában ma is népszerű sportágról kell ezt írni...

A Divízió Tax.-ban (Touring Autocross) Emődi Jani bácsi illetve Lajos Gyula Mitshubihik volánja mögött, a napi licenccel Zsigmond Péter pedig Audi S2. autójával állt rajthoz. Három különböző tehetségű versenyző, három erősen különböző teljesítményű autó – így a dolog inkább edzésnek tűnt, mintsem versenynek. A sima előfutamok után a döntőben a két japán kocsi már nem vívott, Emődi autója megállt, nem tudott elrajtolni. Lajos Mitsujának az Audi nem volt ellenfél, de még így is majdnem meglepetés született, mert az utolsó előtti körben fehér gőz csapott ki az autóból, ám sze-

rencséje volt, még beért a célba az első helyen, a 2. Zsigmond, a 3. Emődi János lett.

A kisebb buggy-k között hat versenyző állt rajthoz és igazi, látványos versenyt mutattak be minden futamukban! A máriapócsi „négyek” (Ábrahám Károly, Brezovszky Sándor, Illés Tamás és Szabó Oszkár) mellett indult ezen a hétvégén Radák Attila és Szabó Krisztián is. A versenyben a mezőny három részre szakadt. Az élen Ábrahám és Szabó, mögöttük Radák és Brezovszky vívott. Ábrahám megállíthatatlan volt, két első helyet szerzett Szabó előtt és a harmadik futamra már nem állt ki. Radák és Brezovszky késhegyre menő csatáját technikai gondok „fűszerezték”. Brezovszky autója a második futamot követően megállt és számára véget ért a verseny. A döntőben Ábrahám harmadszor is tökéletes futamot teljesítve első, 2. Szabó Krisztián, 3. Radák Attila.

SuperBuggy-ban akár Máriapócsra is lehetünk volna, azzal a kivétellel, hogy Oros Sándor helyett ezúttal Lux János állt versenybe. Négy versenyző, konzekvens előfutam eredmény, és az előfutamokkal megegyező végső sorrend a döntőben. Az elkövetők; 1. az igazán tehetséges ifj. Szabó Kálmán, 2. Oros Sándor, 3. a veterán Tóth Sándor. A műszaki gondok miatt csak fél futamot teljesítő Szabó Kálmánt nem értékelték.

EGY IDE – EGY ODA

ÁBRAHÁM FUGLAUBAN KIESETT, NYIRÁDON NYERT

134

135



Két verseny is eltelt, mióta utoljára beszéltünk Ábrahám Károllyal, így volt miről mesélnie – annál is inkább, hogy egy „nem értékelhető” és egy első helyezést hozott neki ez a két futam...

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: TENK, KOLLÁR

– Az eredményekből úgy látszik, hogy a nordringi hétvége nem sikerült valami fényesen: mi történt Ausztriában?

– Azzal a váltóval mentem ott, ami még nagyon új, úgyhogy tulajdonképpen számítottunk

gyerekbetegségek felbukkanására. Ezt leszámítva az időmérők nagyon jól sikerültek, úgyhogy a kilátásaink nagyon jók ezzel az alkatrészrel. Most viszont először reteszelési gondunk volt, a másik problémát pedig az okozta,

hogy a váltót túledzettük. Ez után a két probléma után inkább hazapakoltunk. De nem gond, mert a teszt a lényeg most, a cél, hogy jövőre eredményes Eb-futamokon vehessünk részt. Eddig Csehországban, most Magyarországon, Csepelen készül a váltóm, Schlezák Miki csinálja, aki nagyon jó munkát végez. Vele együtt próbálgatjuk ezt az egyedi, speciális váltót, hogy mit lehet javítani, és szerintem jó úton vagyunk, hogy megtaláljuk a legjobbat.

– Alapvetően milyen a viszonya a Nordringgel?

– Nekem nagyon tetszett, otthon tudtam magam érezni rajta. Helyenként gyors, helyenként nagyon éles kanyaros – ha nem lett volna ez a műszaki probléma, még nyeresi esélyünk is lett volna.

– Nyirádon viszont nem voltak gondjaik: sikerült rendbe tenni a váltót, vagy egy másikkal indult?

– Az már egy teljesen másik, egy új váltó volt, mert időközben sikerült kiküszöbölni a felmerült problémákat. Ez a váltó nagyon jól működött, hiszen három futamból hármat nyertem,

sőt a döntőt is. Minden nagyon jól működött, úgy tűnik, hogy az, amit elkezdtünk, az működőképes lesz.

– Ez egy tesztév, ahogy fogalmazott. Gondolom, nem csak a váltót próbálgatják: mit még?

– Új a motorunk is, amit Hollandiából vásároltunk. Rajtprogrammal rendelkezik, amit én még sosem használtam, úgyhogy most azzal kísérletezünk, hogy milyen fordulatról hogyan rajtol az autó. Futóművet és rugókat próbálunk, valamint lengéscsillapítókat állítgatunk, hogy megtaláljuk az ideálisat, egyértelműen a jövőre koncentrálna.

– Volt arról szó, hogy feljebb lép, nagyobb kategóriájú autóval indulna majd: ezek az alkatrészek, próbálkozások már abba készülnek?

– Nem, most már biztosnak tűnik, hogy maradunk ebben a kategóriában. Egy motort megvenni borzasztó sok pénz lenne, így amit szeretnénk volna, azt nem sikerült megvásárolni. De most egy új 1600-os motorral megyünk,

ami szenzációsan jó, úgy tűnik, egyelőre maradunk itt, és ebben a kategóriában sem szerepe-
lünk túl rosszul.

– Ezek a technikai újítások, kísérletezések mennyire számítanak egyedülállóknak a mezőnyben? A versenytársai hogyan tudják tartani a lépést?

– Nem akarok túl nagy szavakat használni, de szerintem Magyarországon egyedülálló lépéseket teszünk évről évre. Az Eb-mezőnyben viszont vannak több pénzráfordítással elért, sokkal jobb fejlesztések. A legutóbbi futamon 27 indulóból kilencedik lettem: az erős középmezőnyben, vagy ha mondhatom így, a gyenge élbolyban vagyunk.

– Hány Eb-futamot tervez még idén?

– Három-négy versenyre szeretnék elmenni, de csakis a közelben lévőkre, és csak tesztelni. Nem hagyunk ki egyetlen magyar bajnokit vagy magyarországi Eb-futamot sem: Nyirádon így természetesen ott leszünk, viszont 2012-ben egy teljes évadot tervezünk menni a kontinensbajnokságon.



– Szeghalom lesz a következő futam, mi a helyzet azzal a versennyel?

– Nagyon készülünk rá, és ha jól emlékszem, eddig mindig megnyertem az ottani futamot, valahányszor rajthoz álltam. Nagyon jó versenyek szoktak ott lenni, most talán egy kicsit nehezebb lesz a dolgunk, mert Zóna-bajnoki futam is lesz, és a csehekkel és az osztrákokkal biztos jót fogunk vívni.





SÁR ÉS KAVICS

NYIRÁD: KAZÁR HATBÓL HATNÁL TART

Újabb három futamot rendeztek a Short Track Quad legjobbjai számára, ezúttal Nyirádon, de Kazár Miklóst a híres katlanban sem tudták megszorogatni az ellenfelek.

SZÖVEG: TDK KÉPEK: KOLLÁR, TENK

Egy napra sűrítették a rendezők a leggyorsabb quadosok programját a szervezők, de így is csak kilencen sorakoztak fel az első edzéshez: öten a Prestige, négyen az Open kategóriában indultak. A sportág fáradszorgos szervezője és mozgatórugója, nemeggyik pilótája, Varga Norbert egy baleset miatt kénytelen volt kihagyni a megmérteztést.

Kisebb meglepetést okozott, hogy a kvalifikációt Benes László nyerte, aki fél másodperccel jobb időt motorozott, mint a favorit Kazár, mi több az első verseny rajtjánál le is fulladt a miskolci raliversenyző motorja, így alaposan lemaradva tudott csak a többiek után indulni. A 11 kör azonban elég volt arra, hogy csoportja élére vágasson Miksi, sőt csak fél másodperc választotta el attól,

hogy az openes Negyedi Ferencet is beérje. Kazár mögött Jarjabka József, Kunkli Tivadar, Benes László és Régi István végzett – de az összes célba érkezőt dicséret illeti, hiszen szakadó esőben és sárban csúszkálva teljesítették a távot.

Másodszorra sem lettek sokkal jobbák a körülmények, csak az eső állt el. Kazár most már nem hagyta reménykedni az ellenfeleket, raj-cél



KAZÁR MONDTA

„A verseny napjának reggelén volt a 20 perces időmérő, azonban egy dologra nem figyelünk. Nevezetesen arra, hogy a kvalifikáció után negyedórával azonnal startol a verseny első futama. Amikor mentem a rajtjához még nem is tudtam, hogy honnan kell indulnom, közben szóltak, hogy a második helyről. Az első futamra ki akartunk a csapattal próbálni egy másik fajta startot, ám olyan dolog fordult velem elő, amire nem is nagyon emlékszem; leállt a motorom. Hosszú másodpercekbe telt, mire beindult, de már akkor az utolsó előtti helyen lévő versenyzőtársam is bő 300 méterre volt tőlem... Gondolhatod... Zuhogott az eső, miközben mindenkin át kellett magamat verekedni. Enyhén szólva is izgi volt, de hát többek között ezért is szeretjük a quadozást! A második futamban rajt-cél győzelmet sikerült abszolválnom, majd a harmadik, délutáni meccseléig volt három óra szünetünk. Ebben a futamban aztán harmadikként startoltam el, ám sikerült előrejönnöm és végül ezt a futamot is megnyertem. Izgalmas, jó kis versenyen vagyok túl, újabb értékes pontokat szereztem. Hogy nehezebb volt-e, mint a RabócsiRingen? Más volt, és ezúttal az esőnek köszönhetően legalább csúszkáltunk is egy kicsit!

A lényeg az, hogy két forduló után pontvesztés nélkül vezetem a bajnokságot.”

A bajnokság állása (Prestige)

1. Kazár Miklós	150
2. Benes László	122
3. Kunkli Tivadar	104
4. Régi István	86
5. Jarjabka József	80



Nem irigyeljük a tavalyi bajnokot: idén mindenki az ő helyére pályázik, egyelőre kevés sikerrel...

KÉSZPÉNZ

A Magyar Quad Short Track Bajnokság 2011-ben különleges jutalmazási rendszert vezetett be: a szeghalmi futamot követően pénzdíjakat tűzött ki az indulók számára. Az első 30, a második 25, a harmadik 20, a következő három helyezett pedig 15-15 ezer forintot vehet majd át, közvetlenül az eredményhirdetést során, a kupákkal együtt. Egyetlen feltétel, hogy az induló versenyzőnek legyen érvényes N licence a 2011-es versenyévadra.

győzelmet aratott. Mögötte Benes, Negyedi (Open), Lestyán (Open), Jarjabka és Kunkli ért célba, három sárlavnak idő előtt ki kellett állnia. A körülményekre jellemző, hogy Popik János quadja elakadt (!) a sárban...

Egy hosszabb szünet után aztán a harmadik versenyt is behúzza Kazár, a harmadik kockából elrajtolva nyerte a zárófutamot. A tavalyi bajnok mögött egy másodperccel megint az openes Negyedi Ferenc futott be, majd Benes, Jarjabka és Régi következett. A néhány héttel korábban még a kötelek között, a szorítóban vitézkedő Kunkli Tivadar technikája csak a 7. körig bírta...

Canon

TAMRON SIGMA

PENTAX

Camera Kft.



Megbízott magyarországi márkaszerviz, Canon szaküzlet

Canon, Sigma, Pentax, Tamron márkaszerviz

Profi és amatőr Canon fényképezőgépek és videó-kamerák, nyomtatók, scannerek, patronok, papírok és Hama kiegészítők nagy választékban.

Camera Kft.

1085 Budapest, Somogyi Béla u. 19.

Tel.: +36 1 266 8085, 328 0691

Fax: +36 1 235 0831

Nyitva: Hétfőtől péntekig 9-17 óráig.

E-mail: info@camerakft.hu

www.camerakft.hu

BEMUTATÓINKRÓL ÉS AKCIÓINKRÓL ÉRDEKLŐDJON HONLAPUNKON!

MEGELŐZHETI A BAJT, hiszen most fillérekért javíthat!

MŰSZAKI VIZSGA, ZÖLDKÁRTYA!
minden típusra már 17.770,- Ft tól

A LEGOLCSÓBB AUTÓSZERVIZ!
olajcsere már 5.700,- Ft tól
javításra 1 év garancia!

LAKATOS ÉS FÉNYEZŐ ÜZEM
helyszíni kárfelvétel minden típusra!
javítás idejére bérautó 3.500,- Ft/nap tól!



Kövesdán Kft.
Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz

1221 Budapest, Hajo u. 1. www.kovesdan.hu
Tel.: 06-1-229-2500 szerviz@kovesdan.hu
Nyitva tartás: H-P: 7:00-17:00

HÁTTÉR

QUAD

GYAKORLÓPÁLYÁN

CSAK A TAPASZTALATSZERZÉS VOLT FONTOS

Ifjabb Régi Istvánnak felemás hétvégéje volt, de azért cseppet sem szomorú: gyakorolhatott és gyűjthette a tapasztalatokat, amelyek rövidesen jól jönnek majd...

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: KOLLÁR, TENK

– **Hogy érezted magad a nyirádi pályán?**

– Nem volt rossz. Az első futamban szakadt az eső, amit nem szeretek igazán, de nem ez volt a legnagyobb probléma, hanem, hogy kifogyott a szemüvegeből a fólia, így le kellett vennem. Nem esett jól, mert szinte semmit nem láttam, és az arcomba csapódó kavicsok sem voltak kellemesek: az egyik úgy szájon ütött, hogy azt hittem, kiesett a fogam. Többek között ezért nem szeretem túlzottan ezt a pályát. Ennek ellenére ötödik lettem, majd utána Kazár Miki kisegített, és kaptam tőle patront a szemüveghez, amiért nagyon hálás vagyok neki. Egy gonddal tehát kevesebb volt, de jött az újabb: a második futamon a negyedik helyről kellett kiállnom, technikai hiba miatt.



– **Mi történt?**

– Megállt a motorom, mert kapott egy követ, és elszállt az első fék és az elektronika, be sem lehetett indítani. Szerencsére a szerelők nagyon jó munkát végeztek, és hamar megoldották a problémát, így folytathattam a napot.

– **Mi volt tehát a harmadik futamban?**

– Az már jó lett volna, de mire belemelegedtem, addigra vége is lett... Ez az új rendszer idén már nem is tetszik: egy nap két szabadedzés, egy időmérő és három futam, ráadásul három rövidebb futam – nagyon zsúfolt így. Eddig két tizenöt perc, plusz két körös versenyünk volt, most három nyolc perc, plusz két körös – nagyon rövid is lett. Szerencsére most az autó- és ralikrosszokkal együtt mentünk, így mindig történt valami a pályán, de az előző lebonyolítási rend nekem jobban jobban fektűt.



„Nem szeretem túlzottan ezt a pályát.”

– **Még nem az új quaddal mész: mikorra lesz meg?**

– Egyelőre csak gyakorolgotok, az új motor még mindig csak terv, és nem tudom, mikor ülhetek rá. De lesz, az tuti. A gyakorlás fontos, mert sokat kell edzenem: nagyon sokat kivesznek belőlem ezek a versenyhétfvégek. Nem is csak a motor miatt, az állóképességemen is javítani kell.

– **Korábban azt mondtad, ez a nyirádi nem a kedvenc pályád: akkor melyiket szereted?**

– A murvával nincs bajom, mert jó, ha csúszik a motor, de Nyirádon sok az apró kavics, amit felverünk egymásra. Most például Szeghalom lesz a következő futamunk: az aszfaltos lesz, ezért bízom benne, hogy jobban megy majd – legalábbis az olyan műszaki hibák elkerülnek, mint amilyenek most elértek.

KÖZÖS MEGMÉRÉTTETÉS

BRUCK: HÁROM SZÉRIA EGYÜTTES VERSENYEI

Május közepén Ausztriába vonultak a Magyar Gokart Szövetség versenyzői, hogy külhoni „kollégáikkal” mérjék össze gépeik erejét és a maguk tudását. Bruckba egyszerre három szervezet rendezte a versenyt: Hargitai Sándor, az MNASZ Gokart szakágának vezetője mesélt elégedettsége okairól.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: TDK



A Rotax Max Junior mezőnye igen komoly létszámmal vágott neki a futamoknak



„152 induló volt, ami hihetetlenül szép szám: Magyarországon talán még soha nem volt ilyen népes mezőny. Voltak ugyan már zónaversenyek, de 106-108 indulónál több eddig nem startolt. Ennek ellenére – vagy éppen ezért? – nagyon jó volt a hangulat a hétvégén Bruck-ban. Kétféle értékelés volt: a magyar indulók a magyar bajnokságban és a CEE, a Kelet-Közép Európai Bajnokságban is szerezhettek pontot: Tóth Péter például megnyerte mindkettőt a kategóriájában, a DD2-ben, aminek külön örültünk. Rengeteg visszajelzést kaptunk a verseny óta, hogy mindenki nagyon jól érezte magát, és már alig várják a következő futamot, Pannóniaringen. Szervezői oldalról is – ha lehet így fogalmazni – kényelmes volt, hiszen a magyar és a kelet-közép-európai kivül az osztrákoknak is futama volt, tehát tulajdonképpen három rendező volt, ennek megfelelően a feladatok és az

anyagi terhek is ennyi felé oszlottak, így könnyebb volt mindenkinek. Ilyen rangú és színvonalú versenyünk talán még nem volt, úgyhogy most boldogok vagyunk.”

Ami a helyszínt illeti: a brucki pálya nagyon hasonlít a Pannóniaringre. Gyors egyenesek, nagy fékpontok és jó kis kanyarok várják az indulókat, ám az infrastruktúrája picit jobb, lévén az aszfaltcsík csak és kizárólag gokart-pálya, amely alkalmanként Eb futamoknak is otthont szokott adni. De nézzük most át a magyar értékelés eredményeit!

Ahogy már említettem, DD2-ben Tóth Péter nyert Hargitai Győző és Loesckai Lajos előtt. Az előző versenyen második helyen végzett Nadas Gábor lábsérülése miatt fel kellett, hogy adja a küzdelmet, így a második futamban nem indult már, ezért a bajnokságban is hátrébb csúszott. Formula Openben a harma-

dik hely volt állandó, Koltai Péteré, míg az első-második pozícióban Németh Csaba és Szécsényi Tamás váltották egymást.

Maxterinóban volt talán a legnagyobb a küzdelem. Mondjuk nem a győzelemért, hiszen ott mindkét futamban Albrecht Patrik végzett. Az első versenyen Markos Márk–Major Bence; a másodikon Körmöczi Balázs–Körmöczi Gergő volt a dobogó másik két foka.

Az egyik legnagyobb számú indulója a Rotax Max Junior kategóriának volt, 20 nevezővel, ahol Németh Balásznak, a tavalyi MiniMax bajnoknak most csak a dobogó harmadik foka jutott. A futamokon Hercsik Vincze és Habsburg Ferdinánd vívott nagy csatát, melyből utóbbi került ki győztesen, de a magyar elsőségnek a miskolci fiú örülhetett.

Rotax Max Senior kategóriában az osztrák liszensszel induló Kancsár Ferenc győzött

mindkét futamában, aki az idei első Eb versenyét is megnyerte, így komoly várományosa a kontinensbajnoki címnek. Jakab Sándor lett mindkét versenyen a második, a harmadik helyen Ferencz Márk és az egy évet kihagyó Wieszt Jankó osztoztak a két futamon.

A Rotax Max Masters Hornyák István, a tavalyi bajnok győzelmével zárult. A második-harmadik helyen Tuzson Ádám és György Gábor végzett.

Rotax MiniMaxban a jelenleg is élen álló tavalyi bajnok, Rónai Tamás két futamgyőzelemmel zárta a hétvégét. Két második helyével Kovács Marcell lett a második. A második futamban, így összetettben is a harmadik helyen búcsúzott Ausztriától Kovács Zsombor.

Az eddigi tapasztalatok szerint a magyar versenyzők szeretik a változatosságot, így szeretnek külföldön versenyezni, amire lesz még lehetőségük, hiszen Dunaszerdahelyre, Szlová-

kiába is el kell még utazniuk idén augusztusban. Addig azonban hátravan még egy kecskeméti és egy pannóniaringi futam, amelyek szintén nagyon izgalmas versenyek lesznek – ha tehetik, látogassanak el, és szurkoljanak kedvenceiknek!

A bajnokságok állása

Maxterino:

1. **Albrecht Patrik** (C.R.G. GSE) 170
2. **Markos Márk** (TTS Bau Racing) 170
3. **Major Bence** (Visual Motorsport SE) 165

Rotax Max:

1. **Wieszt Jankó** (Kálmán Motorsport) 172
2. **Fodor Árpád** (Energy Sportbusz) 166
3. **Ferencz Márk** (TTS Bau Kft.) 164

DD2

1. **Tóth Péter** (Hargitai Racing) 178
2. **Nadas Gábor** (TTS Bau Racing) 167
3. **Hargitai Győző** (Hargitai Racing) 161

Super World Formula:

1. **Baló András** (Visual Motorsport) 100
2. **Attramini Mirko** (Visual Motorsport) 80
3. **Fodor Imre** (Pénzes ASE) 51

Rotax MiniMax:

1. **Rónai Tamás** (CRG Gokart SE) 178
2. **Mick Wishofer** (Kálmán Motorsport) 168
3. **Kovács Marcel** (Visual Motorsport) 162

Rotax Max Junior:

1. **Hercsik Vince** (Kálmán Motorsport) 175
2. **Németh Balázs** (CRG Gokart SE) 169
3. **Darvasi Marcel** (Kálmán Motorsport) 166

Rotax Max Master:

1. **Hornyák István** (Energy Sportbusz SE) 175
2. **Tuzson Ádám** (Kálmán Motorsport) 159
3. **Virágh Attila** (Energy Sportbusz SE) 158

Formula Open:

1. **Németh Csaba** (Hargitai Racing S. K.) 90
2. **Koltai Péter** (Bálint Team) 64
3. **Anda Csaba** (Bálint Team) 63



TUDATOSAN

BENDE DÁNIEL LÉPÉSRŐL LÉPÉSRE HALAD ELŐRE

A tudatos karrierépítést nem lehet elég korán kezdeni. Bende Dániel idén lesz 11 éves, de édesapja, György segítségével nagyon is célorientáltan készülnek a következő évekre.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: TDK

– Mikor kezdett Dániel gokartozni?

– Öt éve egy konferenciára vittem magammal, ahol mi, felnőttek elmentünk gokartozni. Ott addig kérte, hogy ki akarja próbálni, hogy az lett a vége, hogy vagy két órán keresztül nem lehetett kiszedni a gokartból... Persze eleinte féltettem, de azok a bér gokartok elég visszafogott tempóval köröztek.

– Ahogy hazajöttetek, rögtön versenyezni kezdett?

– Majdnem. Először egy nyári, egyhetes gokarttáborban volt Máriapócsban, ahol tanították a gyerekeket vezetni. Azóta tulajdonképpen folyamatosan versenyez. Az első évben már ment a bajnokság, mikor bekapcsolódtunk, de azóta csak teljes szezonokat versenyez.

– Hogy fejlődött az évek során?

– Látványosan. Vele mondjuk nagyon sokat kell foglalkozni, például mert erősebb csontú, és izomzatú, mint a vele egykorúak, így a súlyá-

val mindig bajban voltunk. De ettől függetlenül első évben országos negyedik lett, utána feljebb lépett Minimaxba, ahol először hatodikként, majd harmadikként végzett.

– Idén is végigcsinálja az évet?

– Igen, sőt nem csak az itthoni, hanem a szlovák bajnokságban is indul. Ezen kívül, ami a nagyobb kihívást jelenti, az az, hogy a Rotax Max Juniorban indul, jellemzően 12-13 évesek között kell helytállnia. Tudja uralni a gépet, úgyhogy szerintem ezzel nem lesz gond, meg fog birkózni a feladattal.

– Eddig hogy ment az idei év?

– Egyelőre a mezőny hátsó részében van, de a héten megkapta az új technikát, amivel bíznunk benne, hogy év végére előre kerülhet majd. Egy 2011-es fejlesztésű Fernando Alonso gokarttal megy, amit a Top Motorsport szerel majd. Nagyon jó a gép, sokat remélünk a váltástól.

– Jön a nyári szünet: ilyenkor a gokart még hangsúlyosabb?

– Igen, kihasználjuk a több szabadidőt, Danit nem sokára egy személyi tréner is segíti majd, aki a versenyzésen kívül az állóképességével, az étrendjével, a mentális felkészítésével, egyszóval mindennel foglalkozik. Fejben nagyon gyerek, úgyhogy rengeteget kell még tanulnia. Emellett persze a korábbi elfoglaltságait sem hanyagoljuk: dzsúdózik, ahol narancssárga öves; hokizik, és igazolt játékos; valamint zenei iskolába jár, ahol az ütős hangszereket választotta, úgyhogy dobol is. Sokat nem unatkozik tehát... De a nyáron most a főszerep a gokarté.

– Vannak konkrét tervek, amikhez ezek a lépcsők vezetnek, vagy egyelőre a jelen a lényeg?

– Igen, tervezzük, álmaink vannak. 13-14 évesen szeretnénk feljebb lépni, mert szerintem, ha valaki 15-16 évesen még gokartban ül, az már ott is marad. Mi pedig ezt nem szeretnénk. A gokart egy előszoba, de még nem tudjuk, pálya a végcél, esetleg a formaautózás – majd meglátjuk.



Dániel nem csak a gokartpályákon mozog otthonosan: szabadidejében dzsúdózik, jég-hokizik és dobol



JÓ FELKÉSZÜLÉS – JÓ EREDMÉNYEK

A HARGITAI SE BRUCKBAN IS KITETT MAGÁÉRT

A magyar gokartosok legutóbbi futamukra Bruckba vándoroltak, hogy külföldi versenyzőkkel együtt körözzenek a pályán. Hargitai Sándor szakágvezetői és felügyelői minőségén túl csapatvezetőként is szerepelt a hétvégén: a Hargitai SE eredményeiről kérdeztem.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: TDK

– Hogy sikerült az osztrák futam a Hargitai SE indulóinak?

– Kifejezetten jól, nagyon ügyesek voltak a srácok! Tóth Péter például megnyerte a DD2 mindkét futamát. Ez önmagában gyönyörű eredmény, de mivel ez a verseny az európai Rotax Max Challenge első fordulója is volt, és azt az értékelést is megnyerte, így külön örülünk ennek. A többiek is nagyon szépen szerepeltek, olyanmire, hogy a csapatbajnokságban mindössze egy pont híján lettünk másodikak. Testvérem, Győző is nagyon jól ment a DD2-ben, mert második lett, és most ő a bajnokságban a második. Minden versenyzőnk



hozta azt, amit elvártunk tőle, ezért is sikerült a csapatbajnokságban ez a szép eredmény.

– Legutóbb beszélgettünk arról, hogy idén a felkészülésre, az edzésekre nagy hangsúlyt fektetnek: sikerült ez Bruck előtt is?

– Igen, a verseny előtti hétvégét is ezen a pályán töltötte néhány versenyzőnk, hogy egy

kétnapos edzéssel készüljön a versenyre. Bernát Zoltán ugyan sérülés miatt kénytelen volt kihagyni a tréninget, de Hargitai Győző és Locskai Lajos, valamint Alex Gumpenberger is aktív teszteléssel töltötték a hétvégét. Ezek nagyon hasznosak – nem csak a csapatnak, a versenyzőnek is, és bízom benne, hogy megozzák gyümölcsüket.

Fent Tóth Péter öröme, balra Hargitai Győző száguld a bajnoki második hely felé, 21-essel pedig Locskai Lajos, aki szintén kitett magáért a DD2-ben



VISSZA A GYÖKEREKHEZ!

NEMZETKÖZI HEGYI DRIFT VERSENY PARÁDSASVÁRON

A drift autósport a hazai szakágak közt komoly teret hódított meg magának, egy-egy versenyre több ezer néző látogat el, és élvezzi a sport által nyújtott egyedi látványvilágot. Sokan azonban nem tudják, hogy a drift a japán hegyekből indult el hódító útjára az 1960-as években. Június 25-én a DriftGP Hungary és az Észak-Magyarországi TC sportegyesület visszatér a drift gyökereihez! Magyarországon először rendeznek legális hegyi drift versenyt a Mátrában!

A régi idők Japánjában pár bevállalásos fiatal, hogy minél rövidebb idő alatt teljesítsék a hegyi szakaszokat, a szerpentin egy-egy kanyarjába autóik farát megcsúsztatva estek be. A 90-es években már számos illegális hegyi versenyt tartottak, de az úgynevezett touge pilóták már az egész távon megpróbálták kilincselni előre haladni. Az új évezredben Keiichi Tsuchiya JGTC túraautó bajnok segítségével sikerült legalizálni a Touge versenyeket a D1 Grand Prix professzionális drift bajnokság mellett, amely jelenleg is a világ legrangosabb sorozata.

A hegyi drift a hazai közönségnek sem lehet idegen, hiszen 2007-ben, majd a rákövetkező év-

ben a Mátrai Hegyi Verseny betétprogramjaként kapott helyet Parádsasváron. Sajnos mindkét évben csupán 3-4 felfutással bizonyítottak, hogy a régi idők ralijához hasonló látványvilág nem halt ki még teljesen. A hegyi szakaszon szándékosan driftelő versenyzők ugyanis pontosan azt nyújtották a nézőknek, amire igazán kíváncsiak.

Nem is volt meglepő, hogy a fanatikuskok térden állva, hajladozva köszöntötték a visszafelé lecsorgó drift autókat. Soha nem látott nézői szeretet és rajongás övezett minden egyes felfutást és ezzel együtt a versenyzők is felejthetetlen élményekkel térhettek haza.

Parádsasváron 3 éve csend honol, holott egykoron a hegyi versenyek Mekkája volt, és a versenyzők legnagyobb kedvence közé tartozott a gyors, és helyenként igen technikás nyomvonal. Ez a csend június 25-én a környék és az



egész ország nagy öröme végre megszűnik. A rendezvény turisztikai vonzereje és annak érdekessége kuriózumnak számít egész Európában. Nem véletlen, hogy a hazai és külföldi érdeklődés igen jelentős, hiszen első alkalommal kerül megrendezésre kifejezetten hegyi drift verseny a Mátrában.

RENDEZVÉNY INFORMÁCIÓK:

Parádsasvár / Nemzetközi Hegyi Drift verseny (Touge Drift Race) – Június 25.

Belépő: 1500 Ft

Egyéb információk és friss hírek:

www.facebook.com/driftgp.hu

„A parádsasvári csend június 25-én a környék és az egész ország nagy öröme végre megszűnik.”



A navigáció.



Nüvi 3790 T – a díjnyertes navigáció

Tapasztalja meg az egyedülálló navigációt, melyet az elegánsan keskeny nüvi 3790T nyújt Önnek! Az épületek és domborzati viszonyok 3Ds megjelenítésére, valamint több nyomópont érzékelésére is képes (multitouch) üveg kijelző kényelmes és egyszerű használatot biztosít. Élvezze továbbá a nüRoute™ technológia, a napi forgalmat elemző trafficTrends™ és a kedvenc útvonalakat eltároló myTrends™ szoftverek kínálta előnyöket, és használja a sávinformáció szolgáltatás, a csomópont előnézet, valamint a telefon kihangosítás funkciókat vezetés közben!

További információért látogassa meg honlapunkat: www.garmin.hu.

KÉT HELYSZÍNEEN

RED BULL RING ÉS POZNAN: NEMZETKÖZI MEZŐNYBEN

Szerencsére csak ideiglenesen, de kettészakadt az autós gyorsasági bajnokság: a Suzukisok Ausztriában, a mezőny nagyobbik része Lengyelországban állt a rajtrácsra.

SZÖVEG, KÉP: BÁLINT F. GYULA



Alig egy hete adták át a festői környezetben elterülő Red Bull Ring (régiben A1 Ring) pályáját, a Magyar Gyorsasági Országos Bajnokság máris versenyt rendezett a pályán. Nem a teljes bajnoki mezőny látogatott el Zeltweg mellé, csak a Duna Autó Suzuki Bio Kupa és a Lotus Cup Eastern Europe futamai kerültek itt megrendezésre.

A második hétfévétől a HumaniT név jelent meg Lotus kelet-európai sorozat neve előtt, kö-

szönhetően az egész vére szóló névadói szerepeknek. Míg az első hétfévén 6 autó versenyzett a Hungaroringen, a szervezők a 2. hétfévre már 11 autót vártak, melyekre a nevezések meg is érkeztek. Sajnálatos módon a pénteki szabadedzéseken Klaus Requat és Moritz Hannappel autója is technikai gondokkal küszködött, mely azt jelentette, hogy nem tudtak a szombati időmérésen, majd a futamokon részt venni. A verseny előtti héten rendezett Lotus Cup Euro-

pe futamon (Magny Cours) Markus Nikowitch és Gregor Zetche autója is megsérült, így ők is hiányoztak, szintúgy Major Benedek is, akinek az 1,6-os új fejlesztésű autója szorult még szerelésre. Ugyan Burkus Egon személyében új pilóta és autója jelent meg a pályán, a mezőny nem gyarapodott. Remélhetőleg ez a tendencia a harmadik versenyen (Slovakiaring) már változni fog.

A Duna-Autó Suzuki Bio Kupa viszont továbbra is a legnagyobb mezőnyt viszi pályára,

itt sem volt ez másként. A bajnoki esélyesek, ifj. Ficza Ferenc, Bárkovic Zoltán és Tim Gábor egy-egy pontra követték egymást a ponttáblázaton, így az időmérés, és a pole-lal járó plusz pont mindenki számára rendkívül fontos volt. Szombaton hibátlan mért kör és csapatmunka elengedhetetlen volt az első helyhez, és ezt a feladatot ifj. Ficza Ferenc abszolválta a legjobban, 2:10,270-es idejével meglehetősen nagy előnnyel nyert. A második Bárkovic Zoltán (2:10,758) a harmadik pedig Tim Gábor (2:10,918) lett. A szombati időmérés után a legfontosabb kérdés az volt, hogy az első versenyek száraz pályán zajlanak-e majd,

Bárkovic visszaesett a középmezőnybe, de a helyére Tözsér Áron lépett fel, így alakult ki a céljig harcoló ifj. Ficza-Tim-Tözsér hármas, akik a kocás zászlói folyamatosan előzgettek egymást. Az utolsó körökben Tim Gábor talált még egy kis plusz az autójában, és ugyan minimális előnnyel (0,203 mp), de megnyerte a szombati versenyt, sőt a leggyorsabb kör és a vele járó plusz pont is az övé lett. Ifj. Ficza megtartotta a második helyet csapattársa, Tözsér Áron előtt. A negyedik helyen az idén bemutatkozó Ballai Máté érkezett Takáts Ákos és Bárkovic Zoltán előtt.

Vasárnap a Suzukisok kezdtek előbb, és a márkakupákra jellemző módon, a szombati

már másodszor áll dobogóra. Laczkó Lehel megtartotta a céljig negyedik helyét, Tözsér Áron és Lévai Zoltán előtt. A kupában két győzelmével Tim Gábor jelenleg megnyugtató előnnyel vezet a bajnokságot. (Amely a Lotus Ladies Cup mellett az egyetlen széria, amelynek lapzártánkorkor létezik hivatalos friss ponttáblázata.)

A Lotus Cup Eastern Europe második versenyén jelentős változás nem történt az élen. Peter Entenfellner újra jelentős előnyt dolgozott ki, és nem tudta senki megközelíteni. Vizin Tamás lerajtolta Tomas Kusy-t és körökgig izgalmas csatát mutattak be a kilátogató, szépszámú közönségnek. Burkus Egon sokáig tartotta velük a lépést, de végül lassabb tempóra kényszerült, a fékei túlmelegedtek. Kusy megelőzte Vizint és ezt a pozíciót már meg is tartotta a céljig, azaz Peter Entenfellner mögött a második helyen érkezett, így Vizin Tamás újra a harmadik helyre állhatott fel a dobogón. Burkus Egon az utolsó kör elején hajmeresztő



A kistúrások mezőnyét ismét a három piros Alfa uralta



de az időjárás kegyes volt a versenyzőkhöz, az eső végig elkerülte őket.

A Lotus Cup Eastern Europe első versenye az FIA Zóna futammal együtt került megrendezésre, az élről Peter Entenfellner indult, Tomas Kusy és Vizin Tamás elől. Burkus Egon a negyedik helyen várta az új autójának első versenyét. Ezen a pályán Entenfellner más dimenzióban autózott, körrel körrel növelte az előnyét, Tomas Kusy és Vizin Tamás nem tudta felvenni a tempót. Vizin az első körökben támadtak Kusy-t, de ő is lemaradt ellenfelétől. Burkus Egon főként a célba akart eljutni, hisz az autó minden eleme teljesen új, ezt feladatot kiválóan teljesítette, a körideje folyamatosan javult, ahogy kezdett összeszokni a technikával. Végül Peter Entenfellner jelentős előnnyel nyerte az idei 3. Lotus CEE futamot, Tomas Kusy és Vizin Tamás előtt.

A Duna-Autó Suzuki Bio Kupa szombati versenye sokkal szorosabbra sikeredett. A rajt után

első nyolc helyeztet fordított sorrendben sorakozott fel a rajtrácsra. Bárkovic kihasználta a szombati gyengébb futamnak köszönhető jó rajthelyét, és hamar átvette a vezetést. Meglepő módon Laczkó Lehel nem akart leszakadni róla, sőt végig tartotta a lépést a jóval tapasztaltabb ellenfelével. Eközben Tim Gábor körrel körrel verekedte előre magát, és hamar felért az élbolyra. Ifj. Ficza is tartotta volna vele a lépést, de egy kisebb kavargás következtében visszaesett a középmezőnybe, ahonnan nem is tudott előre jönni. Tim Gábor a verseny második felére felért Bárkovicra, és sikeresen megelőzte, és innen a céljig tartó öldöklő küzdelem kezdődött. Bárkovic és Ballai végül összeakadt, és ezt a leheletnyi előnyt Tim már nem is engedte ki, és a szombati győzelem után, vasárnap is nyert, ezzel már zsinórban harmadik győzelmét aratva idén a négy versenyből. A második Bárkovic lett, a legjobb újonc, Ballai Máté előtt, aki idén

mutatvánnyal borzolta a kedélyeket, a fékpedálja szó szerint beesett, így a célegyenes végén 220 km/h tempónál csak úgy tudta megállítani a kocsiját, hogy keresztbe rántotta azt, és többször megpördülve, pár centivel állt csak meg a gumifal előtt. A versenyt végül, ha gurulva is, de befejezte.

A túra- és formaautósok magyar különítménye egy hétre a zeltwegi fellépésre Lengyelország felé vette az irányt. Poznanban rendezték ugyanis a Duna Autó Autós Gyorsasági Országos Bajnokság harmadik és negyedik fordulóját. A távoli túra oka: 2011-ben közösen rendezik a bajnokság fordulóját a magyar, a szlovák és a lengyel autósport szövetség. A nemzeti bajnokságokban induló versenyzőket egy közös tabellán is értékelik. Az International Friendship Circuit Cup néven életre hívott kupasorozat egy kicsit a Béke Barátság Kupák élményeit próbálja feleleveníteni, amelyekre máig nagy

lelkesséssel emlékeznek vissza a versenyzőkre, akik közül ma is többen aktívak.

A magyarok közül mindenki számára valószínűleg helyszínen csak egy ember, Szigetvári Máttyás csapatfőnök mozgott otthonosan, aki annak idején itt is koptatta formautója abroncsait. A mai fiataloknak azonban ez nem jelentett segítséget. A kistúrások kategóriájában Nagy Norbert nyerte a pénteki időmérő edzést, így az Unicorse versenyzője várhatta a rajtot az első rajtkockából. Mellőle Gáspár Csaba, mögötte a szlovák Matej Homola figyelte a rajtlámpákat. A rajt Gáspárnak sikerült jobban, az élre állt. Pár körig együtt ment a három Alfa 156-os, de Nagy megcsúszott, korrigálnia kellett, lement a pályáról és így Homola elment mellette és elkezdte Gáspárt üldözni. A csata pár körig tartott, a hatos kanyarban Homola kifékezte a magyar versenyzőt és átvette a vezetést. Időközben Nagy újra felzárkózott, centiméterekre autózott Gáspártól, látszólag gyorsabb volt, de a futam végéig nem sikerült összehozni az előzést. Az egymásra figyelő magyaroktól Homola némiképp el tudott szakadni, de végül csak 0,864 másodperces előnnyel nyert. Az 1600 köbcenti

bert előnye már behozhatatlan volt, meggyőző, több mint tizenhárom másodperces előnnyel futott a célba. Szerencsésen célba ért a két Suzuki is. Bár egy kategóriába neveztek, Mohácsi Ákos F-1600-os Swift RSR-je és Major Benedek 1,1-es kupás Suzukija nem egy súlycsoport, így mindkettejük saját magukkal versenyeztek. Mohácsi vasárnap is tizedik, Major tizenegyedik lett.

Magyar versenyző nélkül, de a magyar bajnokságban érdekelt külföldiekkel állt rajthoz a nagy túraautók mezőnye. A pole-pozíciót és a futamgyőzelmet is a DTM-es Mercedessel versenyző, cseh Tomáš Kostka szerezte meg, ám az ő eredménye nem számít a magyar bajnokságban. A sebességkülönbség óriási, mindkét futamon egy kört adott a második helyen célba érő Miro Konopkának, pedig a Saleen S7 sem egy lassú autó.



A bajnokság állása

Suzuki Kupa	
Tim Gábor	74
Bárkovics Zoltán	63
Ifj. Ficza Ferenc	59

(A többi széria bajnoki eredménye lapzártánkkor még nem volt hivatalos.)



alatti autók között két versenyző indult, Mohácsi Ákos a tizedik, Major Benedek a kupás Suzuki-val a tizenegyedik helyen fejezte be a versenyt. Mivel a magyar bajnokságba csak ők ketten adták le nevezésüket, természetesen a dobogó két legmagasabb fokára állhattak.

A remek szombati Alfa 156 show után hasonlóra lehetett számítani vasárnap is, ezt sugallta a nagyon szoros időmérő edzés is, ahol Nagy Norbert mindössze 3 századmásodperccel előzte meg Matej Homolát. A rajt után az élén a három Cuore Sportivo haladt. A szlovák versenyző az elején szorosan követte Nagyt, de aztán műszaki gondjai adódtak és kezdett lemaradni. A harmadik helyről startoló, az idén a Proex Motorsport csapatot erősítő Gáspár Csabának sem volt tökéletes az autója, de ennek ellenére elment Homola mellett és feljött a második helyre. Ekkorra azonban Nagy Nor-

A nagy túraautósnál olyan történt, mint még tán soha, a magyar bajnokságban magyar nevező nélkül zajlottak a küzdelmek. Az időmérő edzésen Miro Konopka szerezte meg a második helyet, Max Stanco pedig a hungaroringi baleset után újjáépített Ferrari-ban a harmadik helyről rajtolhatott. A negyedik helyen álló Zdeno Mikulasko Porschéjának motorjába nem tudtak életet lehelni a szereplők az egy perces táblánál, így az autót le kellett tolni a rajtrácsról. A bokszutucában aztán elindult a motor, így a mezőny után mehetett. Ezzel nem volt egyedül még három másik versenyző is onnan várta a rajtot. Eltekintve természetesen a magyar értékelésben nem számító DTM-es autótól, Miro Konopka Saleenje Lengyelországban sem talált legyőzőre. Max Stancónak meg kellett elégednie a második hellyel, lemaradása nem volt jelentős, valamivel több,

mint 7 másodpercet kapott a pozsonyi versenyzőtől. A harmadik helyet a 2005-ben magyar gokart bajnoki címet is szerző Zdeno Mikulasko szerezte meg, aki óriási tempóval zárkózott fel, a futam nagy részét előzgetéssel töltve.

A szombatéhoz hasonlóan alakult a vasárnapi nap is. A rajtrács eleje azonos volt, Kostka futamgyőzelmet már megírtuk, némi izgalom azonban jutott a második futamra. Miro Konopka Saleenjének a kuplungja rakoncátlankodott, néha elvonva a versenyző figyelmét. Elég volt egy melléváltás, a mögötte száguldó Stanco kihasználta a pillanatnyi megtorpanást és előzött. Az S7-el azonban annyira gyors Konopka, hogy hiába védekezett Max, visszavette a magyar futamgyőzelmet jelentő összesített második helyet. A helycseréről a két versenyző közötti időkülönbség áruklodik, Stanco ezúttal 3,985 másodperccel Konopka után robotgott át

a célvonalon. Az F-3500 géposztályban is egy Konopka szerezte meg a győzelmet, ő a fiatalabbik és Matejnak hívják.

Az együlésesek csatájában Fekete Krisztián szerezte meg az első rajtkockát a lengyel D3-as géposztállyal együtt indított E csoportban. Csapatpartársa, Mendre Róbert a harmadik helyről várta a rajtot. A Hungaroring Kupa kihagyása után visszatért a mezőnybe Eszenyi László, de nem az elmúlt években használt Dallarával, hanem egy Formula Renault 2000-es versenyautóval. Eszenyi a tizenegyedik helyre kvalifikálta magát, előle a Cél Racing versenyzője, Galambos Szabolcs indult. Eszenyi rutinja pár helyet jelentett a rajtnál, megelőzte Galambost és két lengyel versenyzőt is. Nem sokkal később két autó összeért a hármas kanyarban, az egyiknek kitört a kereke és a pálya közepén maradt. A mentés idejére beküldték

a Safety Cart, majd, miután az kiállt a mezőny elől újra kezdetüket vették a csaták. Fekete vezetett, de nem lehetett teljesen nyugodt, mert Jakub Smiechowski a Formula Renault-val tartani tudta a tempót. Mögötte Mendre próbálkozott az előzéssel, de nem talált fogást a lengyelen egészen a verseny utolsó kanyaráig. Ekkor sikerült kifékeznie és ezzel megszerezte a második helyet. Eszenyi a 2000-es autók között az ötödik helyen ért célba, Galambos hatodik lett. Az E-1600-ban Formula Renault-val versenyző Tóth Csaba pedig állhatott fel a dobogó tetejére.

A vasárnapi időmérő edzést követően magyar első sor alakult ki a rajtrácsra. A Pi-Do Racing Team versenyzői közül ezúttal is Fekete Krisztián volt a gyorsabb, Mendre Róbert a második helyre kvalifikálta magát. A rajt után az első két helyen fordult a két Formula Master, de az első balos kanyarban Smiechowski befurakodott

közéjük és ott is maradt leintésig. A mezőny közepén Eszenyi Lászlónak csúszni kezdett a kuplungja, ami visszavette a tempóját és melegeztette a vezetést. A lassuló Renault magára húzta a lengyel Glóriákat. A nagy forgalom közepette Eszenyi lecsúszott a pályáról, ahonnan ugyan vissza tudott jönni, de közben kört veszített a többiekkel szemben. Az E-2000-es értékelés harmadik helye így Galambos Szabolcsé lett, aki elmondása szerint vasárnap óvatosabban versenyzett, miután a délelőtti időmérőn egy olajfoltot megcsúszva a nyolcas kanyarban a gumifalnak ütközött. A Mogul Racing Ream Formula Renault 1600-assal induló versenyzője Tóth Csaba vasárnap is megkapta a kategória-győzelemért járó serleget.

A bajnokság, immár a teljes magyar mezőnyrel június 24 és 26 között a Slovakiaringen folytatódik.



TÍZEZREK ELŐTT

ÉLETÜK VERSENYÉT FUTOTTÁK A LOTUSOS HÖLGYEK

Ha az első hétvége volt a tűzkeresztség, akkor a másodikra nem maradt jelző: az **UNIQA Lotus Ladies Cup** mezőnye ugyanis ezúttal olyan közönség és olyan biztatás közepette harcolhatott a hungaroringi WTCC-hétfvégén, mint annak előtte rajtuk kívül csak kevés magyar versenyző.

SZÖVEG: RÉPA KATA **KÉPEK:** FÖLDI D. ATTILA, GÉMESI BALÁZS

Szombaton délután rekkenő hőségben, rengeteg néző előtt rajtolt az UNIQA Lotus Ladies Cup mezőnye. Az első két helyen a megtett 15 kör alatt az időmérő sorrendjéhez képest nem történt változás, Bús Edina folyamatosan tartotta első helyét, míg az öt üldöző újonc, Bende Adrienn töretlenül követte őt, de nem tudta megszorogatni a komoly versenytapasztalatokkal rendelkező Edinát. A harmadik pozícióból induló Kiss Ramóna komolyan küzdött, hogy megtartsa előkelő helyét, de Budaházi Nóra, Sas Szilvia és Walterné Dancsó Adrienn nem hagyta ezt ennyiben – utóbbi kettő később a verseny legizgalmasabb csatáját vívta a harmadik helyért. Walterné többször támadta Sas Szilvi, de a rutinjának köszönhetően Adrienn csak pillanatnyi sikerélményeket engedett ellenfelének, aki a negyedik hellyel is nagyon elége-

dett volt. Budaházi Nóra ez alkalommal nem mutatta legjobb formáját, így nem veszélyeztette az élen haladókat. Kiss Ramóna végül a hatodik helyen fejezte be a futamot, aminek aztán sírás lett a vége. Na, nem komolyan, mert Rami csupán csak teljesítette a lányokkal kötött fogadást, miszerint, ha nem végez az első ötben, akkor „színpadi” sírást kell produkálnia. A színésznőnek a verseny utáni jó hangulatban pedig

igazán nem volt könnyű könnyeket erőltetnie. A hetedik helyen Benik-Garami Anett futott be, aki az előző futammal ellentétben nem bocsátkozott különösebb küzdelemben. A nyolcadiként befutó Dr. Bánki Ágnes mai produkciójából is hiányzott egy kis egészséges agresszivitás, Dr. Molnár Ágnes pedig kilencedik helyezése ellenére is elégedetten szállt ki a kormány mögül. Tizedikként Kőváry Anett hozta be a célba a Lotust, aki továbbra is saját magát tartja legyőzendő ellenfelnek, de ígérete szerint, előbb-utóbb a többieket is célba veszi majd.

A GYŐZTES MONDTA

„Bár az első versenyen igazi harc nem volt, de egy pillanatra sem engedhettem el magam, mert ha egy kis hibát is véték, azt Adrienn azonnal kihasználta volna, hiszen csupán másfél másodpercre volt lemaradva” – nyilatkozta szombaton Bús Edina, a futam győztese, aki vasárnap diadala után ezzel egészítette ki nyilatkozatát: „A rajtom nagyon jól sikerült, már a kettes kanyarban előre tudtam menni, így tényleg csak ezen múlt, mert később így zavartalanul tudtam egyedül autózni. Úgy voltam vele, vagy a rajtnál durrantok, vagy később csatázom a többiekkel. Picit meg is lepődtem magamon, hogy ilyen jól sikerült az indulás...”

A vasárnap, azaz a negyedik futamon aztán az UNIQA Lotus Ladies Cup mezőnyének szombati első hat helyezette fordított rajtsorrendben lódult neki a távnak. Így az első rajtkockából a remekül induló Kiss Ramóna vágott neki a 30 perces viadalmak. Néhány kanyar múlva azonban a hatodik helyről kezdő Bús Edina belső ívre helyezkedve megelőzte Ramónát, és a leintésig élen autózva ismét a dobogó legfelsőbb fokára állhatott, a futam végéig összegyűjtött 17 másodperces előnyt szerezve. Budaházi Nóra kezdetben a harmadik helyről megpróbálta befogni Ramónát, ehelyett viszont Benik-Garami Anett érkezett Budaházi nyakára, aki hamarosan meg is előzte őt. Sőt, Walterné Dancsó Adrienn is hasonlóképp járt el, ezzel Budaházi a hatodik helyre esett vissza. Eközben a mezőny második felében Sas Szilvia és Dr. Bánki Ágnes vívták saját csatájukat, Bende Adrienn pedig egy megpördülés miatt



csak a nyolcadik helyre tudott ismét becsatlakozni. Az élen egy pillanatra sem lankadt a harc kedv, Walterné megelőzte Benik-Garami Anettet, miközben Bús Edina előnye az élen 13 másodpercre emelkedett. Budaházi Nóra Sas Szilvi-vel került kisebb csatába, de Szilvi megcsúszott, így ő maradt alul. Bende Adrienn Dr. Bánki Ágnes próbálta befogni, de Ági nem hagyta magát és visszaverte a támadást. Budaházi eközben Ramónával készült helyet cserélni, de a „Barátok közt” sztárja okosan zárta az ívet ellenfele elől, így a terv nem sikerült. Bende Adrienn ismét megpördült, amikor Dr. Bánki Ágnes próbálta megelőzni, ami újabb idővesztést okozott az előző napi második helyezetteknek. A kicsúszás miatt még Dr. Molnár Ágnes és Kőváry Anett is beférkőzött a pályára viszsztatéró Adrienn elé. Négy perccel a leintés előtt Budaházinak aztán mégis sikerült Kiss Ramónát megfognia, ami a negyedik helyet jelentette számára, ám Rami teljesítette a tegnapi fogadást – bejutott az első ötbe –, így a versenyt követő

sajtótájékoztatón ma Budaházi Nóri szervírozta Rami italát, nem is akárhogy. Az elszántan próbálkozó Sas Szilvi nem tudott elbánni Dr. Bánki-vel, aki ezzel megőrizte hatodik pozícióját, míg Szilvinek be kellett érnie a hetedik hellyel. Kőváry Anett zárásként még bemutatott egy piruetet, de szerencsésen vissza tudott térni a szombaton igazoltan hiányzó, de vasárnap ismét rajthoz álló Nánási Ördög Nóra mögé, aki ezúttal szinte csak külső szemlélőként vett részt társai küzdelemben.

A bajnokság állása

1. Bús Edina	80
2. Budaházi Nóra	59
3. Bende Adrienn	59
4. Benik-Garami Anett	47
5. Sas Szilvia	45
6. Walterné Dancsó Adrienn	43
7. Dr. Bánki Ágnes	38
8. Kiss Ramóna	38
9. Kőváry Anett	24
10. Dr. Molnár Ágnes	22



„Engem is meglepett, milyen sok néző volt kíváncsi a hétfégi futamokra. Azt hiszem, hogy az összes résztvevő nevében elmondhatom, fantasztikus élmény volt ilyen közönség előtt versenyezni.”
Bende Adrienn,
a sorozat szervezője és pilótája



MINDEN ÖSSZEÁLLT

FEKETE KRISZTIÁN IDÉN BAJNOKI CÍMRE PÁLYÁZIK

Hosszú út vezetett az autókrossz másodosztályától a magyar formaautózás elitjéig, de Fekete Krisztián – úgy tűnik – végre révbe ért, négy futamot követően magabiztosan vezeti a bajnokságot.

SZÖVEG: TDK KÉPEK: BÁLINT F. GYULA

– Háttha valaki nem ismer: foglald össze a versenyzői pályafutásodat! Hol kezdted, milyen eredményekre vagy büszke?

– Minden versenyemre büszke vagyok, amin csak részt vettem! Hiszen ott voltam, jól éreztem magam, és szeretném hinni, hogy mindig akadt legalább még valaki, akinek szintén örömet okoztam az autózásommal. Ami a konkrétumokat illeti: 1999-ben az autókrossz másodosztályában, egy harcias Trabival kezdődött minden. Miután a kis „kakast” két évig nyúztam, és 2000-ben a kategória bronzérmese lettem, egy Toyota Celicába ültem át. Ezzel az autókrossz mellett Csikós Csabi navigátorommal ra-

liversenyeken is indultam. Elmondhatom azt is, hogy amelyek versenyen rajthoz álltunk, ott biztosan dobogóra kerültünk. Szép idők voltak...

A formaautózás 2003-ban kezdődött egy MTX Formula Easterrel, de az új időszámítás akkor jött el, amikor két év múlva Szász Laci barátom csapatához kerültem, és egy Coloni Nissan volánja mögé ültem. Tulajdonképpen nem túlzás azt állítani, hogy ekkor kezdtem el igazából megismerni ezt a szakmát. Sokat köszönhetek Lacinak, sikeres éveket töltöttünk együtt, melyhez futamgyőzelmek és egy bajnoki bronz kötődik. A colonizás 2009-ig tartott, az utolsó két évben már saját csapattal. De a jól ismert gaz-

dasági válság miatt nem tudtunk minden tekintetben megfelelni az elvárásoknak, ezért váltásra volt szükség.

– Mutasd be a jelenlegi autódát! Össze lehet hasonlítani a korábbi egységeiddel?

– Egy Tatuus Mugen Hondáról van szó, ami kategóriáját tekintve egy Formula Master. Kétféles, kb. 265 lóerős, gyorsulása 0 és 100 km/h között 2,5 másodperc. Sebességváltója a multifunkciós kormányról vezérelhető, 6 fokozatú. Nagyon „mai” a kocs, és talán a sok innovációban mutat leginkább eltérést az eddigi autóimmal szemben. Brutális gépezet, bár a Coloni sem volt kutya!

– Tavaly ugyanezzel az autóval versenyztél ugyanennél a csapattal, akkor mégsem jötték az eredmények. Mi a különbség 2010 és 2011 között?

– Rosszul tudod. Ugyanilyen autó volt a tavalyi is, ez igaz, de korántsem ugyanez. A tavalyi kocsimnak volt egy rejtett hibája, amit sokáig csak én éreztem, aztán a csapat is gyanítani kezdte, hogy valami nincs rendben. Sajnos addigra „elment a vonat”, tulajdonképpen – kis túlzással – vége volt a szezonnak, mire rájöttünk a problémára. Ez most egy másik autó, ezzel – a kezdeti fékproblémáktól eltekintve – nincs baj, ami ugye az eredményeim mindjárt vissza is köszön. Szemléltetésként csak annyit, hogy például a Hungaroringen ezzel a kocsival körönként majdnem 3 másodperccel jobb időt futok, mint a tavalyival. Jelentős differencia...

– Milyen célokat tűztél ki idén magad elé, bajnok szeretnél lenni?

– Természetesen! Nézd, 37 éves vagyok, én se leszek már fiatalabb, sok szép emlékem van az autósportból. Ha most abba kéne hagynom, akkor is elmondhatnám, hogy megérte, és megköszönném a sorsnak, hogy ezt megadta nekem. Kialakulóban van egy „másik életem”, néhány éve repülgetek, és hamarosan kész leszek minden iskolával, ami után közforgalmi pilótaként fogok elhelyezkedni valamelyik légitársaságnál.

De... Mindenki a bajnoki címre hajt, ahogy engem is ez motivál. Ezenkívül úgy érzem, ezt a szakmát is elvárja már tőlem. Naná, hogy bajnok akarok lenni. Sőt, meggyőződés, hogy az az igazi bajnok, aki azt meg is tudja ismételni. Nem lesz sétágalopp, de mindig is küzdő típus voltam...

Emellett csapatomnak, a B-3 PI-DO Racing Team-nek is szeretném egy „duplával” meghálálni a bizalmat, és megköszönni a sok munkát, amit értünk, versenyzőkért és a magyar formulaautózásért végeznek.

– A fiad is versenyezni kezdett, mit lehet róla tudni?

– Dominik 13 éves, tavaly döntött úgy, hogy belefog a gokartozásba. Sokkal gyorsabb lesz, mint én valaha is voltam vagy leszek. Tavaly – kezdeként – kategóriája ezüstérmese lett úgy, hogy az utolsó versenyhétvégéjét megnyerte. Jelenleg a Rotax Junior kategóriában versenyez Pödör Balázs csapatának istápolásában, egy LGK-val. Ez egy olasz gép, Zoltán öcsém – aki szintén gokartversenyző – a hazai forgalmazója, és nagyon elégedettek vagyunk vele. Bár egyre többen mondogatják Dominiknak, egyelőre hallani sem akar a formakocsizásról, mert imád gokartozni. Persze bízom benne, hogy átveszi tőlem a stafétabotot, de hogy mikor, az az ő döntése lesz.



Fent: az apa próbál némi tapasztalatot átadni, középen: egy győzelmi trófeát vesz át, lent: pedig az utánpótlás érkezik, egyelőre gokarton



TŐZSÉR ÁRON ELSŐ VERSENYE A RED BULL RINGEN

KALANDOS HÉTVÉGE

A Suzuki Kupában harcoló Tőzsér Áron élete legjobb időmérője után egy kalandos, de eredményes hétvégén van túl. Az események azon a Red Bull Ringen zajlottak, amely állítólag nem fekszik neki...

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: BÁLINT F. GYULA



– **Az időmérő nagyon jól sikerült!**

– Igen, ez volt az eddigi legjobb teljesítményem: abszolút értékben a negyedik hellyel nagyon elégedett vagyok. Olyan szempontból viszont nem lett túl jó, hogy addig próbálkoztunk, hogy mindenkinek legyen szélárnyékból megfutott köre, hogy nekem végül anélkül kellett a mért körömet megtennem. Sőt, az edzés végén akkora forgalomba kerültem, hogy ki is kellett jönnöm a körről, nem tudtam befejezni.

– **Ezek után hogy sikerült az első verseny?**

– Sikerült jól elrajtolnom, amivel egyébként nem nagyon szokott gond lenni. A kettes kanyarban négyen két sorban akartunk elkanyarodni, de sikerült úgy kifordulnom, hogy bekeveredtem a Bárkovics Zoli elé, akit rögtön el is kezdtek támadni. Én viszont nem támadtam előre, hanem inkább kivárára próbáltam menni. Ennek köszönhetően a Tim Gabival és kis Ficzával három el tudtuk lépni. Utána persze jó alaposan „gyilkolásztuk” egymást a célig. Utólag is jó dön-

tésnek gondolom, hogy kívártam, mert a harmadik helyemet bebiztosítottam azzal, hogy eljöttünk a tömegeből. Voltam ugyan egy darabig második is, de Tim Gabi visszaelőzött, így végül harmadikként futottam be, amivel teljesen elégedett vagyok, nem volt több a tempómban.

– **A vadonatúj pálya hogy tetszett?**

– Mindenki egyszerre ismerkedett vele, ez szerencsés volt. De amellett, hogy ez az egyik legjobb eredményem volt, azt kell mondanom: nekem nem fekszik ez a pálya. Jobban szeretem a hosszabb kanyaríveket, és a nagyobb féktávokat. Itt inkább lapos szögű, lecsapós kanyarok voltak. Mindenesetre a legfurcsább az volt, amikor verseny közben, a kettes kanyar előtti meredek emelkedőn lassult az versenyautó...

– **Hogy zajlott a vasárnapi verseny?**

– Fordult a rajtrács, hatodikként indultam. Az indulás megint jól sikerült, volt olyan pillanata az első körnek, mikor már negyedik voltam, persze szokás szerint az első két körben rengeteg helycsere volt. Aztán a harmasban Ficza Ferivel egyenes féktávon még össze is értünk – rosszul. Én keresztbe csúsztatva épp bevettem a kanyart, de a gumijaim azonnal el-

melegedtek, és kapásból buktam vagy két helyet. Szegény Feri viszont kicsúszott, a végéről zárkózott fel remek teljesítménnyel. A verseny hátralévő részében Lévaival csatáztunk hatalmasat, így lett meg az ötödik hely, igaz, már csak egy másodpernyire Laczkó Lehel mögött, de sajnos leintettek minket. Az eredménnyel elégedett vagyok, de nagyon sajnálom azt a kalandot. Meg is lassított, de a legjobban az bánt, hogy egy csapattársammal akadtam össze...

– **Műszakilag rendben volt a hétvége, a kalandozásodat leszámítva?**

– Igen, minden tökéletesen működött, amiért nagyon hálás vagyok a szerelőimnek és az egész Proex csapatnak! Kiss Norbi remek mérnöki munkát végezve rávezetett, hogyan lehet ezen a pályán gyorsan menni. Persze hozzá kell tennem, nagyban megkönnyíti, hogy idén ilyen biztos háttérrel mehetek: az Alerant Zrt. 2010-ben a fő támogatóm. Az autó szállításában – különösen a külföldiekben – rengeteget segít a nonstopautomentes.hu, a kalandok eltüntetésében pedig Kerepes és Dél-Pest legjobb karosszériásai, a karfelvetel.com. Nekik is nagyon nagy köszönet mindenért!



AZ ÚJONC ÉS A BAJNOK

CSAPATTÁRSAK: SAS SZILVIA ÉS IFJ. FICZA FERENCET

Ha a Proex Kalaschnikow Energy Team és a Scool Team összes tagját be szeretnénk mutatni, külön lapszámot jelentethetnénk meg róluk. Egy-egy oldal azonban mindig rendelkezésre áll, hogy időről-időre megszólaljanak a pilóták. Ezúttal egy újonc és egy bajnok...

SZÖVEG: H. PÁJER ANIKÓ KÉPEK: BÁLINT F. GYULA



Lássuk először az újoncot, Sas Szilvit, akit arról kérdeztünk, miért döntött a Lotus kupás indulás mellett, és milyenek voltak az első verseny tapasztalatai.



– Elég régóta veszek körül a családomban és a baráti körömben az autósport rajongók, és rengeteget jártam versenyekre. Mindig is nagy álmom volt, hogy egyszer én is betilhesek

egy kocsi. Először gokartoztam, majd kipróbálhattam egy Lotust, ami szerelem volt első látásra. A csapatom segítségével találtuk meg az Overgate Kft-t, akik részt vállaltak abban, hogy álomom valóra válhasson, és most indulója lehessenek az Unica Lotus Ladies Cup sorozatnak! A futamok nagyon nagy élményt jelentettek! Akkorát, hogy bizonyos momentumokra nem is emlékszem, annyira extázisban voltam! Izgalmas volt, és mind a négyszer nagyon jól csatáztunk, de még kicsit bátortalan voltam. A jövőben azon leszek, hogy az étvágy, ami az evés közben már

megjött, az mind jobb és eredményesebb versenyeket hozzon. Az Overgate Kft-nek nincsenek eredménnyel kapcsolatos elvárásai, de persze én mindent megteszek, hogy minél büszkébbek lehessenek rám, ezzel is meghálálva a segítségüket.

A tavaly Suzukival bajnokká lett ifj. Ficza Ferencet a legutóbbi, ausztriai futamáról faggattuk.



– A Red Bull Ring nagyon tetszett, és bár domboldalban volt, és bár emelkedők nem feküdtek túl jól a Suzukinak, pénteken mégis meg tudtam nyerni az időmérőt egy igen jó csapattal. Szombaton Tim Gabival nagyon jól csatáztunk, de végül lecsúsztam az első helyről, és csak második lettem. Vasárnap már az ötödik-hatodik helyen autóztam, mikor Tőzsér Áronnal, a csapattársammal egymás mellett mentünk. A féktáv felém lejtett, és összeakadtunk. Én kicsúsztam a pályáról, tolatnom kellett, hogy visszakerüljek, és az utolsó helyről folytattam. Kicsit szétestem fejben, a futóművem is elállítódott kicsit, de végül vissza tudtam jönni a kilencedik helyre. Nagyon kiborultam, a verseny végén még sírtam is, és olyan mérges voltam. Nem Áronra, mert vele megbeszéltük a dolgot, és ez benne van a technikai sportokban, de nagyon elkeseredtem, hogy Tim Gabi ennyire el tudott a dupla szorzós versennyel húzni a bajnokságban. De azt hiszem, mostanra kihevertem a dolgot, és újult erővel megyek majd a Slovakiaringre.



GYŐZELEMRE TÖR

KOVÁCS TAMÁS AUSZTRIÁBAN FOLYTATJA

Kovács Tamás 2009-ben és 2010-ben a hazai BMW Challenge Kupa győzteseként már hírnevet szerzett magának, de úgy gondolta, hogy itt nem lehet megállni. Áttette hát a székhelyét Ausztriába, ahol az N csoportos BMW Challenge indulójaként már most komoly sikereket tudott elérni.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ KÉPEK: TDK



Futamgyőzelmet már sikerült szereznie Kovács Tamásnak, a következő versenyen talán az első dupla siker is összjón a magyar pilótának

2009-ben Magyarországon nem talált legyőzőre. 2010-ben megismételte kiváló teljesítményét, és újra bajnoki címnek örülhetett a magyar BMW 325i Challenge indulójaként. Még abban az évben belekóstolt a sógorok versenyének izgalmaiba, hiszen elindult több osztrák bajnoki futamon is, ahol többször is sikerült dobogóra állnia, és egy futamgyőzelmet is begyűjtött. Ezt azonban csak tanulónak szánta, és egyre inkább úgy alakította dolgait, hogy a teljes szezonot ott tölthesse. Előtte azonban többszöri tesztelést követően beavasztották a BMW Magyarország által létrehozott BMW Team Hungary csapatába, és elindult a 12 órás hungaroringi versenyen, aminek dízel kategóriáját szintén megnyerték. Októberben aztán még a német VLN széria utolsó futamán is rajthoz állt, ahol a 12. helyről rajtolva végül az ötödik pozícióban tudott végezni.

Ezután jött a döntés, hogy a teljes 2011-es szezonot osztrák BMW Challenge Kupában tölti. Az első versenyt rögtön az új Red Bull

Ringen tartották, mely a szezon nyitófutama és egyben az új versenypálya debütáló rendezvénye is volt. A két futamból álló hétvégén Kovács Tamás az első versenyen 31 induló közül az 5. helyen végzett, a másodikat azonban egy ütközés miatt idő előtt fejezte be.

A második versenyhétvégén Csehországba utazott a mezőny. Tamás csapata, az E30 Motorsport több fejlesztéssel érkezett Brnóba, és a kvalifikációs edzést rögtön meg is nyerte a magyar pilóta. A versenybeállításokkal azonban még akadtak gondok, ezért az első futamon csak a negyedik helyen tudott végezni. A második fordulóban eső nehezítette a körülményeket, és a versenyautó szélvédője bepárasodott. Erre szinte senki nem készült, sokan ki is álltak, a magyar bajnok BMW-s azonban úgy döntött, hogy a rossz látási körülmények mellett is a pályán marad, és végül úgy végzett a kilencedik helyen, hogy saját kezével kellett „páramentesíteni”.

A harmadik futamot a Pannónia-Ringen rendezték. A kvalifikációs edzésen mindössze két századdal maradt le a pole-pozícióról, és végül a második rajthelyet szerezte meg. Az első futamon magabiztosan vezetett és tartotta a 2. helyét. A dobogó második fokára egyben azt is jelentette, hogy a második futamon is az első sorból rajtolhatott. A versenyen aztán ellenfelei hibáit kihasználva az élre került, és megszerezte első győzelmét az osztrák BMW Challenge Kupában.

A sorozat negyedik hétvégéjét a Hoehenheimringen rendezik meg június 19-én, és a pilótának van oka bizakodni. Kovács Tamás és csapata egyre jobban teljesít idén, viszont továbbra is van mit fejleszteni. Az adatok elemzése és feldolgozása még nem tökéletes, valamint a rádiós összeköttetés is javítani kell. Az egyik legfontosabb tényezőhöz viszont már sikerült hozzászoknia. Saját elmondása szerint ugyanis, elképesztő különbségek vannak a magyar és az osztrák versenybírák nézetei között. Itthon sokkal engedékenyebbek a kisebb ütközéseket és versenybaleseteket illetően, míg Ausztriában szinte minden koccanásért büntetés jár. Tavaly többször is összetűzésbe került a bírakkal, de mostanra nagyban változtatott a versenyfilozófiáján, és lassan az ellenfelek is elfogadják.

A mezőnyben egyébként nem ő az egyetlen magyar induló. Dr. Bölskei Zsolt is állandó tagja a nevezőknek, míg a Pannónia-Ringen Czik Péter is versenybe szállt, szintén az E30 Motorsport csapat tagjaként, sőt rögtön remek eredményeket ért el. Az első versenyen az ötödik helyet szerezte meg, a másodikon pedig már a harmadik pozícióért küzdött, amikor meglökték őt, defektet kapott és kiállni kényszerült.

Kovács Tamás tehát egyre jobb teljesítményre ösztönzi magát, de nem feledkezik meg arról sem, hogy a versenysportban milyen óriási szerep jut a háttérnek. Nagy köszönettel tartozik ezért csapatának, az E30 Motorsportnak, és a velük szorosán együttműködő Vojna Motorsportnak.

A SZERENCSE FORGANDÓ

VIZIN AUSZTRIA UTÁN IS VEZETI A BAJNOKSÁGOT

A Lotus Eastern European Cup 3. és 4. futamát Ausztriában tartották. A Red Bull Ringen Vizin Tamás nem volt túl szerencsés, de két harmadik helyével még mindig vezeti a bajnokságot.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: BÁLINT F. GYULA

– Milyen volt Ausztriában?

– Nem volt dolgom még ilyen gyors pályával, de szerencsére nem csak nekem volt új, hanem mindenkinek, így legalább egyenlő esélyekkel indultunk. De meglepően jól éreztem magam rajta, sőt, azt kell, hogy mondjam, kifejezetten tetszett a sebessége. Már a pénteki szabadedzésen is nagyon jókat autóztam, és gyorsan is, ami a legfontosabb volt. Sajnos ez a tempó nem tartott ki egész hétvégén, mert a váltó feladta a harcot.

– Mi történt?

– Alapvetően ez egy nagyon jó váltó, nagyon jó vele kapcsolni. Az erőátvitel tökéletes, egyetlen szépséghibája van, hogy egy szériaalkatrész még van benne. Most az ment tönkre. Nem tudtam kapcsolni, mert egy picike pöccök beesett a váltó belsejébe, és tönkretette az egészet – a szabadedzés utolsó körében. Szerencsére a szerelők nagyon jól dolgoztak, és hamar betették he-

lyette a nálunk lévő, teljesen széria, utcai váltót, így legalább el tudtam rajtolni. Ez a váltó nagyon tartalék, és nagyon utcai volt, ami lényegesen lassította az autót, és a kapcsolás is nehézkesebb volt. Féktávokon bizonytalanabb volt, de ezt leszámítva a kocsit szerintem szenzációsan jól ment.

– Hogyan alakultak a versenyek?

– Szombaton nem nagyon bírtam a két Honda-motoros ellenféllel: őket nagyon nehéz megverni, sőt, az ilyen típusú pályákon szerintem lehetetlen. Sokkal gyorsabbak, és ez a pálya inkább az övék volt. Vasárnap is próbálkoztam, akkor mondjuk némileg nagyobb sikerrel. A rajtnál próbáltam mindkét napon velük menni: ez vasárnap tovább sikerült, mint szombaton. A következő verseny a Slovakiaringen lesz, ami szintén gyors, de kicsit technikásabb is: remélem, ott jobban megy majd, és kicsit meg tudom csipkedni a többieket. Addigra visszakerül a ver-



senyváltó, úgyhogy azzal nem lesz már gond. A problémamentességben egyébként nagy segítségemre van, és nagyon hálás vagyok a Magtár Kft.-nek, a KALOPlasztik Kft.-nek, a 24H Fűtárszolgáltatnak és a Bács Transnak.



„Kifejezetten tetszett a Red Bull Ring sebessége.”

ÚJ ALTERNATÍVA

HYUNDAI IX35 1.6 GDI: TARTALOM ÉS FORMA

Ötmillió forintért manapság nem SUV-okat, hanem kisautókat vesznek az emberek. Ezért is meglepetés, mennyire jó a Hyundai tavaly bemutatott újdonsága.

SZÖVEG: ŐSZ LÁSZLÓ KÉPEK: TDK

Az autó külső formai megoldásai új alternatívát nyújtanak a városi terepjárók szerelmesinek köreiben. A kocsni vonalai nem hasonlítanak a kategóriatársakéra, így a modell teljesen egyedi vonalvezetéssel visz színt a SUV-ok világába. A tervezők persze nem csak a külőre figyeltek az új alternatívák terén, bent a kényelem fokozása érdekében extra tereket ajándékoztak az utasoknak. Pedig az ix35 tengelytávja „csak” 2640 mm... persze 4410 és 1820 mm-es méreteivel hosszabb és szélesebb is elődjénél, a Hyundai Tucsonnál (85 és

20 mm-rel). Többek között ennek is köszönhető, hogy jelentősen megnőtt az utastér, és bár az autó magassága 20 mm-rel csökkent (1660 mm), nem lett kisebb a fejtér. A magasabb sofőrök számára a tágabb határok között állítható első ülés biztosít mozgásteret, és hamar itt tartunk, említjük meg, hogy az első sor rendkívül kényelmes, bár az ülőlap és a háttámla is lehetne kicsivel nagyobb felületű.

Az autóban dolgozó 1,6-os GDI benzinmotor és a hozzá szerelt 6 sebességű váltó lehetővé teszik, hogy bár viszonylag nehéz a karosszéria,

mégis jó fogyasztásokat érjünk el az autóval. A négyhengeres szerkezet 6300-as fordulaton 135 lóerőt tud, 180 km/h csúcssebességre képes, és a gyorsulás ugyan csak 11 másodperc feletti, a fogyasztása mindössze 7,5 liter körüli, ami örömet okoz mostanában az autósoknak. A takarékos erőforrás és a kifejezetten jó váltó mellett egy sor egyéb, alacsonyabb költségű üzemeltetést szolgáló újítás is megtalálható az ix35-ben. Az egyik újdonság a sebességmérő és a fordulatszám-mérő közé beépített, takarékos vezetést segítő ECO-jeladó. A kézi váltós modelle-

ken az optimális váltási fordulaton elérésekor egy ikon kezd villogni az LCD-kijelzőn, megmutatva, melyik az ideális tempó a pénztárca kímélése érdekében.

Vezetettségében nem érzi az ember, hogy magasról néz le a többiekre, és azt sem, hogy elfáradna a SUV vezetésével. A vészfékezéskor automatikusan működésbe lépő vészvillogók a ráfutásos balesetek esélyét csökkentik. A hátramenetet beépített tolatókamera teszi biztonságossá, mely a belső visszapillantó tükörbe szerelt 3,5 colos kijelzőn mutatja az autó mögötti területet. A Smart Parking Assist-rendszer ezen felül segédvonalak megrajzolásával segít a sötétnek biztonságosan beparkolni. Ez természetesen nincs ingyen, sőt, további extrákat is találunk a tesztautóban: többek között a nyomógombos indítást vagy az intelligens kulcsot. Ettől lesz az alapfelszereltségű Hyundai több mint egymillióval drágább.

Ez persze csak a kényelmesebb vásárlókat érinti. Aki a realitás talaján tud maradni, az az alapmodellel is egy kiváló ár-érték arányú kocsit vehet magának. A belépő benzines változat mindenkinek ajánlható, akinek nem éri meg kifizetni a dízelmotorok felárát, és aki nem vágyik extra teljesítményekre. No és persze meg tud barátkozni a kétkerékű városi terepjáró fogalmával.



Előbb fényképeztünk, aztán gondolkodtunk: ez a Hyundai inkább városi terepen mutatna jobban, mint a szőlőhegy lankáin...

RAJTRÁCSFOTÓK

Májusban ők voltak a versenypályák legszebbjei



Széria: **WTCC**
Helyszín: **Monza**



Széria: **MX GP vb**
Helyszín: **Sevlievo**



Széria: **GP2**
Helyszín: **Barcelona**



Széria: **DTM**
Helyszín: **Hockenheim**

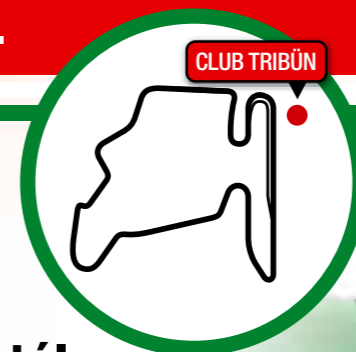
 **Hungaroring**

forma1club

FORMULA 1™
ENI Magyar Nagydíj

2011. július 29-31.

Nézze a versenyt
a kedvezményes árú Club Tribünről
a Silver 4 mellől.



**Belépőjegyek
már 10 000 Ft-tól
kaphatók!**

A feltételekről és az árakról érdeklődjön
a (06 1) 327 0987-es telefonszámon
vagy a www.forma1club.hu
weboldalon.

 **forma1club**

AZ ELSŐ MAGYAR HIVATALOS FORMA 1 CLUB
www.forma1club.hu

www.rightguardteam.hu

Nyerj

VIP

hétvégét!*



Vásárolj 2 db Right Guard terméket május 30. és július 18. között és **nyerd meg az 5 db páros VIP hétvégi belépő egyikét a Forma 1 Magyar Nagydíjra.**

*A Magyar Nagydíj teljes időtartamára, exkluzív ülőhely a hírességek társaságában, boxlátogatás, teljes ellátás.

**RIGHT
GUARD**

START YOUR DAY RIGHT!

