

A világ és az ország legnépszerűbb sportágainak információival

Autósport és **Formula**

Newey,
a sikerek
kovácsa

Ára: 795 Ft | Előfizetőknek: 495 Ft

Magyarország motorsport magazinja | XIV/12. szám, 2013. december

www.formula.hu

- **Vettel vagy Schumacher**
Melyikük a jobb?
- **Aerodinamika 2014**
Visszaeshet
a teljesítmény
- **Prémiumgyártók**
Magyarországra
jön a DTM



**Ifj. Ficza
Ferenc**
Sikeres
ETCC év

Kimmi

nem várta meg a végét

AZ MNASZ kiemelt médiapartnere



Különvélemény
Dávid Sándor rovata



A SEIKO csoport tagja
pulsarora.hu

Minden másodperc egy új kihívás.



PU2055X1
>>>>

- 10 bar vízállóság
- Menetes hátlap
- Mineral kristály üveg
- Nemesacél tok
- 1/5 másodperces chronograph
- Festett alumínium nyomógomb
- Fekete bőrszj színes varrással

PULSAR
Tell it your way

Autósport és
Formula

Főszerkesztő: Bethlen Tamás
Főszerkesztő-helyettes: Mészáros Sándor
Munkatársak: Bognár Viktor, Csiki Gábor, Csufor Sándor, Dávid Sándor, Érsek Zsolt, Forgó János, Fűzi András, Gellérfi Gergő, Kárpáthy Zoltán, Kovács Niki, Malik Erika, Méhes Károly, Németvári László, Perusza Péter, Surányi Géza, Szabó Imre László, Tóth Gábor
Fotó: Amber PR, ATP, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Formula One Pictures, Janics Attila, Kräling, Rogosz Péter, SpeedLight Photo Agency, Vámosi-Nagy Gergő
Szerkesztőségi titkár: Buczkóné Kiss Marianna
Tördelőgrafikus: 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-mailben: hirlelofizetes@posta.hu, faxon: 1/303-3440
További információk: 40/444-444

Előfizetési díj: 3 hónapra 2385 Ft, 6 hónapra 3790 Ft, 12 hónapra 5490 Ft, 12 hónapra ajándékkal 6990 Ft
ISSN: 1785-9484

Nem tudja megvenni magazinunkat kedvenc lapelárusító 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 a 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 lapzártakori állapotokat tükrözi. **Az Autósport és Formula Magazin játékaik kizárólag magyar állampolgárok számára készülnek.** A kiadó munkatársai és családtagjai a játékban 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 nyereménykiváltás nem lehetséges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.

Együttműködő partnereink:



Jegyzet • Lapindítás

„Még, még, még,
még, még,
ennyi nem elég!”

A Republic együttes unalomig játszott slágere ugrott be azon a sajtótájékoztatón a minap, amelyen a Hungaroring és a DTM jogtulajdonosa aláírta a következő évekre vonatkozó szerződést. A kontraktus arról szól, hogy a német túraautósok krémje hosszú szünet után ismét az elsőszámú magyar pályán versenyez. Mert akadt már korábban is látnivaló a legfontosabb eseményen, az F1-en kívül, hiszen telt vagy majdnem telt házzal több éve nálunk vendégeskedik a Renault Világszéria, és az utóbbi esztendőkből a Túraautó Világbajnokság is képes kimozdítani a tévé elől a fanokat, nem utolsósorban Michelisz Norbinak köszönhetően.

A jövő évtől azonban jön majd az Audi, a BMW és a Mercedes, nekünk, szurkolóknak pedig fel lesz adva a lecke, hogy megmutassuk, nem csak a Hockenheimring felátjáróját lehet zsúfolásig megtölteni, ha igazi autóversenyt kínálnak a szervezők. Egy hónappal a Glock, Rockenfeller, Farfus és Spengler, no meg az igen-igen rangos F3 Eb-mezőny vendégjátéka után az International GT Open érkezik a Mogyoródi melletti aszfaltcsíkra, hogy előkészítse a terepet a száguldó cirkuszhoz, szeptember elején pedig érkezik még egy meglepetés: a Kamion Európa-bajnokság. Minden reményünk megvan arra, hogy ugyanúgy, ahogyan a nyolcvanas évek végén, tetszeni fog majd a közönségnek a dízelmozgók csatája, különösen azért, mert a szériában vitézkedő magyar fiatalok, Kiss Norbert és Major Benedek rendszeresen a bajnoki élményben csatáznak – és ez remélhetőleg jövőre sem lesz másképp.

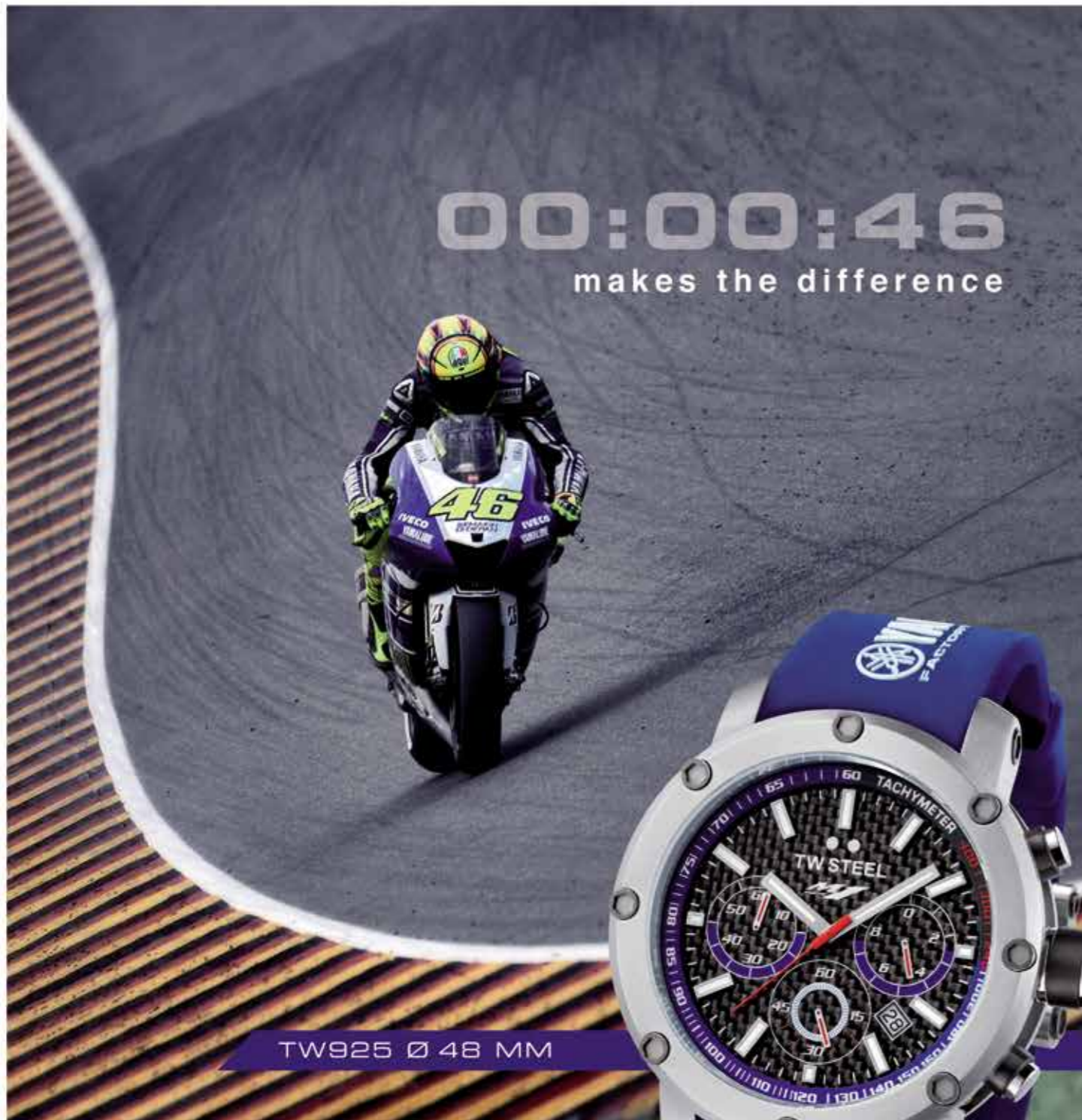
Hogy mit kívánhat még a fentiekén kívül a magyar szurkoló? A főbb látványosságokból szinte már csak a World Endurance Series marad, amely hatórás viadalt jelent az Audi, a Toyota úrautói, és a többiek (Porsche, Aston Martin, Ferrari) számára. Akkor sem szomorkodom azonban, ha ezt nem sikerül tető alá hozni, mert van más ötletem is. Az austiniai F1-es futamot követően láttam, milyen örületet jelent egy igazi nagy sztár felléptetése, koncertje a vasárnapi versenyt követően. Az amerikaiaknak (és mexikóiaknak) odakint Pitbull énekelt, hozzánk jöhetne a Tankcsapda vagy Ákos. De üsse kő, ha ez is túl nagy falat (bár miért is lenne az a világszínvonalú sportrendezvényeket levezénylő szervezőknek!), jöhet egy budapesti, belvárosi F1-es fesztivál. Nem a felvonulós, kordonos, majd hazamenős, sokkal inkább egy össznépi, evős-ivós, zenés vásári forgatag, ahol egész hétvégén át jól érezhetné magát a szurkoló, legyen az magyar, esetleg más nácio képviselője.

Miután jövőre nyit az osztrák F1-es pálya, itt az idő, hogy az illetékesek kitalálják, hogyan csábitják ezután Magyarországra a sógorokat, mivel lepik majd meg a hazai szurkolókat. A lehetőség adott, csak élni kell vele.

Felejthetetlen 2014-es élményeket,
és szép ünnepi készülődést kíván Önöknek:



Bethlen Tamás
főszerkesztő



TW925 Ø 48 MM

TW STEEL
BIG IN OVERSIZED WATCHES



WWW.TWSTEEL.COM

it's timeshop Budapest, Kristóf Tér 6. Tel.: 06 70 450 3100, it's timeshop Budapest, Teréz Krt. 31. Tel.: 06 1 269 1078,
it's timeshop Debrecen, Fórum Tel.: 06 52 598 768, BALOGH ÉKSZER, Szombathely, Fő Tér 17., Tel.: 06 94 310 059,
SYAM SILVER, Budapest, Westend City Center Tel.: 06 70 453 4739, SYAM SILVER, Szeged, Árkád Tel.: 06 70 413 6698
KARÓRACENTRUM, Budapest, Soroksári út 16. Tel: 06 1 769 1435,

INFOLINE: 06 1 468 2295

FORMULA-1

- IDŐ ELŐTT KILÉPETT 8**
Raikkönen és a Lotus
- EMBER A SIKEREK MÖGÖTT 10**
Adrian Newey az elmúlt évekről
- A JÖVŐ ÉVI AERODINAMIKA 16**
30%-kal is csökkenhet a teljesítmény?
- KINEK VOLT KÖNYVEBB DOLGA? ... 18**
Németek csatája: Schumacher kontra Vettel
- MINDEN MÁSODPERC SZÁMÍT 20**
Az F1 és az óragyártók
- ÉLET EGY LEGENDÁVAL 24**
Giacobazzi: Gilles Villeneuve nagy rajongója
- KÜLÖNVÉLEMÉNY 45**
Dávid Sándor rovata

MOTORSPORT

- MÉLTÓ BEFEJEZÉS..... 53**
Kamion-Eb: Kiss Eb-negyedik
- PRÉMIUMGYÁRTÓK CSATÁJA..... 54**
DTM a Hungaroringen
- KI NEVET A VÉGÉN?..... 56**
MotoGP: Marquez behúzza
- CSAPATBAN IS A LEGJOBBAK 62**
A VW a rali-világbajnok
- KÖNYVET CSALNAK A SZEMEKBE .. 65**
Rally Legend: Az újra átélhető múlt
- CÍMVÉDÉS 66**
Mecsek Rali: Kazár bajnokságot nyert
- TOYOTA-URALOM 82**
Tereprali: Fekete győzött az évadzárón
- FEHÉR FÜST ÉS GUMISZAG 94**
Monster Energy Gymkhana Grid, Madrid
- PÁLYAZÁS 98**
Autós gyorsasági ob, Hungaroring
- HAJRÁ A PANNÓNIA-RINGEN..... 110**
Lezárult a 2013-as hazai gokart bajnokság

AUTÓK – LÁNYOK

- A LEGNAGYOBB RAJONGÓ 120**
Az AC/DC frontembere és a sportkocsik
- A VERSENYPÁLYÁRÓL ÉRKEZETT .. 122**
Caterham AeroSeven: Az F1 ihlette
- MENETPRÓBÁK 125**
Maserati GranTurismo, Nissan Juke,
Opel Ampera
- EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ 128**
Ivett és a BMW



Mesterkvíz

Tudásteszt a világ legnagyobb sportjáról, az F1-ről

1. Melyik csapat autóját próbálhatta ki pár kör erejéig 1987-ben Kesjár Csaba?
2. Hány Olasz Nagydíj helyszíne nem Monza volt a világbajnokság kezdete óta?
3. Melyik két csapat versenyzett Ferrari motorokkal az 1991-es évben?
4. Ki nyert úgy világbajnoki címet a 80-as években, hogy az előző szezonban egyetlen pontot sem szerzett?
5. Mi járt a futam leggyorsabb körét teljesítő versenyzőnek a világbajnokság első évtizedében?
6. Hány „Fittipaldi” vezetéknévű pilóta versenyzett a Forma-1-ben?
7. Mi volt a civil foglalkozása a hatszoros futamgyőztesnek, Tony Brooksnak?
8. Melyik évben rendeztek világbajnoki futamot Le Mans-ban?
9. Milyen ország versenyzői nyerték meg az összes világbajnoki futamot 1963-ban?
10. Milyen különleges esemény történt a 2003-as Brit Nagydíj közben?



Kvjat szép jövője

Horner bízik az orosz tehetségben

Az orosz tinédzser, Danyil Kvjat a Brazíl Nagydíj esőben megrendezett első szabadedzésén lenyűgöző teljesítményt nyújtott a Toro Rosso csapatnál. A 19 éves pilóta a jövő évben az ausztrál Daniel Ricciardo helyét foglalja el és az előtte álló kihívásra felkészülve Austin után Interlagosban is lehetőséget kapott Formula-1-es autó vezetésére. Kvjat a trükkös körülmények között végül nyolcadik helyen végzett, majd délután átadta az autót Ricciardónak. A Red Bull csapatfőnöke, Christian Horner a Red Bull fiataljait fél szemmel figyeli és lenyűgözte az, amit látott pénteken délelőtt. „Figyelembe véve életkorát és tapasztalatát, azt, hogy először vezetett itt és először dolgozhatott esős körülmények között, amit tett, lenyűgöző volt. Láthatóan nem fél az autóban,

Megfelelően kezelte. Kiváló teljesítményt nyújtott” – értékelt a csapatvezető. Kvjat az idei évben Horner GP3-as csapatnál versenyzett és megnyerte a bajnoki címet. A Red Bull csapatfőnöke szerint a Toro Rosso jól döntött, amikor az orosz pilótát választotta 2014-re. „Nagyon tehetséges fiatalember. Nagyszerűen kezeli az autót, bátor, és azt hiszem szép jövő áll előtte.”



Sebességrekordok

Érsek Zsolt

Azt mindenki tudja, hogy a Forma-1-ben Monzában érik el a legnagyobb átlagsebességet a versenyautók, de régebben Zeltweg és Silverstone is alkalmas színtere volt a lélegzetelállító edzőköröknek. A hivatalos tesztek során elérték már 370 km/órás végsebességet is a száguldó cirkuszban, ám ezt a tempót soha nem értékelték, csak a lehető legnagyobb átlagsebességgel teljesített hivatalos köröket.



A 2013-as évad befejezése alkalmából készítettünk egy felsorolást arról, hogy az istállók között mi volna a sorrend, ha világranglistát állítanánk fel a legjobb edzőkörökről. Az utóbbi évek illetve az ismertebb alakulatok kerültek be a listába, és csupán egyetlen autót, egyetlen alkalmat emeltünk ki az összefoglalóban. Mégpedig azt az időmérő edzést, amikor fennállása során a legnagyobb átlagsebességű edzőkört teljesítette egy csapat.

Mint látható, abszolút értékben 2004-ben, Monzában volt a leggyorsabb a Formula-1 mezőnye. Barrichello 260 km/órás átlagsebesség feletti kört száguldott a Ferrarival, de ugyanakkor további hét további team is itt érte eddigi története legesleggyorsabb átlagsebességű körét. A felsorolásban egyaránt megtalálható turbómotoros és szívómotoros autó, de kellemes nosztalgiát ébreszthet bennünk két brazil szuperverzenyző, Ayrton Senna és Nelson Piquet rangsorolásais, akik 1985-ös eredményeikkel szerepelnek a táblázatban.

Jó böngészést!

2004	Monza (ITA)	Rubens Barrichello	Ferrari	260.395 km/h
2002	Monza (ITA)	Juan-Pablo Montoya	Williams	259.828 km/h
2004	Monza (ITA)	Fernando Alonso	Renault	258.600 km/h
2004	Monza (ITA)	Takuma Sato	BAR	258.376 km/h
2004	Monza (ITA)	Kimi Raikkonen	McLaren	257.858 km/h
1985	Silverstone (GBR)	Nelson Piquet	Brabham	256.433 km/h
1985	Silverstone (GBR)	Ayrton Senna	Lotus	256.143 km/h
1986	Zeltweg (AUT)	Teo Fabi	Benetton	256.032 km/h
2004	Monza (ITA)	Ricardo Zonta	Toyota	255.824 km/h
2004	Monza (ITA)	Mark Webber	Jaguar	255.567 km/h
2006	Monza (ITA)	Nick Heidfeld	BMW Sauber	255.408 km/h
2006	Monza (ITA)	Jenson Button	Honda	254.293 km/h
2004	Monza (ITA)	Giancarlo Fisichella	Sauber	253.588 km/h
2011	Monza (ITA)	Sebastian Vettel	Red Bull	253.471 km/h
2004	Monza (ITA)	Nick Heidfeld	Jordan	253.359 km/h
2010	Monza (ITA)	Nico Rosberg	Mercedes	251.181 km/h
2006	Monza (ITA)	Scott Speed	Toro Rosso	250.746 km/h
2010	Monza (ITA)	Adrian Sutil	Force India	250.662 km/h
2001	Monza (ITA)	Heinz Harald Frentzen	Prost	248.840 km/h
1993	Monza (ITA)	Martin Brundle	Ligier	248.167 km/h
1999	Monza (ITA)	Rubens Barrichello	Stewart	248.056 km/h
1993	Zeltweg (AUT)	Ukyo Katayama	Tyrrell	245.977 km/h
2000	Monza (ITA)	Pedro De La Rosa	Arrows	245.889 km/h
2009	Monza (ITA)	Rubens Barrichello	Brawn	245.307 km/h
2012	Monza (ITA)	Heikki Kovalainen	Caterham	241.425 km/h
2012	Monza (ITA)	Timo Glock	Marussia	239.603 km/h

Massa elköszönt

Véget ért a ferraris szerződése a brazil tehetségnek



Felipe búcsúpartija felejthetetlen nap volt mind a brazilnak, mind rajongóinak

A zord időjárás ellenére több mint tizenöt ezer ember jelent meg Massa búcsúztatóján Mugellóban. A Scuderia brazil versenyzőjét és a rajongókat azonban nem zavarta az eső, különösen hogy azon a pályán búcsúzott a Ferraritól, ahol első Formula-1-es tesztjét teljesítette 2001-ben a Saubernél. 12 év elteltével Felipe számára lezárult pályafutásának egyik legfontosabb szakasza. A pilóta ugyan marad az F1-ben, de a Williamsnél folytatja.

„Szerencsés vagyok, nagyszerű pályafutást teljesíthettem a Ferrarival, hosszabbat,

mint az elején reméltem” – mondta el Massa. „Amikor gyermekként elkezdtem gokartozni, vörös Ferrari szerelést húztam és mindig ennek a csapatnak szurkoltam. Még akkor is, amikor Senna a McLarennél, Piquet a Williamsnél versenyzett, a Ferrarit éltem! Kapcsolatunk 2001-ben kezdődött és nyolc szezont tölthettem náluk, amely nagyon fontos része életemnek. Sok barátom van a Ferrarinál és hiányozni fognak, ahogyan azok a nagyszerű napok is, amelyeket a maranellói gyárban tölthettem. Nagyon



elégedett vagyok az Ágaskodó Lovacsánál eltöltött időszakommal.” Szombaton a firenzei Stazione Leopolda adott otthont a galavacsorának, melyet Felipe Massa nyitott meg azzal, hogy Formula-1-es autójával érkezett meg. A vacsora befejeztével tíz perces álló taps búcsúztatta a brazil pilótát, amely valószínűleg Felipe egy kiemelt helyet talál számára otthonában – és képletesen a szívében is.

„Ezek az emlékek örökre megmaradnak bennem, ahogyan más csodálatos pillanatok, melyeket együtt töltöttünk, kezdve a győzelemmel” – folytatta a brazil pilóta. „Például visszazongolok az interlagosi győzelemre, mert brazilként hazai versenyt megnyerni csodálatos. A világbajnoki cím megszerzésének álma hazai közönségem előtt nem teljesülhetett, de nem ezen a versenyen veszítettem el a 2008-as bajnoki címet: amikor egy pont hátránnyal végzel a második helyen, akkor a kulcsfontosságú pillanatok kerülnek előtérbe, és úgy érzem ott volt például Szingapúr, vagy a Hungaroring, vagy más helyszínek...” Nemcsak az emlékekkel távozhat a Ferraritól Felipe Massa. Az F10-zel tartott bemutatót követően, melyen Marc Gene is részt vett, az elnök, Luca di Montezemolo, az alelnök, Piero Ferrari és a főigazgató, Amedeo Felisa a brazil pilóta számára egy különleges kupát adott át, melybe belegravírozták azt a 11 futamgyőzelmet, melyet a brazil pilóta vörös szerelésben szerzett. Ez egy különösen nagyméretű trófea volt, 120 centiméter magas, ám valószínűleg Felipe egy kiemelt helyet talál számára otthonában – és képletesen a szívében is.

Lehetetlen küldetés

Kimi Raikkönen tündöklése és távozása

A Lotus és Kimi Raikkönen tavaly kezdődő kapcsolata sokáig a Formula-1 egyik legszebb egymásra találásának tűnt. A kapcsolat befejezése azonban nem sikerült túl elegánsra.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • **FOTÓ:** LOTUS, MAKIA

A raliból visszatérő finn szerződésével az enstone-i alakulat elkötelezte magát, hogy megfelelő környezetet alakít ki a sajátos elvei mellett mindig kitartó Raikkönen számára, hiszen felismerték, hogy akkor tudja magából kihozni a legjobb teljesítményt, ha saját feltételei mellett dolgozhat. Nem sok csapat volt eddig a sport történetében, amely a külvilág előtt is ennyire alárendelte volna magát egy versenyzőnek, az első együtt töltött szezon azonban őket igazolta. Ekkor még aligha gondoltuk volna, hogy a mezőny leginkább összeálló párosa hónapokon belül az egész paddockot megrázó viták közepette fog búcsút inteni egymásnak.

Pedig a várakozásokat felülmúló 2012-es szezon kiváló alapot jelentett a folytatáshoz, és az idei év elején valóban úgy tűnt, hogy a csapat képes lehet építkezni az előző évi dobogókra. A melbourne-i szezonnyitót azonnal győzelemmel kezdték, aztán Sanghajban a finn első ízben kvalifikált az első rajtsorba a Lotusszal, amelyek láttán a csapatnál kezdtek hinni abban, hogy az előző szezonjuk minden főbb hiányosságát kiküszöbölték. Ám ezek a sikerek később már nem ismétlődtek meg, és a szezon nagyon hamar a tavalyihoz hasonló formát kezdett öltetni a Lotus és Raikkönen számára: a gyengébb rajthelyek olykor dobogókat, máskor viszont szürke futamokat eredményeztek, ez pedig már nem volt elég ahhoz, hogy tartsák a lépést a bajnokságban az egyre erősebb Sebastian Vettellel.

Önmagában ennyitől még nem feltétlenül romlott volna meg a pilóta és a csapat kapcsolata, a nyári szünetet követően azonban a nyilvánosság előtt is közismertek lettek az addig eltussolt belső problémák, és hirtelen minden rosszra fordult. Raikkönen



kiteregte a sajtó előtt, hogy nagyjából 15 millió dolláros fizetéséből a Lotus még egyetlen centet sem fizetett neki idén, majd az egyre erősödő pletykákat igazolva a következő két évre aláírt a Ferrarihoz, indoklásul egyértelműen a Lotus fizetésképtelenségét megjelölve. Azt mindenesetre ekkor még valószínűtlennek tartotta, hogy a problémák miatt nem is fejezi be a szezon a csapattal. Pár héttel később azonban már máshogy vélekedett erről...


Eközben a szezon második felére kiújuló hátfájdalmak, a Spában egy véletlen miatt bekövetkezett első kiesés, Romain Grosjean előretörése és az indiai, nyomdafestéket nem tűrő rádióbeszélgetés a csapattal mind-mind

csak tovább ingerelték a magát egyre kényelmetlenebbül érző Raikkönent.

A Lotus számára az igazi rémálmot és egyben a mese végét az Abu Dhabi Nagydíj jelentette, amikor másfél éven át dédelgetett pilótájuk meglobogtatta annak lehetőségét, hogy el sem utazik a futamra. Egy a menedzsmentek közötti vétségállapodás végül pontot tett a fizetés körüli bizonytalanság végére, és rávette a finnt, hogy mégis üljön repülőre, ám az időmérőről való kizárással, majd az első kanyarban önhibájából történt kieséssel nagyjából ugyanannyit ért el, mintha a nappalijában maradt volna. Ezzel végleg betelhetett a pohár.

A következő héten már a Ferrari üléspróbáján járt, vasárnap este pedig telefonon tájékoztatta Eric Boullier-t, hogy az utolsó két futamon ne is számoljanak vele, hiszen már lefoglalta az időpontot hátműtétére, hogy jövőre teljesen egészségesen csatlakozhasson régi-új csapatához.

A Lotus megpróbálkozott a lehetetlennel, a tenyerén hordozta Raikkönent, de talán túlságosan is átesett a ló túlsó oldalára, és végül kicsúszott kezéből az irányítás. Való igaz, a finn bajnok akkor versenyez igazán motiváltan, ha semmi számára felesleges tényező nem áll az útjába: sem unalmas PR-rendezvények, sem pályabejárás, sem káromkodó mérnökök. De vajon érdemes egy csapatnak ekkora áldozatokat hoznia bármelyik versenyzőért?

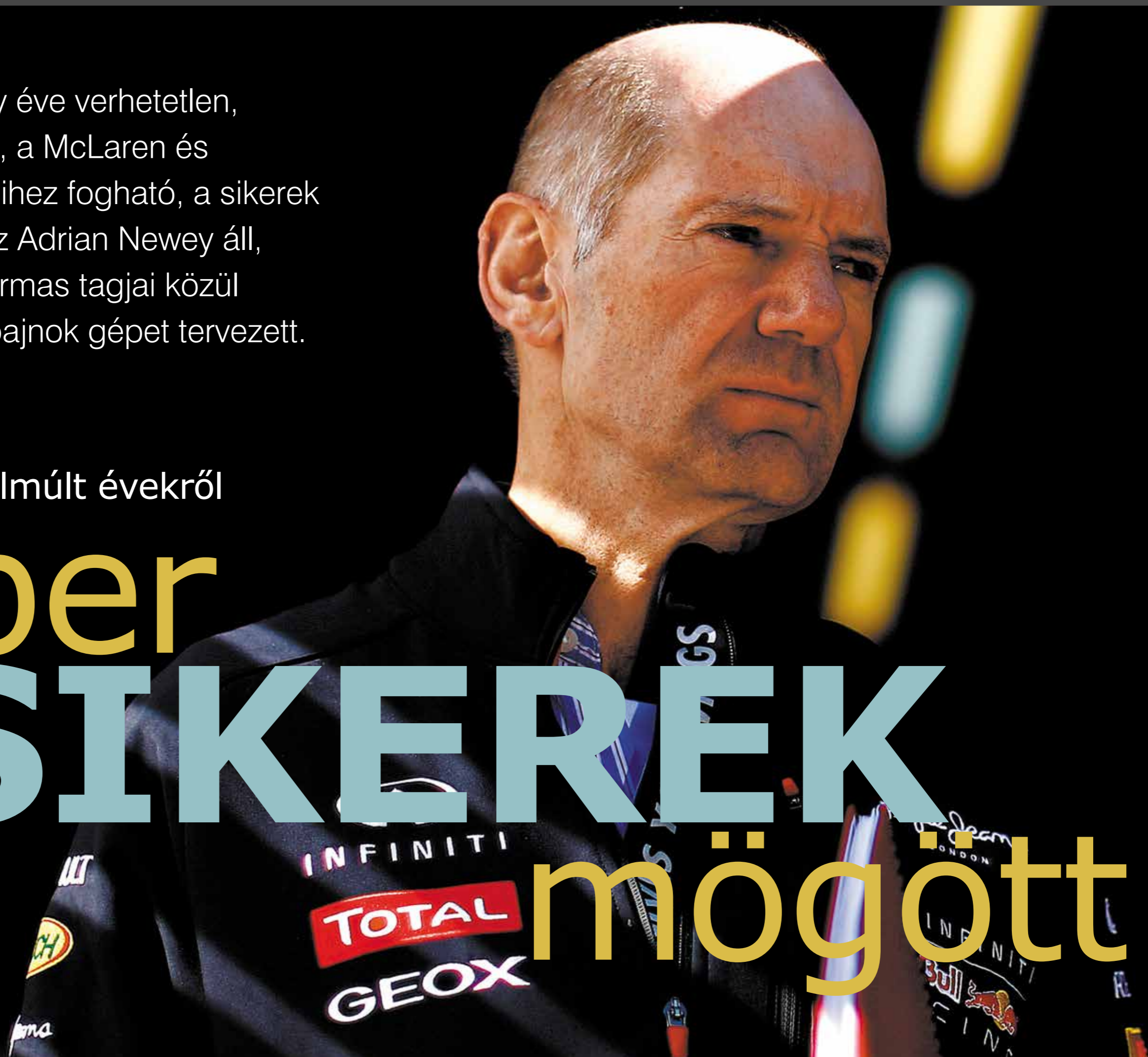
Talán a 2014-es új kihívásokhoz elsősorban nem is Raikkönennek, hanem a Ferrarinak kell sok szerencsét kívánnunk... 

A Red Bull immár négy éve verhetetlen, dominanciája a Ferrari, a McLaren és a Williams legjobb éveihöz fogható, a sikerek háttérében pedig az az Adrian Newey áll, aki az említett nagy hármás tagjai közül kettőnek is több világbajnok gépet tervezett.

Adrian Newey az elmúlt évekről

Ember A SIKEREK mögött

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ
FOTÓ: RED BULL



A hogy a 2013-as bajnokság a végéhez közeledik, egy korszak is lezárul: a figyelem középpontjában már 2014 és az új szabályok bevezetése áll. Az azt megelőző viszonylag „stabil” évtizeddel ellentétben az elmúlt öt szezon folyamatos technikai módosítások jellemezték, ennek ellenére mégis egységes korszaknak tekinthetjük ezt az időszakot. A Brawn GP nagyszerű 2009-es idényének elismerése mellett ezt az időszakot a Red Bull, Sebastian Vettel, de talán leginkább Adrian Newey korszakának tekinthetjük.

E korszak végéhez közeledve ideje értékelni azt. Newey-t elmondása szerint az tölti el a legnagyobb elégedettséggel, ahogy a Red Bull autója az elmúlt években fejlődött: „Azt hiszem, minden közül arra vagyok a legbüszkébb, hogy ha az RB5-öt és az ideit autót, az RB9-et fehérre festve egymás mellé állítanánk, felismerhető lenne, hogy az egyik a másik leszármazottja. Ám sok más ideit autóval ugyanezt téve, még ha nagyképpen is hangzik, véleményem szerint azt gondolnák, hogy azok is az RB5 leszármazottjai.”

A legutóbbi nagy szabályváltoztatás indította el a Red Bull sikersorozatát öt évvel előttről. Annak érdekében, hogy a leszorítóerőt 50 százalékkal csökkentse, és javítsák az előzési lehetőségeket, az F1 kidobta az abla-

kon a korábbi szabálykönyvét, véget vetve ezzel egy évtizedes viszonylagos stabilitásnak. Márpedig a történelem azt igazolja, hogy amikor mindenki tiszta lappal indul, Newey autói emelkednek ki a mezőnyből. Az ezt követő évek alkotásai közül a nyers statisztikák alapján a 2011-es RB7 sikerült a legjobban: 18 pole-pozíció és egy tucat győzelem született abban az évben, ám ennek ellenére néhányan a csapaton belül is úgy vélik, hogy az RB6 volt a jobb autó. Megbízhatóbb lett,

„A történelem azt igazolja, hogy amikor mindenki tiszta lappal indul, Newey autói kiemelkednek a mezőnyből.”

mint a bonyolult KERS rendszerrel ellátott RB7, könnyebb volt vele dolgozni, és könnyebb volt megjósolni, hogyan reagál a különböző beállításokra. A Red Bull ezzel az autóval nyerte az első bajnoki címét, amihez mindig különleges érzelmek társulnak.

Newey egy vállrándítással elintézi a kérdést, de egy dolgot hangsúlyoz: a 2010-es szezon nem azért lett szoros, mert az RB6 nem masgolt ki a mezőnyből. „Kezdetben számos ostoba megbízhatósági problémánk volt, ami

néhány vezetői hibával együtt sok pontot elvett tőlünk a szezon elején. Ez frusztrált minket, mivel az autó tempója egyértelműen jó volt, de nem szereztünk annyi pontot, mint lehetett volna. A konstruktóri címet Brazíliában besöpörtük ugyan, de az egyéni bajnokság csak az utolsó futamon dőlt el. A szezon jól végződött, de sokkal-sokkal szorosabb lett, mint amennyire hagynunk kellett volna, hogy legyen.”

Newey-t a közvélemény nem is megszokott módon kezeli, hiszen nagyon ritkán kapso-

lódik a versenyzőn kívül más neve is ennyire egy csapat győzelmeihez – talán Colin Chapman és a Lotus diadalai óta nem volt ilyen szoros kapcsolat egy mérnök és a sikerek közt. Még magát a konstruktórt sem ismerték el ennyire, amikor a Williams és a McLaren világbajnok autót tervezte. A „Newey-jelenséget” talán az magyarázza a legjobban, hogy a most 54 éves brit tervező egy különleges eset: a versenyzésnek egy olyan korszakába tekinthetünk vissza, amikor még egyetlen

személy felelt egy teljes autó kitalálásáért. Manapság már a legtöbb nevelőszériában egységes autók indulnak, így a fiatal tervezőknek nincs lehetőségük egész versenygépek megalkotásával bizonyítani rátermettségüket, ahogy az Newey és kortársai számára még természetes volt.

„Talán igaz. Az bizonyos, hogy amikor elkezdtem, a korai autókat, például az Indy-Car-gépeket, két-három műszaki rajzolóval terveztem meg. A Leyton House-nál a mérnöki csapat, beleértve a versenymérnököket is, hat vagy hét főből állt. Ez ma már felfoghatatlan. Lehetetlen, hogy egy ember tervezze az egész autót az elejétől a végéig. Ennek ellenére én megpróbálok a lehető legjobban befolyni az autó szerkezetének és a mögötte rejlő filozófiának a kialakításába annak reményében, hogy olyan autót alkossunk, amely egységes csomagként működik. Ebben az értelemben ezt holisztikus megközelítésnek nevezhetjük. Még manapság is látni olyan autókat, melyek dizájnjá nem tűnik egységesnek, ezzel azt az érzést keltik, mintha azok az emberek, akik dolgoztak rajta, nem is beszéltek volna egymással.”

Mindemellert Newey szeretné eloszlatni azt a képzet, hogy minden, amit a Red Bull csinál, az ő rajzta. „Ez egyáltalán nem így van. Az ideit autóval kapso-



Newey sikereihez természetesen a teljes csapat maximális elkötelezettségére is szükség van, amiért Horner, az istálló vezetője a felelős

latos ötletek közül egyesek az én fejemben születtek meg, mások pedig a csapat más tagjaitól származnak. És épp ez az, amit a legjobban élvezek a munkámban: a kollégáimmal együtt dolgozni. Egymás közt cserélgetjük az ötleteket. A munka szempontjából nagyon fontos, hogy olyan környezetet teremtsünk, melyben mindannyian kreatívak lehetünk.”

Az RB6-ban nagyon sok mindent megtalálhatunk Newey személyes történetéből. A különböző elemek különböző világbajnok autókra, például az 1998-as McLarenre, vagy a Williams FW19-re vezethetőek vissza. De Newey maga egy autót sem említ olyan sokszor, mint egy olyat, amely egyetlen bajnokságot sem nyert: az előző évi RB5-öt. Az az idény még mindig keserű emlék az istálló számára: annak ellenére, hogy a Red Bull gyárába egyre több és több trófea kerül, Newey és a csapat más tagjai még mindig felémlegetik a 2009 kezdetétől a Brawn és más csapatok által használt kettős diffúzorok szabályosságának kérdését. Hónapokig tartott, mire a Red Bull előállt a saját változatával, miközben az FIA meghallgatta, majd elutasította a Brawn rendszere elleni tiltakozásokat. Noha a Red Bull végül nem érte be a Brawnt pontok tekintetében, a szezon végére már az övék volt a gyorsabb autó, az RB6 pedig erre a versenygépre épült, mely 2009-ben hat versenyt nyert meg, közte az utolsó hármat.

„Az RB6 leginkább ennek az utódja volt. Azt hiszem, a teljes csomag jó volt, de a legnagyobb különbség, hogy az RB6-ot már kifejezetten kettős diffúzorral ellátott autónak terveztük, ahelyett, hogy beleerőltettük volna a rendszert.” Az előző évben a Red Bull többet szenvedett másoknál, hogy be tudja építeni a kettős diffúzort, mivel az RB5 vonórudas felüggesztéssel rendelkezett, így számos átalakítást kellett rajta végezni. Viszont miután elkészült, működött, az RB6-on pedig még jobban bevált. De vajon akkor is vonórudas felüggesztést használt volna, ha előre látja a kettős diffúzorokat? A vonórudas kialakítás az RB6-on kiválóan dolgozott, mivel az autó kevésbé lett érzékeny a menetmagasság változásaira, mint a riválisoké, és így könnyebben meg tudott birkózni azzal, hogy a tankolás betöltése miatt hatalmas különbség keletkezett az időmérő és a futam eleji üzemanyag-szint közt. Newey hangsúlyozta, hogy akkor is a vonórudas kialakítás mellett döntött volna, ha előre tud a kettős diffúzorról: „Ez volt a helyes megoldás. Talán többet gondolkodtunk volna, de akkor is ezt választjuk.”

Annak ellenére, hogy Newey jobban kedveli a kreatív megoldásokat önmaga ismétlésénél, a Red Bullnál felhasználták a korábbi autókat (akárcsak minden más istálló), de a technikai szabályozások annyit azért változtak, hogy helye legyen ➔





A britek által egyre többször „géniuszoknak” nevezett tervezőnek arra is nyílt lehetősége, hogy kipróbálja egyik munkáját


a kreatitásnak. „Régi történet ez: 95 százalék verejték, 5 százalék ihlet. Előbbi az autó darwini evolúciójában rejlik: kritizáljuk, azon ötletünk, melyik eleme tudna kicsit jobb lenni, megpróbáljuk azokat kicsit jobbra tenni. A másik oldala a dolgoknak a hirtelen megvilágosodás: vizsgálj valamit, talán kisé frusztrált is vagy, úgy érzed, kell hogy legyen jobb megoldás. Gyakran ütközöm ilyen problémákba. Ilyenkor odébb kell menned, és mást kell csinálnod. Talán egy napig, talán egy hónapig. Az elme csodálatos dolog: ezek a problémák eltűnnek a tudatalattiban és szép csöndben megoldódnak. Valami egészen mást csinálj, például zuhanyozol, és hirtelen beugrik egy ötlet, aztán rohansz a munkába, és kidolgozod. Ezután jön a döntés. Bármily büszke is vagy az ötleteidre, nem jók semmire, ha nem teszik gyorsabbá az autót. Az egész az alkotó elme és a fizika kombinációjáról szól. Meg kell tanulnod, hogy ne üldözz olyasmit, ami nem fog működni.”

Természetesen, bármily fontos is legyen a hirtelen megvilágosodás a Formula-1-ben, nem feltétlenül szükséges, hogy a tervező maga jöjjön rá a dolgokra. Miután megküzdöttek azzal a kihívással, hogy az RB5-öt alkalmassá tegyék a kettős diffúzor használatára, Newey csapata hasonló helyzetbe került az RB6-tal, mivel 2010-ben mindenki a McLaren F csapatát akarta lemásolni. „Nem vettük észre, szóval minden tisztele-

tünk azoké, akik igen. Maga a jelenség közismert volt, de ők nagyon okosan használták fel, és nehéz volt utánozni. Elkezdtek lemásolni, de ismét abba a problémába ütköztünk, hogy egy olyan autóba akartuk beszerelni, melyet nem így terveztek. Be kellett juttatnunk a levegőt a kasztniba, és ki is kellett juttatni belőle, miközben már nem változtathattunk rajta. Szerencsére volt néhány rés... Egy lépéssel tovább is fejlesztettük, mint a McLaren. A hátsó szárny fő idomát használtuk fel, nehezebb volt, de többet is nyertünk vele, amikor sikerült megcsinálni, hiszen nagyon hatékony lett. Azt hiszem, év végére a McLaren is ehhez a megoldáshoz fordult és a Renault is ezt az utat követte.”

Sem az F csatorna, sem a kettős diffúzor nem élte túl az RB6-ot, mivel ezeket a kiskapukat 2011-re bezárták. A Red Bull az utolsó négyből három futamot megnyert, így sokan azt gondolták, elérték a tetőpontot, és nehezen fogják megismételni a sikereiket a meg-

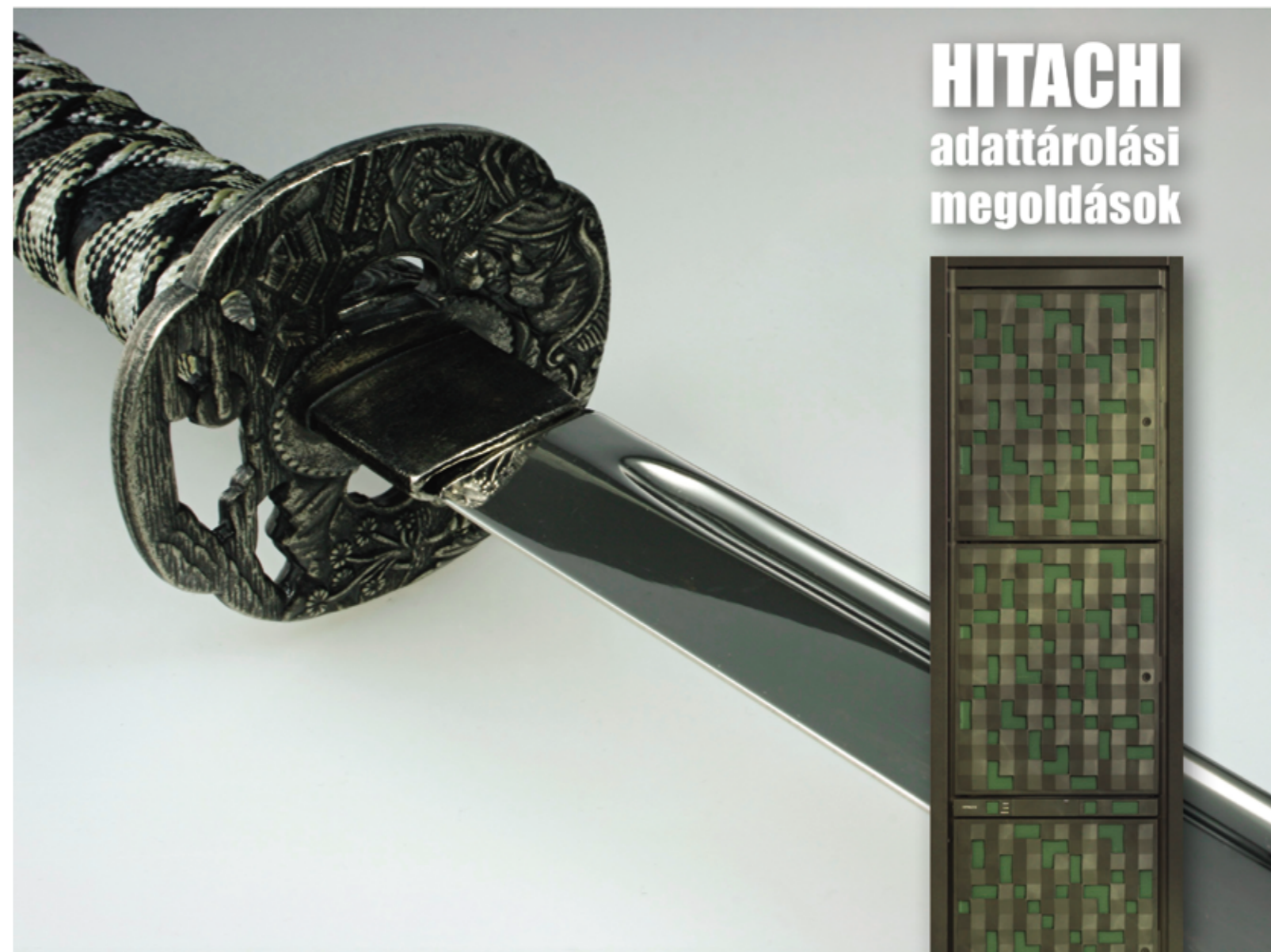
változott szabályok közt. Mind tudjuk, mi történt ezt követően, a helyzet pedig ma is hasonló: a szabályok változnak, a Red Bull csillaga emelkedőben, de az ajtó nyitva van a riválisok számára. Newey számára meglehetősen kettős ez a helyzet, hiszen noha ismételen tiszta lappal kezdhet, a változások azoknak nem jönnek jól, akik épp nyeresben vannak. A tervező mindenesetre úgy véli, az ő szerepe jóval kisebb lesz, mint az előző években: „A motorok dönthetnek el mindent. Nem tudhatjuk, hogy a három gyártó közül melyik teljesít majd jobban a másik kettőnél. Mi mindenesetre megteszük, ami tőlünk telik, és bízunk a Renault-ban. Ha mindketten jól végezzük a munkánk, ott leszünk, ha valamelyikünk nem, akkor nem.”

Az biztos, hogy az új hibrid rendszereknek és az új aerodinamikai szabályoknak köszönhetően az F1 számára egy korszak véget ér. Hogy a Red Bull és Adrian Newey számára is véget ér-e, az viszont egy másik történet... 

Miért maradt ki a Ferrari?

Az már biztos, hogy Newey megpróbál segíteni a Red Bullnak megnyerni zsinórban az ötödik világbajnoki címet az új turbóerőben is, ezt ő maga erősítette meg, ahogy mást is. „Évekkel ezelőtt lehetőségem volt a Ferrarihoz igazolni. Akkoriban viszont még egy kis gyerekről kellett gondoskodnom, aki Nagy-Britanniában járt iskolába. Nem volt egyszerű döntés. Mérnökként Maranellóban dolgozni ugyanolyan álma az embernek, mintha pilóta lenne. Azt hiszem azonban, hogy a Red Bull számomra az utolsó csapat lesz az F1-ben. Még akkor is így gondolom, ha közben azt tartom: elmenni és belevágni valami újba, egyáltalán nem tragikus dolog” – fogalmazott a sztártervező Abu Dhabiban.

UGYE ISMERŐS?



HITACHI
adattárolási
megoldások

ADATTÁROLÁSBAN GONDOLT MÁR RÁ?
Hitachi Data Systems



A jövő évi aerodinamika

Az új szabályok 30%-kal is visszavethetik a teljesítményt

A mennyet és a poklot is megjárt Pat Symonds-nál csak kevesen tudnak többet az F1-es autók aerodinamikájáról. Különösen, ha a jövő évi modellekről beszélünk. A Williams technikai igazgatói posztjának tulajdonosa szerencsére egy pár dolgot elárult magazinunknak...

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: WILLIAMS

Mire gondolnak pontosan a mérnökök, amikor egységnyi leszorítóerőről beszélnek?

A leszorítóerő és a légellenállás mértékét próbáljuk olyan módon számszerűsíteni, hogy az független legyen a külső tényezőktől. Ha azt adnánk meg, hogy az autó hány newton leszorítóerőt generál például 320 km/órás sebességnél, annak értéke a hőmérséklet függvényében változna. Ha például melegebb az idő, akkor alacsonyabb a levegő sűrűsége, ha hűvösebb van, akkor pedig magasabb. A repülőgép pilótái számára például ez nagyon fontos, és a fel-

szállási sebesség meghatározásánál figyelembe kell venniük, mivel a gép eltérő hőmérséklet és légnyomás mellett máshogyan viselkedik.

Hogy ezt a változót eltüntessük, a leszorítóerő meghatározására egy különleges mérőszámot, a „felhajtóerő-tényezőt” használjuk. Persze mivel minket a leszorítóerő érdekel, a szám negatív lesz. Ha ezt megszorozzuk a levegő sűrűségével, a sebesség négyzetével és a viszonyítási területtel, megkapjuk az autó tényleges leszorítóerejét. Viszonyításként általában az autó elülső részét használjuk, és a legtöbb csapat 1,5 m²-rel számol, de mivel



ez nincs pontosan előírva, kisebb eltérések lehetnek a számításokban egyes istállók között. Tegyük fel, hogy az autó felhajtóerő-tényezője -3,50. A szélcsatornában elérhető javulás mértéke általában csak a második tizedesjegyen mutatkozik meg. Az egyszerűség kedvéért az aerodinamikai mérnökök ezt nevezik egy egységnek. Ez tehát azt jelenti, hogy ha egy egységnyivel növeltük az autó leszorítóerejét, akkor az együtthatónk -3,50-ről -3,51-re változott. Az elért javulás mértéke azonban néha olyan kicsi, hogy egy harmadik tizedest is használnunk kell.

Ezek szerint egy egység jelentősége szinte semmi?

Valóban nagyon kis százalékokról beszélünk, ráadásul egy egységnyi javulás az egyes pályákon más-más mértékben mutatkozik meg a köridőkben. De nagyjából úgy számolunk vele, hogy három egységnyi előrelépés a leszorítóerőben 0,1 másodpercet jelent körönként. De látva, hogy milyen kicsik a különbségek a mezőnyben, ez is sokat számíthat.

A mérnökök aerodinamikai térképekről is beszélnek. Mik ezek?

Az autó által generált leszorítóerő mértékét befolyásolja a hasmagasság, a kanyarodási szög, a kipufogógáz áramlása, és még számos más tényező. Mindezek hatásának megértéséhez egy izovonalas grafikonokat használunk. A két tengely például lehet az első és a hátsó hasmagasság, a különböző színű körvonalak pedig a leszorítóerő mértékét mutatják. Ezen ábrák megértése alapvető fontosságú a teljesítmény szempontjából. Az autó aerodinamikai fejlesztésénél az egyik fő célunk ezért éppen az, hogy ezeknek a köröknek az alakját minél szabályosabbá, egyenletesebbé tegyük. Ha ez sikerül, akkor a mérnökök képesek előrejelsozni az autó aerodinamikai teljesítményét a sebesség és egyéb körülmények változása esetén is. Ám ha a körök nem egyenletesek, az autót nehéz beállítani és nehéz vezetni is.

Hogyan érintik mindezek a 2014-es autókat?

2014-re alapvető változásokon megy keresztül a karosszéria. Az egyik legfontosabb újítás, hogy

az első vezetőszárny szélessége 1800-ról 1650 mm-re csökken. Emellett a biztonság növelését célzó szabályok arra kényszerítik a tervezőket, hogy az autók orrát alacsonyabban helyezték el. Noha az autó minden egyes elemének összhangban kell működnie, a legtöbb mégis az első szárnyon múlik. Emiatt is számítanak az új szabályok ilyen nagy horderejűnek. Amikor 2009-ben megnöveltük a szárny szélességét, akkor is időbe telt, mire a tervezők optimalizálni tudták annak hatékonyságát, és láthattuk, hogy a szárnyvéglapok egyre összetettebbek lettek, ahogy a mérnökök lassan megfejítették a légáramlatok útját. A szárnyak lerövidítésével az áramlatok egészen máshogy fogják érni az első kerekeket, ez pedig egy teljesen új szemléletet igényel a tervezésnél.

Ugyanennyire lényeges eleme az autónak a hátsó szárny alsó eleme, amit gyakran keresztzárnyaknak nevezünk. Ennek fontos szerepe van a szárny tetejére és a diffúzorba áramló levegő irányításában. 2014-ben már nem használhatjuk ezeket a keresztzárnyakat, aminek hatása érezhető lesz a teljesítményben.

A kipufogó elhelyezésén szintén módosítottak. A cső végét a váltó fölé kell helyezni, ami így sokkal kevésbé lesz használható aerodinamikai szempontból. Emellett a hátsó szárny is kissé alacsonyabban lesz, mindezek tudatában pedig kijelenthetjük, hogy a leszorítóerőt az autó elején és hátulján is alaposan megvágják.

Mennyire lassulnak ettől az autók?

Ez a nagy kérdés. Amikor az új modelleket először kipróbáltuk a szélcsatornában,

A motor fontossága

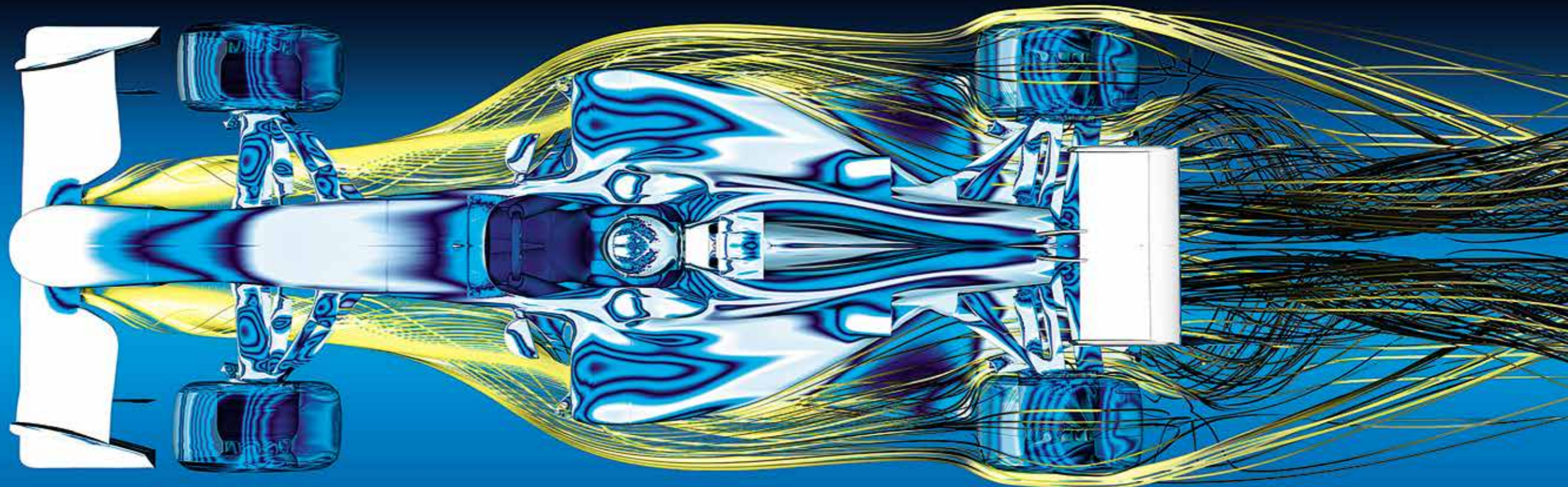
Jövőre a hajtásláncra jóval nagyobb hangsúly helyeződik. Vajon ez azt jelenti, hogy az aerodinamika fontossága csökken?

Nem, egyáltalán nem. A hajtásláncra vonatkozó új előírások mindenképpen érdekes kihívást jelentenek majd, de az elemek nagyobb hűtésigénye kiemelt figyelmet követel majd az aerodinamikusoktól. És persze a lényeg mit sem változik: az autó teljesítményét továbbra is azáltal lehet legjobban javítani, ha újabb egységpontokkal növeljük a leszorítóerejét.

nagyjából 30 százalékkal gyengébb aerodinamikai teljesítményt mutattak. Azóta már fejlődtek kissé, de a szezon elején jelentős lemaradásban lesznek ezen a téren elődeikhez képest.

Sok időbe fog telni, amíg a csapatok visszanyerik az elvesztett teljesítményt?

Most azt kellene mondanom, hogy el fog tartani egy darabig, de az F1-es aeromézők rendkívül találékonyak. Emlékezzünk csak vissza, hogy a 2009-es szabályokat is azért vezették be, hogy gátat szabjanak a fejlesztéseknek, de a homályosan fogalmazó előírások mégis teret adtak olyan megoldásoknak, mint a dupla diffúzor, amely a vártnál nagyobb úgrást okozott a teljesítményben. Hogy ezúttal is érkezik-e majd egy hasonló áttörés? Hamarosan kiderül.



Kinek volt könnyebb dolga?

Németek csatája: Michael Schumacher kontra Sebastian Vettel

„Schumachernek könnyebb dolga volt, mint Vettelnek” – jelentette ki nemrégiben Jenson Button, de mielőtt elhamarkodottan igazságot tennénk, vessünk egy pillantást a statisztikákra. Az Autosport megtette, sőt a konklúziót is levonta a látottakból.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: DPPI

Negyedik világbajnoki címével Sebastian Vettel a Formula-1 legjobbjai közé lépett. Kritikusai azonban továbbra is azzal érvelnek, hogy domináns autója miatt túl könnyen jöttek számára a sikerek. Noha a Red Bull egyértelműen a legjobb csapat volt az elmúlt négy évben, néhány tényező mégis azt sugallja, hogy Vettel korántsem volt olyan egyszerű helyzetben, mint azt sokan gondolják. Jenson Button kivételes helyzetben van ahhoz, hogy Vettel egyeduralmát összehasonlíthassa azzal, amit Michael Schumacher és a Ferrari mutatott be az évszázad elején, ugyanis ő az egyetlen

olyan pilóta, aki Schumacher utolsó öt és Vettel négy bajnoki címe alatt is a mezőnyben volt, emellett pedig ő maga is pontosan tudja, hogy mi kell egy világbajnoki címhez.

„Kettőjük helyzete nagyban különbözik” – mondta a 2009-es győztes. „Nem hiszem, hogy Schumachernek ennyi erős csapattal kellett volna szembeszállnia. Az elmúlt versenyeken a Red Bull és Sebastian végig dominált ugyan, de az évek során nem ez volt a megszokott. Idén is elég sok futamgyőztest láthattunk. Volt egy év (2004), amikor Michael 13 versenyt nyert. Sebastian is közel kerülhet ehhez, de ő jóval na-

gyobb ellenállással szembesül. Egyáltalán nem volt könnyű dolga az évek során.”

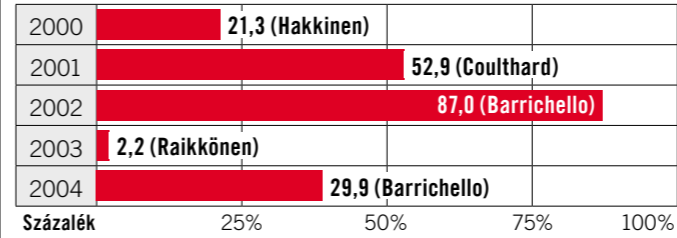
„A Schumacher-éra egy szakaszában az én csapatom rendelkezett a második legjobb autóval, de így is egy másodperccel lassabbak voltunk a Ferrarinál. Egyik alkalommal vezettem a versenyt, és azt gondoltuk, könnyű győzelmet arathatunk, de ekkor a Ferrari rákapcsoltak, és egy másodperccel gyorsabb köröket autóztak nálunk. Senki sem számított erre addig a pillanatig. Napjainkban ennél jóval szorosabb a közdelem, és sokkal nehezebb bajnoki címet nyerni.”



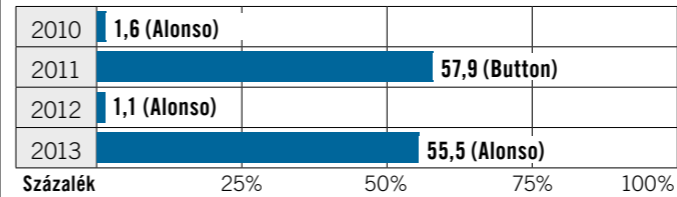
Előny a pontversenyben

Vettel bajnoki címei mind az F1 új pontrendszere alatt születtek, így az egyetlen módja a Schumacherrel való összehasonlításnak, ha a tabella második helyezettjéhez viszonyított előnyüket százalékban adjuk meg. Vettel legdominánsabb szezonja, 2011 során is jelentősen elmaradt Schumacher 2002-es fölényétől. Emellett ő két szoros csatát vívott, miközben Schumacher csak egyet (2003-ban).

SCHUMACHER



VETTEL

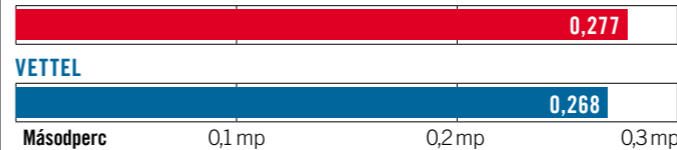


Ki volt a dominánsabb? **Schumacher**

Előny az időmérőkön

2010 és 2013 között Vettel az első rajthelyek 51,3 százalékát szerezte meg, ami jobb eredmény, mint a 2000 és 2004 között 41 százalékot elérő Schumacheré. Ezt az értéket azonban ismét óvatosan kell kezelnünk, hiszen Schumacher korszakának egy részében az üzemanyag-mennyiségek eltorzították az időmérő végeredményét. Alább a második rajthelyen állókhoz mért átlagos különbség látható, amiben azonban Schumacher egy hajszállal jobb volt.

SCHUMACHER

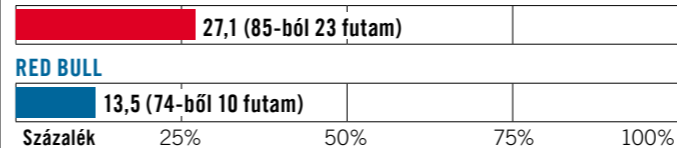


Ki volt a dominánsabb? **Schumacher**

Kettős győzelmek

Schumacher és Vettel csapattársa is végig ugyanaz maradt a vizsgált időszakban. Rubens Barrichello és Mark Webber is másodhegedűsként lettek megbélyegezve, és csak kilenc, illetve hét győzelmet szereztek, mialatt csapattársaik a bajnoki címeket halmozták. A brazil azonban gyakrabban tudta behozni autóját a második helyre.

FERRARI

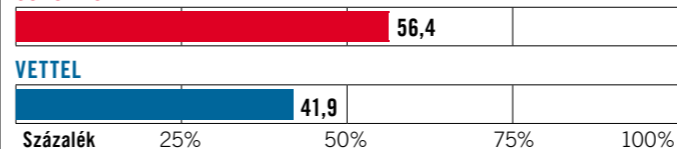


Ki volt a dominánsabb? **Ferrari**

Győzelmi arány

Schumacher győzelmi aránya magasabb, mint Vettelé. Ő 2000 és 2004 között 85 versenyből 48-at nyert meg, míg Vettel 31 sikert aratott az elmúlt 74 futamon, ami 41,9 százalékának felel meg.

SCHUMACHER

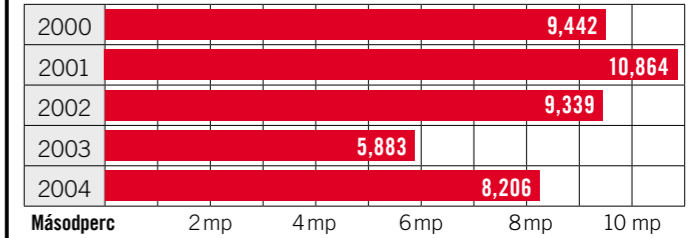


Ki volt a dominánsabb? **Schumacher**

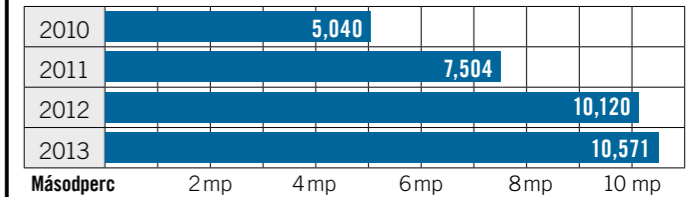
Előny a versenyeken

Ha a futamgyőzelmeknél a második helyezettek átlagos időbeli hátrányát nézzük, a két pilóta teljesítménye meglepően hasonló. Schumacher átlaga a teljes időszakban 8,905, míg Vettelé 8,450 másodperc. Szembetűnő, hogy Vettel fölénye az évek múlásával egyre nőtt. Ezt a statisztikát azonban árnyalják például a balesetek, a biztonsági autó pályára lépése, és az is, ha az élen álló pilóta lassít a célba érkezés előtt.

SCHUMACHER



WEBBER

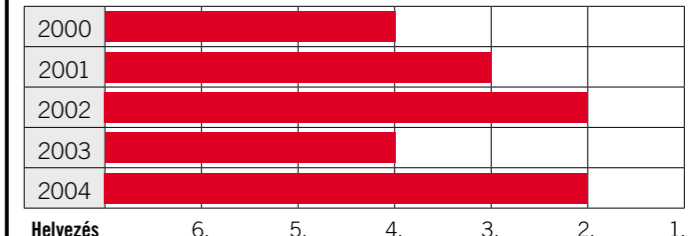


Ki volt a dominánsabb? **Schumacher**

A csapattárs helyezése

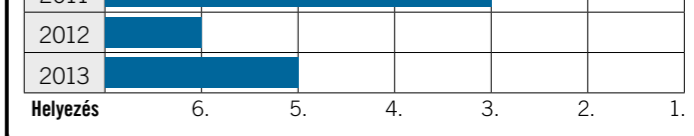
Míg Rubens Barrichello kétszer is képes volt elcsúszni a bajnokság második helyét Schumacher mögött, Mark Webbernek ez egyszer sem sikerült. Még annak ellenére sem, hogy a 2010-es szezonzáró előtt több ponttal rendelkezett, mint Vettel.

BARRICHELLO



Ki volt a dominánsabb? **Barrichello**

WEBBER



Ki volt a dominánsabb? **Barrichello**

Következtetés

A számok nagyban alátámasztják Button véleményét, miszerint Vettelnek tényleg nem volt olyan könnyű a dolga, mint honfitársának. Ez még nem jelenti azt, hogy Schumachernek könnyű volt, viszont a Ferrari dominanciája nagyobbban mutatkozott, mint most a Red Bullé. Ennek fő oka talán a gumikban rejlik. Amíg a Ferrarinak előnyt jelenthettek a Bridgestone rájuk szabott abroncsai, Vettel olyan időszakban szerezte bajnoki címeit, amikor a mezőnynek egyetlen gumiszállítója volt –2010-ben a Bridgestone, majd ezt követően a Pirelli. Különösen a Pirelli ideje alatt az abroncsok érzékenysége gyakran eltakarta a Red Bull nyers tempóját. Valószínű, hogy ezen korlátozó tényező nélkül Vettel mutatói még lenyűgözőbbek lennének. Ennél messzebbi következtetéseket azonban nem vonhatunk le, amikor különböző érák statisztikai összehasonlítását végezzük. Vettel és Schumacher nemcsak a számok miatt tartoznak minden idők legjobbjai közé, hanem azért is, mert mindketten képesek voltak teljes mértékben kihasználni az autójuk fölényét. Elvégre, ha ez olyan könnyű lenne, Barrichello és Webber is bajnoki címmel rendelkeznének, ám ehelyett csak kilenc és hét győzelmet gyűjtöttek abban az időszakban, amelyben csapattársaik domináltak.

Száguldó óramárkák

Időmérők verseny az F1-ben

A száguldó cirkusz már több mint hat évtizede szoros kapcsolatban áll az időméréssel. A széria népszerűvé válása során egyre több óragyártó is meglátta az üzleti lehetőséget a sportágban, és csapatoknak, pilótáknak, majd az egész Formula-1-nek lettek az iparágból szponzorai. Most, hogy a 2013-as világbajnokság végéhez értünk, nézzük meg, hogy mely cégek vannak jelen napjainkban a sorozatban és mit kell tudni ezekről a márkákról.

SZÖVEG: HOMOKI NAGY ZOLTÁN • FOTÓ: GYÁRTÓK



A Formula-1 egyik jelenlegi főszponzora is órákat kínáló társaság, a patinás **Rolex**. Minden közvetítésnél láthatjuk a logóikat, a futamok alatt a pályák reklámtábláinak jelentős részét ők uralják. A céget 1905-ben, 24 évesen alapította Hans Wilsdorf Londonban. Abban az időben még nem voltak precíz, pontos órák, de a fiatal Wilsdorf eltökélt szándéka volt ezen változtatni. 1919-ben Genfbe költözött, ekkora már hírnevet szerzett magának a vállalkozás. 1935-ben már a sebességi rekordokat beállító Sir Malcom Cambell is magának tudhattott egy Rolex modellt, köszönhetően annak, hogy óragyártó fantáziát látott benne. Azóta számtalan módon kapcsolódnak a motorsportokhoz, többek között Jackie Stewart és a Le Mans-1 24 órás verseny támogatói. A Rolex 2013-tól egy hosszú távú partnerkapcsolati szerződés értelmében már a Formula-1 hivatalos órája és időmérője.



A 2013-as világbajnokságot – és az előző három esztendőt – a Red Bull Racing nyerte. A csapat támogatója a **Casio**, amely elsősorban az Edifice kollekciónak népszerűsíti, és amelynek logóit az autók oldalán, illetve a versenyzők overallján is megtalálhatjuk. A japánok sportos, modern technológiával rendelkező órákat gyártanak, amelyekkel nemcsak a pilótákat, hanem az istálló teljes személyzetét is ellátják, így ezek az időmérők gyakran feltűnnek a fotókon, tévés közvetítésekben. Miután a Casio az F1-es óragyártók közül az egyik legolcsóbb árú márkának számít, a szurkolók is könnyen elérhetik.

A konstruktóri bajnokságban rendre jól szereplő, a száguldó cirkusz legrégebb és legnépszerűbb istállója, a Ferrari a harminc esztendeje létező **Hublot** gyártójával kötött megállapodást, miután a márka korábban több



esztendőn át az F1 hivatalos időmérője volt. (Akkoriban történt, hogy Londonban kirabolták és megverték Bernie Ecclestone-t, aki a büntényből és a kék monoklijából rendhagyó reklámot csinált azzal a szlogennel, hogy „Egy Hublot-ért erre is képesek az emberek.”) A svájci vállalat, amely a Big Bang kollekciónal robbantott nagyot a piacon, különleges dizájnnal rendelkező, elegáns luxusórákat készít, így a Scuderia egy hozzá méltó céget tudhat



maga mögött, amely ugyan nem rendelkezik még olyan múlttal, mint több márka, de a dizájnnak és a minőségnek köszönhetően egyre fontosabb szereplője az órapiacnak.

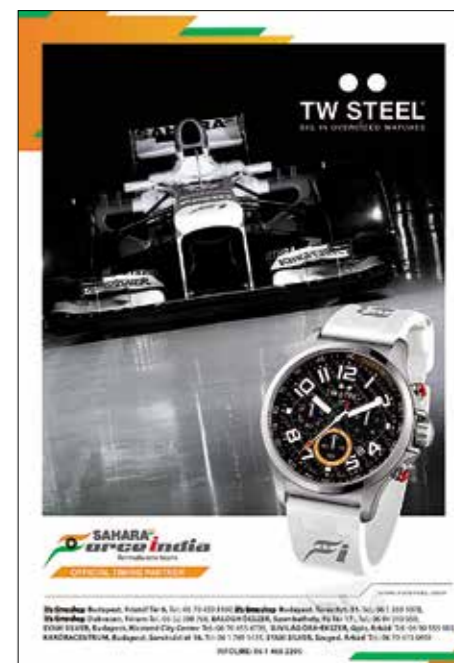
A McLaren csapat a **TAG Heuer** – szintén svájci – óragyártóval ápol szoros kapcsolatot, amelynek hagyományai több évtizedre nyúlnak vissza. Az Formula-1 és általánosságban talán a motorsport iránt is legelkötelezettebb

óramárka szinte a motorizáció megjelenésétől ott sürgött-forgott a versenyek és versenyzők körül, egész kollekciónak (pl. Carrera, Grand Carrera, Monaco, Formula 1, Microtimer) szentelve ennek a sportágnak. A motorsport és benne az F1 tagadhatatlanul a TAG Heuer identitásának részese. Így érthető, hogy miért tartottak ki még a rendkívül înszeges időkben is a Formula-1 szponzoráció mellett, és támogatták egyebek mellett a Ferrarit és a McLaren csapatot is. Manapság a két idei pilóta, Sergio Perez és Jenson Button közül inkább az utóbbi tekinthető állandó biztos pontnak, aki rendszerint Carrera kollekción valamely modelljét viseli. A közelmúlt nagyjai közül megemlíthető azonban még többek között Kimi Raikkönen, Juan Pablo Montoya és David Coulthard (aki egyébként most a TW Steel márkagyökere), de az idősebbek Mika Hakkinenre, Alain Prost-ra, Niki Lauda-ra és Ayrton Sennára is emlékezhetünk. (Utóbbi emlékére a svájciak külön órával is előálltak.)

Lassan szintén motorsport-veteránnak tekinthető a Swatch csoport elődjéből, az ASUAG Holdingból még 1982-ben kivált, így függetlennek számító **Oris**, amely sorban már a tizedik szezonban szponzora a Williams F1 csapatnak. A hölsteini márka idevágó kollekciónak felfutását ennek a szponzorációs tevékenységnek tudhatja be, és ennek megfelelően az elmúlt hét év során számos olyan limitált modellel állt elő, amelyet vagy a csapatnak, vagy az egyes pilótáknak szentelt. Az Oris kitarása mindenféleképpen figyelemre méltó, hiszen a nem csekély anyagi ráfordítást igénylő szponzorációs tevékenységet egyes egyedül kell kigazdálkodniuk; a márka mögött nem áll semmilyen nagyvállalat.

A Force India csapata a **TW Steel** órák gyártóját tudhatja a háta mögött. A cég korábban a Renault, majd a névváltoztatást követően a Lotus F1-es istálló mellett tette le a voksát, ám a csapat bizonytalan helyzete miatt továbblépett. Ez az egyik legfiatalabb óramárka, amelyet Amszterdamban, Hollandiában alapítottak 2005-ben – ennek ellenére népszerűsége töretlenül növekszik, feltehetően amiatt is, hogy a tulajdonosok nem fukarkodnak a szponzorációs szerződésekkel: a WTCC-ben és a MotoGP-ben ugyanúgy ott vannak, mint a száguldó cirkuszban, emellett olyan legendák is a márka

Az óragyártók előszeretettel készítik speciális kiadásokat óráikból, melyeket a versenyzőkről, csapatokról neveznek el, ezzel is exkluzívabbá téve modelljeiket. A TW Steel az idei évtől például a Force India csapatával együtt jelentetett meg különleges darabokat



nagykövetének szerződtek, mint Emerson Fittipaldi. Az órák jellemzői a nagyméretű tok és számok az óralapon, ezzel a modern dizájn és a sportosság megtestesítői.

A csapatok sorában a Mercedes a következő, amelynek ettől a szezontól az 1868-ban alapított, Schaffhausenben székelő **IWC** a támogatója. Szakértők szerint ők azok, akik a mechanikai óragyártás piacán az iramot diktálják. A kellően elegáns és igen drága időmérőiről híres – szintén svájci – manufaktúra feltehetően tökéletes partnerre talált a luxusautógyárban, amely mindent megtesz, →





hogy partnere megfelelő nyilvánosságot kapjon, bárhol is lép fel a világban a száguldó circusz. Az F1 fontosságát jól mutatja, hogy még egy olyan vállalatnak is jól jön a motorsportok csúcsa által elérhető reklám, amelynek alapelvei között a magasfokú szakmai tudás, az órásmesterek folyamatos továbbképzése, a tömegtermelés elutasítása tartoznak. A cég elsődleges filozófiája, hogy kevés órát gyártsanak, egy szűk rétegnek, de azokat a legmagasabb színvonalon – ebben feltehetően a stuttgartiakkal kiválóan együtt tudnak működni.



A svájci központú Sauber természetesen egy másik svájci gyártóval, a Certinával kötött támogatási szerződést. Ez az óragyártó sem egy frissen létrehozott vállalkozás, 1888-ban jött létre. A márka legismertebb védjegye a DS (Double Security), amely annak idején páratlan ütésállóságával műszaki szempontból az

óraipar élére katapultálta a céget, de az akkori újítás még ma is nagyban hozzájárul az ilyen rendszerű órák tartósságához. Az együttműködés természetesen azokban az esztendőkből volt a legsikeresebb, amikor még a BMW anyagi háttérével felvértezve Kubica és társai az élmezőnyben harcoltak, de az utóbbi esztendők eredményei, különösen a fiatal tehetségek kiugró sikerei miatt is sokan észreveszik a Certina feliratokat az overallokon és az autókon.

A felsorolásból láthatjuk, hogy a Formula-1 a rendkívül sokszereplős órapiac szerényebb képviselőinek is olyan kivételes lehetőségeket kínál, amelyért megéri nekik komoly áldozatokat hozni. Reméljük, hogy a 2014-es szezonban is találkozhatunk ezekkel a márkákkal, esetleg kibővülve néhány újabb gyártóval, amelyek még több szint hoznak a versenyzés világába.

Csak pilótáknak

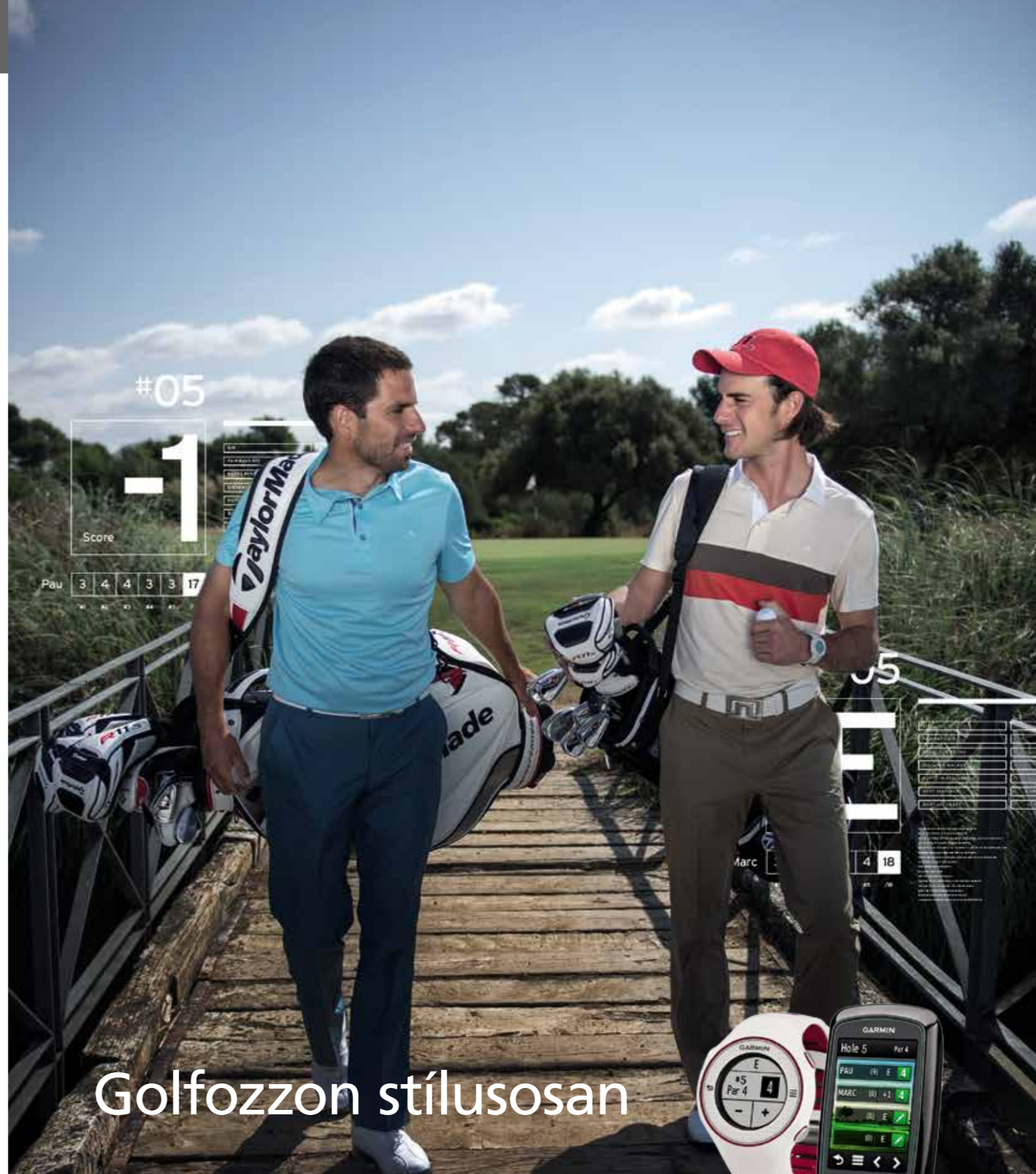


„Boldog vagyok, hogy visszatérhetek Maranellóba, ahol korábban három fantasztikus és sikeres évet töltöttem. Számos kellemes emlékem van a Ferrarinál töltött időről, olyan élmények amelyek velem maradtak az eltelt évek során is, elsősorban természetesen a 2007-es világbajnoki cím, amely tényleg feledhetetlen. Alig várom, hogy ismét az ágaskodó paripával díszített autót vezessek, és újra együtt dolgozzam azokkal az emberekkel, akikkel annak idején szoros kapcsolatot alakítottam ki. Várom a közös munkát az általam remek versenyzőnek tartott Fernandóval, akivel azért dolgozunk majd, hogy meghozzuk a csapatnak a megérdemelt sikereket.”

Jellemző árak

Néhány F1-es szerepet vállaló óragyártó alapmodelljeinek körülbelüli árai forintban. Az F1-gyel kapcsolatba hozható típusok ára általában ezekenél kétszer-háromszor borsosabb

Casio	–	40 000
TW Steel	–	60 000
Certina	–	80 000
Oris	–	250 000
TAG-Heuer	–	300 000
Rolex	–	800 000
IWC	–	1 000 000
Hublot	–	1 500 000



Golfozzon stílusosan



Az játékot korszerűsítő Garmin Approach Series megszünteti a golfozásban a találgatást, tippelést vagyis a bizonytalanságot. A távolság pontos mérésétől kezdve, több kulcsfontosságú területen keresztül javítja a pálya-stratégiát és növeli a játék gyorsaságát. A készülék - mely a világ golfpályáinak ezreit tartalmazza - hihetetlenül egyszerűen alkalmazható. Az automata pályafelismerő rendszer és az ingyenes frissítés pedig lehetőséget nyújtanak arra, hogy a játékosok otthonosan mozogjanak bármelyik pályán.

A Magyarországi pályák listáját weboldalunkon tekintheti meg: www.garmin.hu, www.facebook.com/garminhu

GARMIN

approach™ S3 & G6

ÉLET egy legendával

Jonathan Giacobazzi: Gilles Villeneuve nagy rajongója

A legendás kanadai F1-es pilóta minden overallján nagy betűkkel virított a Giacobazzi felirat. Az 1915-ben alapított borkereskedő cég egész ferraris karrierje során támogatta Villeneuve-öt. A ma 40 éves Jonathan Giacobazzi nemcsak gyerekkorától ismerte Gilles-t, de jelenleg ő a pilóta kultuszának egyik legodaadóbb ápolója, így természetesen lapunk interjúja elől sem tért ki.

SZÖVEG: MÉHES KÁROLY • FOTÓ: ARCHÍV

Abban a szerencsében volt része, hogy gyerekként ismerhette meg Gilles Villeneuve-öt. Milyennek látta?

Amikor Gilles meghalt, 9 éves voltam, úgyhogy nagyon sok mindenre élesen emlékszem. Azon kevés olasz közé tartozom, akiket nem érdekel a foci, viszont mindig is rajongtam a Forma-1-ért. Nagy dolognak számított ám megismerni őt a számomra is. Olyan volt, mintha kedvenc hősöd eléd toppanna a képregényből vagy a tévésorozatból. Más kérdés, hogy amikor az apám bejelentette, hogy Gilles jön, azt képzeltem, hogy olyan lesz, mint a közvetítésekben: sisakban, overallban lép be hozzánk. Úgyhogy kicsit csalódtam, amikor civilben jelent meg. Nagyon kedves, szerény embert kell elképzelni, aki pontosan tudta, miféle lelkesedéssel viseltetem iránta. Amikor 9 éves lettem, tehát a halála évében, 1982. február 5-én eljött a születésnapomra, és nekem ajándékozta a versenyzőcipőjét, a kék Simpsonsot. Egy kisfiúnak, aki lehet, hogy egy óra múlva elkeveri vagy elveszti, esetleg elcseréli – de odaadta. Mondanom sem kell, máig megvan, és tán a legbecsesebb darabja a gyűjteményemnek, mivel ez az ajándék akkor csakis nekem szólt.

Milyen kapcsolata volt a pilótával az Ön családjának?

Gilles a barátunk volt, nem egy versenyző, akit szponzoráltunk. Apám jóban volt Enzo Ferrarival, és amikor szerződtette Gilles-t Lauda helyére 1977 végén, felhívta. Azt mondta neki, Te, Antonio, nektek vannak érdeklőségeitek a tengerentúlon, Kanadában, az USA-ban. Itt van ez az új fiú, teljesen üres az overallja, próbáljatok kicsit segíteni. Így is lett. És mi nagyon sokat köszönhetünk Gilles-nek, hiszen általa szinte mindenhol megismerték a Giacobazzi nevet. Apámat sokszor vitte el elképesztő autós és helikopteres utakra, egyszerűen jól érezték magukat együtt. Szinte családtagnak számított.

A tragédia után Giacobazzi teljesen háttérbe fordította a Forma-1-nek. Miért?

Gilles-lel együtt ez a kapcsolat is meghalt ott, Zolderban. Holott sokan akarták, hogy maradjunk. Szóba került Niki Lauda, aki akkor jött vissza. Bernie Ecclestone is kardoskodott mellette, győzködte apámat, hogy válasszunk új pilótát. Monte-Carlóban, egyetlen versenyen Gilles halála után, Pironi is megkereste

apámat, és átadott neki egy papírt, amin le volt írva, hogy mennyibe kerülne a vele való együttműködés, mennyit kér az overallján és a sisakján elhelyezendő hirdetésekért. Szóval, ennyit ennek az embernek a lelki világáról... Nem maradtunk tovább. Később egy-egy kisebb segítséget nyújtottunk barátoknak, üzleti partnereknek, mint Gianni Morbidelli vagy Pedro Diniz, de ez már másról szólt, mint Gilles esetében.

Mikor látta Gilles-t utoljára?

Az imolai hétvégén. Egy nagy ebédet adtunk csütörtökön, és ott volt Gilles, Joanna és Pironi is, meg a nemzetközi sajtó nagy része. Remek nap volt, mindenki hosszan maradt, a versenyzők sem szaladtak sehová, kora délutánig együtt ültünk. Aztán jött a verseny és ahogy Pironi az utolsó körben az egyezés ellenére megelőzte Gilles-t. Az autóból egyenesen a mi motorhome-unkba rohant, teljesen kiborulva. Apám beszélt rá, hogy legalább

a rajongói kedvéért menjen fel a pódiumra. Aztán visszatért, és a 2. helyért járó tálat odavágta a sarokba, azt mondta: „Ez nem nekem jár, az enyémet valaki ellopta.” Pironi nevét nem ejtette ki. A tál ott maradt, majd apám úgy hét múlva felhívta Gilles-t, mi legyen vele, nem akartuk megtartani, nem mi kaptuk. „Hozd el Zolderba” – mondta Gilles, „és add oda a Ferrarinak”. Végül apám egy üzleti ügye miatt nem tudott elmenni Belgiumba, de a kollégája elvitte a tálat, ami aztán később a berthierville-i Villeneuve Múzeumba került.

Most, több mint harminc évvel Gilles halála után hogyan látja őt a Forma-1 nagyjai között?

Egy igazi tifoso választ fogja hallani: ugyan nem volt világbajnok és csak hat versenyt nyert, ő volt a leggyorsabb, a küzdő szelleméről nem is beszélve. 1979-ben Scheckter lett a világbajnok, de mindenki úgy emlékszik vissza, hogy ez Gilles Villeneuve éve volt. Ugyanez érvényes

a maiak többségére is: egy átlag olasznak fogalma sincs, ki az a Webber, Rosberg vagy Hülkenberg. De Gilles-ről mindenki hallott már, a neve ma is él, és ez mindent elmond arról, milyen helyet foglal el a Forma-1 történetében.

Zolder után hogyan alakult a kapcsolatuk Joannával és Gilles gyerekeivel, különösen Jacques-kal?

Joannával szoros maradt a viszony, máig jóban vagyunk. Amikor Jacques az olasz F3-ban kezdett versenyezni, kicsit segítettünk neki. Gyerekkora óta ismertük, és ő hálás is volt nekünk, mert 1982-ben, Gilles halála után csak mi voltunk azok, akik kifizették a családnak a teljes évre szóló szponzori pénzt, ezt még a Marlboro sem tette meg. Aztán amikor Jacques már az F1-be érkezett, elmentünk egy imolai tesztre, apámmal együtt. Akkor már más volt. Jacques bemutatott a menedzsernek, még Julian Jacobi vitte az ügyeit, mondta, vele tárgyaljunk, és eltűnt. ➔

Jonathan Giacobazzi a világ egyik legnagyobb Gilles Villeneuve-rajongója, mindemellett egy végtelenül szerény és szimpatikus ember



Az a bizonyos pódium, ahol Villeneuve helyett Pironi vehette át a győztesnek járó trófeát, amely miatt Villeneuve Belgiumban a végzetébe hajszolta magát



„Valaki nemrégiben egy sisakot és egy overallt 200 ezer euróért kínált megvételre.”

Utána nem is érdekelte az egész, nem kereste velünk a kapcsolatot. Nagyon különös, furcsa ember vált belőle...

Miképp került a tulajdonukba a Ferrari 312T4-es? És hogyan kell banni egy ilyen legendás versenyautóval?

Apám ott volt az 1979-es zárófutamon, Watkins Glenben, amit Gilles fantasztikus versenyzéssel nyert meg. Az évad végén beszélt Enzo Ferrarival, és jelezte neki, hogy megvenné az egyik autót. Melyiket? – jött a kérdés Maranellóból. Apám azt felelte, hogy amellyel Gilles Glenben nyert. Tudta ugyanis, hogy ugyanezzel a kocsival érte el a fantasztikus 2. helyet Dijonban, és ezzel ment Zandvoortban is – tehát csupa legendás versenyről van szó. Egyébként Gilles összesen 6 futamon vezette a 041 gyári számú 312T4-et. Szóval, aztán decemberben szóltak a Ferraritól, hogy rendben van az ügy, és apám megvásárolta a 312T4-est. Azóta rengeteg ajánlat érkezett már rá, de nem eladó. A régi szerelőgárda tartja karban, az idei évig Giulio Borsarival az élen, és most, az ő halála után Paolo Scaramelli vette át a munkát. Évente két-három alkalommal beindítjuk a motort, meg egyszer-egyszer fut a kocsis, mint legutóbb Brisighellában, a Lorenzo Bandini Trófea átadásakor.

Minden nap lemegy a garázsba? Megnézi? Megsimogatja? Beül?

Amikor kicsi voltam, nagyon sokszor belemásztam, élveztem a lehetőséget. Ma már



Együtt Scheckterrel. Villeneuve overallján jól olvasható a Giacobazzi felirat

más a helyzet, sokkal jobban tiszteltem a 312T4-et, mert átérzem, mit jelent, mit reprezentál.

A '79-es Ferrarin kívül a világ tán legteljesebb Villeneuve-gyűjteményét tudhatja a magáénak. Hogyan állt össze kollekció?

Sok tárgyat, emléket kaptam a Ferrari-szerelőktől, Gilles menedzserétől, Gaston Parenttól, a rajongóktól, és néhány darabot aukción vásároltam. Az utóbbi időben nagy öröm ért: régóta szerettem volna megszerezni azt a Ferrari orr-részt, ami a zolderi balesetben szakadt le, és a pályabiztonságiak egykori főnöke őrizte. Tizenkét éven át könyörögtem érte – nem kaptam meg, de most, amikor az illető meghalt, a végrendeletében rám hagyta... Tényleg sok mindenem van, ami Gilles-lel kapcsolatos, ám hozzá kell tegyem, ezek a darabok nem a gyűjtőszendély miatt, hanem kizárólag Gilles miatt fontosak. És nem vágyom megszerezni a pick-upját, a helikopterét, a Ferrari 308-asát – mert nem kell minden, nem akarom birtokolni az életének minden hátramaradt darabkáját. Valaki nemrégiben egy sisakot és egy overallt 200 ezer euróért kínált megvételre. Nem vásároltam meg, mert az én szendélyem nem erről szól...



Fizessen elő most az Autósport és Formula Magazinra, és az Öné lesz egy 5000 Ft értékű McLaren sportzsák!

1 éves (11 szám) AFM előfizetés ajándékkal **7990 Ft**
 ½ éves (6 szám) AFM előfizetés (ajándék nélkül) **3790 Ft**

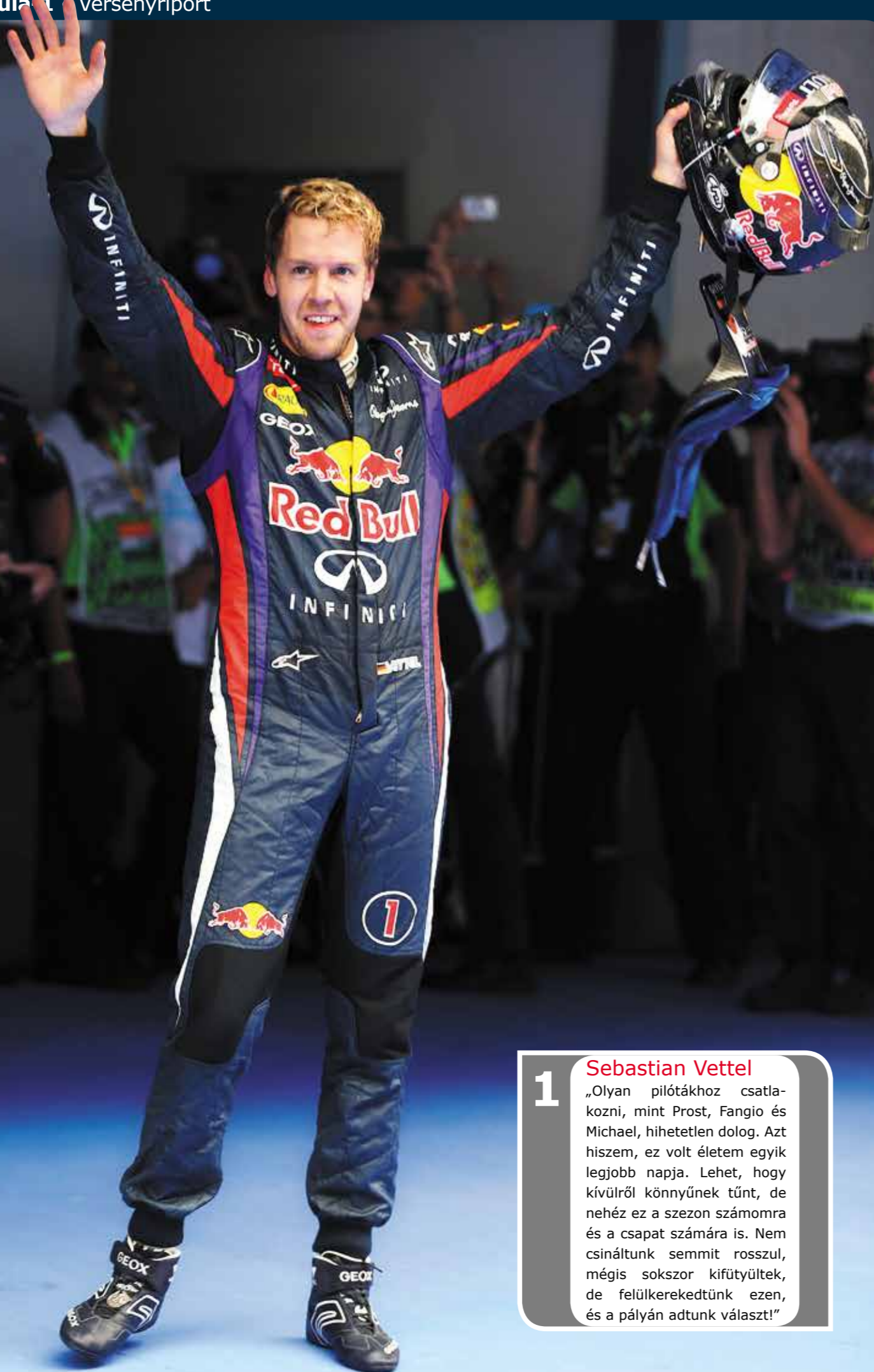
Befizetési lehetőségek:
 OTP számlaszám: Beta Press Kft.
 11734004-29904020
 Rózsaszín postai utalvány:
 Beta Press Kft. 3504 Miskolc Pf. 90.

Elérhetőségeink, további információk:
 Levél: 3504 Miskolc Pf. 90; Tel.: 46/505-490,
 fax: 46/505-491, E-mail: elofizetes@formula.hu



20% kedvezmény + 5000 Ft értékű ajándék sportzsák

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!



1 Sebastian Vettel
 „Olyan pilótákhoz csatlakozni, mint Prost, Fangio és Michael, hihetetlen dolog. Azt hiszem, ez volt életem egyik legjobb napja. Lehet, hogy kívülről könnyűnek tűnt, de nehéz ez a szezon számomra és a csapat számára is. Nem csináltunk semmit rosszul, mégis sokszor kifütyültek, de felülkerekedtünk ezen, és a pályán adtunk választ!”

IV. Vettel

A Red Bull pilótája Indiában ismét a csúcsra ért

Sebastian Vettel nem kegyelmezett: a domináns német zsinórban hatodik győzelmével már az Indiai Nagydíjon, három fordulóval az évad vége előtt bebiztosította az újabb címvédést saját maga és a Red Bull számára. Mögötte Nico Rosberg és Romain Grosjean révén egy Mercedes és egy Lotus végzett.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR • FOTÓ: ATP, KRAELING, FOP, DPPI



Suzukában még nem jött össze Vettelnek, India előtt azonban tiszta volt a képlet: ha az egyetlen, matematikai eséllyel még rendelkező ellenfele, Fernando Alonso a harmadik vagy annál rosszabb helyen végez, a német négyszeres bajnok lesz. Ám az előzmények alapján számítani lehetett rá, hogy komoly ellenállást sem a Ferrari, sem más nem képes kifejteni, de a címvédő olyan rendkívüli fölényrel rukkolt elő, ami annak fényében is sokkoló volt, hogy a nyári szünet óta utolérhetetlen, s a Buddh-aszfaltcsíkon a pálya 2011-es debütálása óta rajta kívül senki más nem volt képes nyerni.

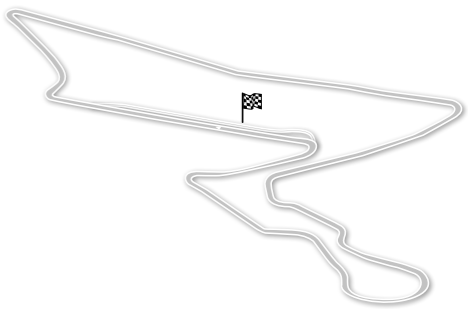


Vettel már a nyitónapon sem hagyott kétséget afelől, hogy emlékezetes teljesítménnyel akarja „behúzni” a negyediket: simán hozta mindkét pénteki tréninget a nyomában Mark Webberrel, a Red Bull másik versenyzőjével, s ugyanez maradt a formáció a szombat délelőtti gyakorláson is. Az időmérőn csak még inkább terebélyesedett a német fölénye, olyannyira, hogy idei hetedik rajtelsőségét pályacsúccsal gyűjtötte be: a Q3-ban a lány Pirelliken a német

1:24,119-es kört repesztett, amely 59 ezredel volt jobb az általa két évvel korábban felállított rekordnál.

Mivel Webber a záróetapon a középkevény keveréken autózott, a lányakkal szerelt két Mercedes a 4. helyre szorította az ausztrált, a németet azonban megközelíteni sem tudták: a 2. rajtkockát megcsípő Rosberg hátránya 0,752 másodperc volt, míg a 3. helyre feliratkozó Lewis Hamilton már több mint 8 tizedet kapott. Az 5. hely a ferraris Felipe Massáé lett, aki maga mögé utasította a Lotus színeit képviselő Kimi Raikkönent és a Sauberrel ismét villantó Nico Hülkenberget. A felső ház a Webberhez hasonlóan a Q3-ra középkevény abroncsokat választó bollyal egészült ki: ezt Alonso, valamint a két McLaren, Sergio Perez és Jenson Button alkotta.

Elemzői vélemények szerint a gumistratégia – papíron legalábbis – Webber sikerét ígérte, de Vettel és a sors másként gondolta. Míg a német a rajtnál megőrizte az elsőséget, addig csapattársa a gyengébb tapadás miatt azonnal veszített egy helyet, majd az első kanyarban Raikkönennel és Alonsóval is koccant, így visszacsúszott a 7. pozícióba. Egy darabig úgy tűnt, hogy még ez sem jelent számottevő hátrányt az ausztrál számára, ugyanis a lány gumikon startolók korán – Vettel például már a 2. fordulóban



Greater Noida – Buddh International Circuit
A pálya hossza: 5,125 km
Versenytáv: 60 kör – 307,249 km
Időjárás: száraz
A levegő hőmérséklete: 29–30 fok
Az aszfalt hőmérséklete: 32–34 fok
Leggyorsabb kör: Kimi Raikkönen 1:27,679

MINDENFÉLE

Vettel karrierje 42. pole-pozícióját és 36. győzelmét könyvelhette el Indiában. Az ünneplés hevében a német szokatlan módon gumiégetésre vetemedett a célegyenesben, ráadásul otthagya az RB9-est, nem vitte be a parc fermébe: bár el-



méletileg ezért kizárhatták volna, a sportfelügyelők a „különleges körülmények” miatt csak 25 ezer eurós bírsággal sújtották.

Negyedik vb-címe után Vettel megszámlálhatatlanul sok elismerést, méltatást kapott, de a legkülönlegesebb dicsőreget a rivális Mercedes menedzsmentjét erősítő Niki Laudától gyűjtötte be: **„Ha lsten keverne egy koktélt, amelyben a versenyzők legjobb tulajdonságait ötvöznék, az eredmény Vettel lenne”** – mondta az osztrákok korábbi háromszoros világbajnoka.

Alonso kesergett ugyan a harmatos szereplés miatt, de nem feledkezett meg arról, hogy elismerje Vettel elsőségét: „Gratulálnom kell, mert itt, akárcsak más sportokban, a legjobb győz” – mondta a spanyol. „Ha legalább a konstruktóri tabella 2. helyét meg akarjuk szerezni, akkor mostantól kezdve az összes hátralevő futamon a dobogón kellene végeznünk...”

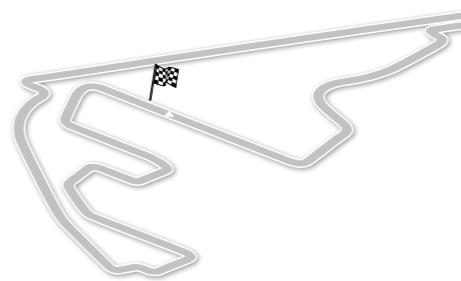
– kimentek kereket cserélni, így a 9. körben már az ausztrál robotgott az élen.

Vettel a korai csere után a vártnál sokkal gyorsabban tört előre: ennek köszönhetően a 28. körben – amikor Webber először járt a boksztban – visszatért az élre, s bár három fordulóval később neki is cserélnie kellett, csak rövid időre csúszott vissza az ausztrál mögé. A kenguruföldi autóján a lányak 4 kör alatt koptak el, így a 32. fordulóban újra látogatást tett



Legendák közt

Vettel csak a rajtelsőséget bukta Abu Dhabiban



Abu Dhabi – Yas Marina Circuit
A pálya hossza: 5,554 km
Versenytáv: 55 kör – 305,355 km
Időjárás: száraz
A levegő hőmérséklete: 31–32 fok
Az aszfalt hőmérséklete: 32–36 fok
Leggyorsabb kör: Fernando Alonso 1:43,434



Sebastian Vettel

„Hihetetlen volt a mai verseny, a tempónktól bizonyos fázisokban még mi magunk is megrémültünk. Az autót minden egyes körben igazi élvezet volt vezetni. Nem gyakori, hogy a kocsidat teljes egészében az irányításod alatt tudod tartani, márpedig most ez volt a helyzet. Csodálatos érzés egy ilyen csapat aktív tagjának lenni.”

egy helyet a gyorsabb McLaren, Sergio Perez, valamint a Toro Rosso-tehetség, Daniel Ricciardo mögé.

Webber természetesen abban reménykedett, hogy vasárnap az éjszakába nyúló futamon megszerezheti idei első, pályafutása talán utolsó győzelmét, Vettel azonban keresztülhúzza a számításait és könnyedén állította be a csúcsot, amellyel tagja lett egy



Noha Sebastian Vettel számára már nem volt érdemi tétje az Abu Dhabi Nagydíjnak, a négyszeres vb-első motivációja nem csappant meg. A rajtelsőségről ezúttal lemaradt ugyan a Red Bull ásza, zsinórban hetedik győzelmével azonban ismét fontos mérföldkőhöz ért.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR • FOTÓ: ATP, KRAELING, FOP, DPPI

Bár rendszerint cáfolja, hogy a statisztikai adatok bármilyen formában motiválják, aligha lehet kétséges, hogy a Forma-1 történetével kapcsolatban is átlagon felüli ismeretekkel rendelkező német mindennél jobban akarta a Yas Marina-pályán aratott győzelmét. A futurisztikus aszfaltcsíkon – ahol korábban két ízben is diadalmaskodott – minden esélye megvolt arra, hogy zsinórban hetedszer is nyerjen, márpedig ilyen bravúrra a világbajnokság 1950-es kezdete óta csak két legendás versenyző volt képes: Alberto Ascari és Michael Schumacher.

Nemcsak a csillogó szem, hanem a teljesítmény is arról árulkodott, hogy az újdonsült négyszeres világbajnok komolyan gondolja

a csúcsbeállítást. Igaz, ezúttal nem alakultak annyira simán a dolgai, mint egy héttel korábban, Indiában, ahol csak a leggyorsabb versenykör csúszott ki a markából. Bár a nyitódzésen Romain Grosjean és Lewis Hamilton révén egy Lotus és egy Mercedes is elé került, a sötétedés után, kivilágított pályán zárult második gyakorlásán már ismét Vettel neve díszelgett az eredménylista élén.

A német vitte a prímet a szombati utolsó tréningen is, az időmérőn viszont a döntő pillanatban megingott. A Q3-ban futott első körével a szabadedzéseken biztatóan muzsikáló Mercedesek elég ugrott, a második próbálkozása során viszont az 1-es kanyar kijáratát túlságosan szélesre vette: néhány századot



így is javított az idején, de ez kevésnek bizonyult a karrierje egyik legjobb kvalifikációs körét repesztő Webber ellen, aki 1:39,957-es idejével Suzuka után szezonbeli második, pályafutása 13. pole-pozícióját ünnepelhette.

A Red Bullokat a két Mercedes követte a rajtrácson: Nico Rosberg a gyorsabb Ezüstnyílal több mint 4 tizedet kapott Webbertől, míg Hamiltonnak úgy is sikerült csapattársa mögött végeznie, hogy az utolsó próbálkozása során megpördült. Őket a mozgalmas szombatot produkáló Kimi Raikkönen követte: a finn – aki erre a hétvégére visszaváltott a rövidebb tengelytávú E21-esre – előbb sokadszorra is nekirontott a Lotusnak az elmaradt fizetése miatt, majd megfutotta a kvalifikáció 5. legjobb idejét, míg végül a sportfelügyelők töbörés tanácskozás után törölték az eredményét és a rajtrács végére számúzték, mert az utólagos műszaki ellenőrzés során az autó padlólemezének elülső része a bal oldalon túlságosan hajlékonyan bizonyult.

Raikkönen mizériájából a Sauberrel ismét jól teljesítő Nico Hülkenberg, valamint a másik Lotust kormányzó Grosjean profitált, akik előléptek a harmadik sorba. A Ferrarinál ismét Felipe Massa volt a gyorsabb, aki a 7. rajthelyet mondhatta magáénak, míg Fernando Alonsoval ezúttal megesett az a csúfság, hogy már a Q2-ből sem jutott tovább. Az F138-as tempójával látványosan küszködő spanyol 11. lett, s a finn büntetésének köszönhetően léphetett előre



MINDENFÉLE

Vettel pályafutása 37. győzelmé után, a levezető körben megismételte az Indiában már bemutatott gumiégetős mutatványt, ám ezúttal megszuza a pénzbüntetést. A német a sikersorozatával kapcsolatban megjegyezte: „Sokan csak azt látják, hogy nyertem hét versenyt, azt viszont nem, hogy milyen komoly kihívást jelent minden egyes futam!”

Hamilton a viadal után nemcsak a tapadásra, de az Ezüstnyíl végsebességére, valamint saját teljesítményére is panaszkodott. „Olyan volt, mint-ha 50 kiló pluszterher lett volna az autón, simán elmentek mellettem. Nico jól vezetett, ráadásul szépen gyűjtögeti a pontokat, és ez arra utal, hogy nekem sokkal keményebben kell dolgoznom” – fogalmazott a 2008-as vb-első.

Webber már Abu Dhabiban megkezdte a búcsúzkodást a Forma-1-től: a jövőre már a megbízhatósági vb-n induló ausztrál versenyző mindenkiel igyekszik gálans lenni, a csapat cateringszemélyzetét – többek között annak magyar tagjait is – például az emírség egyik legfényűzőbb éttermébe vitte vacsorázni, hogy így mondjon köszönetet a közös munkáért.



Mark Webber

„Seb ma egy másik bolygón volt, és nagyon, nagyon, nagyon erős első etapot futott. Szuper gyors volt, ráadásul az abroncsai sem koptak, ami az ellenfelek – beleértve jómagamat is – számára felér egy karasztrófával. Jó lett volna nyerni. Most nem jött össze, de Austinban újra próbálkozhatok, és bízom benne, hogy ott sikerülni fog.”

újabb elit klubnak. A német már az első kanyarban vezető pozícióban száguldott, és attól kezdve senkinek nem volt esélye ellene: végig magabiztos előny birtokában autózott, és még az sem zökkentette ki a lendületéből, hogy bár a Pirelli egy kerékcserejt jósolt a futamra, végül szinte mindenkinek kétszer kellett a bokszba állnia új abroncsokért.

Webber a 2. pozícióval vigasztalódhattott: ugyan Rosberg a rajtnál megelőzte, az ausztrálnak sikerült visszaelőznie a néme-

tet, amikor a 20. fordulóban mindketten utolérték a Force Indiával hosszúra nyújtott első etapot futó Paul di Restát és a Mercedes nem tudta átverekedni magát a skóton. A folytatásban az ausztrál viszonylag könnyen őrizte a helyét és Rosbergnek is sikerült megőriznie a 3. helyet: az India után ismét dobogós helyen végző csillagos fenegyereket Grosjean szorongathatta volna meg, de a Lotus versenyzője a bokszkiállítások első köre után beragadt Adrian Sutil Force Indi-

ája és Esteban Gutierrez Saubere mögé, így a folytatásban nem tudta érdemben veszélyeztetni a németet.

Rosberg, valamint a gyenge tapadással bajlódó és végül a 7. helyen leintett Hamilton pontjainak köszönhetően a Mercedes 4-ről 11 pontnyira növelte az előnyét a Ferrarival szemben a konstruktóri tabella 2. pozíciójáért dúló csatában. Az olaszoknál Alonsónak



Pirelli-jelentés

„Először is szeretnék gratulálni Sebastian Vettelnek a verseny megnyeréséhez. Számos különféle stratégiát láthatunk, a kopás mértéke mindkét keverék esetében jó volt, így a versenyzők a lágy gumikon is hosszabb nyitóetapokat futhattak. Sebastiannak mesteri versenye volt, egyszer sem engedte ki a keze közül a vezető pozíciót, így kihozta a legtöbbet abból, hogy a kvalifikáción egyáltalán nem használta a középkevény gumikat és ezáltal két friss szett állt a rendelkezésére. Ahogyan azt itt megszokhattuk, a pálya állapota jelentősen változott és a hőmérséklet is csökkent a futam alatt, igaz, nem olyan mértékben, mint amire számítottunk.”

Paul Hembery, motorsport-igazgató

3 Nico Rosberg

„Markot elcsíptem a rajtnál, Sebet viszont nem sikerült. Az első etap jól sikerült az opciós abroncsokon, a másodikban viszont az elsődleges gumikon nagy volt a túlkormányzottság és Mark vissza tudott előzni. Örülök a pontoknak és remélem, hogy a hátralevő két futamon több sanszunk lesz a Red Bullok ellen.”

jött ki jobban a lépés, aki az elnyújtott középső etapnak köszönhetően az utolsó 11 körre felrakathatta a lágy Pirelliket, amelyeken di Restát és Hamiltont is legyűrve az 5. pozícióba kapaszkodott fel, míg Massa – aki a futam korábbi szakaszában szintén az 5. helyen autózott – végül csak 8. lett. Nem sokkal a futam vége előtt még a Toro Rosso versenyzője, Jean-Eric Vergne autózott a brazil előtt, de a franciának nem sikerült kiviteleznie az egykiállásos stratégiát, így 9 körrel a leintés előtt kereket kellett cserélnie.

Sergio Perez révén nem távozott üres kézzel a McLaren sem, a mexikói az utolsó körben végrehajtott előzéssel csípte meg a 9. helyet Sutiltól. A németnek és a 6. helyen záró di Restának köszönhetően a Force India zsinórban másodszor örvendezhetett kettős pontszerzésnek, így a gárda 25-ről 18 pontnyira csökkentette hátrányát a célkeresztbe vett, a konstruktóri tabella 5. helyén álló wokingiakhoz képest.



Említést érdemel Raikkönen, akinek a mezőny tagjai közül a legrövidebb volt a versenye: a rajtrács végéről startoló finn az első kanyarnál megpróbálta megelőzni a Caterhamet, de ütközött Giedo van der Garde autójával, és az E21 futóműsérülései miatt azonnal kiállni kényszerült. A sajtóteremben jókora derűtséget okozott, amikor percekkel az incidens után a kamerák megtalálták Kimit, aki a parkolóban autóba ült és elhajtott a helyszínről...

Az Abu Dhabi Nagydíj végeredménye

1	Sebastian Vettel Red Bull RB9–Renault 55 kör, 1:38:06,106	12	Jenson Button McLaren MP4-28–Mercedes + 1:43,769
2	Mark Webber Red Bull RB9–Renault + 30,829	13	Esteban Gutierrez Sauber C32–Ferrari + 1:44,295
3	Nico Rosberg Mercedes F1 W04 + 33,650	14	Nico Hülkenberg Sauber C32–Ferrari + 1 kör
4	Romain Grosjean Lotus E21–Renault + 34,802	15	Valtteri Bottas Williams FW35–Renault + 1 kör
5	Fernando Alonso Ferrari F138 + 1:07,181	16	Daniel Ricciardo Toro Rosso STR8–Ferrari + 1 kör
6	Paul di Resta Force India VJM06–Mercedes + 1:18,174	17	Jean-Eric Vergne Toro Rosso STR8–Ferrari + 1 kör
7	Lewis Hamilton Mercedes F1 W04 + 1:19,267	18	Giedo van der Garde Caterham CT02–Renault + 1 kör
8	Felipe Massa Ferrari F138 + 1:22,886	19	Charles Pic Caterham CT02–Renault + 1 kör
9	Sergio Perez McLaren MP4-28–Mercedes + 1:31,198	20	Jules Bianchi Marussia MR02–Cosworth + 2 kör
10	Adrian Sutil Force India VJM06–Mercedes + 1:33,257	21	Max Chilton Marussia MR02–Cosworth + 2 kör
11	Pastor Maldonado Williams FW35–Renault + 1:35,989	Nem értek célba Kimi Raikkönen Lotus E21–Renault 1. kör	

MINDENFÉLE

Alonso megsínylette azt az előzési manővert, amelyet a második kerékcsereje után hajtott végre Vergne ellen. A spanyol a szegélyköveken átgázolva ment el a francia mellett, s emiatt a becslések szerint a háta 25G-s erőhatásnak volt kitéve: a futam után orvosi ellenőrzésre kellett menni, de az ominózus testrészét még napokkal később is fájlalta.

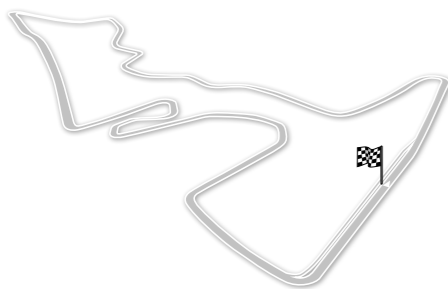


Massa a Ferrarit tette felelőssé amiatt, hogy a futam utolsó harmadában az 5. helyről a 8. pozícióba csúszott vissza, a brazil szerint a maranelloi alakulat stratégiai hibát vétett: „Arra készültem, hogy az utolsó etapra lágy gumikat kapok, de a csapat a középkevényeket tette fel. Ha ez nincs, ötödik vagyok, mert korábban én voltam a leggyorsabb a lágy gumikon.”

Raikkönen és a Lotus-vezérkar szombaton újfent hajba kapott a finn elmaradt fizetésén, majd kiegyeztek egymással, de csak pár napra: a finn korábbi ígéretére rációfalva lemondta az utolsó két futamot, mégpedig azzal az indokkal, hogy inkább megmútteti a hátát, amelytől egy 2001-es, a Sauber színeiben elszenvedett Magny Cours-i tesztbaleset utóhatásaként szenved.



Abu Dhabiban nemcsak a látvány és a körítés szédületes, hanem a háttér is. A szervezői tájékoztatás szerint a versenypálya burkolati jelzéseit 882 munkaóra alatt, 14 795 liter festék felhasználásával festették újra, ráadásul a stáb egyik tagja összesen 28 kilométert jött-ment a csak a pályaszéli fehér vonalak újrafestésének finomítása, tökéletesítése során. A hétvége folyamán több mint 7000 ember dolgozott a Yas Marina Circuit alkalmazásában (köztük magyarok is) a főszereplők és a rajongók hatékony kiszolgálása érdekében. A Forma-1 összesen 140 óriáskonténerrel érkezett a helyszínre: ezek tartalmazták a csapatokénti 30-40 tonnás rakományt, így a hétvége során a pályán dolgozó összesen 50 targoncának bőven volt dolga.



Austin – Circuit of the Americas
A pálya hossza: 5,513 km
Versenytáv: 56 kör – 308,405 km
Időjárás: száraz
A levegő hőmérséklete: 29–31 fok
Az aszfalt hőmérséklete: 34–37 fok
Leggyorsabb kör: Sebastian Vettel 1:39,856

Nyolcadszor

A Red Bull németje csúcsot döntött Amerikában

Sebastian Vettel az USA Nagydíjon is makulátlan teljesítménnyel rukkolt elő és zsinórban nyolcadik diadalával abszolút csúcstartóvá lépett elő az egymást követő győzelmek ranglétráján. Romain Grosjean újra dobogóra állhatott, a Pirelli pedig befenyített...

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR • FOTÓ: ATP, KRAELING, FOP, DPPI



A Forma-1-es menetrendben tavaly debütált austin komplexum, a Circuit of the Americas a közeli Mexikóból érkező rajongóknak köszönhetően ismét megtelt, de a celebekkel alaposan feldúsított publikumnak túl sok izgulnivalója nem akadt. Ez nemcsak a lefutott vb-nek és a nyár vége óta szünni nem akaró Vettel-uralomnak volt köszönhető, sokkal inkább annak, hogy a cowboyok földjén a Pirelli kis tűlzással pisztolypárbajra hívta a királykategóriát.

Mindössze annyi történt, hogy az olaszok túlságosan biztonságosra vették a figurát: a gyorsan kopó abroncsok miatt idén számtalanszor meghurcolt gyártó kemény és középkevény abroncsokat bocsátott a csapatok rendelkezésére, ami szinte garancia volt az egysíkú bokszstratégiára, ezzel együtt az unalmas versenyre. Hivatalosan valószínűleg soha nem fogják elismerni, de a hétvége folyamán több ízben is félreérthetetlen célzást tet-



Sebastian Vettel

„Egyáltalán nem unatkoztam, bőven volt tennivalóm. Amikor közelebb kerülnek hozzád az üldözők, azon vagy, hogy növeld az előnyödet. Ezen a hétvégén egyébként tényleg nagyon, nagyon jó volt az autó. Tegnap picit visszafogtuk magunkat, s bár a mai napon minden tökéletesen működött, így volt elég dolgom.”

tek rá, hogy a manőver a regulák alkotóinak szólt: amennyiben nem mérlegelik javaslatukat, a szabályban rögzített két kerékcserét (amely révén a vállalat megszabadulhatna a csapatok által kért gyors kopású abroncsok miatt kapott sorozatos bírálatoktól), akkor a jövőben is rendszerint túlbiztosítják majd magukat és mindennaposá válnak a sötlan, izgalommentes versenyek.

Arra csak vasárnap derült fény, hogy a demonstráció mennyire jól sikerült, s Vettel sem

hagyott kétséget rekorddöntési szándékai felől. Noha a köd, valamint a mentőhelikopter rádióproblémái miatt kaotikussá vált pénteki első tréningen még nem, délután már felvéste a nevét az eredménylista élére, ahonnan kivájhatatlan maradt: megőrizte az elsőséget a szombati gyakorláson is, az időmérőn pedig megcsipte a rajtelsőséget, igaz, ehhez vívnia kellett egyet a másik Red Bullt kormányzó Mark Webberrel. A német a Q3 hajrájában futott gyors körében az utolsó szektort húzta



meg, ami az ausztrálnak az elszúrt 19-es és 20-as kanyar miatt nem sikerült túl jól, így 0,103 másodperc döntött a világbajnok javára. Az energiateljes páros teljes első rajtsorral köszönthette a 40. születésnapját ünneplő sikergyáros szakvezetőt, Christian Hornert. Noha a Red Bullok ellen érdemi esélye nem volt, a hétvége korábbi részében a Lotus balanszproblémáival bajlódó Romain Grosjean lett a 3. rajtkocka, aki a Sauber tehetségével, az újfent remeklő Nico Hülkenberggel

osztzkodhatott a második rajtsoron. Őket egy Mercedes követte Lewis Hamilton révén: a brit az abroncsokra panaszkodott, de így is elégedettebb lehetett márkatársánál, Nico Rosbergnél, akit súlyosabban érintettek a gumik működtetésével kapcsolatos gondok, s emiatt már a Q2-ben elbúcsúzza a 14. helyen kötött ki. Hamilton mellől Alonso várhatta a rajtot, aki egyedül képviselte a felsőházban a Ferrarit, akárcsak a 7. időt autózó Sergio Perez az év végi menesztését

MINDENFÉLE

Vettel zsinórban aratott nyolc győzelménél többet soha senki nem aratott még az F1-ben, de a német klasszis saját bevallása szerint Ascari kilenc diadalis sorozatát tekinti mércének. Az olasz legenda 1952–53-as szériáját sokan azért nem tartják hivatalosnak, mert a hetedik sikere után kihagyta az Indy 500-ast, ami akkoriban beleszámított a Forma-1-es menetrendbe is.

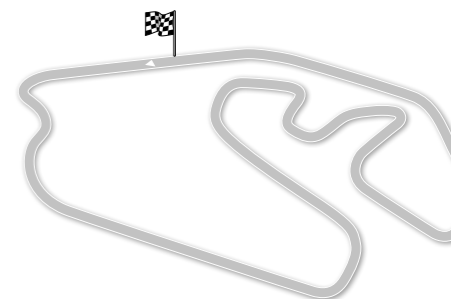
Maldonado szombatútközlekedéssel vádolta meg a Williams istállót az időmérő után, azt állítva, hogy valaki szándékosan állított el bizonyos dolgokat az autóján. A heves vérmérsékletű, a csapattól az évad végén egyébként is távozó versenyző utólag elnézést kért: „Túl sok feszültség gyülemlt fel bennem az utóbbi három évben, és ez most kitért” – mondta.

Kovalainen beugrása nem a legjobb eredményel zárult, de a Lotusnál így is elismeréssel beszéltek a finn pilótáról, aki – saját bevallása szerint – csak a Caterhammal tárgyal 2014-ről. „Heikki kiváló versenyző” – méltatta a zöld-sárgától kölcsönkért versenyzőt Eric Boullier. „Ugyan picit rozsdás volt még ezen a hétvégén, de szerinte hozza majd azt, amit várunk tőle.”





Interlagos – Autódromo Carlos Pace
A pálya hossza: 4,309 km
Versenytáv: 71 kör – 305,909 km
Időjárás: száraz
A levegő hőmérséklete: 19-21 fok
Az aszfalt hőmérséklete: 22-26 fok
Leggyorsabb kör: Mark Webber 1:15,436



lagosok versenyzője állt az élen, kisvártatva a Red Bull visszaelőzte a Mercedes, így a világbajnok megkezdte szokásos előnyének kiauotázását. Ezt tartotta is, a 24. körben gond nélkül letudta az első kerécszerjét, s egészen a 47. körig úgy tűnt, hogy ismét sima győzelmet arat. Ekkor Hamilton és Valtteri Bottas ütközéses incidense – a brit ráhúzza a kormányt a körhátrány visszavételére készülő Williams-ifoncra, aki azonnal kiesett, míg a Mercedesnek kereket kellett cserélni és átjáratás büntetéssel is sújtották – miatt pályára küldték a biztonsági autót, a Red Bull pedig egyszerre hívta a boksza mindkét autót. Vettel érkezett elsőként, de csak Webber abroncsai álltak készenlétben, így a sorbanállásos szerviz mindkét versenyző számára jóval több időt vett igénybe a kellesténél. A sorrend végül nem változott a boksztcai káosz miatt: Vettel az élre tért vissza és megőrizte az elsőségét, míg őt a búcsúzó ausztrál

Itt a vége...

Vettel ismét nyert, de a show Webberé lett

Az évadzáró Brazil Nagydíjon Sebastian Vettel ismét érinthetetlen maradt. Interlagosban lezárult a V8-as motorok korszaka és a futamot a 2. helyen befejező Mark Webber Forma-1-es karrierje, míg Fernando Alonso-nak hosszú idő után sikerült újra dobogóra tornásznia a Ferrarit.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR • FOTÓ: ATP, KRAELING, FOP, DPPI

Noha a Sao Paulo külvárosában található Carlos Pace versenypálya jobbára a vb-címről döntő hangulatos finálékról ismert, idén nem kecsgetett ilyesfajta nyalánksággal az évadzáró. A legfőbb nyitott kérdés az volt, hogy kié lesz a konstruktóri tabella 2. pozíciója, s az ezüstéremmel járó néhány extra dollármillió, de a szeszélyes időjárásnak, valamint a mérőfldkőnek számító búcsúknak – a sportág a V8-as erőforrásoktól, Mark Webber 12 év után az F1-től, míg Felipe Massa a Ferraritól köszönt el, csak hogy a legfontosabbakat említsük – köszönhetően a versenyhétvége igazi fesztivál-hangulatban zajlott.



A jósolt eső megtette a magát, zuhogott az összes szabadedzésen, az időmérőt félbe is kellett szakítani az égi áldás miatt, a futamon viszont csak ríogatott, de nem eredt el, így jócskán megkavarta a kártyákat. A száraz pályás körözés aporóján fellépett információhiány miatt a versenyzők „vakon” voltak kénytelenek abroncsot választani a felgumizatlan, szinte nyers versenypályára a Pirelli austinihoz hasonló biztonsági – középkevény és kemény keveréket magában foglaló – kínálatából, ám ez is kevés volt Vettel sikerszeriájának megszakításához.



Sebastian Vettel

„Igazán sajnálom, hogy vége ennek az évadnak, mert a csapat összes tagjával együtt nagyon élveztem az idei munkát. Ez volt Mark utolsó versenye. Bár a kapcsolatunk nem volt felhőtlen, mindig tiszteltük egymást és nem titkolom, hogy nagyon sokat tanultam tőle. Nagy tudású versenyző, aki a mezőny egyik legjobbjá volt.”

A nyitónapi tréningek azt sugallták, hogy esőben a konstruktóri ezüstöt a Ferrari és a Lotus elől elcsípni szándékozó Mercedes versenyzője, Nico Rosberg lehet a Red Bullok elsőszámú üldözője. A német mindkét gyakorlást az élen zárta, ráadásul nem is titkolta, hogy reményei szerint esős marad az időjárás és partiban lehet az energiatalosokkal. A kvalifikáció után már nem voltak ennyire derűsek a kilátásai: ugyan a szakadó eső miatt 45 percet csúszó Q3-ban sikerült megszereznie a 2. helyet, Vettel simán vitte a rajtelsőséget és a kör-időt egyedülként 1:27 alá szorító világbajnok hat tizedes előnnyel lombozta le honfitársát.

Rosberg a hajrában Alonsoval vívott, aki a 3. rajtkockával sem lehetett csalódott: a Ferrari kétszeres vb-elsőjének az áprilisi, bahreini futam óta nem sikerült hasonlóan előkelő rajthelyet szereznie. A spanyol Webberrel osztozkodhatott a második rajtsoron, míg őket Lewis Hamilton és Romain Grosjean

követte: a Mercedes britje sokkal lassabb volt csapattársánál és nem is próbálta leplezni emiatt érzett csalódottságát, míg a francia a hajrában túlságosan korán váltott intermediate abroncsokra, s bár egy darabig az élen is tanyázott, a gyorsan javuló eredmények miatt a 6. helyre csúszott vissza. Az esős körülményekből profitált a Toro Rosso párosa is, Daniel Ricciardo és Jean-Eric Vergne ugyanis kisajátította a negyedik sort, míg a felső ház Felipe Massa Ferrarijával és a Sauber ászával, Nico Hülkenberggel egészült ki: a német a Q2 legvégén ugrott a 10. pozícióba, mindössze 15 századot verve a Lotus beugrójára, a másodsor bevetett Heikki Kovalainenre, akinek így a 11. rajtkockával kellett beélnie. Vettel a futamon – amelynek menete során az égi áldás csak olykor-olykor eredt el, de érdemi tényezőt nem jelentett – elszúrta a rajtot, Rosberg viszont jól lőtt ki. Ugyan a célegyenes végén, a Senna S-kanyarkombinációnál a csil-

MINDENFÉLE

Zsinórban kilencedik győzelmével Vettel beállította Ascari '52-53-as csúcsát is, de a karrierje 45. rajtelsőségét a 39. diadalára váltó német leszögezte: „Nem fair az összehasonlítás, mert Ascari idejében az autók nem voltak ennyire megbízhatóak. Ez egy másik rekord, amelyre remélhetőleg idősebb korban, amikor kevesebb hajam lesz, büszke lehetek.”

Toto Wolff, a Mercedes sportigazgatója elégedetten nyugtázta, hogy a különítmény megszerezte a konstruktóri ezüstéremet. „Most csak ez számít. Fernando és a Ferrari megkeserítette az életünket a futam első felében, a Red Bull pedig ismét komoly leckét adott. Már holnapról azon dolgozunk, hogy 2014-ben ismét feljebb léphessünk egy lépcsőfokot.”

Modernkori történetének legcsúfosabb, dobogós helyezést nélkül zárt idényében is felállított egy érdekes rekordot a McLaren. Bár Button Sepangban 3 körrel a vége előtt kiállt, a szabályok szerint rangsorolták, így a wokingi csapat az első a Forma-1 történelmében, amely hivatalosan mindkét autójával teljesítette az adott évad össze versenyt.

2 Mark Webber

„Eljött a búcsú ideje. Soha nem is álmodtam róla, hogy olyan karrierem lesz, mint amilyen lett. Jó érzés volt a levezető körben levenni a sisakot. Hallhattam azokat a hangokat, amiket korábban soha és úgy láttam a sportbírót, rajongókat, ahogyan korábban soha. Nyugodtan mondhatom, hogy imádtam a Forma-1-ben versenyezni.”

42-43



A verseny legmeghatóbb pillanata az volt, amikor Webber sisak nélkül tette meg az utolsó, levezető körét a pályán

követte a célban. Az utolsó futamának levezető körét sisak és tűzálló maszk nélkül teljesítő kenguruföldi Alonsóval vívott nagy csatát: miután a futam elején legyűrte a két Mercedes-t, a 13. körben, az 1-es kanyarnál a spanyol mellett is elment, de újra visszacsúszott a Ferrarri mögé, amikor a 23. körben megejtett első boksziállását a bal hátsó kerék cseréjével elszúrták. A spanyolt három körrel később tudta újra visszaelőzni, s a második szerviz után közvetlenül elé tért vissza, de sikeresen menekült a kétszeres világbajnok szorításából.

Alonso Szingapúr óta először küzdötte fel magát a dobogóra, s pontot szerzett utolsó, a Ferrari színeiben futott hazai versenyén Massa is. A brazil egy darabig a közvetlen élmezőny mögött, a 4. pozícióban haladt, de áthajtásos büntetést kapott, amiért a versenyigazgatói utasítás ellenére több ízben is négy kerékkel áthajtott a boksztuca bejáratánál felfestett fehér vonalra: dühöngve nyugtázta az incidenst, amely miatt végül csak a 7. helyen zárt. Rosberget csak az 5. pozícióban intették le, Hamilton pedig a Bottas-incidens után 9. lett, így a Mer-

cedes vitte a konstruktóri ezüstöt: a csillagok 6 egységgel zártak a maranellóiak előtt.

Fennállása egyik legpocsecskabb idényét a McLaren is kettős pontszerzéssel zárta: Jensen Button a 14. pozícióból rajtolva kapaszkodott fel a 4. helyre, míg Sergio Perez – aki az időmérőn összetörte az autóját, s egy öt rajthelyes büntetést is eredményező váltócsere után a 19. pozícióból feszült neki a távnak – a 6. helyen intették le. Nem távozott üres kézzel az évadzáróról a futam idején még mindig a következő évi munkahelyét kereső

Pirelli-jelentés

„A verseny rajtja előtt a hétvége során egyáltalán nem volt száraz a pálya, így a csapatoknak támpont nélkül kellett döntenie a gumiválasztásról. Mivel a pályára nem rakódott le a gumiréteg, rendkívül nehéz volt kiszámítani a kopás és elhasználódás várható mértékét. A bizonytalan időjárás-előrejelzés tovább bonyolította a helyzetet, minden csapat másként értelmezte az információkat, de azt észben kellett tartaniuk, hogy amenny-

nyiben száraz marad a pálya, akkor mindkét összetételt használniuk kell. Végül így is lett. Ezzel a versennyel lezárult egy korszak, a következő évadra az autók és az abroncsok is teljesen megváltoznak. Gratulálok Sebastian Vettelnek és a Red Bullnak a rekorddöntő idényhez, a csodálatos Forma-1-es pályafutását pedig itt, Brazíliában lezáró Mark Webbernek minden jót kívánok a jövőjéhez!”
Paul Hembery, motorsport-igazgató

3 Fernando Alonso

„Sajnálom, hogy az eső végül nem eredt el jobban, mert versenyképebbek lehettünk volna. Azt terveztük, hogy dobogóra juttatjuk a csapattól búcsúzó Felipét, átadtam volna neki a helyem, de sajnos menet közben áthajtásos büntetéssel sújtották. Csodálatos négy évet töltöttünk együtt, tényleg kiváló csapattárs volt.”



Hülkenberg sem, aki a 8. helyen futott be, a Toro Rossónál pedig a jól sikerült időmérő után Daniel Ricciardo volt eredményes: a jövőre már Webber helyén ülő honfitárs marcolhatta fel az utolsó pontot.

Katasztrófálisan zárult az évad a Lotus számára: Grosjean a V8-korszak utolsó motorhibájával már a 2. körben elbúcsúzott, míg Kovalainen a satnyának is csak jóindulattal mondható 14. helyen kormányozta célba E21-esét, így az enstone-i különítménynek

sem sikerült előrelépnie a konstruktóri tábla 4. helyéről, holott az anyagi helyzetüknek kétségkívül jót tett volna néhány millió dollárnyi pluszbevétel. A sereghajtók vb-címének tartott konstruktóri 10. hely idén a Marussiaé lett. A gárda Jules Bianchi sepangi 13. helyezését köszönhetően egész évben a nagy rivális Caterham előtt tanyázott, de míg a zöld-sárgák tavaly ugyanitt fordítani tudtak, ezúttal nem sikerült hasonló bravúrt véghezvinniük.

A Brazil Nagydíj végeredménye

1	Sebastian Vettel Red Bull RB9–Renault 71 kör, 1:32:36,300	12	Esteban Gutierrez Sauber C32–Ferrari + 1 kör	
2	Mark Webber Red Bull RB9–Renault + 10,452	13	Adrian Sutil Force India VJM06–Mercedes + 1 kör	
3	Fernando Alonso Ferrari F138 + 18,913	14	Heikki Kovalainen Lotus E21–Renault + 1 kör	
4	Jensen Button McLaren MP4-28–Mercedes + 37,360	15	Jean-Eric Vergne Toro Rosso STR8–Ferrari + 1 kör	
5	Nico Rosberg Mercedes F1 W04 + 39,048	16	Pastor Maldonado Williams FW35–Renault + 1 kör	
6	Sergio Perez McLaren MP4-28–Mercedes + 44,051	17	Jules Bianchi Marussia MR02–Cosworth + 2 kör	
7	Felipe Massa Ferrari F138 + 49,110	18	Giedo van der Garde Caterham CT02–Renault + 2 kör	
8	Nico Hulkenberg Sauber C32–Ferrari + 1:04,252	19	Max Chilton Marussia MR02–Cosworth + 2 kör	
9	Lewis Hamilton Mercedes F1 W04 + 1:12,903	Nem értek célba		
10	Daniel Ricciardo Toro Rosso STR8–Ferrari + 1 kör	Charles Pic	Caterham CT02–Renault	58. kör
11	Paul Di Resta Force India VJM06–Mercedes + 1 kör	Valtteri Bottas	Williams FW35–Renault	45. kör
		Romain Grosjean	Lotus E21–Renault	2. kör

MINDENFÉLE

Grosjean jegyezte a V8-as korszak utolsó motorhibáját: a Lotus közlése szerint a motor amiatt füstölt el, hogy a rendszerből hirtelen elfolyt az olaj, de jelezték, hogy a probléma pontos okának felderítéséhez további vizsgálatok szükségesek. „A motor úgy döntött, hogy az első között kezdi meg a vakációzást” – fogalmazott humorosan a francia pilóta a kiesés után.

„Érthetetlen, elfogadhatatlan” – dühöngött a csapatrádióban Massa, miután a bokszejárat fehér vonal átlépése miatt a felügyelők áthajtásos büntetéssel sújtották. A jövőre már Williams-színeiben hajtó brazil a futam után is ostorozta a bírakat: „Nem én voltam az egyetlen, de ezek a fickók sajnos azt hiszik, hogy bármit megtehetnek. Ez rájuk nézve szégyen, nem rám.”

Austin után Interlagosban is lehetőséghez jutott Danyil Kvjat, aki ismét a pénteki első tréningen vezethetett jövő évi csapatánál, a Toro Rossónál. A szakadó esőben 17 kört teljesítő orosz a 8. pozícióban zárt, élvezte a ráhangolódás újabb fázisát és Helmut Marko Red Bull-sportigazgató is újfent megdicsérte: „Megmutatta, hogy tőkös srác!” – mondta a szakvezető.



WTCC

Újabb Michelisz-dobogó

A kínai WTCC-hétvégére hat hetet kellett várni Michelisz Norbi csodálatos suzukai győzelmét követően, ám már az edzéseken kiderült, hogy hasonló sikerre ezúttal nem számíthatunk. A Chevrolet brutális dominanciát mutatott, az első hat helyet a Cruze-ok foglal-

ták el, míg Michelisz a „többiek” legjobbjaként a hetedik helyen zárta a kvalifikációt. Az első futam nem sikerült jól Norbinak, hiszen csak tizedik lett, így Huff megelőzte őt az összetettben. A győzelmet egyetlen század (új WTCC-rekord) döntötte el a csapattársát, Mullert az utolsó

méteren megelőző Tom Chilton javára. A második futamot Monteiro kezdte a pole-ból, aki simán meg is nyerte a versenyt Tarquini előtt, így a portugál három év után győzött ismét a WTCC-ben. Michelisz harmadik lett, miután ellen tudott állni Huff hatalmas nyomásának, ezzel egy pontra felzárkózott a brit mögé az összetettben. Norbi számára a november 17-i makaói idénnyel záró bajnoki ötödik hely lehetett volna a cél, ehhez a hétvégén azonban több pontot kellett volna szereznie, mint a címvédő, s jövőre a Ladához csatlakozó Huffnak,

a pénzügyi gondok miatt kiszállt dán Nykjær megelőzéséhez pedig mindösszesen kilenc pont hiányzott. A távol-keleti helyszínen végül 12 pont jött össze, amivel a bajnoki tabella 6. helyére került a magyar sztár, igaz, a makaói hétvége mérlegéhez egy totálkáros Honda is hozzátartozott...

A BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE

Yvan Muller (FRA)	431
Gabriele Tarquini (ITA)	242
James Nash (GBR)	226
Robert Huff (GBR)	215
Tom Chilton (GBR)	213



GP2

Svájci győztes

Egy negyedik hely is elég volt a svájci Fabio Leimer számára a GP2 záró hétvégéjének első

versenyén a bajnoki cím bezírosítására, miután egyetlen riválisa, Sam Bird a rajtnál lefulladt, s csak a tizedik helyig tudta felküzdeni magát a mezőny végéről. A versenyt egyébként a Caterham tesztpilótája, a karrierje első GP2-es győzelmét arató Alexander Rossi nyerte a pole-ból indulva Palmer és Ericsson előtt. A tényleg második versenyen a Force India ülésével kacérkodó James Calado győzött a meglepetésember, Dani Clost

és a bajnok Leimert megelőzve. A nemrég még a bajnoki cím felé kacsintgató Nasr szezonvégi nullázásai miatt a negyedik helyre csúszott vissza az összetettben, a nyár elején még verhetetlennek tűnő monacói Stefano Coletti pedig csak ötödikként zárt, miután az utolsó tizenegy versenyen csak egyetlen alkalommal tudott pontot szerezni.

A BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE

Fabio Leimer (SWI)	201
Sam Bird (GBR)	181
James Calado (GBR)	157
Felipe Nasr (BRA)	154
Stefano Coletti (MON)	135



DTM

Timo Glocké az évadzáró

Az egyéni bajnoki címet Rockenfeller már szeptemberben megnyerte, de a csapatok és a gyártók versenye is csak a különleges presztízzsel bíró hockenheimi évadzárón dőlt el. A pole-t Spengler szerezte meg, s kerékeseréjéig vezette is a versenyt, míg mögé a negyedik helyről induló, s a rajtnál ütköző Timo Glock zárkózott fel. Miután az egykori F1-es pilóta is kiállt a boksza, a nap meglepetésember, Roberto Merhi vette át a vezetést. A DTM-



F3 EB

Marciello behúzza

A vallelungai és hockenheimi hétvégékkel zárult a második FIA által szervezett Formula-3-as Európa-bajnokság. Olaszországba Lello Marciello mindössze tíz és fél pont előnnyel érkezett meg, így a svéd Rosenqvistnek komoly reményei lehettek, hogy megelőzi a szezon féltávjánál még verhetetlennek tűnő Ferrari-növendéket. Vallelunga után viszont erre már jóval kevesebb esély mutatkozott, hiszen Marciello a háromból két futamot is megnyert, vetélytársa viszont a hatodik helynél egyszer sem jutott előrébb, így az olasz az idénnyel záró egyetlen futamgyőzelemmel bebiztosíthatta bajnoki címét.



ben két év alatt semmilyen komoly eredménnyel nem rendelkező spanyol az utolsó sorból indult, s kiugrás miatt áthajtásos büntetést is kapott, ám ezt követően annyira jó tempót autózott a nedves pályán, hogy kis híján meg is nyerte a futamot. Saját kerékeseréjét követően Ekström és Juncadella csatájából nevető harmadikként ő keveredett ki a legjobban, s annak ellenére, hogy a felszáradó aszfalt miatt kénytelen volt egy újabb kiállást beiktatni, mindössze 2,7 másodperccel Glock mögött ért célba. A BMW versenyzője ezzel első DTM-győzelmét, Merhi pedig karrierje első dobogóját szerezte. Teljes lehetett az öröm a bajoroknál, hiszen Glock és Spengler dobogójának, valamint az Audi gyengélkedésének köszönhetően a visszatérésük utáni második évben is ők nyerték a gyártók versenyt, a csapatbajnoki cím viszont Rockenfeller istállójaé, az Audi Sport Team Phoenixé lett.

A BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE

Mike Rockenfeller (GER)	142
Augusto Farfus (BRA)	116
Bruno Spengler (CAN)	82
Christian Vietoris (GER)	77
Robert Wickens (CAN)	70

WSR

Magnussené az elsőség

Már szeptember végén eldőlhetett volna a World Series by Renault 3,5 literes kategóriájának bajnoki címe, ám a Le Castellet-i első futamról az éllavas Kevin Magnussen kizárták egy technikai szabálytalanság miatt, így a szintén a McLaren pilótanevelő programjába tartozó belga Stoffel Vandoorne új esélyt kapott. Magnussen a második versenyt aztán megnyerte, Vandoorne viszont kiesett, így szombati kizárása ellenére is növelni tudta előnyét a dán az összetettben. Így Magnussen a barcelonai idénnyel záró akár biztonsági vezetéssel is behúzhatta volna a győzelmet, ám a dán megmutatta, miért került szóba a McLarennel is a szerződés: mindkét versenyt a pole-ból indul-



va nyerte, s igen komoly, hatvanpontnyi előnnyel nyerte a bajnokságot. Magnussen összesen öt győzelmet aratott idén, legnagyobb eredménye mégis a hungaroringi második hely volt, ahol az eső miatt a mezőny végéről kellett áthámozni magát a vetélytársakon, s az utolsó tizenkét versenyből tizenegyszer dobogóra állhatott, így a franciaországi kizárás is bőven befért. A kétféletesek mezőnyében a francia Pierre Gasly az utolsó futamon biztosította be bajnoki címét, míg a Mégane Európa-kupát az egykori F2-es bajnok Mirko Bortolotti nyerte meggyőző fölényrel. A szezon végén komoly elismerést kaptak a magyarországi WSR-hétvége szervezői is, hiszen az évadzáró helyszínén átadták a sorozat legjobb versenyhétvégéjének járó elismerést. A szakmai zsűri a hungaroringi fordulót választotta, amelyre a változékony időjárás ellenére összesen 105 ezer néző látogatott ki. Ennek fényében egyáltalán nem meglepő, hogy jövőre ismét szerepel Magyarország a WSR versenynaptárában, méghozzá rekordot jelentő egymás utáni nyolcadik alkalommal.

A BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE

Kevin Magnussen (DEN)	274
Stoffel Vandoorne (BEL)	214
António Félix da Costa (POR)	172
Will Stevens (GBR)	148
Nico Müller (SWI)	143



HUNGARORING

Új sorozatok érkeznek

Lassan az összes jelentős nemzetközi sorozat el fog látogatni a Hungaroringre: a Formula-1 (az összes betét-futamával együtt), a Túraautó Világbajnokság és a World Series by Renault egyaránt visszatér Magyarországra 2014-ben,

s több új sorozat neve is megjelenik a magyarországi pályák jövő évi programjában. Június első hétvégéjén az Audié, a BMW-é és a Mercedesé lesz a főszerep, hiszen 26 év után ismét Magyarországra jön a DTM. Szeptemberben a WSR-hétvége előtt is érdemes lesz kilátogatni

a Hungaroringre, hiszen az előzetes információk szerint Kiss Norbi és Major Benedek hazai pályán küzd majd meg Európa legjobb kamionversenyzőivel, s november elején azt is bejelentették, hogy július első hétvégéjén az International GT Open is Magyarországra érkezik.

FONTOSABB ESEMÉNYEK 2014-BEN

WTCC	május 4.
DTM	június 1.
International GT Open	július 6.
F1	július 27.
Kamion-Eb	szeptember 7.
WSR	szeptember 14.

SUPERSTARS

Morbidelli az utolsó bajnok

Október utolsó hétvégéjén zárult a Superstars Series 2013-as, s mint azóta kiderült, utolsó szezonja. Két héttel korábban Gianni Morbidelli Vallelungában biztosította a nemzetközi sorozat bajnoki címét, miután fő üldözője, a mercedeses Thomas Biagi kifejezetten gyenge teljesítményt nyújtott a Piero Taruffirol elnevezett versenypályán. A franciacor-tai idénzáró már csak az Italian Superstars értékelésébe számított bele, itt Morbidelli egyetlen ellen-

fele az egykori F1-es sztár, Vitantonio Liuzzi lehetett volna, ám az Audival versenyző 45 éves pilóta esélyt sem hagyott neki, és mindkét versenyt megnyerte.

A sorozat ekkor még a bajnokot ünnepelte, ám hamarosan kellemtelen meglepetés ért mindenkit: a szériát szervező SWR cég tulajdonosa, Maurizio Flammi-

ni néhány nappal azután, hogy még a 2014-es naptárról beszélt, bejelentette a Superstars Series megszűnését. Habár szavaiból némi esély tükröződött a széria későbbi felélvezésére, jelen állás szerint Gianni Morbidelli és az Audi Sport Italia lehet a 2004 óta létező sorozat utolsó bajnoka.



A BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE

Gianni Morbidelli (ITA)	232
Giovanni Bertoni (ITA)	190
Vitantonio Liuzzi (ITA)	189
Thomas Biagi (ITA)	188
Luigi Ferrara (ITA)	127

GP3

Kvjat bajnokként lép az F1-be

A GP3 történetének első Európán kívüli hétvégéjére Danyil Kvjat hétpontos hátránnyal érkezett meg, melyből négyet már az időmérőn ledolgozott, hiszen megszerezte a pole-t Abu Dhabiban. A jövő évet a Toro Rossónál kezdő orosz rajt-cél győzelmet aratott az első futamon, s mivel fő riválisa, Regalia csak hetedik lett, Kvjat megszerezte a bajnoki címet – az argentint ráadásul később ki is zárták. A szezon utolsó versenyt vasárnap az idény elején domináló ciprusi Tio Ellinas nyerte. A hétvége legnagyobb sztárja azonban kétségkívül Dean Stoneman volt, aki a halál torkából visszatérve mutatkozott be a szériában. A fiatal brit tehetségnél 2011 elején hererákot diagnosztizáltak, orvosai szerint harminc százalék esélye volt a túlélésre, mint elmondta, hét napra volt a haláltól, s két órára attól, hogy elveszítse a lábát. Stoneman végül felépült, s mindent megtett, hogy visszatérjen az autóversenyzés élvonalába. A szezon utolsó fordulóján lehetőséget kapott, hogy a Koiranen GP csapatával elinduljon karrierje első GP3-as hétvégéjén, ahol remekül debütált, hiszen az első futamon szerzett hatodik helyét követően vasárnap a dobogó második fokára állhatott fel. Stoneman azonban nem a formulaautózásban látja a jövőjét: „A célom, hogy a Porsche gyári pilótájaként



Le Mans-ban versenyezhessek. Egy súlyos betegséget követően 5-6 év elteltével rajthoz állni a világ legnagyobb fizikai megterhelést jelentő versenyén... Az egy nagy sztori lenne.”

A BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE

Danyil Kvjat (RUS)	168
Facu Regalia (ARG)	138
Conor Daly (USA)	126
Tio Ellinas (CYP)	116
Jack Harvey (GBR)	114

PSC

A tragédia árnyékában

Az Abu Dhabi Nagydíj hétvégéjén rendezték az idei Porsche Supercup utolsó két versenyt, s a dán Nicki Thiim kettős győzelemmel szerezte meg a bajnoki címet, ám a két és fél

héttel korábban történtek fényében ez másodlagos volt: október 15-én Ausztráliában életét vesztette a bajnokságot vezető Sean Edwards.

Az egykori Formula-1-es versenyző, Guy Edwards fia, aki a Rush című filmben édesapját játszotta, pár napra utazott Ausztráliába,



s a tervek szerint aznap távozott volna az országból. A végzetes reggelen Edwards utasaként szállt be egy Porschéba a Queensland Racewayen Will Holzheimert, egy húszesztendő fiatal versenyző mellé. A pilóta elvesztette uralmát az autó felett, a Porsche falnak csapódott és lángba borult. Hosszú ideig tartott, mire sikerült a két bennragadt versenyzőt kiszabadítani az égő autóból, ám Edwardson már nem lehetett segíteni, a becsapódáskor szörnyethalt.

A korábbi GT3-as Európa-bajnok a Porsche Supercup-sorozatban szerzett komoly hírnevet magának, ahol az idei volt az ötödik szezonja. Minden idényében szerzett legalább egy győzelmet, a 2013-as szezont balesetekor magabiztosan vezette. Tavaly és idén is győzni tudott a Dubaji 24 órás futamon, sőt idén májusban a Nürburgringi 24 órás versenyt is megnyerte. Sean Edwards 26 évet élt.

A BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE

Nicki Thiim (DEN)	140
Sean Edwards (MON)	118
Michael Ammermüller (GER)	115
Kévin Estre (FRA)	107
Kuba Giermaziak (POL)	105

Mi az, amit Te életre keltesz?

htc BoomSound™

Két előlapi sztereó hangszóró

htc BlinkFeed™

Valós idejű kezdőképernyő

htc Zoe™

Életre keltett galéria



htc one

Méltó befejezés

Le Mans: Kiss Eb-negyedik, Major győzelemmel zárt

A híres Le Mans-i pályán rendezték a Kamion Európa-bajnokság idei utolsó versenyhétvégéjét, ahol a magyar OXXO Energy Truck Race Team mindkét versenyzője kiválóan szerepelt.

SZÖVEG: SÁROSI BRUNO • FOTÓ: OXXO ENERGY TRUCK RACE TEAM

Kimagasló eredményeinek köszönhetően 2013-ban az FIA Szobi Balázs (2008) és Kiss Norbert (2011) után az év újoncának a mindössze 17 éves Major Benedeket választotta



Vizes hétvégének indult a szezonzáró, de szombaton mindkét magyar pilóta simán jutott be a Q2-be, ahol Major Benedek 9. lett, Kiss Norbi pedig behúzta a rajtelsőséget. Az első futam startja után a szokásos lökdösődést követően a 10-es rajtszámú MAN végig Hahn mögött harcolt, és könnyedén szerezte meg a második helyet a dobogón. A 12-es magyar kamion is jól rajtolt, de a 2-es kanyarban őt is meglökték, Janiec tokolodott be mellé, emiatt Beni vesztett pár pozíciót, és a 11. helyen tudott továbbmenni, majd itt is végzett. A második futam sajnos még ennél is rosszabbul alakult a fiatal tehetségnek: a váltóban megadta magát valami, így ki kellett állnia a versenyből. Norbi a hetedik helyről rajtolva áthámozta magát Oestreichen, majd Albacetén is. Ezek után jöhetett Mika, végül negyedik lett.

Vasárnap aztán Kiss Norbi ismét megnyerte az időmérőt – az Eb utolsó három időmérőjén övé lett a pole-pozíció (!) –, Beni pedig 10. lett. Az első futamon a rutinosabb magyar jól rajtolt, elsőnek fordult, majd elkezdett elnyúlni a mezőnytől. Ám amikor már mindenki biztosnak vette a győzelmet, eltört a hátsó stabilizálórúd Norbi autóján, emiatt lelassult, de a 2. helyet tartani tudta, ezzel pedig bebiztosította a bajnokságban a negyedik helyét. Major Beni indulás után rögtön támadta Janiecut, de előbb Oestreicht, majd Mikát is megbüntették előtte, amivel hamar a 8. helyen találta magát, s mivel ez pole-t ér a második futamon, inkább arra tartogatta az erejét, és bejött a vasárnapi versenyen a 8. helyen. Az ismétlésben Norbi a 8. helyről rajtolva rögtön támadott, megpróbált előrébb menni, de az első kör végén Albacete kiterelte



Kiss Norbi és az OXXO Energy Truck Race Team is negyedik lett a bajnokságban, Major Benedek a 10. helyen zárt

őt a pályáról, ráadásul annyira agresszívan, hogy Norbi jobb első defektet kapott, és ki kellett állnia. Beni viszont úgy fejezte be az idei szeont, ahogy meg sem lehetett volna rendezni, fantasztikusan rajtolt, de Bosiger végig támadta, sőt rövidesen a két többszörös Európa-bajnok, Albacete és Hahn érkeztek. Az OXXO-pilóta azonban fantasztikusan helytállt, és őt intette le elsőnek a kockás zászló, így megnyerte a szezon utolsó futamát.

Magyar győzelemmel és a Himnusszal zárult idén is a Kamion Európa-bajnokság – tavaly Norbi nyerte az utolsó versenyt –, Beni ahhoz képest, hogy az év elején pontszerzésről álmódott, négy futamot nyert, második lett Smolenskben, 10. a bajnokságban, második lett Sponzors Challenge-ben (azon pilóták számára kiírt kupa, akik előző évben a top 10-en kívül végeztek, vagy újoncok).





Prémiumgyártók csatája

Német Túraautó Bajnokság a Hungaroringen

November végén Budapesten írják alá azt a szerződést, amelynek értelmében a Német Túraautó Bajnokság (DTM) 2014-től újra tanyát ver a Hungaroringen. Az AFM elébe ment a dolgoknak, a hockenheimi évadzárón tudakozódtunk a fejleményekről.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR • FOTÓ: BMW, MERCEDES, AUDI



Sokan sok éven át reménykedtek abban, hogy egyszer nálunk is összecsapnak majd a német prémiumgyártók, így a Mercedes, az Audi és a BMW privát vadászterületének számító DTM június elsejei, mogyoródi színre lépése igazán nagy durranásnak ígérkezik. Hazánkban mostanáig mindössze egyszer, 1988 szeptemberében vizitált az azóta egyszer már meg is szűnt, majd 2000-ben újraélesztett sorozat. Bár a 4 literes, V8-as, 500 lóerős motorral hajtott túraautó-prototípusok vetélkedésének elméletileg a szériaautó-vb-hez, a WTCC-hez kellene közelebb

Hans-Werner Aufrecht, a bajnokság promóteri teendőit ellátó ITR első embere

állnia, a bajnokságot előszeretettel hasonlítják inkább a Forma-1-hez, ami nem véletlen. A versenyhétvégék éppen olyan jól szervezettek, a pontrendszer is ugyanaz, a futamokat pedig – amelyek rövidebbek ugyan – kerékcserék is színesítik.

Németországban rendszerint telt ház előtt csatázik a három gyártó, néhány futamot viszont az „öshazán” kívül rendeznek. Idén Nagy-Britanniában, Ausztriában, Oroszországban és Hollandiában is vetélkedtek, jövőre viszont a brit és a holland fordulót hazánk és Kína váltja fel, ami igazi privilégiumnak tekinthető. „A Hungaroring sokszor bizonyított, kiváló helyszín, a magyarokról pedig mindenki tudja, hogy imádják az autósportot. Sokat nyomott a latba az is, hogy nagyon jól összerakott pályamunkát kaptunk az ottani menedzsmenttől” – mondta az AFM-nek Wolfgang Schattling, a Mercedes-Benz Motorsport kommunikációs igazgatója, aki egy személyben vezeti a DTM menedzsmentjét, koordinálva a szervezéssel és a lebonyolítással kapcsolatos teendőket.

Mit mondanak a sztárok?

Timo Glock (BMW)

A hockenheimi évadzáró győztese „Nagyon örülök annak, hogy a Hungaroring is bekerül a DTM vérkeringésébe. A Forma-1-ben volt néhány igazán jól sikerült versenyem ott, 2008-ban például második lettem a Toyota színeiben. Nagyon tetszik nekem a pálya, és tudom, hogy elég sok rajongóm van Magyarországon. Nyáron lesz a futam, amikor mindig óriási a forróság arrafelé, de így is várom, hogy ott versenyezhessünk.”



Mike Rockenfeller (Audi)

2013 bajnoka „Őszintén szólva még nem tudom pontosan, hogy jómagam mit fogok csinálni a következő idényben, de úgy hiszem, hogy maradok a DTM-ben, és természetesen örülök a híreknek, hogy a bajnokság ellátogat a Hungaroringre. A pálya csodálatos. Voltam ott korábban a Porsche Szuperkupa mezőnyében, így tudom, hogy a közönség kiváló hangulatot teremt. A Forma-1-es futamokat is mindig nézem, abból is sokat lehet tanulni a pályáról.”

tett szakember, utalva arra, hogy a Mercedes Kecskeméten, az Audi Győrben, a BMW pedig Grazban működtet gyárakat. „Közel 30 ezer embert foglalkoztatnak arrafelé, így a hungaroringi futam remek lehetőséget kínál a gyártóknak saját maguk népszerűsítésére. Fontos érv az is, hogy igyekszünk minél inkább nyitni a keleti piacok felé. Idén már rendeztünk egy futamot Moszkvában, jövőre pedig Magyarország mellett Kína is bekerül a versenynaptárba. Keleten van kereslet az új autókra, a gyártóink pedig a bajnokságon keresztül szeretnék megmutatni magukat és a képességeiket.”

A német motorsportélet legendás alakja kérdésünkre válaszolva hangsúlyozta, hogy a kelet-közép-európai régióban hazánk első számú választás volt a DTM számára, egyúttal megjegyezte: „Már a kommunista időkben is az volt a benyomásom, hogy a magyarok mentalitása közel áll a nyugat-európaiakéhoz. Már akkor is igyekeztek nyitni a DTM felé, hogy megmutatni magukat, létezett egyfajta marketingszemlélet.”

Talán nem alaptalanul merült fel a kérdés, hogy a hazai futamon közönségcsaloga-

tó fogásként lehetőséghez juthat-e magyar pilóta a DTM mezőnyében, ahogyan korábban előfordult hasonló a Porsche Szuperkupában is, Aufrecht azonban leszögezte: ilyenmire legfeljebb a betétfutamok valamelyikén kerülhet sor. „A DTM mezőnye rendkívül erős. Ha valaki hirtelen közjük csöppenne, biztosan sokkal lassabb lenne. Vele, valamint a többiekkel szemben sem lenne korrekt, ha ez bekövetkezne. Mivel fontos a helyi érdekesség, azt el tudom képzelni, hogy a betétversenyek valamelyikén, mondjuk a VW Scirocco Kupában lehetőséget kapjanak magyarok is” – fogalmazott a DTM fővezére.

Előzetes 2014-es versenynaptár

05.04.	Hockenheimring Baden-Württemberg (D)
05.18.	Metropolis Motorsport Arena Oschersleben (D)
06.01.	Hungaroring Budapest
06.29.	Norisring (D)
07.13.	Moscow Raceway (RUS)
08.03.	Red Bull Ring Spielberg (A)
08.10.	Nürburgring (D)
09.14.	Lausitzring (D)
09.28.	China (CHN)
10.19.	Hockenheimring Baden-Württemberg (D)

Hungaroringi DTM-kiskaté

- Először – és mindmáig utoljára – 1988. szeptember 18-án szerepelt a Hungaroringen a Német Túraautó Bajnokság (DTM).
- Akkor két futamot rendeztek: mindkét felvonást az időmérő-elsőséget is elcsípő venezuelai Johnny Cecotto nyerte egy Mercedes 190E volánja mögött. (Cecotto végül 6. lett a bajnokságban, de tudni kell róla, hogy 1975-ben egy Yamaha nyergében megnyerte a gyorsasági motoros-vb 350 köbcentis kategóriáját és több kategóriában is számtalan futamgyőzelemmel büszkélkedhet.

1982-től váltott autós karrierre, és két évvel később a March versenypályán már bajnoki második helyezett volt

az F2-ben, a következő esztendőben pedig az F1-ben is pontszerző helyen tudott végezni a Theodore Racing Team színeiben.)

– Akárcsak manapság, akkoriban is három márka küzdött egymással a bajnokságban: míg napjainkban az Audi csatázik a BMW-vel és a Mercedesszel, míg akkoriban a Ford volt a két másik gyártó ellenfele – és sikerült is diadalmaskodnia az alakulatnak az esztendő végére: Klaus Ludwigot egy Sierra Cosworth ülésében koronázták bajnokká.

– A 4014 méteres pályán Frank Schmickler repesztette a leggyorsabb versenykört: M3-as BMW-jével a német a második futamon 1:57,38-as időt ért el.

– A BMW hivatalos gyári teszten már járt Magyarországon, de akkor zárt kapuk mögött köröztek az autók.

– DTM-es versenygéppel legutóbb 2012 májusában, az Opel Családi Nap keretein bővült a mogyoródi katlanban. A bajnokságból 2005 végén távozott márka Vectra DTM típusjelű versenygépével Joachim Winkelhock futott bemutató köröket.



Ki nevet a végén?

Lorenzo három győzelme, Marquez vb-címe

Habár a gyorsasági motoros világbajnokság idei utolsó három versenyének futamgyőzelme ugyanazon pilóta kezébe került, a ponttáblázat első helyéért folytatott küzdelem annál izgalmasabb fordulatot vett. Nézzük, hogyan zárult a MotoGP 2013-as szezonja.

SZÖVEG: FORGÓ JÁNOS ARIEL • FOTÓ: CSAPATOK

A Sepangi Nagydíjat követően még úgy állt a helyzet, hogy Marc Marquez szinte biztosan világbajnok lesz az utolsó előtti viadalon Japánban, azonban egy nem várt fordulatnak köszönhetően Ausztráliában

jelentős pontvesztés érte az újonc pilótát. A Phillip Island-i hétvégén a korábbi évekhez képest jóval melegebb idő fogadta a mezőnyt, amihez az párosult, hogy a nemrég újraaszfaltozott pálya valósággal megette



az abroncsokat. A versenybírák emiatt úgy döntöttek, hogy egészen kivételes módon kötelezővé teszik a motorcsertét a futam során, biztosítva ezzel azt, hogy friss zett gumikkal mindenki a lehető legnagyobb biztonságban legyen. A viadalt megelőzően azt is meghatározták, hogy maximum hány kört lehet azzal a versenygéppel megtenni, amellyel a pilóták elrajtolnak, végül pedig ez jelentette Marquez vesztét. A spanyol motoros csapata ugyanis elszámolta a köröket, és egy fordulóval később hívták ki a boksza a bajnoki éllövast, ami miatt Marquezt diszkvalifikálták. A versenyt eközben Lorenzo nyerte, aki így huszonöt pontot hozott ellenfelén, és tizennyolc egységre megközelítette két futammal a szezon vége előtt.

Az ausztráliai fiasco ellenére Marqueznek persze még így is elég pontja maradt ahhoz, hogy beossa év végéig, azonban azt tulajdonképpen már a Japán Nagydíj előtt garantálni lehetett, hogy Motegiben nem avatnak majd világbajnokot a királykategóriában. Ahogyan arra mindenki számított, Lorenzo ismét mindent megtett a győzelemért, hiszen szeretne volna tovább redukálni lemaradását, viszont ezúttal csak öt pontot faragott a yamahás, hiszen Marquez a második pozícióban hozta be Hondáját.

A szezonzáró valenciai versenyre tizenhárom pontos előnnyel érkezett meg a bajnoki



éllovas, vagyis egy esetleges Lorenzo-diadal esetén is bőven elég lett volna számára egy negyedik hely ahhoz, hogy világbajnok legyen. A futam során a mindössze 20 éves pilóta a tőle megszokottakkal ellentétben jóval körültekintőbb és visszafogottabb volt, így nem is volt nagyon kérdéses a vb-elsőség. Ezzel szemben Jorge Lorenzo extra agresszív módba kapcsolva minden egyes centiért megküzdött a vele viaskodó Pedrosával, miközben a yamahás próbálta az élen lassítani az éllólyt annak érdekében, hogy a mögöttük haladók felzárkózzanak és megelőzzék Marquezt. A négyszeres világbajnok taktikája végül nem hozott sikert, vagyis akárcsak 2011-ben, úgy ezúttal sem sikerült a címvédés Lorenzónak.

Marquez óriási tettet hajtott végre azzal, hogy megszerezte a bajnoki aranyérmet, hiszen Kenny Roberts 1978-as világbajnoki címe óta nem fordult elő,

hogy valaki már az újonc szezonjában a királykategória legjobbja legyen. Emellett a hondás pilóta lett a legnagyobb géposztály minden idők legfiatalabb világbajnoka, amely rekordra szintén büszke lehet az immáron háromszoros első. Marc Marquez 2010-ben a 125-ösök között, 2012-ben a Moto2-ben, idén pedig a MotoGP-ben bizonyult a legjobbnak. Négy év alatt három bajnoki cím, három különböző kategóriában. Ilyesmire még Valentino Rossi sem volt képes...



A Ducati az idei esztendőben is alárendelt szerepet játszott

Eredmények				
Phillip Island				
1.	Jorge Lorenzo	SPA	Yamaha Factory Racing	Yamaha
2.	Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda Team	Honda +6,936
3.	Valentino Rossi	ITA	Yamaha Factory Racing	Yamaha +12,344
4.	Cal Crutchlow	GBR	Monster Yamaha Tech 3	Yamaha +12,460
5.	Alvaro Bautista	SPA	GO&FUN Honda Gresini	Honda +12,513
Motegi				
1.	Jorge Lorenzo	SPA	Yamaha Factory Racing	Yamaha
2.	Marc Marquez	SPA	Repsol Honda Team	Honda +3,188
3.	Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda Team	Honda +4,592
4.	Alvaro Bautista	SPA	GO&FUN Honda Gresini	Honda +19,755
5.	Stefan Bradl	GER	LCR Honda MotoGP	Honda +22,810
Valencia				
1.	Jorge Lorenzo	SPA	Yamaha Factory Racing	Yamaha
2.	Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda Team	Honda +3,934
3.	Marc Marquez	SPA	Repsol Honda Team	Honda +7,357
4.	Valentino Rossi	ITA	Yamaha Factory Racing	Yamaha +10,579
5.	Alvaro Bautista	SPA	GO&FUN Honda Gresini	Honda +14,965
A világbajnokság állása				
1.	Marc Marquez	SPA	Repsol Honda Team	Honda 334
2.	Jorge Lorenzo	SPA	Yamaha Factory Racing	Yamaha 330
3.	Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda Team	Honda 300
4.	Valentino Rossi	ITA	Yamaha Factory Racing	Yamaha 234
5.	Cal Crutchlow	GBR	Monster Yamaha Tech 3	Yamaha 188



Irány

MADEIRA

minden nap
Lisszabon érintésével

98 900 Ft-tól!

www.flytap.com

Információ
1088 Budapest, Rákóczi út 1-3.
Telefon: 06 (1) 235-7891
www.flytap.com

Campeónes

Helyszíni jelentés Valenciából, a szezonzáróról

Véget ért a 2013-as gyorsasági motoros világbajnokság is, amely örökre emlékezetes marad a szurkolók számára. Nemcsak azért, mert rengeteg izgalmas és drámai pillanatot adott nekünk, hanem mert egy 20 éves spanyol titán minden valószínűség szerint új fejezetet nyitott a sportág történetében. Persze, ne feledkezzünk el a Moto3-asokról sem, akiknél szintén Valenciában dőlt el, hogy a három esélyes közül kié lesz az év végi aranyérem.

SZÖVEG, FOTÓ: KOVÁCS NIKI

Hét év után először maradt Valenciára a döntés, hogy ki lesz a MotoGP világbajnoka, így nem csoda, hogy már szombaton több néző ült a lelátókon, mint az előző két évben a verseny napján. Vasárnapra 104 441 főre rúgott a hivatalos nézőszám, ami ugyan nem csúcs, de utólagára 2008-ban mozgatott meg hasonló tömeget a MotoGP Valenciában. A depóban dolgozók többsége egy órával korábban indult munkába ezen a hétfőn, hogy elkerüljék a hatalmas dugót.

Az utóbbi időben egyre több drukker öltözik vörösbe, de nem az olasz gyár miatt (akik-

nél a versenyt követő hétfőn állt munkába az utolsó reménysugár, Gigi Dall'Igna), hanem mert Marc Márquez népszerűsége emelkedik meredeken. Ki gondolta volna, hogy Valentino Rossi visszavonulása előtt hallunk majd hangosabb skandalást a „Váááléééé” kívül. A spanyol őstehetség egyelőre példásan állja a rajongók hadát, akár azt is megteszi, hogy maga készít közös fotót az egyedül érkező imádóval.

Ha már a kilencszeres világbajnokot elítjük, akkor nem mehetünk el szó nélkül amellett, hogy a Doktor csütörtökön (állító-

lag akarátán kívül) ellopta a show-t Márquez és Jorge Lorenzo elől, amikor nem tagadta a kiszivárogtatott információt, miszerint 14 év után megválnak vezető szerelőjétől, Jeremy Burgess-től, mert úgy érzi, változásra van szüksége, hogy újra nyerő pozícióba kerüljön. Az ausztrál szakember sokszor elcsukló hangon válaszolt a másnap sajtótájékoztatón elhangzó kérdésekre, levezényelte az utolsó kűrt, majd 34 év után csendben elhagyta a világbajnokságot...

De térjünk vissza a hétfőre főszereplőkhöz. Jorge Lorenzo már futamok óta megtett mindent, hogy elbizonytalanítsa Márquezt, és életben tartsa világbajnoki esélyeit, ami persze a Repsol Honda csapat Phillip Island-i fiaszkója nélkül már régen elszállt volna. „Hogy kit tippeljek győztesnek? Ha fogadnom kéne, akkor Marcra tenném a pénzem, de nem az összeset” – mondta Lorenzo, amire Márquez nevetve így reagált: „Nyomás, nyomás, nyomás.”

„Ezek a dolgok csak még erősebbé tesznek” – tette hozzá később a fiatalabbik spanyol, aki a négy szabadedzésből hármát megnyert, ahogy az időmérőt is, természetesen pályacsúccsal.

Bár Lorenzo végig mást állított, nyilvánvaló volt, hogy egyetlen taktika által nyerheti



meg a bajnokságot, ha lelassítja a versenyt, esélyt teremtve, hogy Márquez (aki 13 pont előnnyel érkezett, azaz Lorenzo győzelme esetén, neki még a negyedik hely is elég lett volna) hibázzon, de legalábbis csatába kényszerüljön. A terv működött is, legalábbis odáig, hogy a táv első harmadában egy ötös bolyt tartson össze. Tucatnyi oda-vissza elő-

zést követően aztán Lorenzo összeütközött Dani Pedrosával, és Márquez állt az élre, aki alig egy kör után elengedte legnagyobb riválisát, hogy a lehető legkevesebb kockázat mellett motorozzon. Néhány körrel később Lorenzo belátta, hogy bajnok már nem lehet, így végre felvette a saját ritmusát, és ott is hagyta a többieket. Pedrosa később még le hagyta az ütközés után elé kerülőket, sőt csapattársát, Márquezt is megelőzte, de mindez már nem számított. 2013. november 10-én új királykategóriás bajnok született, a legfiatalabb a sportág történetében.

Lehetetlen lett volna megszámolni, hogy hányszor hangzott el a „Campeónes, campeónes, olé-olé-olé” skandalás, de érthetően hatalmas ünneplés vette kezdetét a leintés után. Márquez körbevitte a spanyol zászlót, amely korábban több spanyol világbajnok kezén is átment már, például menedzsere, Emilio Alzamora is ezzel ünnepelt 1999-ben. Aztán jöhetett az örjögés a parc fermében, majd a pódiumon látott improvizatív tánc. A csapatnak két és fél órát kellett várnia, hogy a bajnoki fotózás és a hosszas interjúk után végre privátabb keretek között a bokszbán is ünnepezhessenek hősiüket és a közös sikert. Azonban innen is rohanni kellett tovább a bajnoki díjkiosztóra, majd a vacsorát követően jöhetett a megérdemelt bulizás a szokásos év végi MotoGP-s záró partin. Érthető, hogy Marc (és az egész Repsol Honda csapat) kimenőt kapott a másnap teszt alól, de azért egy találkozó a sajtóval még aznap is befért, mielőtt kedden számukra is kezdetét vette a 2014-es szezon.

Még egy fontos kérdés nyitott maradt az utolsó fordulóra, mégpedig, hogy ki lesz a legkisebbek bajnoka idén. Luis Salom, Maverick Viñales, Álex Rins sorrendben érkeztek az esélyesek, mindössze öt pont különbséggel. Az egyéb eshetőségekkel

nem számolva, egyszerű volt a felállás, aki megnyeri a versenyt, az lesz a végső bajnok. Az edzéseken csak tizedek vagy ezredek választották el őket, az időmérőn épp Rins javára, ahol kibérelték maguknak az első sort. Hiába állt Catalunya óta a tabella élén, és hiába tűnt ő a legnyugodtabbnak, Salom elesett a 15. körben. A végső döntés természetesen az utolsó kanyarra maradt, ahol Rins és Viñales össze is ért, de ez sem zökkentette ki a ritmusból a pilótát, aki hármuk közül a legkevesebb futamgyőzelemmel lett világbajnok.

Így 2010 után ismét három spanyol hódította el a címeket.

Csak a rend kedvéért: a Moto2 már korábban felavatott bajnoka, Pol Espargaró a biztos vezető helyről bukkott.

Márquez rekordjai

- Legfiatalabb világbajnok
- Legfiatalabb futamgyőztes (Austin, 20 évesen és 63 napon)
- Legfiatalabb poleman (Austin, 20 évesen és 62 napon)
- Legtöbb futamgyőzelem újoncként (6)
- Legtöbb pódium újoncként (16)
- Legtöbb pole-pozíció újoncként (9)
- Legtöbb pont újoncként (334)
- Legfiatalabb pilóta két egymás utáni győzelemmel (Laguna Seca, 20 évesen és 154 napon)
- Legfiatalabb pilóta két egymás utáni pole-lal (Misano, 20 évesen és 210 napon)
- A legfiatalabb, aki három különböző géposztályban is nyerni tudott
- A legfiatalabb, aki vezette az összetett
- A legifjabb, aki egymás után két, majd három versenyen is az első háromban végzett a legnagyobb géposztályban
- A legifjabb, aki egymás után két, három, majd négy versenyen győzött
- A legfiatalabb futott versenyben leggyorsabb kört (Katar, 20 évesen és 49 napon – első versenyén)



2013 FIM MotoGP World Champions



TANPÁLYA

15 éves
VEZETÉSTECHNIKAI CENTRUM



MEGFIZETHETŐ BIZTONSÁG

OFF-ROAD CENTRUM
Hungaroring

MINIRING

MOTOROS AKADÉMIA
Hungaroring

FUEL
S V E R S



Groupama Garancia Vezetéstechnikai Centrum
Tanpálya Vezetéstechnikai Centrum Kft.
Cím: 2146 Mogyoród, Pf. 49, Hungaroring,
tel: (06-28) 441-951, fax: (06-28) 441-961,
e-mail: tanpalya@tanpalya.hu,

WWW.TANPALYA.HU

„Köszönöm a csapatnak”

Muresan Ismét rangos versenyen indult

A remélt pontszerzés ugyan elmaradt a FIM Superstock 1000 Kupa jerezi záró fordulóján vasárnap, de Robert Muresan összességében így is pozitívnak ítéli meg visszatérését a világbajnokság vétkeringésébe, és köszöni a magyar H-Moto Teamnek a lehetőséget, hogy három év után újra ilyen rangos nemzetközi versenysorozat futamain indulhatott.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: H-MOTO TEAM

nyek között, aminek folytán az első néhány körben visszacsúszott a 23. helyre. Három kör elteltével viszont olyanira sikerült kitapasztalnia a körülményeket és alkalmazkodnia a vizes pályás menés kritériumaihoz, hogy hirtelen meglódult felfelé a mezőnyben, sorra előzve meg azokat a vetélytársait, akik az iménti, tapogatózó jellegű körök alkalmával




Bravúr helyett ismét a tisztességes helytállás jutott a 95-ös rajtszámmal versenyző motoros számára a FIM Superstock 1000 Kupa aktuális versenyén, hiszen nürburgringi 17. helyét követően most, Jerezben is a 17. helyen zárta a futamot, nagyon közel, egy másodpercre a pontszerzéshez, ám sajnos mégsem pontszerző helyen. A H-Moto Teammel idén négyből négy IMRC- (magyar, szlovák, cseh, lengyel és román versenyzőknek kiírt nemzetközi sorozat), illetve magyar bajnoki futamot, továbbá román bajnoki címet nyert pilóta már a pénteki, valamint a szombati időmérő edzést is a 17. helyen zárta, és végül

vasárnap is ez a pozíció bizonyult a maximumnak számára a spanyolországi ringen.

A jobb eredmény elérésében ezúttal az időjárás is hátráltatta az 1000 köbcentis motoron még mindig első versenytapasztalatait gyűjtő motorost, hiszen a vasárnap reggeli warm up-ra leesett az eső Jerezben, ami merőben új körülményeket teremtett a pályán. Muresan nem kockáztatott, és ezt az edzést az esőben mindig megnövekedő rizikófaktor miatt kihagyta, a futamon viszont már nem úszta meg élete első vizes pályás menését 1000-es motoron.

Az aradi születésű versenyző érthető módon lassan kezdett a számára idegen körülmé-

álva hagyták őt. A verseny rövidsége folytán azonban csak a 17. helyig tudott visszajönni, és noha a végén a pontszerző helyekhez is nagyon közel került, de úgy fest, ezen a hétvégén ez a 17. hely makacsul ragaszkodott hozzá.

Muresan érthető módon egy picit csalódott volt az elért eredmény miatt, hiszen mindenképp szeretett volna pontszerző helyen végezni, amire úgy érzi, száraz pályán több esélye lett volna, de összességében így is elégedetten zárja a 2013-as évet, és köszöni a magyar csapatnak, hogy ilyen jó eredmények elérését és ilyen magas szintű versenyzést tettek lehetővé számára. 

A versenyző mondta

„Csalódott vagyok ezzel az eredménnyel, mert tudom, hogy ennél előrébb is végezhettem volna, de végső soron ezt sikerült most elérni, úgyhogy ezt kell elfogadnunk. Visszatekintve az idei év alakulására, számomra egy pozitív fejlemény volt három év kihagyás után visszatérni a versenyzésbe és első tapasztalataimra szert tenni 1000 köbcentis Superstock motoron. Szeretnék köszönetet mondani a csapatnak, hiszen ők azok, akik mindezt lehetővé tették számomra.”

Ha fontos Önnek, hogy céges weblapja, weboldala folyamatosan és élvezhető sebességgel működjön, használja az SLMbox®-ot!

www.slmbox.hu

 **SLM**box

Nyugalom elérhető áron.

Könnyet csálnak a szemekbe



Rally Legend, San Marino: Az újra átélhető múlt

Napsütés, tengerpart, kanyargós hegyi utak, mosolygós emberek. Nem, nem, ez nem egy nyaralási beszámoló. Klasszikus WRC-k (de furcsa ezt leírni), üvöltő kit-carok, B csoportos szörnyetegek, autók a rali hőskorából, szigorúan hátsókerék-hajtással. Nem, ez nem egy múzeumi séta. Helyi hősök, világbajnokok, a rali fenegyerekei a világ minden pontjáról – nem, ez nem egy temetés vagy díjkiosztó.

SZÖVEG, FOTÓ: SZALAY IVÁN

Ez mind, és még sok minden szívmengető: ez a RALLY LEGEND! Idén 11. alkalommal rendezték meg a San Marino környéki utakon ezt a háromnapos örömmünnepet. 14 gyorsasági szakasz, 82 km gyorsasági, 150 km etap – nem rossz arány. Bemelegítésként egy pénteki hosszú kések éjszakája 4 szakasszal. Kint álls a gyorsan, mellett-feletted a csillagos ég és a vár fényei, megérkezik az első hang, majd fény, majd illat. És rabul ejt – csak azt veszed észre, hogy fél kettő. És megvárod a végén a Yugót,



a 126-os Polskit, meg a Minit, hiába fázol, hiába áll lent a kocsi.

Másnap szombat, csak ebéd után van a rajt, de már 10-kor lent vagy a szervizparkban, ami nem is igazán az, hanem ahogy nagyon



találón elnevezték, Rally Village, azaz rali-falu. Itt szervizelnek a nagy csapatok, itt a múzeumsátor megannyi csodával (idén a WRC 40 éves tematikájú tárlat volt, az Alpine 440-től a Loeb C4-éig, tavaly a Safari Rali), itt a dobogó, a főszponzorok sátrai, a sajtótájékoztató helyszínei. És hát mellette a stadion, ahol a foci(!)pálya körül van a nyilvános Parc Ferme, ahol szabad a fotózás, szabad a tapogatás. Van mit, hiszen a Lancia-paletta teljes – Stratos, 037, Delta S4, Delta HF-evolúciók, összesen 30 darab felett. A kormányonál az egykori világbajnok pilóták, Sandro Munari, Markku Alen, Mikki Biasion, Gustavo Trelles vagy a 2011-es Historic Eb-győztes Brazzoli. A nagy vetélytárs S1 hókotró, gyári színű ürquattrók és a maradék feltve őrzött B-s RS200, 205 T16, MG Metro 6R4.

Túl erősek, és féltik őket? Ne hidd, de még most jönnek a hátsókerékesek – Ascona 400, Kadett GT, Sunbeam Lotus, Escort Mk1-2, és egy kuriózum, a Chevy Firenza Can-Am V8, egy nagyszerű apukával, Jimmy McRae-vel. Azt szereted, ha durrog, és „szekiváltós”, összkerekes – 206, Impreza, Corolla, Focus, Fabia, Octavia jó lesz WRC-ből?

A kategóriák élére feltűnő autó kell? Gigi Galli az utolsó generációs Focusszal, Auriol a Xsarával? Oké, a főszponzort is ki kell szolgálni, legyen a felvezetőautó egy Polo. De hát milyen? R WRC, és hogy ne legyen utolérés, vezesse „Sanyi bá” hűséges fegyverhordozójával, Moyával.

Huh, tényleg sok lesz a jóból. Nem, ez ilyen, az igazi raliünnepe.



Címvédés

Mecsek Rali: Turán futamot, Kazár bajnokságot nyert

Minden kérdésre választ kaptak a hazai ralibajnokság szurkolói a pécsi évfűzárón. A címvédő Kazár Miklós megőrizte trónját, hiszen egy negyedik hellyel is biztosította bajnoki címét a dobogó legalsó fokán végző Herczig Norbert előtt. A Mecsek Ralit Turán Frigyes nyerte Krözser Menyhért előtt.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: KOVÁCS-BARNA KÁROLY, BENCZE ANDRÁS, FARKAS TAMÁS



Kazárék jól taktikáztak, és az utolsó futamon egy negyedik hellyel is meg tudták nyerni a bajnokságot



Kazárék egy ősi bölcsesettel a tarsolyukban vágta neki a 2013-as szezon zárófordulójának: a háborút kell megnyerni, nem a csatát. A páros kilencpontos előnnyel érkezett meg az aszfaltversenyre, de tudták, hogy a Herczig-Bacigal duó mindent belead majd, hogy legyőzze őket. „Teljes mértékben átragadt rám Tomiról a lelkesedés, nem kérdés: magyar bajnokok akarunk lenni” – fogalmazott a 47. Mecsek Rali előtt a pilóta. „A miskolciak egyébként november második hétvégéjén megszállják Pécsét. Mi kezdjük, aztán szombaton a DVTK futbalcsapata, vasárnap pedig a kosaras lányok is a Mecsek alján vizitálnak. Éppen ezért nagyon remélem, hogy Borsodból sokan eljönnek szurkolni. Nagyon szorítunk, a Diósgyőrnek, hogy a Fradi elleni vereség után javítani tudjon Pécsen, és a lányok is éles meccset játszhatnak vasárnap. Akár egy teljes körű miskolci sporthétvége





FOTÓ: KACSÁNDI FOTÓ

része lehet mindenki, aki vállalkozik erre az utazásra. Minden szempontból felkészültünk, ismerjük a pályákat, az ellenfeleket, a kilenc pont előny pedig jó alap arra, hogy a végén felérjünk a csúcsra” – mondta a címvédő az utolsó bajnoki forduló előtt.

Az első napon két sötétben rendezett gyorsasági várt az indulókra. Előbb a 15 kilométeres Árpádtető, majd a kicsivel hosszabb Nárásvölgy várt a mezőnyre. Az első gyorsaságit Turán nyerte, aki átmentette budapesti

formáját a Mecsek Ralira is, nyolc másodperccel verte Kazárt. Utána azonban eltört a féltengelyük és visszaestek a negyedik helyre. Az élre így a Kazár–Szőke páros került, akik a második szakaszt be is húzták. Mögöttük Krózser Menyhérték, majd Herczig Norbiék zárták a nyitányt.

A második napon a technikai hibák kiküszöbölését követően Turánék újra szárnyalni kezdtek. A szombat első három reggeli szakaszt egyaránt magabiztosan nyerték meg

Csőkö Zoltánnal a jobb egyben – az állandó navigátornak, Zsiros Gábornak az ERC-n akad navigátori feladata. A napot Kazár Mikiké zárták a második helyen, amivel bőven elégedettek lehetnek még úgy is, hogy legnagyobb ellenfelük, a Herczig–Bacigal páros rögtön mögöttük, a harmadik helyen ért célba.

Következhetett a 2013-as bajnokság nagy menetelése szombat délután. Két szakasszal a vége előtt még a második helyen álltak Kazárék, de a záró körben egyértelműen vissza-



vettek és a bajnoki címre összpontosítottak. Vissza is estek a negyedik helyre, ez azonban már a legkevésbé sem zavarta őket. „Borzasztóan végigtaktikáztuk a versenyt, az volt a legfontosabb, hogy célba érjünk és ki ne engedjük a kezünkől az éves abszolút bajnoki címet. Ez óriási érzés. Négy évvel ezelőtt ezen a vidé-

ken kezdtük a közös pályafutásunkat, most pedig itt értünk föl a csúcsra. Kiváló döntés volt, hogy az olasz csapattal vágtunk neki az idénynek, hiszen nekik köszönhetjük a versenyképes technikát. A Citroen is elégedett volt, Közép-Európában ugyanis még nem volt abszolút elsőségük. Most ez nekünk sikerült,

leírhatatlan, amit most érzek. Egy nagyon nehéz szezonzárón vagyunk túl, ahol engem végig nyomasztott a teher. Sokáig stabilan tartottuk a második helyünket, de az utolsó kör talán egy előre megírt forgatókönyv szerint zajlott” – fogalmazott Kazár Miklós.

A versenyt fantasztikus magabiztossággal és nagy előnnyel végül Turán Frigyes és Csőkö Zoltán nyerte a Ford Focus RS WRC volánja mögött, ami idei harmadik futamgyőzelmük volt. „Két versenyt már nyertünk az idén, és én nagyon szerettem volna ugyanígy, győzelemmel búcsúztatni az esztendő. Nagyon boldogok vagyunk, hogy ez sikerült is. Jövőre viszont már az év elejétől szeretnénk a bajnoki címért harcolni” – nyilatkozta a pilóta.

A második helyen Krózser Menyhért és Papp György zárt egy Subaru Imprezával. „Nehéz évet tudhatunk



Baracska Zsolt boldogan térhetett haza Pécsről, hiszen az övé lett a kategóriagyőzelem és a kétkerekesekek elsőse is. A bajnokpilóta ráadásul nagyon jól érezte magát a Mecsek Ralin, mert egy színvonalas, jó rendezvényen fejezhette be az évet, ahol a pályák is élvezetesebbek voltak. Igaz, az utolsó szakaszon lezúduló esőről ő is lemondott volna...





magunk mögött, a végén autót is váltottunk. Jó hangulatú, de az elsőtől az utolsó méterig nehéz versenyt tudhatunk magunk mögött. A végén az eső is eleredt, ennek ellenére az utolsó gyorsok is jól sikerültek, összességében nagyon elégedettek és boldogok vagyunk” – kommentálta élete legjobb eredményét a versenyző.

A dobogó legalsó fokára végül a bajnoki címért egész évben küzdő, végül második helyen záró Herczig Norbert–Bacigal Igor duó állhatott fel. „Nagyon jól szervezett versenyen vagyunk túl, amelyen volt minden: száraz és vizes út, utóbbi slickkel is, ez elég érdekesre sikerült.

Nem tagadom, némi csalódottság van bennem, hiszen szerettünk volna ob-t nyerni. Ám valós esélyünk nem volt erre, mert csak úgy sikerülhetett volna, ha az ellenfelünk hibázik.”

A legjobb ötbe még Bútor Róbert és navigátora Tagai Róbert fért be a Mecsek Ralin.

„Nagyon élveztük a verseny minden pillanatát, az ismerős és kedvelt gyorsaságokkal, az utolsón a szakadó eső ellenére, amin pedig száraz gumikkal mentünk” – foglalta össze a Mecsek Ralin történetek a pilóta.



A 47. Mecsek Rali végeredménye			
1. Turán Frigyes–Csökö Zoltán	Ford Focus WRC	1:10.24,3	
2. Krózser Menyhért–Papp György	Subaru Impreza WRC	+ 1:19,5	
3. Herczig Norbert–Bacigal Igor	Skoda Fabia S2000	+ 1:29,6	
4. Kazár Miklós–Szöke Tamás	Citroen XsaraWRC	+ 1:37,0	
5. Bútor Róbert–Tagai Róbert	Peugeot 207 S2000	+ 2:43,1	
6. Ollé Sándor–Czakó-Budai Annamária	Ford Fiesta S2000	+ 2:54,2	
7. Balogh János–Holczer Dániel	Mitsubishi Lancer Evo IX R4	+ 3:25,3	
8. Spitzmüller Csaba–Juhász István	Mitsubishi Lancer Evo X R4	+ 3:54,7	
9. Matics Mihály–Zejda Viktória	Mitsubishi Lancer Evo IX N4	+ 4:15,8	
10. Osváth Péter–Farnadi Ágnes	Mitsubishi Lancer Evo IX N4	+ 4:46,7	

A bajnokság végeredménye	
1. Kazár Miklós–Szöke Tamás	103
2. Herczig Norbert–Bacigal Igor	97
3. Turán Frigyes–ZsírosGábor/Csökő Zoltán	75
4. Bútor Róbert–Tóth Imre/Tagai Róbert	49
5. Botka Dávid–Mihalik Péter	44
6. Krózser Menyhért–Papp György/Fodor Géza	34
7. Balogh János–Holczer Dániel	30
8. Ollé Sándor–Czakó–Budai Annamária	24
9. Rongits Attila–Hannus László	17
10. Melichárek Jaroslav–Melichárek Erik	16



Rongits Attila már korábban megszerezte a 3. géposztály bajnoki címét, így nem volt ott a Mecsek Ralin. Helyette Ausztriában, a Waldviertel Ralin állt rajthoz egy R4-es Mitsubishi-vel, de ezúttal nem sikerül hoznia a már megszokott jó eredményt, ugyanis egy vizes átkelésnél – sok más ellenféllel együtt – az ő autója is megsérült, és ki kellett állnia

Második lett a Mecsekben

Krózser Menyhért: Élete legjobb eredményét hozta

Kiválóan sikerült Krózser Menyhért és Papp György bemutatkozása a Subaru Impreza WRC S12-vel. Az MHH Rally Team párosa főként a Mecsek Rali utolsó szakaszán produkált emberfelettit...

SZÖVEG, FOTÓ: MIHÁLYI CSABA



úgy gondoltam, hogy Kazár és Herczig is sokkal vezetnek előttünk. Az utolsó, orfűi szakasz nagyon kemény volt. Azokat a slickeket raktam fel, amikkel péntek este már két gyorsaságit mentünk, ami nem lett volna rossz, ha nem esik az eső. De esett” – kezdte a pilóta a beszámolót. „Olyan csúszós volt a pálya, hogy azt elmondani nem lehet. Ez az autó

Az év utolsó versenyének utolsó gyorsaságiján a páros a negyedikről a második helyre ugrott előre úgy, hogy csak a célban szembe-sültek vele, dobogós helyezéért harcoltak. Mivel ez a szakasz egyben erőgyorsasági is volt és második időt autóztak rajta, így 15+4 ponttal gazdagodtak, ami több volt, mint az idén eddig szerzett pontjaik száma. Krózser számára ez az abszolút második hely egyben pályafutása legjobb eredménye is volt.

„Nagyon boldog vagyok! Az utolsó gyorsasági előtt nem tudtuk, hogy hogyan állunk,

egy nyomatekőrült, egy kicsit hozzáérsz a gázpedálhoz és azonnal keresztbe vág. Próbáltunk a lehetőségekhez képest gyorsan menni, de fel sem merült bennem, hogy az abszolút második helyért versenyzünk. A célban nem volt kiírva idő, ezért félreálltunk és mondtam Papp Gyurinak, nézze már meg, mit jöttünk. Kazár navigátora, Szöke Tamás mondta, hogy adtunk nekik 20-at, Herczignek 13-at. Végül a feleségemet hívtam fel, hogy mi lett a vége. Ő mondta, hogy másodikik lettünk. Nagyon örülök ennek az eredménynek. Az idén több-



ször elkerült minket a szerencse, de nagyszerű érzés így, egy ilyen gyorsasággal és egy második helyezéssel befejezni a szezon.

Ez volt az első versenyünk az S12-essel, ami az előző Subaru WRC-nkhez képest is egészen más világ. Borzasztóan erős, nagyon egyenletesen adja le a teljesítményét, nagy sebességnél szenzációs. A lassúbb kanyarokban nem találtam még rá, vagy a beállítással kell utána mennünk, vagy pedig egyszerűen meg kell szokni, hogy ilyen. Nagyon átverős autó, egyáltalán nem érzem benne a sebességet. Sokkal nagyobb figyelmet igényel, mint az előző autónk.

Nagyon köszönöm Budai Béla bácsinak, hogy idehozták ezt a kocsit, hatalmas élmény volt vele versenyezni. A cseh csapatból jött egy mérnök és két szerelő, akik nagyon ismerték az autót, olyan kiszolgálást kaptam, mint a vb-n. Abszolút nyugodtan tudtam autózni, biztos voltam benne, hogy az tökéletes. Az eredményekből látszik, hogy alkalmas akár a győzelemre is. Mi ennyi teszttel és rutinnal a hátunk mögött most erre voltunk képesek, de nagyon örülünk ennek a második helynek, ami nagy lökést adott a csapatunknak.”

Az MHH Rally Team együttműködő partnerei: Metál Hungária Holding Zrt., Carsystem Hungária Kft., Cégcentrum Kft., Marvin Watches, R-M professzionális festékek, Bernardo Ecanarro festékek, Telmon Kft., Logiszerviz Kft.



Megőrizte trónját



Kazár Miki harmadszor is abszolút bajnok

Először 2008-ban navigátorként, tavaly és idén pedig pilótaként lett az ország legjobbja Kazár Miklós, Szőke Tomi viszont ebben az esztendőben lett először abszolút magyar ralibajnok navigátor. A Maximmun Racing Team kettőse a szezonzárón rendkívül izgalmas körülmények között ért föl a csúcsra, taktikus versenyzéssel őriztek meg hat pontot az eddig megszerzett előnyükből.

SZÖVEG: MAROSRÉTI ERVIN • FOTÓ: KOVÁCS-BARNA KÁROLY, BENCZE ANDRÁS

A pécsi száguldás előtt kétesélyes volt az éves összetett, tehát Mikiéknek kizárólag Herczigékre kellett koncentrálniuk. A lényeg az volt, hogy ne hibázzanak és a nagy riválist nyomás alatt tartásuk. A feladatot sikerrel teljesítették, a végén még az is belefért, hogy a skodás egység megszerezze a harmadik helyezést a Mecsekben. A boldog pezsgőzést azonban feszült órák és esőzsel fűszerezett záró szakasz előzte meg.

„Csak fél órával a célba érés után eresztetem le, akkor tudtam elhinni, hogy megvan a bajnoki cím” – fogalmazott Kazár Miki. „Az utolsó körig minden rendben volt, tettük a dolgunkat, de nem kockáztattunk semmit. A hatodik szakaszon a többiekől kapunk egy keveset, de még ezzel sem volt gond. A záró gyorson viszont leszakadt az ég, az autónkra pedig négy slickgumi volt feltéve. Ráadásul az ablaktörlőnk sem működött rendesen, a 28 km-es szakasz nagy részét így tettük meg. A tapadásunkat elvesztettük, és alig láttunk, de a lényeg, hogy megvan. Nagyon készültünk, a csapat és Tomi is tökéletesen dolgozott. Boldog vagyok, hogy kemény munkával, idén is sikerült elérni a célunkat.”

A miskolci pilóta szerint az elsőség már korábban is eldőlhetett volna, de utólag nem

bánja, hogy így alakult. Tökéletes évkezdés után a veszprémi murván egy kicsit megtorpantak, utána pedig már nem az önfeledt autózásról, hanem a célirányos, taktikus versenyzésről szólt az esztendő. Ez pedig eredményre vezetett, hiszen Miki megtartotta a helyét a trónon, és Tomi számára is beérett



a kemény munka gyümölcse, az abszolút bajnoki cím megszerzése.

„Egerben és Miskolcon tökéletes hétfévég zártunk, Veszprémben viszont a komputer problémája miatt csupán az utolsó szakaszért járó pontokat tudtuk begyűjteni” – tekintett vissza a pilótaként immáron kétszeres magyar bajnok ralis. „Innentől kezdve inkább a taktika került előtérbe. Nagyon szeretjük volna megnyerni a pontversenyt, ezért mindent ennek rendeltünk alá. Elképzelhető, hogy kicsivel nagyobb rizikóval több verseny-

zárhattunk volna sikerrel, de nem vállaltunk fölösleges kockázatot. WRC-vel is a csúcsra érni felemelő érzés. Boldog vagyok, nagyon sokat tettünk ezért a sikerért, és végre Tomi is megtapasztalhatta mindezt. Az utolsó szakaszt viszont egy életen át nem fogom elfelejteni. Ugyanolyan körülmények voltak, mint néhány hónapja a Baranya Kupán. Akkor buktunk, ezért nagyon, de nagyon óvatosan kellett menni. Slickkel, esőben, őszintén szólva megkönnyebbültem, amikor megláttam a célt.”

Szőke Tomi is rendkívül feszült volt a mindent eldöntő futam előtt, a célban viszont hatalmas kő esett le a szívéből. Sikerült beírnia a nevét a sportág hazai történelemkönyvébe. „Óriási érzés bajnoknak lenni” – fogalmazott Szőke Tomi. „Négy évvel ezelőtt ezen a vidéken kezdtük a közös pályafutásunkat, most pedig itt értünk föl a csúcsra. Kiváló döntés volt, hogy az olasz csapattal vágtunk neki az idénynek, hiszen nekik köszönhetjük a versenyképes technikát. A Citroen is elégedett volt, Közép-Európában ugyanis még nem volt abszolút elsőségük. Most ez nekünk sikerült, leírhatatlan, amit most érzek. Egy nagyon nehéz szezonzárón vagyunk túl, ahol engem végig nyomasztott a teher. Sokáig stabilan tartottuk a második helyünket, de az utolsó kör talán egy előre megírt forgatókönyv szerint zajlott. Az égiek is azt gondolták, hogy még inkább meg kell dolgoznunk ezért a sikerért. Megettük. Kiváló mezőnyben, egyszerű riválisok ellen, egy színvonalas bajnokságot nyertünk meg. Igazi csapatmunka volt, megcsináltuk, amiért egész esztendőben dolgoztunk. Madarat lehetne velem fogatni, olyan boldog vagyok. Azt hiszem, ebben a helyzetben ez érhető.”

Minden jó, ha jó a vége

Maticsek lettek a kategória bajnokai

A szezonzáró versenynek a Matics-Zejda kettős a hármas kategória második helyéről vágott neki. Az esemény Pécsen, a Széchenyi téren vette kezdetét a rajtceremóniával – ekkor a páros még nem tudhatta, hogy szombaton ugyanezen első hellyel gazdagabban tér majd vissza. A pilóta beszámolója.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: FARKAS TAMÁS



„Ismerős név került fel újra az autóra, Zejda Viki a hétfévi Mecsek Ralin tért vissza nyolchetes lábadozása után a navigátorülésbe. Az első szervizből igencsak izgulva távoztunk: egyrészt most ültünk először együtt a versenyautóban a kassai bukás óta, másrészt aggódtunk Viki frissen gyógyult kulcsosonttörése miatt. Ő is tartott tőle,

hogy szüksége lesz fájdalomtűró képességre, de miután bebizonyosodott, hogy nincsen gond, szüntelenül bátorított a gyorsabb tempóra, a kezdeti idegeskedés tehát az első két gyorsot követően maradéktalanul elszállt.

Aztán rég nem látott vigyorral szálltunk – szálltam – ki az esti szervizben a Mitsubishi-ből, nagyon sok idő telt el azóta, hogy utoljára ilyen jól éreztem magam az autóban; mi sem bizonyítja ezt jobban, Árpádtetőn és Hetvehelyen mintegy 43,5 másodperc előnyt sikerült felhalmoznunk; így kategóriánk élén, valamint az abszolút értékelés hetedik helyén zártuk az első napot.

A második nap találgatásokkal indult minden csapatnál, így mi magunk is elég sokat gondolkodtunk a gumiválasztáson, végül úgy döntöttünk, hogy tesztelni fogunk egy

általunk még nem próbált fajtát. Mint később kiderült, ez a választásunk nem vált be, a szombati első szakaszon a kategóriamásodik Osváth-Farnadi párosnak sikerült lefaragni hátrányából, így az utolsó két gyorságának 29,4 másodperces előnnyel vágtunk neki bizva abban, hogy a délutánra jósolt eső elkerül majd minket.

Bár a hetvehelyi gyorságán még megúsztuk, a hetedik szakasz rajtja előtt utolért a mezőnyt – így bennünket is – a nagy zuhó. Felkészültünk ugyan a vízre, de az eső éppen annyival érkezett a rajt előtt, hogy már esélyünk sem volt kicserélni a gumikat; a nem megfelelő abroncsok miatt biztonságosan autóztunk az utolsó gyorságán, amelyet ha csak pár másodperccel is, de Osváthék nyertek.

A verseny előtt elsődleges célunk a célba érkezés volt, mivel ezen állt a bajnoki második hely sorsa, amit sikeresen abszolvtunk is: a kategória első helyén, illetve abszolútban a tabella kilencedik helyén végeztünk.

A bajnokság tehát a kategória második helyén fejeződött be számunkra, de nincs megállás: beterveztük a Mikulás és Szilveszter Ralit is az évre; szeretettel várunk minden autósport-kedvelőt, szurkolót a pálya szélére ezeken a rendezvényeken is.

Egyúttal szeretnénk megköszönni partnereink támogatását, segítségükkel a 2013-as bajnokság minden futamán sikerült részt vennünk. Természetesen szervizcsapatunk munkáját is csak dicséret illeti, hiszen a teljes szezonban precízen és hibátlanul végezték munkájukat.”



GIGI

QUADRO GÉP

GIGI kozmetika az ország minden pontján

Arcfiatalítás műtét nélkül!



GIGI TIME QUADRO MACHINE™

Már az első kezelés megállítja az időt...

GIGI MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELET
 ■ 1138 Budapest, Dagály u. 11. ■ Tel./Fax: +36 1 350 0963
 ■ E-mail: gigi@gigicosmetic.hu ■ Internet: www.gigicosmetic.hu



„Az egyiknek sikerül, a másoknak nem...”



Feke-Team Motorsport: Maximális tempó a Mecsek Ralin

Két párost is indított a Feke-Team a Mecsek Ralin, ám csak az egyik távozhatott elégedetten a Pécs melletti pályákról. A Köbli-Bán kettős megnyerte kategóriáját, Nyitray és Vén sajnos idő előtt kiszállt a küzdelmekből...

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: FEKE-TEAM

A Köbli Károly-Bán Viktor páros életük első Mecsek Raliján a másodosztály F1-es kategóriájának élén végzett. A pilóta így számolt be a történekről: „Életünk eddigi legjobb versenyén vagyunk túl. Soha nem volt még ilyen összhang Viktorral és a Skoda Felicia 1.4 Kit-Car versenyautómmal. Az éjszakai 1. gyorsaságin még kicsit kényelmetlenül éreztem magam, de így is az abszolút 3. helyen kezdtük a nappali versenyt, és ezt az eredményt majdnem sikerült is megtartanunk, hiszen csak az utolsó gyorsaságin csúsztuk vissza a 4. helyre. Teljesítményünkkel maximálisan elégedettek lehetünk, hiszen a kis 1.4-es autónkkal magunk mögé utasítottuk a sokkal erősebb BMW-k javarészét. A kategória-győzelem azonban így is megvan, és kell-e ennél szebb befejezés az első hazai versenyünkön... A kiváló eredmény sokban köszönhető szervizcsapatunk áldozatos munkájának, akiknek az autó felkészítése olyan jól sikerült,

hogy a versenyen csak a port kellett törölgetni róla. Nagyon sajnálom, hogy a csapat másik párosa, a Nyitray Béla-Vén Gábor duó nem tudta befejezni a versenyt. Amikor a 3. gyorsaságin megláttuk az autójukat a fák között, szegény Viktornak a szava is elállt...”

A csapat másik pécsi párosának kalandjáról Nyitray Béla számolt be nekünk: „Sok volt,



A sárga Peugeot ezúttal az oldalán fejezte be a versenyt, Nyitray Béla azonban elismerte, hogy ő rontott

és ezen nincs mit szépíteni, bár kevésen múlt, hogy összejöjjen nekünk is. Az éjszakai első gyorsaságin abszolút 3. időt autóztunk, amivel magunkat is és a környezetünket is megleptük. A következő gyorsaságin egy kicsit rumliztunk, de így is az A csoport 3. helyén kezdtük a másnapot, és mivel nyerni akartunk, amit lehetett kihoztunk a Peugeot-ból. Talán egy kicsit többet is, hiszen a nyárásvölgyi szakaszon a cél előtt nem sokkal lesodródunk az útról és a tetőn átfordulva a fák közé estünk. A tempónk meg lehetett volna az elsőséghez, csak a szerencse hiányzott. Örömkre azonban csapattársainknak minden összeállt a győzelemhez, amihez szívósból gratulálunk nekik.”

Kapcsolódó videók

youtube.com/watch?v=JYr_7n9X-sM
 youtube.com/watch?v=levlhjKUUQ
 youtube.com/watch?v=Kl1a7eIRaC4
 youtube.com/watch?v=ESnwp_3NouM



Itt a vége

Osváth-Farnadi: Nem nyertek, de nem elégedetlenek

Évadzáró futamához érkezett november második hétvégéjén az országos bajnokság sorozata, amelyet öt különböző gyorsasági szakaszon, a mecseki pályákhoz méltóan, változékony időjárásban rendeztek. Az Osváth Racing beszámolója.

SZÖVEG, FOTÓ: OSVÁTH RACING

Csapatunknak a Mecsekben ugyan volt még matematikai esélye az év végi kategória második hely megszerzésére, de a Budapest Ralin elszenvedett defekt miatt elég valószínűtlennek tűnt, hogy behozzuk a hátrányunkat.

A pénteki napon két esti gyorsasági szakaszt kellett teljesítenie a mezőnynek, azonban egy sajnálatos gumiválasztásnak „köszönhetően” saját magunkat vicceltük meg, így mindjárt az első pár kanyarban megforogtunk, és sajnos a későbbiekben sem sok jót hozott az új választás, így a nap végén jelentős hátránnyal, a második helyen tértünk nyugovóra.

Szombaton reggel hamar egyértelművé vált, hogy visszatérünk a jól bevált, régi gumiválasztáshoz, amely hamar meg is hozta az eredményét, hiszen egy kivételével a nap összes gyorsasági szakaszát sikerült megnyerni kategóriánkban. A pénteki hátrányt azonban a nap végére sem tudtuk ledolgozni, így a versenyt csoportunk második helyén zártuk.

Az év végi pontozást illetően sajnós a Power Stage szakasz megnyerése sem eredményezett különösebb változást, így kategóriánk harmadik pozíciójában fejeztük be az évadot. Tekintve az év eleji technikai problémákat, nem vagyunk elégedetlenek. Köz-



lítünk a megfelelő beállításokhoz, bízunk benne, hogy a következő évben már tiszta versenyzést mutathatunk fel.

Ezúton is szeretnénk köszönetet mondani csapatunknak, szponzorainknak, szurkolóinknak és természetesen családjainknak,

hogy egész évben mellettünk álltak és támogatták versenyzésünket.

Terveink szerint a decemberi Mikulás Ralin búcsúztatjuk az idei évet. Mindenkit szeretettel várunk Veszprém híres pályáin!

OSVÁTH RACING

Az Osváth Racing Team partnerei: A.G.T. Holding Kft., Voltaic Treatment Kft., Archi-Rose Kft., Audit Eco, Bestmont Kft., BHA Kft. – Tapolca, EuroCar 2006 Kft., Gordon&Webster IT Kft., Informax, Innovatív Fejlesztés Nonprofit Kft., Interkon Kft., Miskolczi és Társai Bt., Rathern, RT-ELEKTRONIK – Tapolca, Sagittarius Magyarország Kft., Spedimex Hungary Kft., Szingularitás Kft., Transmoduls Kft., TransAgent Kft. – Budapest, Tritherm, Vesz-Mont 2000 Kft., Jet 2003 Kft.

Rossz után mindig jó következik

Spitzmüller Csaba és a 2013-as szezon

Az idei ralibajnokság nem úgy alakult Spitzmüller Csaba és Juhász István számára, mint ahogyan azt eltervezték. Minden egyes versenyhétvégén voltak biztató eredményeik, de összességében valamennyi futam balul sült el a számukra.

SZÖVEG: MAROSRÉTI ERVIN • FOTÓ: KOVÁCS-BARNA KÁROLY



Az idei szezonban rendszeresen akadtak problémák a páros körül: vagy műszaki hiba, vagy defekt hátráltatta őket, ám az idei tapasztalatokból igyekeznek tanulni. Sőt, már a jövőt tervezik.

„Az előző navigátorom az utolsó pillanatában távozott, ezért a bajnoki rajt közeledtével minden bizonytalanná vált” – fogalmazott a mögöttünk hagyott bajnoksággal

kapcsolatban Spitzmüller Csaba. „A büdzsé egy jelentős részét ő biztosította volna, ezért akkor minden kilátástalannak tűnt. Szerencsére néhány új partner – köztük az IPPON – mentőövet dobott számomra, így részt tudtunk venni az idei bajnokságban. Juhász István személyében pedig egy rendkívül tapasztalt és kiváló navigátort találtam, akivel nagyon hamar közös nevezőre jutottunk.

A szereplésünket azonban nem kísérte szerencse, pedig minden esetben igyekeztünk a lehető legjobban felkészülni. Amikor az élmezőnyhöz nézve jó részeredményeket produkáltunk, akkor is visszavetett egy defekt, vagy egyéb más probléma. Az elején a szűk határidő miatt nem úgy alakult a felkészülés, a balszerencse pedig ezután végigkísérte a szezonunkat.”

Spici azonban már előre tekint és a 2014-es esztendőt tervezi: egyelőre sok konkrétum még nincs, de az biztos, hogy versenyezni fog.

„Már jó ideje a jövő évre koncentrálok, igyekszem az előttünk álló időszakot felépíteni” – folytatta a népszerű miskolci pilóta. „Az már június körül látszott, hogy a bajnoki remények elúsztak, ezért innentől kezdve el lehetett kezdeni tervezgetni. Még nem vagyok semmivel elkésve, ám konkrétumokkal egyelőre nem tudok szolgálni. Minden azon múlik, hogy a meglévő és a remélhetőleg még érkező partnereknek mi a kívánságuk. Én nagyon szeretnék külföldön versenyezni, de ez nem csupán rajtam múlik. Akár még a szakágváltás is szóba jöhet, ám még erről is korai beszélni. Nyilván az ideinél jóval hamarabb meghatározzuk az irányt, de ennek közös döntésnek kell lennie. Optimista vagyok, mert többnyire akkor szerepeltem eredményesen, akkor lettem magyar bajnok, amikor az előző esztendő rosszul sikerült. Most is ez a helyzet, ezért jövőre remélhetőleg már nem maradnak el a sikerek.”



Az Osváth-Farnadi kettősnek idén nem jött össze a kategória bajnoki címe, de nem adják fel: jövőre újra próbálkoznak



Bevált csere

Kurtos Róbert Mitsubishire váltott

Szenvedett idén a bajnokságban az Opel Astra volánja mögött a László Racing versenyzője, Kurtos Róbert, ezért úgy döntött, hogy Mitsubishire vált. A csere jó lépésnek bizonyult, hiszen a Mecsek Ralin már a fejlődés jeleit érezte.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: KOVÁCS-BARNA KÁROLY



Karrier

Kurtos Róbertet még a nyolcvanas évek végén fertőzte meg a benzingóz, bár akkor még gokartozásban gondolkodott. 1992-ben végül amatőr ralisprintversenyeken kezdett indulni egy Skoda 120-assal, ahol kisebb-nagyobb sikereket ért el. A kilencvenes évek vége felé már egy Volkswagen Golf volánja mögött indult Miskolc környékén murvás sprint kupákon. Ez az időszak egészen 2001-ig tartott, amikor is egy Trabanttal már a rali-túrasok mezőnyét erősítette. Itt sikerült bajnoki címet szereznie, majd 2004-ben egy Suzukival túra bajnoki elsőséget is begyűjtött N1-es kategóriában. 2005-ben váltott Rali 2-re, ahol 2006-ban Suzuki Kupa-győzelmet szerzett. 2007–2009-ig egy Hondával indult a Rali 2-ben és N2-es bajnoki címet nyert. 2009 augusztusában ült át egy Opel Astra volánja mögé, ami mint később kiderült, rossz döntés volt. Folyamatosan szenvedett a technikával, a legjobb eredménye ezzel a kocsival 2010-ben az Eger Rali A7-es kategória második helye volt, de 2012-ben a Mikulás Ralin is sikeresen szerepelt. 2013-ban a szezon vége felé váltott a mostani Mitsubishi Evo VI-osra, mellyel a Mecsek Ralin már sikerült kategóriája harmadik helyén zárnia.

Idén még két versenyt rendeznek, a Mikulás és a Szilveszter Ralit. Tervezed az indulást?

A Mikulás Rali murvás verseny. Gondoltam rá, hogy az Astrával elindulok, de így év végén nincs már időm rendbe tenni. A Mitsubishivel azonban még rajthoz állok a Szilveszter Ralin.

A 2014-es szezonra vannak már tervek?

Sok minden függ a támogatóimtól, de az biztos, hogy szeretnék ugyanebben, az F csoport 12-es kategóriájában elindulni a Mitsubishivel. Szeretnék továbbá új futóművet rakni a versenygépre és egy angol váltót is beszerezni, ezek persze költséges fejlesztések. Meglátjuk még, mi történik a holszezonban. Itt szeretném megragadni az alkalmat, hogy megköszönjem szponzoraim és a László Racing Kft. segítségét. Remélem, hogy 2014-ben is kiszolgáljuk majd partnereinket és természetesen a nézőknek is szeretnénk sok örömet okozni.

Omega Transz Kft.

Hogyan lehetne összefoglalni az idei szezonodat?

Az Eger Ralival indult az idei év, ami szerencsétlenül alakult számunkra. Már a verseny előtt két nappal felrobbant a motor az Astrában egy teszten, majd miután kicseréltük, a verseny előtti éjszaka az is megadta magát, így el sem értünk Egerbe. Miskolcon aztán egy gyenge navigátori teljesítmény miatt nem szerepeltünk jól, persze később a kormányzservó is szétment, amivel egy

éjszakai gyorsaságit ugyan bevállaltam, de többet már nem mertem. Veszprémben már új navigátorral álltam rajthoz, Bagó László személyében. Első nap az összetett második helyén álltunk és vezettük a kategóriánkat, és másnap még a harmadik és negyedik gyorsan is az élen haladtunk. Az ötös gyors felénél azonban ismét felrobbant az Astra motorja. Ekkor határoztam el, hogy feladom a küzdelmet az Opelrel, új autó után néztem.

Sokat szenvedtél az Opelrel, végül Mitsubishire váltottál. Milyen körülmények között tettél szert az új versenygépre?

Egy barátom szólt, hogy van egy félkész Mitsubishi Evo VI-osa, amit át is vettem tőle. Az egész nyarunk arról szólt, hogy felkészítsük az autót. Négykerék-hajtású versenygéppel még nem versenyeztem, ezért a Kassa Rali előtt még egy bemutatón tesztelni szerettem volna a gépet. Ott szét is ment a váltó, amit gyorsan cserélnünk is kellett. Ettől függet-

lenül Kassa a tanulásról és a tapasztalatszerzésről szólt. A második nap első gyorsaságiján aztán menet közben hallottam egy nagy recsenést és eltört az első differenciálmű. A Budapest Ralit ezért is hagytuk ki, mert pont az első napra készült el az autó.

Ezt követően már a Mecsek Rali következett. Sikerült felkészülni a szezonzáróra?

Igen, minden készen állt a versenyre. Technikai problémánk szerencsére nem is akadt,

egyedül az utolsó gyorsasági szakaszon kaptunk egy defektet. Döntenem kellett, hogy az utolsó 18 kilométert úgy tesszük meg, vagy lecseréljük a kereket, de utóbbi megoldás duplaakkora időhátrányt jelentett volna. Így végül defekttel mentünk végig, és bár az elsődleges célunk az volt, hogy végre befejezzünk egy futamot, a kategóriánk harmadik helyét sikerült megszereznünk. Felállhatunk a dobogóra, ami egy kis elégtételt jelentett a szerencsétlen szezonért.

BMP Profi Kft.

CLEANTECH SERVICE

Olajszér-Tech Kft.

Vissz-Watt Kft.

Pacziga Kft.

K Z Invest Kft.

Classic Truck & Bus Kft.

Archeocomplex Kft.

CORWOOL Kft.

Agria Szerszám Kft.

KORLOY Inc.

Granda-Szer Kft.

Ház plusz 2006 Kft.

KARADI

FA-FORG-TECH HUNGARIA KFT.

Targo Trans Kft.

Animax 2006 Bt.

BMP Profi Kft.

medi POST

IPG Infopress Group

Dupla kupás

Bakó Rally Team: Egy elégedett csapat

A debreceni ralis csapat a 2013-as évet szerencsésen zárta, ugyanis kategóriájukban az RTE első és az ob harmadik helyén végeztek. A szezon sikeresnek mondhatják, ugyanis mindhárom Citroen C2R2 versenyautójuk jól teljesített a futamokon. Az idei dupla kupás team csapatvezetőjét, Bakó Lászlót kérdeztem az eddigi élményeiről és a folytatásról.

SZÖVEG, FOTÓ: TIBA ANITA



Sokan ismerik már a Bakó Rally Teamet, mégis azok kedvéért mesélnél a kezdetekről, akik esetleg kevesebbet tudnak rólatok?

A kezdet már elég régen volt, fiatalság boldogság, ahogy mondani szokták. 1996-ban Trabanttal indultam először egy túraversenyen, Hajdúszoboszlón. Az a bemutatkozó annyira nem volt sikeres, ugyanis felborultunk. Később számos helyszínen megmutattuk magunkat, és nem csak tetőn. Próbáltunk minél többet menni, és jobb eredményeket elérni, hiszen akkor még be kellett tartani a ranglétrát a raliban. Az évek során aztán

megszereztük a jogot, hogy a legmagasabb lépcsőfokra léphessünk. Menet közben persze többször váltottunk versenyautót, és ezzel együtt kategóriát is. Sok autótípus megfordult a kezem alatt, és mindig elsőkerékessel versenyeztem, de évek óta márkahűek vagyunk, mert nekünk bevált a Citroen.

A tavalyi év sikereit felülmúltatok 2013-ban, hiszen dupla kupások lettetek. Mennyivel tettetek többet az előző szezonhoz képest, és mennyire volt rögzös az út a dobogóig?

A csapat tovább bővült egy Citroen C2R2-vel, amely egész évben bizonyított a rali-túra szakaszain. Így már három egyforma autó hadakozik a bajnokságokon a Bakó Rally Team színeiben. Ez persze háromszor annyi szervezést, kihívást és energiát követel meg tőlünk, de amint az eredményeink is mutatják, megérte beleinvestálni. Mint pilóta, továbbra is azt gondolom, hogy fejlődni csak úgy lehet, ha a lehető legtöbb versenyen indulunk, és mindig a dobogós helyezések lebeg a szemünk előtt. A kilométerek adják az önbizalmat és a tapasztalatot, amihez természetesen hozzátartoznak időnként a kudarcok is. Ebben a technikai sportban alázatra van szükség a dobogóra való eljutásig. Bennünk ez megvan, és véleményem szerint ezért sikerült az idén két bajnokság kupáját is megszereznünk.

Most, hogy vége a szezonnak, hogyan tovább? Mik a terveitek a 2014-es évre nézve? Attól függetlenül, hogy a bajnokságoknak vége van, számunkra télen sem áll meg az élet. Terveink között szerepelnek még autókiallítások, és amatőr sprintversenyeken való részvétel. Ezek mellett a csapat meglepetéssel is készül Mikulás és karácsony alkalmával. De ezt egyelőre még nem áruljuk el, ugyanis akkor már nem lesz meglepetés a megajándékozottak számára. A jövő évre nehéz tervezni, a rali jelenlegi helyzetét tekintve. Amennyiben a megfelelő feltételeket ki tudják alakítani mindkét szövetségben, abban az esetben 2014-ben ismét Magyarországon szeretnénk megvédeni a bajnoki címünket. A csapatban továbbra is versenyezni kívánó

„Fejlődni csak úgy lehet, ha a lehető legtöbb versenyen indulunk.”

Erdélyi György és Növényi Norbert újabb csapattagokkal egészül ki János Ákos és Brunekker Árpád személyében. Az újdonsült versenyzőpáros már rajthoz áll a harmadik mérregzsákkal a Szilveszter Ralin. Ahhoz, hogy jövőre mindhárom duó hasonló sikeres eredményekben részesülhessen, szükségünk lesz az idén is mellettünk álló bizalmasainkra. Ezúton szeretném megköszönni mindazoknak a támogatóknak a segítségét, akik a Bakó Rally Teamet választották a 2013-as évben, hiszen ők is részesei a csapat sikereinek.



Belekóstolt

Szabó Zsolt a Mecsek Ralin

A baranyai sprintbajnok előfutott a pécsi versenyen, de egyelőre nem tervezi, hogy feljebb lépne, mert élvezi a jelenlegi technikáját és elégedett az eredményeivel

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: GYENIS NIKOLETT, GYENIS CSABA

Mit kell tudni rólad, mikor és hogyan kezdted az autósportot?

Ahogy a forgatókönyvekben lenni szokott. Apám vitt ki a nyakában anno egy Mecsek Ralira, és ott csapott meg a benzingőz, majd a pálya széléről néztük a sportot a haverokkal, aztán több éven keresztül volt lehetőségem besegíteni egy nagyon jó barátom versenyzésébe, ami még erősítette bennem azt, hogy idővel meg kellene próbálni, milyen is ez belülről, élesben. Ez az idő 2009 végén jött el, amikor sikerült visszahozni Pécsre a Guzi János-féle kék ex-Kupás Swifet, ami már korábban a szívemhez nőtt. 2010 óta versenyzek ezzel az autóval. 2012 kivételével minden évben meg is nyertük vele az N csoportos bajnokságot.

Mivel foglalkozol civilben, sportoltál-e korábban mást, jelenleg mi még a hobbid? Civilként a Pécsi Polgármesteri Hivatal műszaki apparátusát erősítem. A hobbim mindig is az autósport volt, a lehető legtöbb szabadidőt pedig a kedvesemmel töltöm. Alkalmanként eljutok horgászni is.

Milyen autókat vezettél eddig?

Elég sok autót volt alkalmam kipróbálni. Versenyautók közül ültem A-s 106-os Peugeot-ban, GTi Suzukiban, de csak közúton. Jelenleg egy Toyotát használok utcai és pályabejáró autó-

nak, versenyen eddig kizárólag a saját Suzukimat volt alkalmam vezetni. Teljesen megbízható autó, nagyon szeretem, mert szinte sosem kell csinálni rajta semmi extrát a versenyek alatt, és gazdaságos is, a komplett Mecsek rali megcsináltuk 3/4 tank benzinnel. A gumikkal és a gumiválasztással a nagyokkal ellentétben mi



nem állunk hadilábon, mivel baranyai sprintben az N-es autók csak utcai gumikkal mehetnek, és ha ügyesek vagyunk akkor egy évet végig tudunk csinálni négy gumival, ráadásul jó lobogós vele a Suzuki, van olyan hogy még a felni is leér egy-egy kanyarban. Slickkel sokkal unalmasabb lenne az biztos.

Hogyan alakultak az idei versenyeid?

Az idei évben 6 sprintfutamon indultunk, ebből 3-at tudtunk megnyerni, két 2. és egy 3. helyezésünk volt még. Ezekkel az eredményekkel az utolsó futamon megnyertük

a bajnokságot. Volt pár meleg helyzet ebben az évben is, esőben forogtunk egyet Orfűn, megpördültünk Bakonyán, az utolsó versenyen majdnem el is dobtam a kocsit, mert 3 km alatt akartam behozni a gumilassító érintéséért járó 5 másodperc büntetést. Szerencsére megúsztuk egy kiadós partoldaljárással... Kalandos év volt, nagy küzdelmekkel. Sprinten nincs az, hogy beosztod az autót és majd a végén kiderül... Itt az első métertől kezdve az autó, a gumi, az ember, a fizika és a körülmények határain kell autózni, mert mindenki nyerni akar, nincs idő taktikázni. A 3. futamot követően az egykori navigátorommal két év után elváltak az útjaink, és a párom vette át a feladatkörét. Nagyon sok köszönettel tartozom támogatóim mellett csapatvezetőmnek, Budavári Zolinak, aki szintén egyengeti az utunkat, és nem szabad elfeledkezni a kiváló szervizcsapatról sem. Támogatóinknak köszönhetően részt tudtunk venni a Mecsek Ralin a másodosztály előtt, mint előfutó. Nagyon jól éreztük magunkat a versenyen és rengeteg tapasztalatot szereztünk. Bár meg kell állapítanom: eléggé más világ a sprinthez képest...

Melyek a rövid és hosszú távú terveid?

Szeretném addig csinálni, amíg élvezem ezt az egészet, addig, amíg nem megy más rovására a hobbi. Nekem teljesen megfelelő a jelenlegi autó a jelenlegi összeállításában. Szívesen kipróbálnék egy nagyobb, erősebb kocsit is, de ismerem magam és tudom, hogy egy hétvégeért nem szívesen fizetnék ki egy kisebb vagyont. Abból főzünk, amink van, vigyázunk a jelenlegi technikára és élvezzük, amíg lehet, mert elvileg erről kell hogy szóljon.



Toyota-uralom

82-83



Fekete nyerte az évadzárót, Fodor a bajnok

Fekete Antal és Tóth György, a Cargo Racing versenyzőpárosa fennállása első győzelmét aratta a Tereprali Bajnokság, valamint az Adrenalin Sprint Kupa sorozat 2013-as idényzáróján, Domony térségében. A két bajnokaspiráns, Fodor Imre és Varga Imre közül az előbbi zárt jobban, így a győri illetőségű Toyota-pilóta az abszolút bajnoki címet, valamint a sprintsorozat elsőségét is magáénak mondhatja.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR • FOTÓ: KOVÁCS-BARNA KÁROLY

Toyota-uralmat hozott a bajnokság, valamint az Adrenalin Sprint Kupa sorozat évadzáró összecsapása, amelyet november 16-án tartottak Domonyban és térségében. Az előző napok esőzései miatt sáros pályán, ám kellemes, napsütéses időben zajlott a futam, amelyen az elsőséget, valamint a bajnoki címet is egy Overdrive Toyota Hilux szerezte meg. A versenyt Fekete Antal nyerte, a szakágban idén debütált pilóta a riktó zöld Toyota fedélzetén navigátorával, Tóth Györggyel szenzációs tempót diktált. A két és fél hónapos szünet után visszatérő egység az utolsó kivevélével az összes szelektív szakaszt simán nyerte, amivel feltették a pontot az i-re: közös pályafutásuk első idényében a dobogó valamennyi fokát megjárták, szereztek egy világpontot és az évad záróakordjaként learatták az első diadalukat is.

„Nagyon örülök az első győzelemnek” – mondta a futam végén Fekete. „Az évad ele-

jén nem gondoltam volna, hogy sikerülhet, de most Gyurival együtt nagyon boldogok vagyunk. Picit tartottunk attól, hogy az utóbbi napok esőzései miatt veszélyes lesz a pálya, de a sárgumi bevált, és a napsütésnek köszönhetően folyamatosan javultak a körülmények.” A 2. helyen Fodor Imre és Csató Attila végzett: a Toyota Motorsport Hungary duója a végső siker egyik várományosaként vágott neki a futamnak, amelyre – a bajnoki esélyeket szem előtt tartva – biztonsági autózást ígértek. Stratégiájukat sikerült érvényesíteni:

„Az évad elején nem gondoltam volna, hogy sikerülhet a futamgyőzelem.”

Fekete Antal

a páros hibamentes versenyt futott, nem váltaltak felesleges kockázatot, és a bajnoki rivális, Varga Imre és Szegedi Ferenc előtt végeztek. A Varga Racing Team párosa 1 pontnyi előnnyel vágott neki az évadzárónak, ám a duót a futam elején kisebb műszaki gondok hátráltatták, s bár menet közben feljavult a Nissan King Cab tempója, végül a 4. helyen zártak. Ennek fényében a „mínuszolástól” – a bajnoki összpontszám az alapkiírása szerint a hétfutamos szezon során elért legjobb hat eredmény alapján alakul ki – függetlenül



hogy így sincs okunk a csalódásra. Az évad végéig versenyben voltunk egy remek csapat és egy világszínvonalú technika ellen.” Kiváló teljesítménnyel rukkolt elő a zárófutamon Murczin Zsolt, a 3D Racing versenyzője, akinek ezúttal lánya, Vivien diktálta az itinert a Mitsubishi-ben. Az ifjú hölgy bemutatkozása parádésra sikerült a rutinos apuka mellett, ugyanis a 3. helyen zárták az

tán az októberi, etyeki sprintfutamon a Dodge Dakota rugóújtával kapcsolatos problémák miatt diszqualifikálták a párost, amely így elbukott egy 2. helyet. A zöld versenygép mindig lelkes legénysége a sáros terepen nem tudta megismételni akkori teljesítményét, így a 6. helyen végeztek. Őket a Solyom Team duója, Solyom Olivér és Galbács Mátyás követte az eredménylistán: a mezőny hangulatfelelős



A Fodor Imre–Csató Attila páros csak második lett, de a bajnoki cím így is összejött a kettősnek



a Fodor–Csató páros követi a trónon az utóbbi két szezon bajnokát, Fazekas Károlyt, ráadásul a Toyota-duó a domonyi 2. helyezéssel bebiztosította az Adrenalin Sprint Kupa sorozat elsőségét is.

„Roppant nehéz volt végig visszafogni magam, Billynek, a navigátoromnak folyamatosan emlékeztetnie kellett arra, hogy ne taposam túl keményen a gázpedált” – értelt a célban az újdonsült bajnok. „Nagyon boldog vagyok, hogy bajnoki címmel sikerült visszatérnem a sportágra. Év közben hibáztunk párszor, de a Toyotára tényleg nem lehet egy szavunk sem, mindvégig kifogástalanul üzemelt és élvezetes volt vezetni.”

Varga a parc fermében pezsgővel locsolta nyakon ellenfelét: „Gratulálok nekik a bajnoki címhez” – mondta a bajnoki ezüstérmes. „A mai verseny elején nagyon csúsztak a pályán a sár miatt, és picit talán túlságosan is visszafogottan kezdtünk. Úgy gondolom,

összecsapást, amit azzal fejeltek meg, hogy az utolsó, a Hungexpo területén futott szelektív szakaszon mindenkinél gyorsabbnak bizonyultak. A verseny rendezője a díjkiosztón különdíjjal jutalmazta a debütáns navigátor-hölgy erőfeszítéseit.

Molnár 'Vadász' István és Tóth Dénes, a Vadász Racing párosa Vargák mögött, az 5. pozícióban zárt. A kétfutamos kihagyás után újra versenybe szálló viharsarki egység dacolt a Nissan motorjának műszaki gondjaival, valamint a navigátor kisebb egészségügyi problémáival is, aminek az lett a jutalma, hogy megszerezték idénybeli első pontjaikat. A Vadász Racing másik Nissan-egysége, Kaposi Zoltán és Szőke Nikolett nagy kedvvel versenyzett, ám a biztató eredmények után a 7. szelektív szakaszon ráhajtottak egy tuskóra, kitért a jobb első futómű, így nem tudták befejezni a viadalt. Horváth 'Gombi' Béla és Nagy Szabolcs bizonyítási vágytól fűtve állt a rajtkapuhoz, miu-

párosát és versenygépüket, a Hawkiát is alaposan megdolgoztatta a sár.

A TH csoportban Géczi Viktor és Józsa Csaba diadalmaskodott a 3D Racing Mitsubishi Pajerojával, maguk mögé utasítva a Solyom Team versenyzőjét, a csoport bajnoki címét az Audi–Roverrel már korábban bebiztosító Hangodi Jánost, aki ezúttal egyedül, állandó navigátora, Pocseg Ferenc nélkül versenyzett. Őket a Nissannal induló Gyabronka István és Radics Gábor követte a 3. pozícióban, míg az Open kategóriában teljesítette a távot a Vadkerti Róbert–Lázár Tibor egység is, akik egy Jeep Grand Cherokee-val álltak rajthoz.

A bajnokság végeredménye

1. Fodor Imre–Csató Attila/Mesterházi Márk	128
2. Varga Imre–Szegedi Ferenc	118
3. Miroslav Zapletal–Maciej Marton	80
4. Fekete Antal–Tóth György	64
5. Murczin Zsolt–Bagics Róbert	57

EGY LÓERŐ

A természet szeretete
– az élet szeretete



www.imsys.hu
1033 Budapest,
Mozaik u. 14/a



Bajnoki ezüstérmes

Varga Racing Team: Az eddigi legjobb eredmény

A negyedik helyen végzett a tereprali-bajnokság, valamint az Adrenalin Sprint Kupa sorozat 2013-as évadzáróján, Domony térségében Varga Imre és Szegedi Ferenc, a Varga Racing Team versenyzőpárosa. Ez kevés volt a bajnoki cím elhódításához, de a Nissan King Cabbel versenyző különítmény így sem csalódott.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR • FOTÓ: KOVÁCS-KOVÁCS-BARNA KÁROLY

Az évadzárót egypontnyi előnnyel kezdő alakulat mindent megtett a végső siker érdekében, de a sors másként rendelkezett: a domonyi futam első néhány szakaszán nemcsak az előző napok esőzése során felázott, sáros pályákkal gyűlt meg a Varga–Szegedi duó baja, hanem a Nissannal is, amelyen az alapos felkészítés ellenére kisebb műszaki gondok jelentkeztek. A verseny előrehaladtával javultak a körülmények és javult a páros teljesítménye is, de ez ezúttal csak a 4. hely megszerzésére volt elegendő.

Mivel a bajnoki címre esélyes másik egység, Fodor Imre és Csató Attila a 2. helyen végzett a Toyotával, a Varga Racing Team párosa az országos bajnoki tabellán, valamint az Adrenalin Sprint Kupa értékelésében is az ezüstérmes pozíciót mondhatja magáénak. Varga és Szegedi a T1.1.2-es kategória bajnoki címét már korábban bebiztosította.



„A verseny elején küszködtünk egy picit a sáros, csúszós pályán, ráadásul adódott némi problémánk az autóval is. A végéhez közeledve gyorsultunk, de akkorra már elment a hajó. Úgy gondolom, hogy csalódottságra nincs okunk, hiszen az évad végéig versenyben voltunk egy világszínvonalú technika és egy remek csapat ellen. Fodor Iminek és Billynek ezúton is gratulálók! Mi egész évben a tapasztalatunkat és a ruti-

nunkat kamatoztatva, konzervatív stratégiát alkalmazva igyekeztük kihozni az autóból mindazt, ami benne van. Ez működött is, máskülönben nem jutottunk volna el ideig. Az ezüstérmes az eddigi legjobb eredményem a magyar bajnokságban. Köszönettel tartozom csapatunk támogatóinak, akikre mindig, minden helyzetben számíthatunk!” – értékelte Varga Imre.

Szegedi Ferenc is sommázta a záróversenyt, valamint az évadot: „Mi mindig, minden futamon visszafogottan kezdünk, és a végét nyomjuk meg, ezúttal viszont talán túlságosan is óvatosságunk volt az elején a sár miatt csúszós pályákon. Úgy gondolom, hogy az egész éves teljesítmény alapján mi is megérdemeltük volna a bajnoki címet, de az sem kérdéses, hogy Fodor Imi és Billy ugyanúgy, ezért gratulálok nekik a sikerhez. A bajnokság abszolút értékelésében, valamint az Adrenalin Sprint Kupában elért ezüstérmes Iminek és nekem is a legjobb összetettbeli eredményünk, így azt hiszem, semmi okunk nincs arra, hogy lógassuk az orrunkat.”

Noha a Varga Racing Team számára a versenyszezon lezárult, a Nissan King Cabet nem pihentetik túl sokáig, ugyanis a különítmény levezetés gyanánt biztosan ott lesz a Mikulás Ralin, amelyre december 7–8-án kerül sor Veszprém térségében.

VARGA RACING TEAM





Rövid, hasznos, élvezetes

LP Racing: Santa Domenica Rally Show

Remek hangulatú és sikeres hétvégét tudhat maga mögött Lónyai Pál és Garamvölgyi Zoltán, az LP Racing párosa a több mint 100 autót felvonultató mezőnyben az abszolút nyolcadik helyen zárta a Santa Domenica Rally Showt.

SZÖVEG, FOTÓ: SZÁNTÓ FRIGYES

Bár az időjárás nem fogadta kegyeibe a hétvégi horvát rali show résztvevőit, azonban a zord körülmények sem szegték a horvát autósport rajongók kedvét, és népes közönség előtt száguldozhatott Lónyai Pál és Garamvölgyi Zoltán a horvátországi 4. Santa Domenica Rally Show-n.

A napok óta tartó esőzés változtatásra kényszerítette a szervezőket, ez pedig érzékenyen érintette a verseny útvonalát, hiszen a párosok így negyed annyit mehettek versenykörülmények között, mint amire készültek. „Egyetlen rossz dolog történt velünk: sajnos a rendezők az időjárás miatt arra kényszerültek, hogy az amúgy is rövid szakaszból egy kicsit kivegyenek. Viszont amikor lehetett menni akkor nagyon jó volt!” – mesélte Lónyai Pál a verseny végén. Az eredeti tervek szerint egy 10 és egy 12 kilométeres



pályán zajlott volna a verseny, a versenyzők még a szombati pályabejárás alkalmával is ezt tréningezték le, a versenynap reggelére azonban megváltozott a helyzet. „Vasárnap reggel egy gát átszakadt, és elöntötte a pályának egy

jelentős részét” – tért ki a részletekre Garamvölgyi Zoltán, a csapat navigátora. „Tudtuk, hogy rövid lesz, és az is volt, így igazából ez nem okozott gondot, mert szórakozni mentünk és remekül is éreztük magunkat.”

„A fergeteges hangulat tényleg kárpótolt minket, nem is gondoltam volna, hogy a rossz idő ellenére ilyen sok ember ilyen jól tudja magát érezni egy ilyen rali show alkalmával. Nagyon sok új barátra tettünk szert, úgyhogy nagyon örülünk, hogy úgy döntöttünk részt veszünk ezen a rendezvényen” – erősítette meg társát Lónyai Pál, akinek nem lehet oka a panasza az eredményt illetően sem, hiszen a bivalyerős raliautóktól hemzsegő mezőnyben az előkelő abszolút nyolcadik helyen zárta a versenyt, a súly-lóerő arányban a Mitsubishikhez képest komoly hátrányban lévő, de ezúttal is szépen muzsikáló X5-ös BMW-vel. „A táv rövidege ellenére úgy érzem sokat tanultunk, egyrészt új tapasztalat volt, hogy kétóránként két perce kellett felszívni magunkat, és megpróbálni a maximumot nyújtani, másrészt ezúttal rali itinert használtunk, aminek még nagy hasznát vehetjük olyan tereprali futamokon is, ahol ismétlődnek a pályák” – tette hozzá Garamvölgyi Zoltán, aki frissen operált lábbal vállalta a versenyt.

Az LP Racing párosa legközelebb ismét Magyarországon száll versenybe, Lónyai Pál és Garamvölgyi Zoltán a 17. Mikulás Ralin áll rajthoz.

Köszönjük támogatóinknak és Partnereinknek: Bioextra Zrt., LP Racing, Garzone Racing, Whistler Racing, Sparco, Music FM, Nemzeti Sport, rallysport.hu, rallyheart.hu, tereprali.com



3412 Bogács,
Viola utca 18.
Tel.: 30/303-5484

Fuvarozó, Kereskedelmi és Szolgáltató
Korlátolt Felelősségű Társaság

Szóródó anyagok közúti szállítása

Gépi földmunka

Építési terület előkészítése

Út-, térkő- és járdaépítés

www.middlecourse.hu

Akik nélkül egy sem lett volna a kilencből



Rekorddöntés és ami mögötte van

A Bánkuti MotorSport versenyzője, Bánkuti Gábor idén kilencedszer lett magyar bajnok a ralikrosszban, ezzel rekordot döntött, hiszen ennyi bajnoki címmel idehaza senki sem büszkélkedhetett eddig ebben a sportágban. A sikerek viszont nem egy ember érdemei.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA, ZOLEG, HAJÓKA, LOIX

Általában a pilóta szerepel a címlapokon, róla jelennek meg újságcikkek, de legalább ilyen fontos a háttér: azok az emberek, akik hosszú évek, esetenként évtizedek óta jóban, rosszban ott állnak mellette és a csapat mögött, és partnerként segítik Gábort a sikerekhez. Számunkra Ők az igazi hősök, ezért szóljon ez a cikk most csak Róluk.

Ormos István, a Duna Autó Zrt. vezérigazgatója: „Az első perctől kezdve, 19 éve tart a töretlen együttműködésünk a Bánkuti MotorSporttal. Nagyon büszkék vagyunk erre a hosszú távú együttműködésre, ami úgy gondoljuk, ritka a mai világban. Több minden miatt evidens számunkra, hogy támogatjuk Gábort: az eredményei magukért beszélnek, ő is óbudai, de a legfontosabb, hogy emberként nagyon nagyra tartom, tisztelem és becsülöm őket. Az első perctől



nagyon jó volt a kapcsolat, aztán jöttek az eredmények is, egyik bajnoki cím a másik után, és elröplött ez a 19 év. Most már annak

a 10. bajnoki címnek meg kell lenni, az egy hihetetlenül nagy dolog lenne! Kell ehhez egy iszonyatosan nagy adag fanatizmus is Gábor és az egész csapat részéről. Pontosan tudom, hogy főleg egy-egy nehezebb évükben – amikor sorra jöttek a technikai problémák – mennyi energia volt az ő részükről beletéve ebbe a sportba, és mennyi munka áll a sikereik mögött. S ami még nagyon fontos, hogy ők nemcsak elvárnak, de teljesítenek is, és mindig állják a szavukat, ami szintén ritka kincs ebben a világban.”

Puskás Péter, Óbuda Önkormányzat alpolgármestere: „Az ifjabbik Gábort nagyon régóta ismerem, hiszen az öcsém osztálytársa volt általános iskolában. Utána jó pár évvel később megkeresett a papája, így megtudtam, hogy autóversenyző lett és milyen jó eredményei vannak. Ezután elkezdtünk beszélgetni egy lehetséges együttműködésről az Óbuda Önkormányzat és a Bánkuti MotorSport között, de legnagyobb meglepetésemre nem mutatkozott meg a pályán. Hanem elsősorban erkölcsi támogatást kért. Ezt mi természetesen örömmel megadtuk nekik. A logónk azóta rajta van az autón is, és rajtuk keresztül a médiában és több helyen is megjelenik az önkormányzatunk, aminek



örülünk. Nagyon szívesen támogatnánk őt anyagilag is, de ez sajnos nem ilyen egyszerű, hiszen kerületi önkormányzatként nekünk elsősorban a tömegsportokat kell támogatnunk, és azt kell biztosítanunk, hogy minél több óbudai fiatal tudjon rendszeresen sportolni. Ezzel együtt természetesen az egyéni sportolóira is büszke a kerület, köztük Gáborra és kiváló eredményeire is. Azt pedig egészen példaértékűnek tartom, hogy valaki ennyire büszkén képviselje azt a kerületet, ahonnan származik, és a sikerek idején se

felejtse el mindig kihangsúlyozni, hogy honnan jött. Sok sikert kívánok nekik jövőbeni céljaik megvalósításához is.”

Szabó László, a La-Fer-Car Kft. ügyvezető igazgatója: „Nagyon büszke vagyok erre az együttműködésre, és jó dolog olyan valakit támogatni, aki évről évre folyamatosan szállítja az eredményeket. Fontos hangsúlyozni, hogy itt sokkal többről van szó bajnoki címeknél és győzelmeknél. Rengeteg nagyszerű emberi kapcsolatot, barátot és életre szóló élményeket köszönhetek a csapatnak, és úgy gondolom, hogy én is legalább akkora hálával tartozom nekik, mint fordítva, sőt. Gáborék tényleg mindent megtesznek annak érdekében, hogy mindenki boldog legyen, aki bármilyen szinten részese a Bánkuti MotorSport csapatának, és ez szerintem nagyon becsülendő éretny. A fő kapcsolódási pont közöttünk nyilván az, miután Peugeot–Citroen szervizünk és



alkatrész-kereskedelmünk van, hogy a kezdetektől Peugeot-val versenyezzek, hiszen ennek köszönhetjük, hogy megismertük egymást. Nagyon szurkolok, hogy mielőbb összejöjjen a 10. bajnoki cím is, de azt is látom, borzasztó nehéz lesz. De így lesz igazán értékel!”

Sívó Gyula, a Vip Controll System Kft. ügyvezető igazgatója: „Nagyon boldog vagyok, hogy egy olyan összetartó csapat tagja lehetek támogatóként, mint a Bánkuti MotorSport. Nagyon erős köztünk a kohézió, és törhet bármennyi féltengely, mi mindig kitarunk egymás mellett. Amilyen csodálatos teljesítményt nyújt Gabi évről évre a pályán, olyan profi módon koordinálja ezt az egészet kívülről az idősebb Gábor, mint csapatfőnök. Tényleg minden apró részletre odafigyelnek, és ez konkrét eredményekben mutatkozik meg a pályán. Kilenc megombócból is sok, nemhogy bajnoki címekből, úgyhogy úgy gondolom, a statisztika tényleg magáért beszél. Én látom azt is, hogy mennyi munka áll ezek mögött a sikerek mögött, és nagyon tisztelem Gáborékat azért, amit és



ahogyan csinálnak. Számomra az is nagyon fontos, hogy családias és nagyon emberközelis az a közeg, ami körülveszi a csapatot, és a versenyeken is rendre nagyon jó a hangulat. Élvezik, amit csinálnak, és ezt akkor sem felejtik el, amikor odakint, a pályán a legnagyobb tétre megy a játék. Nagyon emberi és vidám ez a társaság, és örülök, hogy én is a részese lehetek ennek.”

Ször Ferenc, a Fer-Vill Kft. ügyvezető igazgatója: „Közel tíz éve tart az együttműködésünk Gáborékkal. Östehetségnek tartom. Ő tényleg izomból megy! Olyan stílusban versenyez, hogy ha kibírja alatta a technika, akkor szinte mindig nyer. Sajnos a munkabeosztásomból kifolyólag ma már sokkal kevesebb versenyre jutok el személyesen, mint szeretném, idén például csak egy versenyre tudtam kimenni a csapatnak, a rabócseringi szezonnyitóra, ott nyert is Gabi. De hát majdnem mindegy lett volna, hogy hova megyek idén, hiszen sorra nyerte a versenyeket! Ha fogadni kellene, azt mondanám, hogy jövőre a tizedik bajnoki címet is behúzza, és remélem,



személyesen is minél többnek lehetek szem- és fültanúja. Kevés olyan elhivatott csapat van, mint az övék, és náluk tényleg az egész család a ralikrossz és a versenyzés köré épül. Nem véletlenül vannak ott most már évtizedek óta az élmezőnyben.”



„Asszonyom, a gyerekeknek kell nyomni a gázt, nem Önnek!”

Az idő Vaskó Dominiknek dolgozik

A fiús édesanyák élete sosem könnyű, hát még a „versenyzőanyukaké”. Folytonos aggodás, izgalom és teljes alkalmazkodás egy olyan életformához, ami önmagában is egész embert kíván. Kettős élet ez a hétköznapi munka és háztartásvezetés mellett, hiszen hétvégéken nyugodt édesanyából akaratlanul is a legfanatikusabb törzsszurkolóvá vedlik át az ember. Vaskó Dominik édesanyját, Vaskó Jánosnét kérdeztük fia szenvedélyéről, ami időközben rá is teljesen átragadt...

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA, ZOLEG, HAJÓKA

„Mindig kint vagyok a versenyeken. Soha egyetlen futamát sem hagytam ki Dominak. Néha megesett, hogy nem tudtam velük elindulni, mert nekem még dolgoznom kellett, de akkor is mindig utánuk mentem autóval. Egyszer volt, hogy kicsit késve indultam, ezért a kelletnél picit jobban siettem az autópályán, mire a rendőr megállított. Elmondtam neki, hogy hova sietek, mire ő annyit mondott: „Asszonyom, akkor a gyerekeknek kell nyomni a gázt, nem Önnek!” Számos ilyen kedves történet van még az elmúlt évekből. Ez tényleg egy életformává nőtte ki magát nálunk teljesen. Akkor például, amikor gokartban Domi egyszerre több sorozatban versenyzett, olyanok voltunk, mint egy utazócirkusz! Szerdán mindig bepakoltunk a lakókocsiba, és csütörtökön a férjemék elindultak a versenyre, én meg általában másnap mentem utánuk. Aztán valamikor hétfő hajnalban hazaestünk, Dominak másnap jött az óvoda vagy a sulij, nekünk pedig a munka.

Munkából hazaérve mosás, mert a következő szerdán kezdődött minden előlről!” – mondta el az édesanya.

„Ezt szereti csinálni, mi meg áldozatot vállalunk, hogy neki jó legyen. Persze kár lenne tagadni, mi is élvezzük a versenyeket, és rengeteg élménnyel gazdagodtunk ennek az életformának köszönhetően. Én vagyok



amúgy a leghangosabb szurkolója, általában annyira izgulok érte a versenyeken, hogy teljesen meglepedkezem magamról, és kiabálva biztatom a pálya széléről. Aztán otthon nézzük vissza együtt a videókat, és nem győzzük letekeríteni a hangot, mert akkora volt az izgalom!” – folytatta a fanatikus „versenyzőanyuka”, majd hozzátette: „Nagyon-nagyon félttem Domit, ezért is akarok minden versenyén ott lenni, és látni, hogy mi történik vele. Mondanom se kell, hogy amikor elkezdett versenyezni, az volt az első kérdésem, amit feltettem a férjemnek, hogy van-e rá esély, hogy a fiunk kiessen verseny közben a gokartból. Az akkori csapatfőnök erre rávágta, hogy „Á, dehog, legfeljebb száz az egyhez!” Hát persze, hogy velünk megtörtént! A Rabócsi Ringen ütközött egy másik gyerekkel, kiesett a gokartból, a gokart meg

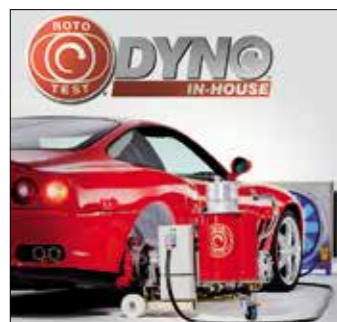


egyenesen rá! Szerencsére nem esett baja, sőt, másnap már ugyanúgy elindult a versenyen, de ettől kezdve mondhatott nekem bárki bármit a biztonságról, tudom, amit tudok, és szeretem a saját szememmel látni a történéseket. Ez megnyugtat” – árulta el Vaskóné.

És mi a helyzet az iskolában? Hogy tolerálják azt, hogy Dominik, ha verseny van, hiányzik a pénteki vagy a hétfői órákról? „Ezzel szerencsére nincs semmi baj, mert Domi nagyon jó tanuló. Matekversenyekre jár, és az iskolában is versenyt csinál abból, hogy ő írja meg a leggyorsabban a dolgozatát és ő legyen a legjobb. Gépészmérnök szeretne lenni, és ő is tudja, hogy ehhez sokat kell tanulnia. Nem titok, hogy a versenyzését is ehhez kötyjük. Megmondtuk neki, hogy most az a feladata, hogy tanuljon, minden más ez után jön. Egyébként az osztálytársai is nagyon szurkolnak neki. Mindig viszi be a kupákat, és együtt örülnek a sikereknek a barátaival.”

A legtöbb gyerek focizik vagy kosarazik, Domit sohasem érdekelte a többi sport? „Az iskolában elfocizgat a többi gyerekkel, és egy rövid ideig járt kosarazni és úszni is, de igazából semmi más nem kötötte le úgy, mint a versenyzés. Talán még a síelés volt ilyen, de ott sem szlalomban ment ám, mint a többiek, hanem le egyenesen a lejtőn, és csak mosolygott, hogy ez milyen jó móka, én meg nem győztem aggódni érte. Úgy néz ki, valami belső készletése és vonzalma van a sebesség iránt, úgyhogy biztos vagyok benne, hogy számára az autóversenyzés a tökéletes sportág. A ralikrosszban ráadásul nagyon jól érzi magát, mert nagyon jó a társaság és a csapat is. Nagyon érdekes például, hogy amikor Dominak nem sikerül valami a pályán, és úgy igazán le van törve, akkor nem mi vagyunk azok, akik meg tudjuk őt vigasztalni, hanem menedzsere, Gábor bá. Rá és versenyző fiára, Gáborra is nagyon hallgat, jó látni, hogy mások is ilyen segítőkészen viszonyulnak hozzá, hozzánk” – mondta el végül az édesanya.

S hogy mi a véleménye Dominikról az emlegetett Bánkúti Gábornak? „Domi egy nagyon ügyes srác, örülök, hogy a csapatunk tagjaként versenyez” – kezdte minden idők legtöbb magyar bajnoki címet nyert ralikrossz pilótája. „Már tavaly is volt, hogy gokartoztunk, illetve autóztunk együtt a Rabócsi Ringen, és segítettem őt néhány instrukcióval, hogy milyen íveket válasszon, hol forduljon, hol legyen a féktáv stb., de igazából csak időn, második junior ralikrosszos évében fűződött szorosabbra a kapcsolata csapatunkkal, azzal, hogy a mi színünkben versenyez. Nagyon közelről figyelem és segítem őt édesapámmal együtt a versenyeken, és próbáljuk őt folyamatosan terelgetni a jó irányba. Nagyon jó, hogy bármilyen tanácsot adunk neki, azt megfogadja, és ami legalább ilyen fontos, végre is tudja hajtani a pályán. Egyre ügyesebb, és ez a helyezése is időeredményein is látszik. Hihetetlenül fiatal még mindig, úgyhogy övé a jövő, az idő mindenképp neki dolgozik.”



A VALÓDI TELJESÍTMÉNYMÉRÉS

Formula, rali, pálya, ralikrossz, tereprali, drift és más autósportban, illetve utcán használt autók mérése
A VILÁG LEGPONTOSABB HORDOZHATÓ PADJÁN!

Magyarországon egyedülállóan magas színvonalú teljesítménymérést és teljesítménynövelést tesz lehetővé ez a közvetlenül kerékagyra szerelhető berendezés.

Rototest
teljesítménymérés
Tel: +36-30/985-4529

A biztos partner a változó világban!

Autóvillamosság
Autóklíma
Alkatrészek
Javítás

Minden egy helyen!

www.fervill.hu Bp. X. Fertő u. 14. Tel: 264-2044

Utcai autóból ralikrosszba

A meglepetés még várat magára

Zsipi Róbert idén abszolút újoncként debütált a Bánkúti MotorSport színeiben a versenysportban, hiszen a szeptemberi, Kakucsringen megrendezett magyar bajnoki ralikrosszfutam jelentette élete legelső autóversenyét, amin elindult. Felmerül a kérdés: honnan jött? Ki ő? Hogyan kapta ezt a lehetőséget és egyáltalán hogyan került kapcsolatba a csapattal?

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: HAJÓKA, ZOLEG

„Robival egy aranyos kis történettel indult a kapcsolatunk. Minden úgy kezdődött, hogy Bence unokám az egyik futamon minden áron be szeretett volna ülni a BMW kabriójába (kicsit korán kezd), mire Robi

nagyon kedves és elegáns módon felajánlotta, hogy a verseny végén elviszi őt egy körre. A biztonság kedvéért én is beültem melléjük, és egyből kiszúrta, hogy mennyire fertzött ő is az autók és a sebesség által,



és mennyire szeret gyorsan és sportosan közlekedni. Felajánlottam neki, hogy induljon el próbaképp egy ralikrossz versenyen, ő pedig kapva kapott az alkalmon. Így csöppent bele a ralikrosszba, illetve a 306-osba” – mesélte el id. Bánkúti Gábor, a Bánkúti MotorSport csapatfőnöke.

Így indult tehát minden. Zsipi Róbert bármiféle előzetes versenytapasztalat, illetve versenyzői múlt nélkül a szeptember 8-i, kakucsringi ralikrossz magyar bajnoki fordulón beült a Bánkúti MotorSport Peugeot 306-osába, amellyel a Magyar Kupa mezőnyében teljesítette első kilométereit versenyzőként.

Az autó felkészítésében és szervizelésében kulcsszerepet vállaló Dobos Sándor így emlékszik az első közös versenyen történetekre. „Szerelőként is ez az igazi kihívás, amikor valaki tényleg egy utcai autóból ül át egy versenyautóba, és tényleg a lelegejétől kell



elmondani és megmutatni neki mindent. A 306-os egy igazi jó kis nyers versenyautó, van a kormány, a gáz és a fék, és minden a versenyzőn múlik. Kakucsra még tényleg minden teljesen új volt Robinak, hiszen szó szerint az első métereit tette meg a kocsival, és ennek megfelelően pörgött-forgott is az

edzésen. Utána viszont még egyszer átvettük a dolgokat, aminek köszönhetően a végére egészen belelendült, rengeteget javított magához képest, és tartani tudta a tempót a többiekkel” – mondta el a versenyhétvégék alkalmával rendre a 306-os Peugeot körül sürgölődő szerelő.

BÁNKÚTI MotorSport

EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREI

MINDEN EGY HELYEN!
BÁRMELY TÍPUSÚ GÉPJÁRMŰVET VÁLLALUNK!

- TELJES KÖRŰ BIZTOSÍTÁSI ÜGYINTÉZÉS
- KAROSSZÉRIA JAVÍTÁS
- KAROSSZÉRIA FÉNYEZÉS
- KLÍMATÖLTÉS
- MŰSZAKI VIZSGÁZTATÁS
- SZERVIZ
- ÁTVIZSGÁLÁS
- OLAJCSERE
- GUMISZERELÉS

KEDVEZMÉNYEK AZ ALÁBBI MÁRKÁKRA

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

KÁRÁSZY LENGÉSCSILLAPÍTÓ SPECIALISTA

- » 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
- » Egycsöves, nagynyomású lengéscsillapítók időszakos átvizsgálása, szervizelése
- » Lengéscsillapító felújítás
- » Sport rugók,
- » Computeres lengéscsillapító mérés ki és beszerelt állapotban
- » Profesionális technika, garantált minőség / ISO 9001-2009 /

KONI
KARASZY.HU

Válasszon minket, nem bánja meg, nálunk a minőség magas, az ár alacsony!

KÁRÁSZY KFT.
1033. Budapest Szőlőkert u. 11.
Tel: +36-1 349-8193
Fax: +36-1 320-3836
www.karaszky.hu

DUNA AUTÓ Zrt.

dunaauto.hu/suzuki

Megérkezett az új Suzuki SX4 S-Cross

Próbálja ki a Duna Autó Zrt.-nél!
Tel.: +36 1 801 4095 • +36 20 324 9973 • 1037 Budapest, Zay u. 24.

A kép illusztráció. Üzemanyag-fogyasztás (kombinált): 6,1-6,7 l/100 km. CO₂-kibocsátás: 110-136 g/km.

VIP CONTROLL SYSTEM

-Könyvelési szolgáltatás
-Adó- és gazdasági tanácsadás
-Teljeskörű közigazgatási, jogi képviselet

1062 Budapest, Bajza u. 45. Mobil: +36 70 9400 771
Tel./fax: 06 1 301 0883 Email: vipcontrollsystem@gmail.com
301 0884 Web: vipcontrollsystem.hu

LA-FER-CAR
PEUGEOT & CITROËN
ALKATRÉSZKERESKEDÉS ÉS SZERVIZ

06-27-390-228 H.-Cs.: 09.00-17.00
06-20-430-1099 P.: 09.00-15.00
06-70-566-0229 Sz.-V. Zárva
06-70-411-9035

2120 Dunakeszi, Pallag utca 45.

• Bontott, új és utángyártott alkatrészek francia típusokhoz
• Francia autók szervize, teljeskörű szerviz
• Gumijavítás, szerelés akár 21" méretben is, téli és nyári gumik raktárról
• Hátsóhid felújítás

15% kedvezmény a hirdetés felmutatójának!

PROMONTORSPEED
SZÁLLÍTMÁNYOZÓ KFT.

H-1115 Budapest, Tétényi út. 32/B.VI., 21 ajtó

tel.: + 36 1 236-50-20

fax.: + 36 1 238-09-18
+ 36 1 238-09-19

Fehér füst és gumiszag

Monster Energy Gymkhana Grid

Az év utolsó jelentős gymkhana-eseményén a Ken Block fémjelezte társaság egy nem akármilyen show-val mutatta meg ismételten Európának, miért növekszik a sportág népszerűsége évről évre. Munkatársaink madridi élménybeszámolója.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ, BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: MONSTER

Tekintve, hogy Spanyolország mennyire kiemelt helyet tölt be az autó- és motorsportok élvonalában, meglepő, hogy Madrid milyen kevésbé veszi ki ebből a részét. November első hétvégéjén azonban mégis a spanyol fővárosban rendezték Európa leglátványosabb autóversenyét, hiszen a külvárosban kialakított ideiglenes driftpálya adott otthont a Monster Energy Gymkhana Grid idei döntőjének.

A kétnapos esemény első napját a versenyzők a pálya megismerésével töltötték, hiszen a kihelyezett bóják és hordók precíz kerülgetése még a legjobbaknak sem megy olyan könnyedén. A pilóták ugyanúgy a határokat feszegették, mint egy épített versenypályán: igyekeztek az autók orrát forgás közben minél közelebb helyezni az akadályokhoz anélkül,

hogy megérintsék azokat, hiszen az éles bevetés során ez időbűntetéssel jár. Az autók erejét testközelből is megtapasztalhattuk, amikor az esemény egyik nagymenője, Vaughn Gittin Jr. elvitt minket egy körre saját fejlesztésű, Monster-emblémás Mustangjával.

Pénteken még aggodalmat keltett az alacsony látogatottság, a verseny napjának reggelén azonban már hosszú sorok kígyóztak a bejárat előtt. A szervezők gondoskodtak róla, hogy a nézők a küzdelem szüneteiben se unatkozzanak, hiszen többek között a világhírű autós kaszkadőr, Terry Grant mutatványainak tapsolhattak.

Néhány nem várt esemény miatt még a katasztrófaturizmus hívei is jól szórakozhattak. Szombaton először

LeBlockolt, majd odaKente

Ken Block egy rögtönzött interjúban elmondta, hogy „különleges” módon fogja teljesíteni a következő szakaszt, ám valószínűleg ezalatt ő sem arra gondolt, hogy már az első kanyarban a pályát szegélyező betonelem tetején landol. A balos előtti féktávon a Ford hátulja megcsúszott, s az autó becsapódott – nemcsak a kordon, hanem a felfüggesztés is eltört. Block mosolyogva mászott ki autójából, s azonnal leszögezte, hogy a baleset technikai hiba következménye volt, majd hozzátette, csapata természetesen mindig fel van készülve a legrosszabbra, így a tartalék alkatrészekkel rövid időn belül újjáépítik a Fordot.



Magyar siker Madridban

Már az időmérőn látszott, hogy Szántó Nikolettnek fekszik a pálya, hiszen a verhetetlennek tűnő Luke Fink mögött a második legjobb időt érte el, így az első fordulóban kiemeltként nem kellett rajthoz állnia, majd az elődöntőben Luke Woodhamet legyőzve bejutott a fináléba. Ott az első fordulóban legyőzte a sokkal esélyesebb Finket, ám a visszavágót az ausztrál nagyobb különbséggel nyerve megszerezte a győzelmet. A döntőt követően elsőként Ken Block gratulált Szántó Nikolettnek, s lenyűgözönek nevezte teljesítményét, a közönség pedig tapsviharral köszöntötte a hátsókerekesek csinos második helyeztjét.





a betonszegély tetején landoló Ken Block okozott kisebb szenzációt, nem sokkal később pedig a pálya mellett elhelyezett kivetítő dőlt össze – személyi sérülést szerencsére nem okozva. Ezekhez képest már szinte mulatságosnak számított, amikor Grant egyik csúszása során túl szélesre vette a figurát, és autójának hátsó lökhárítója kiszúrta a pályát határoló, vízzel teli műanyag kordonok egyikét. A jelentős mennyiségű víz pedig egyenesen az egyik akadály köré folyt, így egy gyors takarításra is szükség volt, hogy a csúszós aszfalt ne hátráltassa a mezőnyt.

Természetesen nemcsak a show, hanem maga a verseny miatt is érdemes volt az első pillanattól az utolsóig követni a történéseket. A küzdelem hasonló a Race of Champions-hoz: két pilóta vív párharcot szimmetrikus pályán, a két egymást követő futam időeredményeit összeadják, s a gyorsabb jut a következő körbe. A versenyzők három kategóriában mérköztek meg, a legkisebben csupán három autó indult, közülük a subarus Dmitrij Stribnyj bizonyult a legjobbnak. Őket követték a hátsókerekes autók, ahol a magyar Szántó Nikolett BMW-jével a fantasztikus második helyet

szerezte meg. A legnagyobb várakozás az összerékhajtásúak négyes küzdelmét övezte, ahol Ken Block balesetét követően visszatért a pályára, hogy simán verje a szintén monstres Liam Dorant, így a döntőben az előző napi interjúalanyunk, Nani Roma lett az ellenfele. Az első futamon Block hibázott, Roma viszont megfutotta aznap legjobbját, s ezzel el is döntötte a versenyt, így a 2004-es motoros Dakar-győztes Roma, a Mini gyári versenyzője a helyi közönség kedvence meglepetésre legyőzte a gymkhana legnagyobb alakját a szezon utolsó jelentős versenyén.

Aki legyőzte Ken Blockot – Interjú Joan „Nani” Romával

Főként a Dakarról ismerünk, hogy kerültél ide?

Ma reggel én is feltettem ezt a kérdést magamnak... De komolyra fordítva: a jelenlegi dakaros csapatomat is a Monster támogatja. Az ilyen versenyés kétségtelenül távol áll az én szakágamtól, a sivatagban azért több helyem van.

Gyakrabban is részt vennél ilyen versenyeken?

Nem-nem, kizárt. Egyszer-egyszer jó, nézőként is élvezetes, de nem csinálnám túl sokszor. Talán évente egyszer belefér, de többször nem, legalábbis most így látom.

Áttérve a Dakarra, hogy érzel az „új” dél-amerikai viadallal kapcsolatban?

Az biztos, hogy más, mint volt. Spanyol-ként jó, hogy sok a spanyolajlók szurkoló, elképesztőek. Rengeteg néző áll a pálya mellett, ellenben Afrikával, ahol senki

nincs körülöttünk. Egészen más a két világ. Afrikában reggel elrajtoltunk, és egész nap egyedül kellett megvívni a harcunkat. Most ráadásul egészen

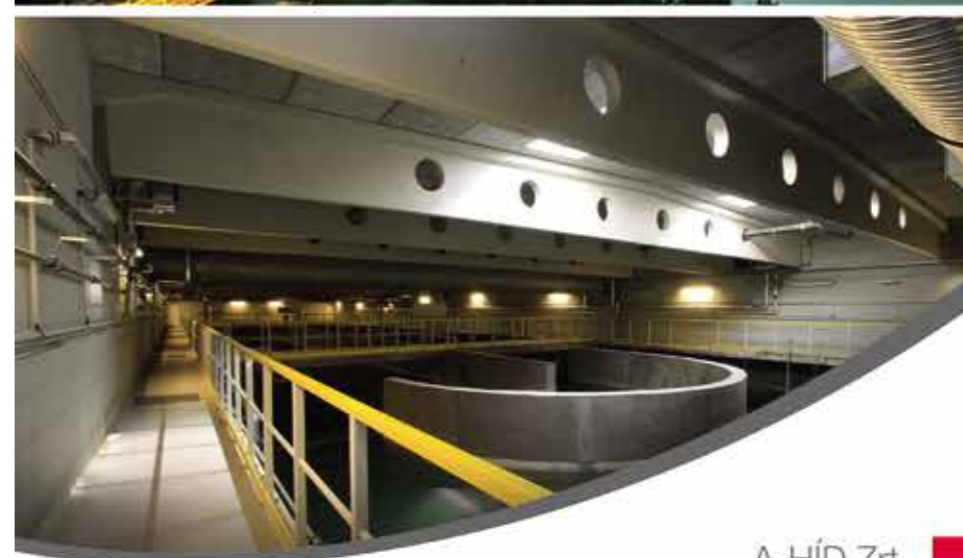
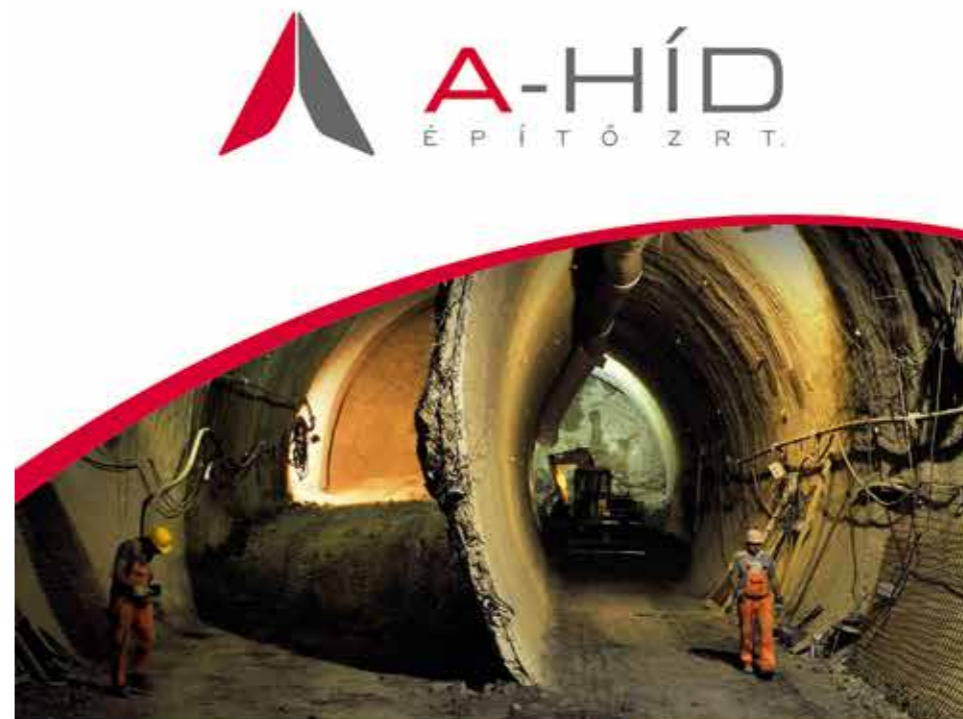
másfajta szakaszokat kell teljesítenünk, mint Afrikában: egy napon többféle terepen is helyt kell állni. Gyorsabbá is vált a verseny és nagyobb a küzdelem.

Hiányzik Afrika?

Egy kicsit igen, már 1996-ban ott versenyeztem, az életem részévé vált. Fontos tapasztalat volt látni Afrikát, hogy milyen nehéz ott az élet. Ám változnak az idők, most már úgy látom, hogy nehéz lenne visszatérnünk az eredeti útvonalra.

Melyek a jövőbeli terveid?

Csak a következő Dakarra koncentrálok, a célom, hogy megnyerjem, s utána reményeim szerint még évekig Minivel fogok versenyezni. Ám számomra a jövő egyelőre csak a következő két-három hónapot jelenti.



A-HÍD Zrt.
H-1138 Budapest,
Karikás Frigyes utca 20.

Pályazárás

Hungaroring: Véget ért a 2013-as szezon

Minden kérdésre megszületett a válasz, és fény derült a 2013-as év bajnokainak kilétére az autós gyorsasági bajnokságban. Volt, ahol nem született nagy meglepetés, de több kategóriában hatalmas csatát vívtak a versenyzők a címekért. A hétvége talán legizgalmasabb küzdelmét a Suzuki Kupa hozta...

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: KOVÁCS-BARNA KÁROLY, GÉMESI BALÁZS

Három futammal zárta a Duna Autó Autós Gyorsasági Országos Bajnokság 2013-as szezonja október közepén, az I. Synergon Kupa keretein belül, a Hungaroringen.

A formaautók között rögtön robbant egy kisebb meglepetés, hiszen a tabella élén álló Christopher Höher kizárták az első versenyből. Utána azonban lehengerlő formát mutatott, és a másik két futamot egyaránt az élen zárta. Fekete Krisztián is remek hétvégét fogott ki, hiszen az első versenyt megnyerte, majd két második helyet gyűjtött mellé. Összetettben ennek a parázs teljesítménynek köszönhetően jött fel az év végi dobogó legalsó fokára, így volt oka az öröme a Feke-Team pilótájának. Kettejük közé Pödör Balázs ékelődött be, aki szintén három dobogós helyezéssel zárta a szezont a Hungaroringen.

A Formula Renault kategóriában két győzelmével Királykuti Márk végül bajnoki címnek örülhetett. Eszenyi László két második helyével a második, Oliver Ofner pedig a harmadik helyet szerezte meg a végelszámolásnál.

A karosszériások közül a 2000 köbcenti alatti géposztály, tehát a kistúrások is rajthoz álltak, bár sajnos ismét elég kis számban. A három futamot végül Fekete Zoltán nyerte meg, aki így feljött az összetett harmadik helyére, ám a bajnokságban végül úgy is Gáspár Csaba győzedelmeskedett, hogy az utolsó fordulón nem indult el, de ugyanez mondható el a második helyen záró Major Benedekről is.

Az F-1600-as kategóriában Lévai Zoltán, Tim Gábor és Karajannisz Manolisz is tudott egy-egy futamot nyerni, a bajnokságot viszont a két második helyen záró Mohácsi Ákos nyerte, egy Suzuki Swift RSR volánja mögött. A második helyen Manolisz, a harmadikon pedig Tóth Anita végzett.

Az F-3500-as géposztály küzdelmei is véget értek, mégpedig Bódis Kálmán végső győzelmével, aki a hétvégén három elsőséggel toronymagasan bizonyult kategóriája legjobbjának. A második helyen Barta Attila, a harmadikon Piotr Krawczyk végzett az összetettben.



Megtartotta szezonzáró fordulóját a Lotus Ladies Cup sorozat is a Hungaroringen. A hazai értékelésben még nagy küzdelem volt várható a végső sikerért, hiszen Bende Adrienn mellett Sas Szilviának is volt még esélye a bajnoki címre. Bende azonban ezt másként gondolta, és mindkét futamot ellentmondást nem tűró versenyzéssel nyerte meg. Sas végül két harmadik pozíciót szerzett és az összetett második helyén zárt György Anett előtt.

A nemzetközi értékelésben Scheila Verschuur már az utolsó előtti fordulóban megnyerte a bajnokságot, így az utolsó versenyhétvégén nem is állt rajthoz. Bende Adrienn itt a második helyen zárta a szezont Sas Szilviát megelőzve.

Véget értek az RRC Suzuki Swift Kupa küzdelmei is, mégpedig három futammal, és egy elképesztő végcsatával. Ifjabb Ficza Ferenc ezúttal is autóba ült, és ha már így

tett, akkor egy második helyezést követően a második és harmadik versenyt meg is nyerte. Ez azonban a bajnoki címért folytatott harcban nem szolgált bele. Azért Bárkovics Zoltán, Tassi Attila és Nagy Dániel folytatott hatalmas küzdelmet. Az első futamon minden Bárkovicsnak kedvezett, hiszen nyerni tudott, míg Nagy Dániel nem ért célba, Tassi Attila pedig csak a dobogó legalsó fokára tudott felállni. A második versenyen

Tassi már a második helyen haladt át a célvonalon, Nagy pedig harmadikként. Bárkovics végül csak ötödikként ért célba. Az utolsó versenyen Bárkovics ismét jól ment, és Ficza mögött második lett. A dobogóra még Tassi Attila fért fel, de az összetettben már így sem tudott ellenfele, Nagy Dániel elé kerülni, aki így a 2013-as év bajnoka lett a Suzuki Kupában. Tassi végzett a második, Bárkovics a harmadik helyen.

A bajnokság végeredménye

Formulaautók

1. Christopher Höher	80
2. Pödör Balázs	72
3. Fekete Krisztián	55
4. Királykuti Márk	51
5. Chanoch Nissany	45

Kistúra

1. Gáspár Csaba	60
2. Major Benedek	36
3. Fekete Zoltán	30
4. Gáspár Zsolt	22
5. Julius Koncek	17

Nagytura

1. Bódis Kálmán	88
2. Barta Attila	36
3. Piotr Krawczyk	34
4. Miroslav Konopka	10

Suzuki Swift Kupa

1. Nagy Dániel	230
2. Tassi Attila	207
3. Bárkovics Zoltán	196
4. Mészáros Gábor	140
5. Takáts Ákos	124

Lotus Ladies Cup

1. Scheila Verschuur	205
2. Bende Adrienn	189
3. Sas Szilvia	151
4. Liesette Braams van den Berg	118
5. György Anett	117



Ez lett a Formula Renault vége: Királykuti nyert, Eszenyi lett a második, Ofner pedig a dobogó harmadik fokára állhatott





Pozitív értékelés

A HF Racing Team összességében eredményes évet zárt

Bár a kitűzött célt, a Formula Renault Kupa összetett harmadik helyezését nem sikerült elérni, végül mégis eredményes szezont zárt a HF Racing Team és Balogh Zsolt. A csapatfőnökkel, Szilniczky Gyulával beszélgettünk.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: KOVÁCS-BARNA KÁROLY

Nagy céllal vágtatok neki a hungaroringi zárófordulóknak október közepén. Mi volt az és végül sikerült elérni?

Valóban nagy volt a várakozás az utolsó három versenyre, hiszen esélyünk volt megszerezni a Formula Renault Kupa összetett harmadik helyét. Keményen készült a csapat, de ez igaz az egész évre. Sajnos azonban a technika ördöge kibabrált velünk. Az első versenyen Balogh Zsolt autóján elszakadt a hátsó fékcső, így végül úgy kellett teljesítenie a futamot, hogy csak az első fékekre hagyatkozhatott. Ezzel összességében el is úsztak a reményeink, nem sikerült megszerezni az összetett harmadik helyet. A szerencse a maradék két versenyen sem állt mellénk, további apróbb technikai problémák nehezítették a dolgunkat, de nem adtuk fel, küzdöttünk az elemekkel.

Az eredmény tudatában milyenek értékelnéd a 2013-as szezont?

Összességében mindenképpen pozitívnak. A hétvégén szereztünk két kategóriaharmadik és egy -negyedik helyet, valamint a Pannónia-Ringen sikerült végre futamgyőzelmet is

begyűjteni. Az idei évben 11 futamból négyszer álltunk a dobogón. Három éve versenyzünk, két éve másodikok lettünk, tavaly pedig kategóriaötödikek, mint most. Ez végeredményben nem rossz, örülünk, hogy eredményesen tudunk szerepelni évről évre. A csapat egyre jobb és az egész évben a vártak megfelelően telje-

sítettünk. Talán egy kis szerencsével jobbak is lehettünk volna, de majd jövőre.

Pontosan mik a tervek a következő szezonra?

Jövőre is a Formula Renault Kupában szeretnénk indulni, két autóval. Az első számú pilótánk továbbra is Balogh Zsolt lesz, a másik versenyző személye viszont még nem tisztázott. Itt szeretném azonban megragadni az alkalmat, hogy gratuláljak a csapatnak, és megköszönjem azt a kemény és kitartó munkát, amit egész évben végeztek. Összetartásból ötös jár nekik, és remélem, hogy a következő szezonban is együtt harcolhatunk a sikeres szereplés reményében.



Ismét a legjobb

Vizin Tamás megtartotta bajnoki elsőségét

Idei utolsó fordulójához érkezett az országos gyorsasági bajnokság október közepén a Hungaroringen. Vizin Tamás egyértelműen győzelmi szándékkal állt rajthoz a három megrendezett versenyen, és bebiztosította bajnoki címét.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: KOVÁCS-BARNA KÁROLY, GÉMESI

Milyen érzelmekkel érkeztl meg a szezonzáró, hungaroringi fordulóra?

A magyar Forma-1-es helyszínre mindig fantasztikus megérkezni, még inkább versenyezni rajta. Igaz, én jobban szeretem a gyors pályákat, mint a kanyargós, technikás aszfaltsíkakat, de most csak a Hungaroringről van szó, a magyar autósport fellegváráról. Tavaly év végén nagyon jó kis versenyt futottam itt és remek időket autóztam, így erre készültem most is. Az első két versenyen sikerült is ennek megfelelően mennem, a harmadik futamon viszont az utolsó rajtkockából voltam kénytelen indulni, tehát érdekes kis verseny kerekedett. A szezont sikerült egy nagyszerű csatározással zárni.

Végül megvédted bajnoki címedet. Ezt szem előtt tartva, hogyan összegeznéd az idei szezont?

Ez már a harmadik Lotus-évem volt. Az elsöben abszolút a tanulásról szölt minden. Meg kellett ismernem az osztrák

pályákat és a Slovakia-ringet is. A második év arról maradt emlékezetes, hogy hatalmas csatákat vívtam Major Benedekkel, nagyon élveztem az előző szezont. Az idei év egy kicsit más volt, most igyekeztünk az autóból kihozni a maximumot, hiszen meg kellett felelni az általunk és a támogatók által felállított követelméseknek. Sokszor agyonszűfolt pályákon kellett időmérőket teljesíteni, és hatalmas forgalomban kellett versenyezni, hiszen egyszerre több kategória is a pályán volt. Többször előfordult, hogy száradó vagy teljesen vizes aszfalton kellett vezetni, de akkor is nagyon jól éreztem magam az autóban. A céljainkat futamról futamra teljesítettük, amiért hatalmas köszönet jár a csapatnak, hiszen a versenygép folyamatosan tökéletesen fel lett készítve.

Ezt látva mik a célkitűzések a következő szezonra nézve?

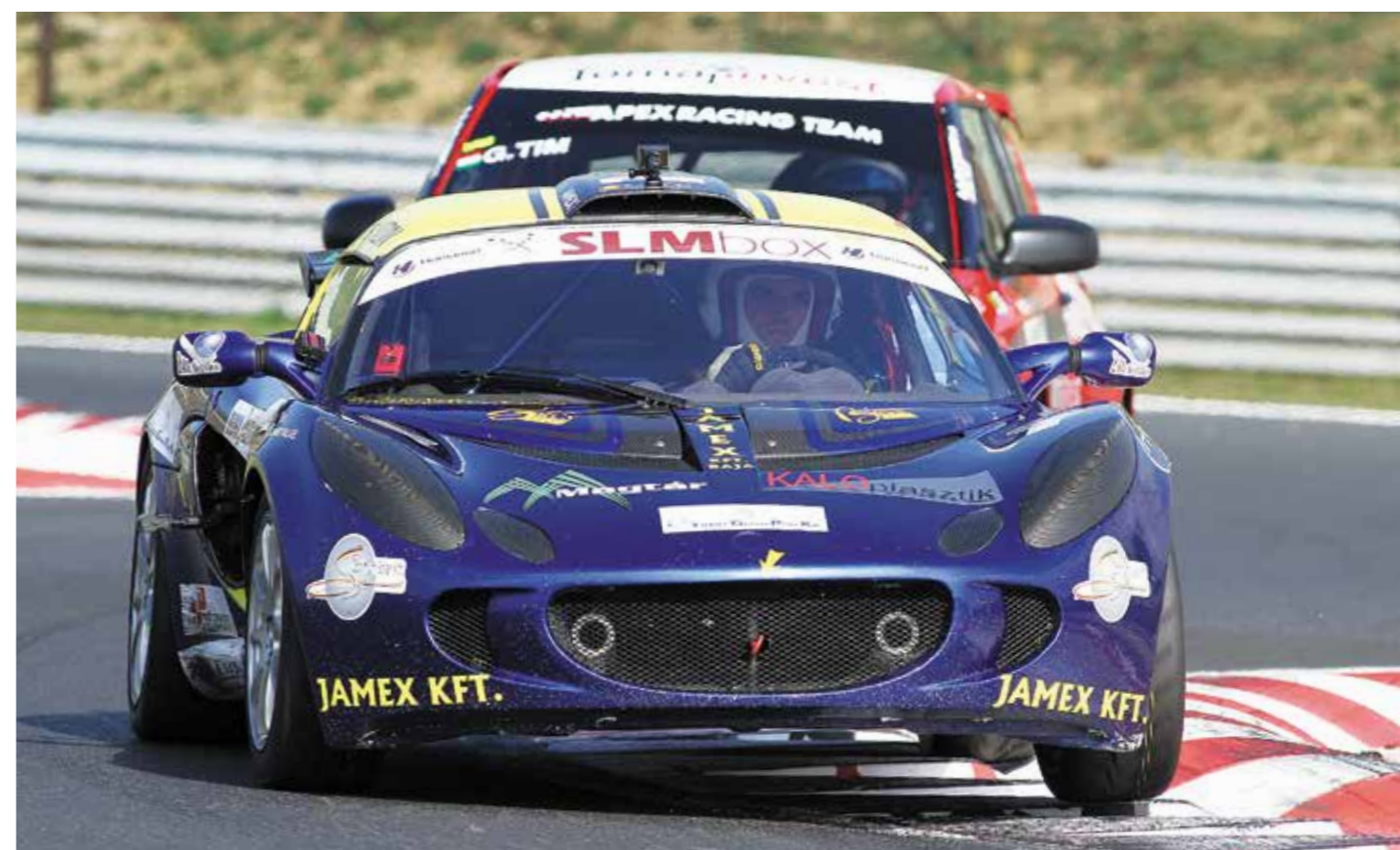
Úgy érzem, hogy idén a csapat és a támogatók által támasztott kihívásoknak megfe-



Vizin Tamás jövőre is ezzel a versenygéppel szeretne rajthoz állni, és ismét a bajnoki címért harcolni



lertünk és megvédtük a bajnoki címünket. Bizom benne, hogy a következő évben is hasonlóan jól tudunk majd együttműködni támogatóinkkal, és akkor csakis az újabb címvédés lehet a cél a Lotus Kupában. Itt szeretném megragadni az alkalmat, hogy a csapaton túl köszönetet mondjak támogatóinknak, a KALOplasztk Kft.-nek, a Magtár Kft.-nek, az Optimum Solar Kft.-nek, a Sárköz Green Plan Kft.-nek és a Jamex Kft.-nek. Köszönjük a felénk tanúsított bizalmukat.



Végül összeállt

Nehezen indult, de jól zárult Fekete Krisztián szezona

Szezon végi simogatás: Fekete Krisztián így köszönte meg kocsija 2013-as teljesítményét



Összességében egy negatív szezonon van túl Fekete Krisztián és fia, Dominik is, de az év végén megtalálták azt az utat, amit folyamatosan kerestek. A második szlovákiai fordulót követően elkezdtek jönni az eredmények és a technika is összeállt.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: KOVÁCS-BARNA KÁROLY

A Hungaroringen rendezték a szezon zárófordulóját, ahol te, a fiad és a testvéred is rajthoz állt. Milyen célokkal vágtatok neki a hétvégének és hogyan sikerültek a versenyek?

Egy célunk volt, mégpedig kiküszöbölni az egész éves fiaskót. A Szlovákia Ringen megrendezett utolsó előtti versenyhétvégén csak félig-meddig sikerült. A Hungaroringen nem volt mese, bizonyítanunk kellett. Azzal mindenki tisztában volt, hogy Christopher Höher más kategóriát képvisel, de mögötte mindenkit magunk mögé

szerettünk volna utasítani. Az osztrák srác egészen elképesztően gyors, senki nem lepődne meg rajta, ha a jövőben egy top nemzetközi kategóriában hallanánk viszont a nevét, akár még a Forma-1-ig is eljuthat. Az első időmérőn sikerült a második helyet megszerezni mögötte, Dominik pedig a harmadik lett. A rajtot követően meg tudtam tartani a pozíciót, és másodikként érttem célba. Höher győzelmét azonban elvettük, mert a megengedett minimum súlynál két és fél kilóval könnyebb volt az autója, persze tisztában voltunk vele, hogy

ő nem ezért nyert, anélkül is gyorsabb. A lényeg azonban, hogy végül nekem adták a győzelmet. A második és a harmadik futamon már nem zárták ki Christophert, így mindkét alkalommal a dobogó második fokára állhattam fel. Hoztuk amit lehetett, és a magyar mezőnyt nézve én nyertem a hétvégét.

Összességében milyennek ítélnéd az idei szezonodat?

Semmiképpen sem pozitívnak. Nem ez lesz a kedvenc évem, ami a versenyzést illeti, hiszen rengeteg technikai probléma hátráltatott engem és Dominiket egyaránt. Ez így együtt sok volt. Az egyetlen pozitívum, hogy a gondokat sikerült orvosolnunk. Negatív szezon volt, melynek a végén rátaláltunk a helyes útra. Végül minden összeállt, ennek nagyon örülünk.

Ha már Dominik is szóba jött, mesélnél egy keveset az ő szezonjáról?

Idén egy Formula BMW-ben kezdett, amit külön neki készítettünk fel. Az első fordulóban ügyesen teljesített, utána viszont négy nullázás következett, ami mind technikai problémából adódott. Végül úgy döntöttünk, hogy kiszedjük őt abból az autóból, és beül-

tjük egy felnőtt Formula Renault volánja mögé. Jó döntésnek bizonyult. A második szlovákiai fordulótól kezdve jöttek is az eredmények, Dominik keményen odavágott a mezőnynek. Esőben még engem is elvert, senki nem számított rá, hogy egy felnőtt technikával rögtön ilyen teljesítményt nyújt majd. Az apai szív persze elfogult, de mindenki

egyérteltt abban, hogy elképesztően bekezdett az új versenygéppel. Itt szeretném megemlíteni, hogy a Hungaroringen testvérem, Fekete Zoltán is ismét pilótafülkébe pattant, 2004 óta először. Mindent elmond a teljesítményéről, hogy egy WTC Alfa Romeo 156-ossal mindhárom futamot megnyerte a kistúrások kategóriájában, így az év végi összesítés harmadik helyét is megszerezte.

Melyek a tervek a következő szezonra?

Bizakodóan tekintünk a jövőbe, de még semmilyen konkrétumról nem tudok beszámolni. Optimisták vagyunk, de túl ködös még a helyzet. Meglátjuk még, hogyan alakulnak a számításaink a jövőt illetően.



Mindig élre tör



Bús Edina két bajnoki címet követően váltott

Két Lotus Ladies Cup bajnoki cím után Bús Edina váltott és 2013-ra elhagyta a sorozatot. Hogy pontosan miért, az kiderül a tehetséges pilótalánnyal készített beszélgetésünkből.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: GÉMESI BALÁZS

Az elmúlt években ugyan keményen kellett harcolnod a győzelmekért, de egyeduralkodó voltál a Lotus Ladies Cup sorozatban. Miért döntöttél végül a váltás mellett?

Azért, mert úgy éreztem, hogy két bajnoki cím után más kihívást kell keresnem. Erősebb kocsi, egy igazi versenyautóval szerettem volna kipróbálni, hogy mit tudok. A Lotust is szerettem, de ha nem lépek feljebb, akkor soha nem derül ki, hogy hogyan állnám meg a helyem egy komolyabb sorozatban.

Milyen szériákban és kategóriákban indultál idén, és milyen eredményekkel zártad a szezont?

Idén Endurance kategóriában indultam, a hosszú távú, kétórás versenyeken, egy Ferrari F430 GT3-al. Az első futamon Kiss Norbi volt a váltótársam, a magyar értékelés szerint megnyertük ezt a versenyt. Épp egy esős futam volt, szóval rendesen fel volt adva a lecke számomra, ugyanis még szárazon is alig tudtam tesztelni az autót, és máris a mélyvízben találtam magam. Összesen négy verseny szerepelt a naptárban, a Ferrari viszont technikai problémákkal küszködött, így hamar elbúcsúztam a megálmódott erős autótól. A technikai gondokat tetézte egy baleset, amikor egy Porsche elta-

lált hátulról, így az 530 lóerő és én végleg elbúcsúztunk egymástól. Már azt hittem ez az év versenyés nélkül fog eltelni, ekkor jött a meglepetés. Kiderült, hogy ifjabb Ficza Ferivel indulhatok az utolsó hétvégén, Feca Seat Leonjával, a híres narancs-fekete versenyautóval. Minimális teszt után egy izgalmas versenyen a dobogó legfelső fokára állhattunk fel. Mi már „nyerő páros” néven



is ismertek vagyunk, hiszen tavaly az orosz Lada Granta Kupa hungaroringi futamát is megnyertük együtt, ismeretlen autóval a tapasztalt pilóták ellen. Az év végi eredményt tekintve egy első és egy második helyet szereztünk a csapattársaimmal.

Hogyan kell elképzelni Bús Edina hétköznapjait? Mivel telik az idő a versenyhétvégéken kívül?

A hétköznapjaim munkával telnek, szabadidőmben pedig személyi edzésre járok. Van egy szuper edzőm, aki hozzám hasonlóan bajnok, még hozzá háromszoros fitness világbajnok, ő Czine Szilvi. Segít a legjobb formába hozni magam a jövő évre. A hétvége általában a családé és a pihenésé.

Összességében, hogyan értékelnéd az idei szezont?

Azon kívül, hogy csak két versenyen tudtam célba érni, ez egy izgalmas év volt, ugyanis a versenyés mellett csapatfőnökként is tevékenykedtem. A Lotus Ladies Cup sorozatban 4 autó a mi színeinkben indult, amit a testvéreim támogatásával, segítségével irányítottunk, hogy minden a legnagyobb rendben legyen. Ebben a kategóriában a mi istállónkból került ki a bajnok, ez dupla öröm volt. Az én versenyésemre csak annyit mondanék, hogy lesz ez még jobb is. Bízom benne, hogy jövőre szerencsésebbek leszünk.

Vár még rád valamilyen kihívás idén?

Idén még egy nagyon rangos versenyen fogok szerepelni. Egy volt Formula 1-es pilóta meghívásából a lotusos lányokkal november utolsó hétvégéjén Indiában, a Polo R Cup-ban fogunk versenyezni. Új pálya, új autó, biztos vagyok benne, hogy bárhogyan is alakul a végeredmény, izgalmas hétvége lesz.

Milyen tervekkel vágsz neki a 2014-es évnek? Boldog lennék, ha már most tudhatnám. Egyelőre tervezgetünk, hogy merre lenne érdemes elindulni, a Lotus és a Ferrari között szeretnénk találni egy arany közep-
utat.

Fa
MEN

**AZ XTREME INVISIBLE EREJÉVEL -
A FOLTOK ELKERÜLÉSÉÉRT**



X Fa Men Xtreme Invisible Power: megbízható védelem izzadtság és testszag ellen, innovatív formulával.

X A Fa Men Xtreme Invisible Power hosszantartó védelmet nyújt izzadtság és testszag ellen és a három leggyakoribb deofolt elkerüléséért lett kifejlesztve:



fehér



sárga



olajos

Szenvedély, alázat, profizmus



Bódis és Herter: Megérték a sikerre

Egy év kihagyás után 2013-ban ismét a Bódis Kálmán–Herter Gusztáv páros nyerte a gyorsasági szakág endurance-bajnokságát Magyarországon. Nem nagy hír – mondhatnánk, ha nem ismernénk a két ötven év körüli pilóta viszonyát a pályautózáshoz. Szenvedély, alázat, profizmus: ebből állt össze náluk a siker receptje.

SZÖVEG: BETHLEN TAMÁS • FOTÓ: BOVI MOTORSPORT

Ahogy fogyott a levegő (értsd: a támogatás és az anyagi háttér) az utóbbi években a hazai autóversenyzés körül, úgy lettek egyre kevesebben a pilóták a nevezési listákon és tűntek el a korábban népszerű futamhelyszínek a naptárból a magyar gyorsasági szakágban. A hegyi rendezvények helyett – a tendenciák megfordítása érdekében – a szervezők elindították a könnyebben megvalósítható hosszú távú erőpróbákat, és ahogyan a világ más részein, itthon is lett „kereslet” az endu-

rance-futamokra. Ezekon a kétórás kihívásokon nemcsak a volán mögött ülőkre vár a sprintfutamoknál komolyabb megterhelés és élvezet, de a szerelők, a mérnökök, a komplett stáb munkája és szakértelme is nagyobb teret kap – ez igazi csapatmunka, illetve csapatverseny.

A két sokat látott pilóta – korábban nagy ellenfél – is ezt a versenyzési formát választotta, „összeült”, és 2011-ben meg is nyerte az első Magyar Endurance Bajnokságot.

Herter Gusztáv még 1998-ban az Opel Astra Kupában kezdett, ezt követően a Zengő Motorsportnál DTM-Mercedest hajtotta, majd a Cserkúti által felkészített BMW-t, indult és kétszer is dobogóra állt Dubaiban a 24 órás viadalon, megnyerte a Hungaroringi 12 órás futamot az SPI kategóriában az 1,6-os, karbonkarosszériás Ford Fiesta ST-vel, de a legemblemikusabb versenyautója egy végletekig „kihegyezett” Mitsubishi Lancer EVO VI volt. Közben több mint száz trófeát gyűjtött, de mégis úgy érzi, csak most találta meg a helyét. És ahogy elmondta, van még hely a vitrinben...

„Azt hiszem, megértünk erre a versenyzési formára. Amíg a rövid futamokon legtöbbször kétség kívül a fiatalok, a tizen- és huszonevesek számára terem babér, az endurance-ban érvényesül a rutin, a tapasztalat. Ha mindez olyan profi háttérrel párosul, mint amelyet a Bovi Motorsport tud szolgáltatni, nem maradhat el a siker” – vélekedik




a pilóta. „Nem szabad persze megelégedni az állóképesség karbantartásáról, a fizikai felkészülésről sem. Kálmán fut és ökolívással készül fel, én teniszezem, kerékpározom és edzőteremben erősítem a vázizmaidat, hogy megfeleljek a komoly igénybevételnek. Így nemcsak az eredmények jönnek, hanem élvezetet is nyújt a volán mögött ülni. Mert ahogyan Cserkúti Öcsi mondta, „a versenyautóban eltöltött időt semmi nem pótolja...”

A páros másik tagját, Bódis Kálmánt ma már senkinek nem kell bemutatni, az Európa-hírű Porsche-versenyműhely tulajdonosa világszerte sikereket aratott, idehaza pedig számolatlanul gyűjtötte a kategória- és abszolút bajnoki címeket. Az ő nevéhez kapcsolódik a SilverSting prototípus megalkotása is, így ha valakinek, neki van fogalma a sportkocsi szervizeléséről és vezetéséről.

„Alázattal és a legnagyobb szakmai hozzáértéssel kell nekivágni az ilyen erőpróbák-

nak, az autók felkészítésének tökéletesnek kell lennie. A 25 órára tervezett alkatrészeket akkor is ki kell cserélni, ha látszólag még semmi bajuk, még akkor is, ha ez a takarékosság jegyében gondolkozók számára nem egyértelmű. Közben tökéletesre kell fejleszteni a csapatmunkát: mi például 46 másodperc alatt cserélünk helyet Gusztárral, mialatt a kerékcseré és a tankolás is megtörténik, ilyen gyorsan ez senkinek nem sikerül...” – teszi hozzá az idején abszolút bajnoki címet is begyűjtő legenda.

Minden együtt van a sikerhez. A „srácok” semmit sem lassultak az évek alatt, sőt egy hajszállal még gyorsabbak is lettek. A korábbi esztendőknél jobban tűrik a monotonitást, és megvan bennük az alázat. Tudják, mi az a csapatérdek, ráadásul a fizikumuk sem szab határt a versenyzésüknek. Most lettek ide jők.

Mi más is lehetne jövőre a céljuk, mint a harmadik endurance bajnoki cím? 

Valóra vált álom

Ifjabb Ficza Ferenc idén kiemelkedő teljesítményt nyújtott

Nagyszerű szezonnal van túl ifjabb Ficza Ferenc, aki az ETCC sorozaton kívül a magyar gyorsasági bajnokság kistúra kategóriájában, valamint a Suzuki Kupa keretein belül is kiemelkedően jól szerepelt. A fiatal tehetséggel az évad végén beszélgettünk.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: TDK

Hogyan összegeznéd az idei ETTC-szezont, kiemelve a Brnóban elért kiváló eredményt?

Annyira nem indult fényesen az idei szezonnal, főleg Monzában értek kellemetlen meglepetések, amikor még az eső is leszakadt. Volt pár kiesés, technikai hiba, de ezekből rengeteget tanultam. Brnóban viszont összeállt minden, és mindenképpen szerettem volna az első háromban végezni. Mondhatjuk úgy, hogy kezdtem tegeződni az autóval. A szabadedzések és az időmérő is jól ment, bár utóbbin elkövettem egy hibát. A legjobb

körömet követően éppen kiálltam a boksza és későn vettem észre a lámpajelzést, hogy kihívtak technikai vizsgálatra. Végül a bokszból toltak vissza a srácok, de már késő volt, mutatták, hogy álljunk vissza és elvették a legjobb körömet. Szerencsére azonban a második leggyorsabb időm is elég volt a kategóriagyőzelemhez. Az első futamon végül kemény csatákat követően beértem a második helyen, majd ugyanezt a második versenyen is meg tudtam ismételni. Összesítésben ez azt jelentette, hogy megnyertem a kategóriámat. Mondani sem kell, hogy ez mekkora



eredmény volt és milyen mérhetetlen szinten örültem neki. Talán még most sem hiszem el teljesen, hogy ez sikerült. Egy álmom vált valóra magával az indulással, és az csak hab volt a tortán, hogy még egy fordulót is sikerült megnyernem.



Főleg az idény második fele alakult úgy a fiatal pilóta számára, ahogyan elvárta magától

Hogyan változott meg az életed azzal, hogy már komoly nemzetközi mezőnyben is bizonyítanod kellett?

Túl sok mindenben nem változott meg, talán annyiban, hogy már sokkal komolyabb felkészülésen kell átmennem versenyhétvégéről versenyhétvégére, és ez egyben nagyobb motivációt is jelent.

Mindközben a hazai gyorsasági bajnokság kistúra kategóriájában is indultál. Milyen eredményt értél el?

Egy futamon indultam el egy Integrával, akkor győzni tudtam. Ez elég is volt a kategória-



győzelemhez, de az is sokat jelentett, hogy sokkal komolyabb autók ellen kellett harcolnom, így rengeteget tanulhattam. A második szlovákia-ringi versenytől kezdve indultam a Suzuki Swift Kupában is. Azon a hétvégén Kiss Norbi is részt vett a futamokon, ami csak növelte az elért eredmények értékét. Az első versenyen a második helyen végeztem mögötte, de ő a futam után kapott egy időbüntetést, így végül megnyertem a versenyt. A második futam brutális volt. Egy kör alatt több előzés is lezajlott, előfordult, hogy negyedikként kezdtem a kört, majd az első helyen fordultam a célegyenesre. Fantasztikus futam volt, és végül

én tudtam megnyerni azt is. A hungaroringi zárófordulón is indultam. Az első versenyen második lettem, míg a második és harmadik futamot megnyertem. Nagy csata volt ismét, főleg az utolsó futamon, amikor az utolsó öt körre hat másodperces hátrányban érkeztem meg a második helyre, Bárkovics Zoli mögé. Aztán az utolsó körre már mögöttem autóztam, arra azonban nem számítottam, hogy meg is tudom előzni. De szerencsére ez is sikerült, és ez olyan örömet jelentett, amit nehéz leírni.

Milyen visszajelzések érkeztek a szezon végeztével? Lehet ezekre építeni a 2014-es szezont?

Az Eb-s idény első fele nem alakult jól, de a második igen. A Brno utáni 2013-ra már lehet építeni. Jövőre az elsődleges cél, hogy a Seat Leon Európa Kupában indulhassak, amit korábban Michelisz Norbi és Weber Gábor is meg tudott nyerni. Ez persze csak akkor lesz lehetséges, ha megrendezik a sorozatot. Ha ott indulunk, akkor az ETCC-ben biztosan nem. Emellett természetesen szeretnék itthon is versenyezni, hasonló módon, mint idén is. A többit majd meglátjuk...

„Jövőre az elsődleges cél, hogy a Seat Leon Európa Kupában indulhassak.”



Véget ért a szezon

Lezárult a 2013-as hazai gokartbajnokság

Befejeződött az idei szezon a hazai gokartosoknak, minden géposztályban hivatalosan is győztest avattak. Akadtak még kérdések a szezonzáró előtt, így izgalmas fordulónak ígérkezett a Pannónia-Ringen megrendezett versenyhétvége.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: TDK

A DD2-es kategória bajnoki címe már az utolsó előtti fordulóban eldőlt, Kancsár Ferenc ugyanis egész éves kiemelkedő teljesítményét egy újabb kettős győzelemmel koronázta meg Bruckban. Így már csak a nevezését kellett leadnia a zárófordulóra, versenyeznie azonban már nem volt kötelező. Így ugyan csak nulla pontot szerzett a Pannónia-Ringen, de így is bajnok lett. Hiányának oka egyébiránt az volt, hogy készül a Rotax Világdöntőre, a szezonzáró ideje alatt is a helyszínen edzett. A két versenyt így az összetett második helyén is záró Birzódó Imre nyerte, először Kovács Gábor Roland, majd Hargitai Győző előtt. A bajnokság harmadik helyét előbbi pilóta biztosította magának és a Hargitai Racingnek.

A Rotax Max Junior géposztály győztesének kiléte is eldőlt már korábban, hiszen arra, hogy Habsburg Ferdinándot utolérje, már matematikai esélye sem volt senkinek az utolsó versenyhétvégén, így a Kálmán Motorsport másik pilótájának sem volt szüksége arra, hogy elinduljon az utolsó fordulón. A győzelmet így nagy meglepetésre egy új fiú, Kovács Zsombor szerezte meg, aki először indult ebben a kategóriában idén. Eddig ugyanis a Rotax MiniMax géposztályban teljesített, ráadásul úgy, hogy ott már bajnoknak mondhatta magát. Az viszont, hogy rögtön dupla győzelmet szerez, nevezhető meglepően jó teljesítménynek. A második helyen mindkét

futamon a bajnoki összetett második helyezettje, Bende Dániel zárt, az összetett harmadik helyét pedig Jerkó Patrik szerezte meg, aki ezúttal egy negyedik és egy harmadik pozíciót gyűjtött be.

A Rotax Max Senior két versenyén az első két helyet mindkét alkalommal a bajnoki első kettő szerezte meg Ferencz Márk, Beke Olivér sorrendben. Az összetettben a harmadik helyet Sente Patrik gyűjtötte be.

Természetesen véget értek a MicroMax küzdelmei is. Körmöczi Gergő végül nagy küzdelemben bizonyult a legjobbnak, miután megnyerte az elődöntőt és a döntőt is. A második helyet előbb Válint Bence, majd Kun Ruben szerezte meg, a harmadikat pedig előbb Ruben, majd Sugár Dániel. A bajnoki végeredmény a következőképpen alakult: Körmöczi Gergő, Válint Bence és Körmöczi Balázs.

A Rotax MiniMaxban a már említett Kovács Zsombor lett a bajnok, de mivel ezúttal Junior géposztályban is indult, így kevesebb energiája maradt saját kategóriájára, a végeredményt illetően viszont ez már nem osztott, nem szorított. Az összetett második helyen Sövé László, a harmadikon Vincze Ádám végzett.

A Rotax Max Master küzdelmei is nagy harcot hoztak. Fodor Géza végül megnyerte a bajnokságot, bár az első futamon csak egy negyedik helyet szerzett, de ez végül nem számított, mert a pilóta úgy döntött, ez a négyből az egyik eredmény, amit leír. A második futamon szerzett harmadik helyezése



azonban elég volt ahhoz, hogy megnyerje a bajnokságot. A kategória második helyét Ellenés László, a harmadikat Hornyák István gyűjtötte be.

A DD2 Masters végkimenetele is eldőlt már az előző fordulóban. Madár Róbert két dobogós helyezéssel ünnepelte bajnoki címét. Mögötte Mókusz Szilveszter és Losonczy Csaba végzett a második és harmadik pozícióban.

A KZ2 bajnoka Viszló Csaba lett Hangai Tamás és Solymosi Gábor előtt, de nagyon úgy tűnik, hogy Volentér Balázs is nagyon beindult, hiszen kettős győzelmet szerzett a Pannónia-Ringen.

Érdekesség, hogy több évet követően végül a Kálmán Motorsportot letaszították a csapatbajnokság éléről. A Hargitai Racing SK végül 49 ponttal végzett az élen.



A bajnokság végeredménye		
DD2	Rotax Max Masters	
1. Kancsár Ferenc 541	1. Fodor Géza	528
2. Birzódó Imre 523	2. Ellenés László	511
3. Kovács Gábor Roland 503	3. Hornyák István	505
Rotax Max Junior	DD2 Masters	
1. Habsburg Ferdinand 541	1. Madár Róbert	540
2. Bende Dániel 511	2. Mókusz Szilveszter	505
3. Jerkó Patrik 483	3. Losonczy Csaba	417
Rotax Max Senior	KZ2	
1. Ferencz Márk 542	1. Viszló Csaba	275
2. Beke Olivér 502	2. Hangai Tamás	233
3. Sente Patrik 487	3. Solymosi Gábor	205
MicroMax	Csapatverseny	
1. Körmöczi Gergő 530	1. Hargitai Racing SK	2089
2. Válint Bence 512	2. Kálmán Motorsport	2040
3. Körmöczi Balázs 509	3. C.R.G. GSE	1990
Rotax MiniMax		
1. Kovács Zsombor 539		
2. Sövé László 520		
3. Vincze Ádám 424		

Fent a 13-as rajtszámmal is kiválóan szereplő Birzódó Imre, lent a hazai élmezőny legjobbjai

Környezetbarát

E-Kart Ring Győrújbaráton

Hazánk első tisztán elektromos hajtású járművekre épülő sport-, szabadidő- és rendezvény létesítménye a győrújbaráti E-Kart Ring. Küldetése szabadidőstevékenység keretében széles körben hirdetni és népszerűsíteni a környezetbarát hajtású járművek előnyeit, megismertetni azok sajátosságait.



Az E-kartok hihetetlen gyorsulást és élvezetes kanyarokat ígérnek, miközben kipufogógáz és zajártalmak nélkül szórakoztatnak

A Győr város közvetlen agglomerációjában található Győrújbarát községben felépült létesítmény a vezetés és a sebesség élményét, a környezetbarát, villamos hajtású járművek

teljesítménye nyújtotta hatást biztonságos körülmények közt megtapasztalni vágyóknak nyújt kiváló lehetőséget. Az E-Kart Ring mindezt saját fejlesztésű és gyártású, tisztán villamos hajtású gokartokkal biztosítja. A fedett, minden igényt kielégítő létesítmény a célközönségre figyelemmel kialakított nyitva tartással, pályái mellett vendéglátó egységével, rendezvénytermével várja a látogatókat.

20 éves szakmai múlt

A létesítmény atyja, az E-Kart Kft. egy több mint 20 éve ez irányú tevékenységet folytató cégcsoport részeként az E-Kart Ring megvalósítására jött létre. A cégcsoport a környezetbarát közlekedési eszközök, formák és technológiák egyik hazai úttörője, azok fejlesztője, gyártója, használója, illetve népszerűsítője és forgalmazója. A társaságunk mögött több évtizedes múltra visszatekintő

tapasztalat és referencia, magyar elektromos járműveket gyártó és fejlesztő vállalat-csoport, emellett fiatal, elsősorban a győri Széchenyi Egyetemen összekovácsolódott szakemberekből álló, mérnöki tevékenységet folytató iroda áll.

A jövő már ma elérhető

Hamarosan megnyílik a lehetőség arra, hogy bárki kipróbálhassa az elektromos hajtású go-kartokat Győrújbaráton. Csapatunk felnőtteknek és gyerekeknek is lehetőséget ad

a jövő járműveinek tesztelésére, egy új élmény átélésére. Az elektromos hajtású bérgokartok – vagy ahogy mi hívjuk „e-kartok” – hihetetlen gyorsulást és élvezetes kanyarokat ígérnek, miközben kipufogógáz és zajártalmak nélkül szórakoztatnak. A győrújbaráti elektromos gokartpályán, az E-Kart Ringen felnőttek, serdülő fiatalok és már 120 cm feletti gyerekek is beülhetnek az e-kartokba. 10 normál, 8 junior és további 8 darab gyerek e-kart várja látogatóinkat, akik a 2-8 lóerős gépekkel biztonságos, fedett környezetben, 1800 négyzetméteren gazdálkodhatnak az elektronokkal. A változatos nyomvonal izgalmas perceket fog okozni kicsiknek és nagyoknak, családoknak és cégeknek egyaránt.

Várjuk Önöket is!

Nyitás 2013. november 15-én!
www.ekart.hu, info@ekart.hu

Amatőrrel profi

Tózsér Bence Alex első éve az ob-n

Egy történet arról, milyen örömeket kínál és milyen erőfeszítéseket kíván a gokartsport azoktól, akik valódi versenyzővé szeretnének válni. Íme a Mátra Gokartsport Racing Team fiatal pilótájának a beszámolója.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

„14 éves, nyolcadik osztályos tanuló vagyok az újpesti angol tagozatos általános iskolában. Sport pályafutásomat még óvodában kezdtem. Aikidószám már nyolcadik éve. Idén télen a fekete övért fogok vizsgázni. Emellett fociztam is a suliban.

A gokartozással 2010-ben ismerkedtem meg, egy nyári táborozás keretein belül Mogyoródon. Következő másfél évben Karl Gábor kezei alatt fejlődtem, aki megtanította a versenyzés alapjait. 2011-ben vettem részt az első amatőr futamon, a Budapest Gokart Bajnokságban, ahol az év végére összetettben sikerült megszerezni az első helyet.

2013-ban volt az első komolyabb szezonom az országos bajnokságban, mert előző évben csak pár edzőnapon vettem részt. Mindegyik még rendszeresen jártam különböző amatőr és csapatversenyekre. Az egyik legnagyobb élményt az jelentette, amikor sikerült egy amatőr versenyen elindulnom Al Ain-ben, Abu Dhabiban, a 2011-es Rotax Gokart Világkupa helyszínén.

Sajnos az első évemben az ob-n nem jártam közel az első helyezéshez. Csupa újdonság vett

körül, a szabályokat és a profibb szervezést is meg kellett szoknom. Szerencsére egy csapat, a Jesolo Team készen állt, hogy versenyzőt faragjon belőlem. Új gépet kaptam, de az



ellenfelek is sokkal jobbak, keményebbek voltak, mint az amatőr bajnokságban. A körülmények is megleptek egy kicsit, hiszen egy amatőr verseny pár óra alatt lezajlik. Odamész, edzel egyet-kettőt, aztán verseny, de itt már pénteken ott kell lenni a verseny helyszínén, hogy eleget tudj gyakorolni az adott pályán. Nem elég csak vasárnap reggel megérkezni, aztán menni és reménykedni egy jó helyezéssel. Ez részben szerencsés volt, mert így több

időm volt ráhangolódni a gokartozásra, megismerni a pályákat, másrésztől viszont mire elértünk a verseny napjára, őszintén szólva már egy kicsit elfáradtam.

Így az év nem indult túl jól, nem találtam a megfelelő motivációt, összhangot azzal, amit elvártak tőlem. Ezen a szinten már sokkal keményebbek a gokartosok, és nemcsak magyar, de cseh, szlovák, lengyel, osztrák ellenfelekkel kellett felvenni a versenyt. Sajnos az első futamokon 1-1,5 másodperc hátrányom volt a már több éve versenyzőkkel szemben.

A szezon vége felé szerencsére kezdtem összecsiszolódnival a csapattal, így javult a teljesítményem, de én még mindig úgy érzem, van hova fejlődni, teljesíteni a team és a saját elvárásaimat. Utolsó futamokon már kezdtem ráérezni a profi versenyzésre és komolyabban venni ezt a sportágat. Sikerült az év eleji hátrányomat ledolgozni a magyar versenytársaimmal szemben, és a „más kategóriát” képviselő osztrák versenyzőket is fél másodpercre megközelíteni.

Összességében kijelenthető, hogy 2013 nem volt egy olyan rossz év. Bár én személy szerint egy kicsit jobbat szerettem volna elérni, de sajnos nem úgy alakultak az eredményeim, ahogyan vártam. Elégedetlen azért nem vagyok, hiszen tudom, hogy a tanulópenzt meg kell fizetni. Biztató az is, hogy a csapat szerint sokat fejlődtem. Mindig számíthatok rájuk, és nagyon sok támogatást kapok tőlük.

Jövőre is az országos bajnokságban szeretnék indulni junior osztályban. Remélem, hogy 2014-ben a kitarásomnak már meglesz az eredménye és meg tudom valósítani az álmaimat.”

Megvan a bronz

Jerkó Patrik megszerezte kategóriája harmadik helyét

Azzal a nem titkolt szándékkal érkezett meg a Pannónia-Ringre Jerkó Patrik, hogy a szezonzárón fellép kategóriája összetett harmadik helyére. Ez végül sikerült neki, így jövőre még nagyobb célokat tűzhet ki maga elé. A pilóta édesapjával beszélgettünk.

Kemény hétfégre várt rátok a szezonzárón, ahol az összetett harmadik helyéért szálltatok harcba. Mi történt a Pannónia-Ringen?

Nem indult a legjobban a hétfégre. Még szombat délelőtt sem tartottunk ott, ahol szeretnénk volna, délutánra viszont már kezdett összeállni a technika. Akkor már tudtuk, hogy ha minden jól megy, akkor lesz esélyünk megszerezni a harmadik helyet. Nagyon küzdöttünk, de a szerencsére is szükségünk volt, ami ebben az esetben ellenfelünk, Linkes Csabi balszerencséjének is mondható. Szombaton ugyanis tönkrement Csaba gokartjának váza és újjal kellett folytatnia a küzdelmet. Ez nem sikerült neki túl jól, nem tudta megszokni ennyi idő alatt az új gépet. Nekünk arra volt szükségünk, hogy mindkét futamon két pozícióval előtte végezzünk, ezt

végül sikerült is elérnünk. Itt meg kell említenünk, hogy ebben a csapat is hatalmasat küzdött és keményen dolgozott egész évben, valamint külön kiemelném Patrik csapattársát, Sövért Lacit, aki mindent megtett azért, hogy versenyzésével segítsen nekünk a Pannónia-Ringen. Pödör Baláznak és az egész C.R.G. GSE-nek jár a köszönet.

Összességében elmondható, hogy ez egy sikeres szezon volt, hiszen megszereztétek a bronzot. Nektek is ez a véleményetek?

Tavaly az összetett hatodik helyen végeztünk, idén meglett a harmadik hely. Az év második felére nagyon jól összeállt

minden és Patrik is sokat fejlődött. Megtalálta az egyensúlyt a gokarttal, és esőben is jól ment, ami nagyon fontos. Az utolsó három versenyt külön kiemelném.

Jövőre még nagyobb célokat tűztök ki magatok elé?

Azt hiszem, merhetünk eggyel vagy kettővel nagyobbat álmodni. Habsburg Ferdinánd osztályt lép, viszont sokan jönnek fel a MiniMaxból, népesebb lesz a mezőny. Nagy kihívás lesz a következő szezon, de erről szól a versenyzés. Kijelenthetem, hogy a bajnoki címért szállunk versenybe 2014-ben, természetesen mostani csapatunk segítségével.



Újabb sikeres szezon

Bőséges termést produkáltak az oroszlányi súlyemelők

Bár még a 2013-as évnek koránt sincs vége, az Oroszlány Városi Súlyemelő Egyesület már különösebb kockázat nélkül elkönnyelhet egy újabb sikeres szezont. Az utóbbi évek hazai és nemzetközi sikerei után idén is bőven „termeltek” értékes eredményeket az oroszlányi súlyemelők.

Az év eleje rögtön jól indult, hiszen ekkor díjazták a magyar súlyemelés 2012-es évének legjobbjait, ahol az oroszlányi vezetőedző Likerecz Attila ismét a legjobbnak járó

díjat vehette át. Szilágyi Kinga a legjobb női utánpótlás-versenyző lett, az egyesület pedig az előző két év első helye után a második lett a szakosztályi pontversenyben.



Az Oroszlány Városi Súlyemelő Egyesület magyar bajnokai a 2013-as évben

Szilágyi Fruzsina
Szilágyi Kinga
Baranyai János
Csorba István
Huszka Mihály
Járóka Gábor
Kerekes Balázs
Szilágyi Szilveszter

Márciusban az országos diákolimpián már „élesben” is megmutatta az egyesület, hogy milyen potenciál rejlik benne. A megszerzett 5 arany-, 5 ezüst- és 1 bronzérem önmagáért beszél.

A fiatalok mellett a felnőtt válogatott Baranyai János se télenkedett, aki az áprilisi felnőtt Európa-bajnokságon az értékes hetedik helyet érte el.

Májusban pedig elkezdődött Huszka Mihály nagy menetelése. Először a veterán magyar bajnokságot nyerte meg, majd a masters Eb-n nyert világsúccsal. Végül nyáron a torinói masters olimpián is győzött, megdöntve saját világsúccsait.

Szeptemberben az országos bajnokságon Szilágyi Kinga nem talált legyőzőre, mellette további két ezüstérmet szerzett a csapat, a felnőtt magyar bajnokságot pedig ismét magabiztosan nyerte meg Baranyai János.

Az októberi serdülő magyar bajnokság se zajlott le oroszlányi aranyérem nélkül. Kettő első és egy második helynek örülhettek a végelszámolásnál.

De ezzel még nincs vége az oroszlányi súlyemelők évadjának. Baranyai János a lengyelországi felnőtt-világbajnokságon képviseli majd a magyar és az oroszlányi színeket.

Az évet az egyesület saját versenyével, az Oroszlány Városi Bajnokságával zárja le.



A fiatal gokartos nem szégyelli bevallani: nem könnyű a profi gokartosok élete



Világdöntős

Fodor Géza megnyerte a hazai és a nyílt bajnokságot

Az országos gokartbajnokság zárófordulóján Fodor Gézának már az elődöntőben sikerült bebiztosítania a bajnoki címet Rotax Max Masters kategóriában. Sőt, a ralipályákról ugyancsak ismert versenyzőnek betegsége ellenére arra is maradt ereje, hogy DD2 Mastersben szintén rajthoz álljon.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: TDK

Eseménydúsán alakult a 2013-as idény vége Fodor Gézának. Miután Tony Kart vázra váltott és csapatot is cserélt, gyorsult a pilóta. Az egyre jobb ob-s szereplésre azonban az év végén fel kellett tenni a pontot, ehhez az utolsó előtti fordulóban Bruckban, majd a Pannónia-Ringen kellett bizonyítani.

Sok változáson mentél keresztül, mielőtt Bruckba érkeztél volna, de ígéretes folytatás várt rád. Ehhez képest hogyan alakult a hétvége?

Röviden: tökéletesen. A szabadedzéseken a leggyorsabb voltam, ahogyan aztán az időmérőn is. Megnyertem az elődöntőt és végül a döntőt is, mindkettőben a leggyorsabb kör is a nevem mellé került. Magabiztos sikert arattunk a csapattal, akik szintén tökéletes

munkát végeztek. Szinte észre sem vettem a váltást, pedig nem kis lépésről volt szó.

Milyen előkészületeket tettél a szezonzáró versenyhétvége előtt? Mesélnél egy keveset az utolsó fordulóról?

Részt vettem a Max Senior kategóriában az osztrák bajnoki futamon és a Morava Kupán is, utóbbin a licenc nélküli kategóriában összesített 3. lettem, ami kiváló eredmény a fiatalok között. A Pannónia-Ringem viszont nem indult túl fényesen, ledöntött a lábamról valamilyen vírus. Szombaton szerencsére már tudtam edzeni mindkét kategóriában, Rotax Max Mastersben és mellette DD2 Mastersben is. Elsődleges célunk persze továbbra is az előbbi géposztály megnyerése volt. Vasárnap az időmérőn teljesen legyengült állapotban a negyedik helyet szereztem meg. Az elődöntőben a rajt után négyen elszakadtunk a mezőnytől, én pedig úgy ítélt meg, hogy elegendő számomra az időmérős pozíció. Ez a magyar bajnoki címhez elég is volt, a nyílt bajnokságban viszont még hátra volt egy utolsó megmérettetés. Itt nagy

Az MHH Rally Team együttműködő partnerei:
A.G.T. Metál Hungária Holding Zrt., Carsystem Hungária Kft., Cégcentrum Kft., Marvin Watches, R-M professzionális festékek, Bernardo Ecenarro festékek, Telmon Kft., Logiszerviz Kft.



csatában felállhattam a dobogó legalsó fokára, így dupla bajnoki címet szereztem.

Ezt követően már nyugodtabban készülhetnél a DD2-re. Hogy sikerül a döntő az új géposztályban?

Mivel az első futam idején még a Rotax Maxra összpontosítottam, ezért az elődöntőben csak a formációs kört teljesítettem és elrajtoltam. A döntőt már komolyan vettem, és végül az összevont DD2-mezőny hatodik, valamint a DD2 Masters negyedik helyén végeztem. Ezt jó eredménynek könyvelem el.

Összességében hogyan értékelnéd az idei szezonodat a gokartbajnokságban?

Ami az országos gokartbajnokságot illeti, nagyon szép éven vagyok túl. Év elején, két fordulót követően még a 12. helyen álltam, innen sikerült megnyerni mindkét bajnokságot. Köszönettel tartozom a Kálmán Motorsportnak és a Hargitai Racingnek, valamint mindenkinek, aki hozzájárult ehhez a nagyszerű sikerhez.

Cél teljesítve

Beke Olivér második helyen végzett Rotax Max kategóriában

A Pannónia-Ringen rendezték a 2013-as országos gokartbajnokság szezonzáróját. Beke Olivér azzal a célkitűzéssel utazott a fordulóra, hogy biztosítsa összetett második helyezését kategóriájában, és ezt sikerült is elérnie.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: TDK



A Pannónia-Ringen rendezték a szezonzárót, ahol a második hely megtartása volt a cél. Hogyan sikerült a hétvége?

Pénteken és szombaton nagyon gyorsak voltunk az edzéseken. Vasárnap aztán az időmérőt a negyedik helyen zártam, így onnan

várhattam az elődöntő rajtját. A futamon is megtartottam ezt a pozíciót, amit végül a döntőben is biztosítani tudtam. A cél az volt, hogy biztosítsam az összetett második helyet kategóriámban, ez végül sikerült. A nyílt bajnokságban már biztos volt, hogy

az ötödik helyen végzek, így amiatt nem kellett izgulnom.

Összességében így eredményesnek ítéled az idei szezont?

Abszolút, bár a szezon elején voltak problémáink. Kicsit balszerencés voltam, akadtak technikai gondok, és előfordult, hogy én hibáztam. Az idény második felében azonban minden összeállt. A technika és a beállítások is rendre jól sikerültek, valamint a teljesítményem is összeszedettebb lett. Ennek köszönhető, hogy sikerült második helyen végezni. A magyar bajnokságon kívül indultam néhány Morva Kupa-futamon is, és a nem licencés pilóták között szereztem egy harmadik helyet is, aminek külön örültem. Szeretném megköszönni a Top Motorsportnak, a szerelőmnek és az erőnléti felkészítésemért felelős Matics Zsoltnak az egész éves kemény munkát, azonban elsősorban a szüleimnek tartozom hálával.

Jövőre milyen célokkal vágsz neki a szezonnak?

2014-ben mindenképpen szeretnék még előrébb lépni és még tovább fejlődni. Minél több dobogós helyezést szeretnék gyűjteni és mindenképpen jó lenne az első háromban végezni az év végi összesítésben. Talán sikerülhet a bajnoki cím is, de a kategóriámban nagyon kemény mezőny várható. További célom az, hogy megszerezem az első futamgyőzelmet is, de egyelőre csak örülök annak, hogy idén ilyen szépen szerepeltünk.



Sajtóközlemény

Uniós támogatással új műjégpálya készült el Kecskeméten
2013. november 05.



A Dél-Alföld egyik legismertebb technikai sportlétesítménye a kecskeméti BirizdoKart Gokart pálya, melynek üzemeltetője a Biancoop Zrt. Célja, hogy a folyamatos fejlesztéseknek köszönhetően az ideérkező vendégek magas minőségű szolgáltatásokat tudjanak igénybe venni egész évben. A fejlesztés negyedik üteme is befejeződött, szabadtéri műjégpálya került kialakítása, melynek ünnepélyes átadása 2013. november 14.

A Dél-Alföld egyik legismertebb technikai sportlétesítménye a kecskeméti BirizdoKart Gokart pálya. A tulajdonos BIANCOOP Zrt. folyamatos fejlesztésekkel teremti meg a megfelelő fogadási feltételeket annak érdekében, hogy a pálya és környezete nemzetközi színvonalú versenyek megrendezésére is alkalmassá váljon és vendégei minőségi szolgáltatásokat tudjanak igénybe venni.

Jelen projekt keretében 174 031 958 Ft uniós támogatással a technikai sportok fellelőgvarában, a BirizdoKart Kecskemét fogadóépülete melletti területen alakítottunk ki egy korszerű, szabadtéri jégpályát, amely szabvány jégpályák méretű, valamint két darab teniszpályát. A pályázat célja a fizikai aktivitást ösztönző, szabadidősport célú turisztikai szolgáltatás fejlesztése, ezen belül a rekreációhoz kapcsolódó szabadidősport-szolgáltatás fejlesztése a BirizdoKart Kecskemét sportlétesítményben.

Jelen fejlesztés eredményeként a jégpályázás, korcsolyázás, illetve a téli szezonot követően a teniszezés technikai feltételeit is magas szinten biztosítjuk. Vendégeink bérelhetnek korcsolyát, igényelhetnek oktatást animátorunktól, aki közös programokat is szervez az érkező vendégek számára. A sportlétesítmény fogadóépületében melegedhetnek és kecskeméti gasztronómiai különlegességeket is fogyaszthatnak, illetve igénybe vehetik az öltözőszekrényeket. Természet közeli környezet, jó levegő várja a sportolni vágyókat Kecskeméten.

Gokart Hotel
Cím: 6000 Kecskemét, Monostori út 3.
Telefon: +36 (76) 505-176
E-mail: info@gokarthotel.hu
Honlap: www.gokarthotel.hu



Bajnoki cím és osztálylépés

Kovács Zsombor bajnökként debütált a Junior kategóriában

Már az utolsó előtti fordulóban biztosította bajnoki címét Rotax MiniMax kategóriában Kovács Zsombor, ezért a zárófordulóban a Rotax Max Junior géposztályban szerepelt – és nem is akárhogyan. Sikerült rögtön a dobogóra állnia. Erről és a jövő évről édesapjával, Kovács Tiborral beszélgettünk.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: TDK

Már a szezonzáró előtt sikerült megszerezni a MiniMax bajnoki címét, így érkeztek meg a Pannónia-Ringre. Pontosan mi történt az utolsó fordulóban?

A zárófordulóra hatalmas pontelőnnyel, már bajnökként érkezünk, ezért úgy döntöttünk, hogy Zsombor a Junior kategóriában próbál szerencsét. Az időmérőt aztán meg is nyerte, mondani sem kell, mekkora eredmény ez. Utána az elődöntőben az első helyről indulhatott, de a rajtot kicsit elizgulta és visszaesett a negyedik pozícióba. Innen küzdötte vissza magát a másodikba, amit meg is tartott. A döntőben a második rajtkockából indult, és bár a verseny elején megelőzte őt Nicolas Schöll, Zsombor visszaszerezte a helyét és végül ismét a dobogó második fokára állhatott fel. Nagyszerű eredményt ért el, büszkék vagyunk rá. Hogy nem sikerült győznie, csak annak köszönhető, hogy kicsit túlzogta a dolgot, ez persze nem csoda. Érnie kell még erre a szintre, de a teljesítménye kiemelkedő volt, hiszen a döntőben is csak két századdal kapott ki Mick Wischofertól, mindezt úgy, hogy még mindig ő a mezőny legfiatalabb

tagja, átlagban három évvel idősebbek nála az ellenfelek. A technika viszont remek volt, a beállítások tökéletesen sikerültek.

Össességében szép szezonon van túl Zsombor. Ti is így gondoljátok?

Valóban, hiszen a magyar bajnokságot megnyertük, valamint második helyen végeztünk a nyílt bajnokságban és a Közép-Európai Zóna Tróféában is. Mindezt úgy sikerült elérni, hogy folyamatosan a gyári Birel csapat ellen harcoltunk. Juniorban folyamatosan gyorsabbak voltunk, mint Nick Schöll. Mindezt persze hatalmas köszönettel tartozunk a Hargitai Racing Team csapatának és a támogatóinknak, akik lehetővé tették, hogy sikeresek legyünk.

Mindezek tudatában 2014-ben a felsőbb osztály meghódítása lehet csak a cél, bár

KÖSZÖNJÜK A TÁMOGATÁST!



kicsit bonyolultak a körülmények. Hogy fog kinézni a jövő év?

Jövőre a Junior kategóriára koncentrálnak. Minden figyelmet erre a géposztályra összpontosítunk. A magyar bajnokságban ebben a sorozatban indul Zsombor, de csak négy futamot, hiszen a CEE-ben még túl fiatalnak minősítették ahhoz, hogy rajthoz állhasson. Ezért amikor CEE-hétvége lesz, akkor MiniMaxban kell bizonyítania, hogy pontozhassák. Mivel négy verseny alatt hazai körülmények között sem szerzhet bajnoki címet Juniorban, ezért a tapasztalatszerzés, a tanulás lesz a cél és persze minél több szép eredmény, akár a futamgyőzelem elérése. Indulunk a Morva Kupán is, ahol már engedik neki, hogy Junior kategóriában szerepeljen. Ez kicsit valóban bonyolult, de a lényeg az, hogy a következő szezon egy kemény felkészítés lesz 2015-re, amikor már teljes értékű Junior kategóriás pilótaként indulhat.

Az idei évre terveztek még valamit?

Edzést. Hosszú tél áll előttünk, ami a felkészülést fogja szolgálni. Ennek keretein belül két olaszországi utazást is tervezünk, ahol Zsombor tesztelheti majd az új vázát és a motort is.



MEGELŐZHETI A BAJT, hiszen most fillérékért javíthatat!

**A LEGOLCSÓBB
MÁRKAFÜGGETLEN SZERVIZ!
Olajcsere már 5 700 Ft-tól
Javításra 1 év garancia!
Futómű beállítás,
gumiszerelés-centrírozás,
riasztó-központizár beszerelés,
autó-hifi, klímajavítás-tisztítás
AUTÓVILLAMOSSÁGI JAVÍTÁSOK
MOTORDIAGNOSZTIKA
ÉS HIBAKÓD KIOLVASÁS
GARANCIÁLIS-GARANCIÁN TÚLI
SZERVIZELÉS MINDEN TÍPUSRA
EREDETISÉGVIZSGA**

**LAKATOS – FÉNYEZŐ ÜZEM
Helyszíni kárfelvétel minden
típusra!
Fényezésre 2 év garancia!
Javítás idejére bérautó
kedvezményes áron!
Szélvédőcsere
ALKATRÉSZEELADÁS
Alkatrész árakból akár 50%
kedvezmény!
BIZTOSÍTÁSKÖTÉS
(KÖTELEZŐ-CASCO)
AUTÓMOSÁS-TAKARÍTÁS**

**MŰSZAKI VIZSGA
minden típusra
akár 1 órán belül!**

Egy jubileum, két bajnoki cím

10 éves a TR Sportiroda

Sok évet töltött el technikai sportágakban, de arról keveset hallottunk, hogy annak idején miért indította el a hazai versenypályák egyik legsikeresebb kezdeményezését Gyuricza Péter. A TR Sportiroda tulajdonosát kérdeztük.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: ARCHÍV

Nagyjából húsz évvel ezelőtt, krosszmotorosként kerültem közelebb a különböző szakágakhoz. Mindenütt azt láttam, hogy sokan szeretnek motorozni, gokartozni, de az anyagi háttér hiánya komoly karriertörténetet szakított félbe. Azt tudtam, hogy ezt nem vagyok képes megváltoztatni, de kerestem valami utat, ami járhatóbb. Néhány évvel később egy televíziós társaságnak ajánlottam fel, hogy gokartmagazint csinálnék nekik, ha ehhez adnának műsoridőt. A tv-műsorra már lényegesen könnyebben találtam szponzorokat, s így kezdődött egy komoly kapcsolati rendszer felépítése számomra.

Pontosan tudad, hogy mibe vágysz bele, akadt tanácsadód, segítőd?

A környezetemben eleinte mindenki azt mondta, hogy csak elbukom az indulótökményt és ebből soha nem fogok nyereséget termelni. Szerencsére tévedtek. Nem számoltak azzal – s talán én sem igazán –, hogy a sportteljesítményem adja a legnagyobb lökést a vállalkozásnak. A támogatóim, hirdetőim, szinte mindenki a 2003-as superkart nemzetközi sorozaton elért harmadik helyezésemért újította meg a szerződéseimet és emelték meg a támogatási összegeket. Ekkor alapítottam a sportirodámat.

Ennyit számít a sportérték, ennyit jelent, hogy ki kopogtat be a szponzorok ajtaján?
Valóban ennyit számít. Az élsportolókból vagy komoly eredményeket felmutató versenyzőkből nagyobb eséllyel lehet sportmenedzser. A hitelesség nem elhanyagolható, még akkor sem, ha a szélhámosság is nagyot tudnak kaszálni. A hiteles, elhivatott emberek hosszú távon működhetnek és a tizedik év végén is ünnepehetnek.

Úgy versenyeztél, hogy közben magadat menedzselted és ezalatt üzemeltetted egy sportirodát is?

A superkartos három évem alatt csak magamat menedzseltem, de már akkor is dolgoztam a továbblépésen. Tudtam, hogy örökké nem versenyezhetek, így ismerkedni kezdtem a magyar autós gyorsasági szakággal. Szigetvári Mátyás, Tóth Tamás és Ács Zoltán is ajánlottak üzleti és versenyzési lehetőséget. Így kerültem a Formula Renault bajnokságba. Versenyzőként talán ez volt pályafutásom mélypontja, de üzletileg sokkal eladhatóbbnak látszott, mint bármi, ami eddig volt. Így tudtam elindítani egy utánpótlás-kereső programot is, melyre nagyon büszke vagyok, hiszen



Kis Pál Tamás nálam ült először formula-autóba. Talán akkor döntöttem el igazán, hogy ez az én utam.

A gyorsasági szakágban elég sok reklámot futott az elmúlt években. Melyekre vagy a legbüszkébb?

Az autós gyorsasági bajnokság névadó szponzorát is én adom évek óta a Duna Autó Zrt. képviseletében. Hirdetünk a Suzuki Bio Kupában, és Nagy Norbert ETCC versenyző fő támogatói is az irodám közreműködésével jöttek össze. Idén a Gender Racing három darab Formula Renault-ja is visel néhány szponzort a közbenjárásomnak köszönhetően. Nem feltétlenül kell hogy én szerződjek minden partnerrel, hiszen sok esetben csak külsőként menedzseri feladatokat látok el. Így az utánpótlásprogramunkat is a háttérből irányítom, és örülök, ha valamit hozzá tudok adni a magyar autósport fejlődéséhez. Az ACIS Motorsport hetedik éve működik a szárnyaim alatt, és meg sem tudjuk számolni a serlegeket, melyeket begyűjtöttünk ez idő alatt, idén pedig újra bajnoki címet nyertünk.

Mi a siker titka, ha röviden kéne megfogalmaznod?

Versenyzőként is az eredményesség volt mindig a cél. Üzletemberként is erre fókuszálok. Nem hiszek abban, hogy félgózzal is lehet eredményt elérni. Sokszor úgy fekszem le, hogy az utolsó gondolatom még a csapatoké és a versenyzőké. Előfordul, hogy túlterhelem magam, de akkor keresek valami kikapcsolódást a családommal.

Mi a legközelebbi cél, amit szeretnél elérni?

Tóth Tamással, a Gender Racing vezetőjével olyan megállapodást kötöttem, amely meghatározhatja az elkövetkezendő tíz évünket. Részleteket majd csak januárban hozunk nyilvánosságra, de ami biztos, hogy a magyar autósport érdekeit fogja szolgálni minden egyes szerződésünk.



ZENE FÜLEINKNEK

Az AC/DC frontembere és a motorok dübörgése

A Ferrari Magazine interjút készített Brian Johnsonnal, a világhírű AC/DC zenekar frontemberével, aki óriási Ferrari-rajongó hírében áll. Persze több más márká is megtalálható a garázsában, a tavalyi Daytonai 24 órás versenyen például egy BMW-motoros prototípussal vett részt...

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ • **FOTÓ:** SILVERSTONE CLASSIC



Brian Johnson Ferrari iránti rajongása még a hetvenes években kezdődött, amikor Newcastle-ben megpillantotta egy night club tulajdonosának Dinóját. Az autó olyan hatással volt rá, amilyennel korábban csak a Citroen DS, s ezt csak fokozta, amikor meghallotta a focista Malcolm McDonald Ferrarijának hangját... Mégsem ő volt a maranellói márka legnagyobb rajongója a zenekar tagjai közül, hiszen a dobos, Phil Rudd számos Ferrarit vásárolt az évek során, bár nem mindegyikkel bánt kesztyűs kézzel, hiszen egyszer még egy monte-carlói szökőkútba is belehajtott egy 250 California-val... (Rudd máig nem adta fel a gyűjtést, nemrég vásárolt egy F40-est, épp Johnsont megelőzve, aki szintén vágyott egyre.)

Johnson végül egy Ferrari 458 Italiát szerzett be, mely szerinte a legjobb autó, amelyben valaha ült. Erre saját bevallása szerint akkor jött rá igazán, amikor Franciaországban is kipróbálta azt. „Egy kilométer széles mosoly ült ki az arcomra, amikor az Eurostarról ráhajtottunk a francia autópályákra. Az utak sokkal jobbak, sokkal simábbak ott, ráadásul üresek! A mennysorokban éreztem magam” – beszélt az élményeiről. Annak ellenére, hogy Johnson régóta rajong a maranellói márkáért, a 458 Italia az első Ferrariaja, mivel korábban aggódott, hogyan tudna vigyázni rájuk. „Mindig brit autókat vettem, Aston Martint, Bentley-t és így tovább. De ezek az új Ferrarik, mint

például az FF, szuperokosak” – kommentálta a választását.

A 66 éves sztár közúton is szeret gyorsan hajtani, de természetesen elsősorban a versenypályán teszi ezt, nem is akárhogy: tavaly például a Daytonai 24 órás szerepelt egy prototípussal. Versenyzői karrierje kezdetét így idézte vissza: „Az első versenyem 1998-ban volt egy Lotus Cortinával. Kétszáz dollárért vettem Floridában, a srác nem is tudta, mit adott el... Tiszta rozsdá volt, de a szerelőmmel, Thomással helyreállítottuk. Olyan volt vezetni, mint egy téglát, de mindent megtanultam rajta.”

Johnson lassan belerázódott a versenyzésbe, sokat tanult az ötszörös daytonai győz-

tes Hurley Haywoodtól, és saját elmondása szerint majdnem elsírta magát, amikor Jim Clark özvegye egy verseny után azt mondta: „Jim büszke lenne rád.” A brit énekes gyermekkori példaképe volt Clark, az idősebb generációból Fangio és Tazio Nuvolari nyűgözte le, de természetesen az elmúlt évtizedekből is megvannak a kedvencei. „Ezek a srácok igazi hősök voltak. Amit Fangio csinált az 1957-es Német Nagydíjon... Egyre gyorsabban és gyorsabban és gyorsabban ment. Talán Senában is megvolt ez, érezni az autót, amikor a határon van. És azt hiszem, Alonsóban is van belőle valamennyi.”

Johnson nemcsak a régi versenyzőkhöz, hanem a régi versenyautókhöz is vonzódik:

egy 1928-as négy és fél literes Bentley-vel (az az évi Le Mans-i győztes autóval) jár bevásárolni, de egy Lola T70 Mk1-ese is van, méghozzá az utolsóként elkészült példány. Az autó harminckettéve elveszett, míg Johnson egyik általa megbízott ismerőse meg nem találta azt egy connecticuti istállóban, méghozzá az eredeti Ford-motorral. „A Road Atlantán vezettem az autót, de nem tudtam második fokozatba kapcsolni” – idézte fel az első élményét az autóval. „A srác, aki megmutatta, hogy kell menni vele, azt mondta: 'Ó, Brian, ahhoz szoktál hozzá, hogy erősebb autókat hajtasz...' Aztán amikor újra megpróbáltam kettesbe kapcsolni, az egész sebességváltó a kezemben maradt, a csatla-

kozással és mindennel együtt. Amikor végre megálltam a boksiban, egy sportbíró rám kiabált, hogy mozdítsam meg az autót. Még mindig remegtem, és csak annyit mondtam: mozdítsd meg te!”

A 33 éve az AC/DC-vel turnézó sztár természetesen a világhírű zenekarról is mesélt, melyet szerinte egyszerűen nem a megfelelő stílusba soroltak be, mintha túlságosan bizonyultak volna őket értelmelni. „Az Egyesült Királyságnak a kelteténél húszöt évvel tovább tartott megérteni minket. Heavy metal-zenekarnak neveztek minket. Heavy rocknak. Mindenfélének, azt az egyet kivéve, ami igazából vagyunk: egyszerű rockzenekar, egyszerű dallamokkal...”



A versenypályáról érkezett

Caterham AeroSeven: Az F1 ihlette

Az egyik legkülönlegesebb ázsiai versenyhelyszínen, a szingapúri futam előtt különleges tanulmányt leplezett le a Caterham – természetesen az azonos nevű és közös tulajdonosi háttérrel harcoló F1-es csapat támogatása mellett.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: CATERHAM



Az új rendszerek mindenképp ígéretesek, s a Caterham jövőbeli sikereit alapozhatják meg, az AeroSeven szériaverziója pedig a gyártó ígérete szerint már jövőre elérhető lesz a vásárlók számára

A modellben olyan eszközök jelennek meg, amelyek még korábban soha nem szerepeltek a Caterham repertoárjában: példának okáért kipörgésgátló is beépítésre került. Az AeroSeven alapjait a Seven CSR adta, a kocsitest a 635 kg-os tömeg elérésének érdekében teljes egészében karbonból készült, s számos versenysportból ismert részletet implementáltak az autóba a fejlesztés során.

A látványos küllem az aerodinamika miatt volt fontos, a kormányról számos funkció kezelhető (Road/Race üzemmódváltó, bokszutca funkció, előzésre figyelmeztető lámpa), középen pedig egy grafikus kijelző vonja

magára a figyelmet, amin sok-sok fontos adat jeleníthető meg – fordulatszám, aktuális sebességi fokozat, sebesség, kipörgésgátló és fékbeállítások, még hozzá valós idejű 3D-s kijelzéssel.

Az autó legérdekesebb része azonban kétségkívül a küllem, azaz az igényesen megformázott héj, s természetesen a műszaki tartalom. Ez az első olyan modell, amelynek kifejlesztésébe jelentősebb mennyiségű pénzt kellett pumpálni, hiszen a Sevenekkel ellentétben sok-sok merőben eltérő megoldással találkozunk. A Caterham a Renault segítségével is igénybe vette a tervezés folyamán,

s a régóta rebesgetett, új, majdani közös sportautóra is hatást gyakorol.

Ami a teljesítményadatokat illeti: a motorháztető alatt a már ismert, Fordtól származó, kétliteres Duratec motor foglal helyet (Caterham Seven 485), szinte könyörögve a magas fordulaton való használatért. A szívó négyhengeresből ezúttal 240 lóerőt sajtoltak ki a szakemberek, ami 4 szekundum alatti 0–100-as sprintet garantál. A csúcsteljesítmény 8500-as fordulatonál érkezik, tehát tényleg imád pörögni a kétliteres erőforrás, amelyhez hatfokozatú kézi váltót kapcsolnak a britek.

A márka mindig is kompromisszummentes modelljeiről volt híres, ám a most leplezett autó egy olyan jövőbe mutató, aerodinamikus koncepció, amelyre minden sportkocsirajongó felkapja a fejét



 AQUAPROFIT



„A vízzel való törődés a természettől a fogyasztóig.”

Olyan gazdaságos és fenntartható beruházások megvalósulását segítjük elő, amelyek az emberi egészség és környezet megóvását célozzák.

Szakterületeink:

KÖRNYEZETVÉDELEM | VÍZGAZDÁLKODÁS | TERÜLETFEJLESZTÉS | TURIZMUS

Amiben segíteni tudunk:

- vízbeszerzés, vízbázisvédelem, monitoring
- vízellátás, víziközmű-fejlesztés
- felszíni vízgazdálkodás
- megújulóenergia-hasznosítás
- energetikai racionalizálás
- vidék- és településfejlesztés
- turisztikai fejlesztés
- projektfinanszírozás

Szerteágazó tevékenységeinknek köszönhetően komplex szolgáltatáscsomaggal állunk ügyfeleink rendelkezésére.

További információ:

1013 Budapest, Krisztina krt. 32. | Tel.: +36 1 472 2130 | Fax: +36 1 269 3552

www.aquaprofit.com

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.: 061-229-2500/12m. szerviz@kovesdan.hu
Nyitva tartás: H-P: 7:30-16:30



Az édenkert gyümölcse

Maserati GranTurismo Sport

Lehetséges-e kritikával élni a világ egyik legkülönlegesebb sportkocsija, az autóiipari műremek Maserati Gran Turismo Sport vezetése után? Csak kevesen vetemednének ilyesmire...

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

Úgy látszik, a Maserati hazai importőrének megváltozása teljesen igazodik a márka nagyszabású terveihez. Stílust váltottak és már komoly pénzeket szeretnének keresni az olaszok a Ferrarinál kényelmesebb, hajszálnyival lassabb, de minden más itáliai modellnél azért gyorsabb, kékvérűbb, drágább márkájukkal. Ezt úgy érik el, hogy kihozták a Mercedes E osztály konkurens Ghiblit, a nemrég teljesen megújult Quattroportét, kapható dízel motorral is a szigonyos autó, és érkezik szabadidő-autó is a közeljövőben. A változások reménybeli vég-

eredménye az lehet, hogy az eladások 2015-ben felkúsznak évi ötvézerre. A terv annak fényében sok, hogy mostanság évente ötezer Maseratit értékesítenek, annak tükrében azonban igenis reális, hogy a patinás márka mit kínál a közeljövőben az ügyfeleinek...

A GranTurismo Sport ehhez képest a „régikor”, a Ferrari-rokonság terméke. A talán legkülönlegesebb modell erősebb, mint az alapverzió, de a mindennapokban használhatóbb a MC Stradale csúcsváltozatánál. 460 lóerő, hátsóhajtás, mechanikus differenciálzár,



Sport gomb, amely nem csak a motorhangot teszi még markánsabbá 300 km/órás végsebességgel. Mindez bőrrel burkolt utastérrel, kormányval és dögös külsővel nyakon öntve.

Sok kommentár nem szükséges hozzá, aki kicsit is autórajongó, azt pillanatok alatt a hetedik mennyországba repíti, de az átlagember is elbűvöli.

A nehezen elmúló lelkesedés után lehet csak olyasmit megemlíteni, amely már-már szőrszálhasogatásnak tűnik: a 2007-ben debütált autón egy kissé meglátszik a kor. A műszerfalról és a kocsis tömegéből kiderül, hogy ez az autó a paletta legidősebb darabja. Hogy, hogy nem, a képviselő hazai rendezvényén azonban valahogy mégis a GranTurismo tesztvezetése vonzotta a leginkább a kollégákat...



Műszaki adatok	
Hossz/szél./mag.:	4881/1915/1353 mm
Motor:	4691 cm ³ , 460 LE/7000, 520 Nm/4750
Gyorsulás (0-100 km/h):	4,8 mp
Ár:	47 603 417 Ft, alapár: 43 340 859 Ft
Tesztautó:	Wallis Motor Pest Kft.

Drágán takarékos

Opel Ampera

A tavaly az Év autója címmel kitüntetett Opel Ampera fejlett technikával lavíroz a tölthető hibridek és az elektromos autók közötti területen. A konnektorból „tankolható” villámos autóval megoldható a munkába járás, nulla szennyezőanyag kibocsátással és olcsón – némi kompromisszummal.

SZÖVEG, FOTÓ: BUCZKÓ ANDOR

Hogy mekkora környezettudatosság szükséges az Opel Ampera magyarországi megvásárlásához, a legjobban az mutatja meg, hogy az áráért, tehát 12 és 15 millió forint között milyen autót lehet kapni. Ebben a ligában található jól felszerelt, takarékos dízel motorral szerelt prémiumautó, például a BMW 3-as, 5-ös széria és erős hibrid kétféle méretben, mondjuk a Lexus IS300h vagy a GS450h. És akkor még nem beszéltünk a számtalan szabadidő-autóról, egyterőről, és a Subaru Impreza STi WRX-ről...

Ezt a gátat kell fejben legyőznie a vásárlónak, ha Opel Amperát akar vásárolni.



Az Ampera műszerfala olyan, mint egy jövőautóé



A magas ár nem igazán a forgalmazó hibája, itthon az autózás zöldebbé tétele nem életbevágóan fontos, nincs a zöld járművekre extra támogatás, mint a fejlett nyugaton.

Pedig az Opel azt nyújtja, amit kínál: 50–80 kilométeres hatótávolságú elektromos módban el lehet vele járni naponta dolgozni, ügyeket intézni. Ehhez mindössze az kell, hogy este a 220-as konnektorról töltsük az autót, így egész nap nulla CO₂-kibocsátással lehet közlekedni, teljes csendben. A vidéki kirándulásnál nincs izgulás a töltőállomások hiányán, mert a beépített 1,4 literes motor tölti a kocsit alatt, T alakban elhelyezett akkumulátor csomagot. Ezzel a megoldással félezer kilométerre nő a hatótávolság, és a jármű használható a mindennapokban.

Ráadásul van hangulata a csendes autóval történő suhanásnak.

Akadnak persze kételyek a konstrukció elterjedésével kapcsolatban: az autó csak négy személyes, mint a luxus limuzinok, tehát hátul csak két ülést találni. A csomagtere 310 literes, ami nem túl nagy. A borsos árért cserébe, néhány helyen jobb anyagokat használhattak volna. Ezek ellenére a kiterjesztett hatótávolságú elektromos autó izgalmas, szerethető jármű, csak nem feltétlenül ilyen áron.

Műszaki adatok	
Hossz./szél./mag.:	4498/1798/1435 mm
Motor:	1398 cm ³ /Villanymotor 150 LE/4800, 370Nm/420
Gyorsulás (0–100 km/h):	9 mp
Ár:	14 990 000 Ft, alapár: 11 999 000 Ft
Tesztautó:	Opel Southeast Europe Kft.

Sporttagozat

Nissan Juke Nismo 1.6 DIG-T 4WD CVT

A különleges szabadidőautót ezúttal rendkívül jól felszerelve, sport ruházatban, erős motorral és négykerék-hajtással próbáltuk, és kiváló játékszerre akadtunk...

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

A Juke a Quashqai-hoz hasonlóan felkavarta az állóvizet a szabadidő-autók között, a kisöccs leginkább a formájával hívta fel magára a figyelmet. A Nissan igyekszik minél több „bört lehúzni” a Juke-ról, a Nismo elő-

térbe helyezésével a sportos, egyénre szabható autókra vágókra veti ki a hálóját.

A japán sporttagozat 1960-as években indult gyári sportosztályok összevonását követően, 1984-ben alakult meg. A Nissan motorsport részlegét eddig leginkább a jájt fülű rajongók ismerték, mert a megvadított Skyline R34 GT-R Z-tune kivitelekkel és versenyautókkal alapozták meg a hírnevüket. A gyáriak egy ideje a szokásosnál is nagyobb figyelmet fordítanak a sportrészlegük népszerűsítésére, aminek

célja az egyénre szabott és sportos modellek eladásainak a felpörgetése. Tesztautónk is ezért jött létre.

Főbb jellemzői: 200 km/órás végsebesség, dögös külső, négykerék-hajtás, alcantara bőrrel burkolt belső, sportkormány és minden földi jó az utastérben. Eddig minden szép és jó, üt a marketing, mert akinek nem elég feltűnő a Juke, az a Nismo kivitellel álmai autójára talál. Ha a szerelem megérkezik, akkor gond nélkül nyílik a pénztárca.

Ami a használati értéket és a tapasztalatokat illeti: igazából semmi gond nincs a leg-sportosabb Juke-kal, sportosan passzosak az ülései, kiválóak a hasított bőr helyettesítő strapabíró burkolatok. Odafigyeléssel elérhető vele a 8–9 liter körüli fogyasztás.

Az oda nem illő részlet a sebességváltó. A hét sebességet tartalmazó fokozat nélküli váltó karakterisztikája egy átlagos motorizáltságú kivitellel tökéletes, a sport modellbe nem az igazi.

Műszaki adatok	
Hossz./szél./mag.:	4135/1765/1565 mm
Motor:	1618 cm ³ , 200 LE/6000, 240 Nm/2400-4800
Gyorsulás (0–100 km/h):	8,2 mp
Ár:	8 420 000 Ft, alapár: 8 420 000 Ft
Tesztautó:	Nissan Sales CEE Kft.



Méregzsák



Ford Fiesta ST

„Ennél ideálisabb kocsit nehéz lenne ajánlani a Belga Nagydíj hétvégéjére!” Amikor eme sorokat olvastam a belga Ford PR-guru, Arnaud Henckaerts e-mailjében, még csak sejtettem, hogy a kis Fiesta RS komoly örömet okoz majd.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR
FOTÓ: TDK

Míntha egy Aston Martin lenne, ami kissé összezugorodott: első pillantásra ilyen gondolatok kavarnak az ember fejében, amikor megpillantja a Ford élményautóját, amely már álló helyzetben is egy kisméretű fenevad benyomását kelti. A fiatalos, dinamikus küllem

vezza magára a tekinteteket, s nem csak az élénk szín miatt: már az első kilométereken, Brüsszelen át is kaptunk sóvárgó pillantásokat, sőt, néhány „normál” fiestás követőt is.

A Kék Oválnál soha nem titkolták, hogy olyanoknak szánják az ST-t, akik icipicit Ken Blocknak szeretnék érezni magukat. Jelenjünk, sikerült! A Focusban – valamint a WRC-s versenygépben és az idei évtől a brit Formula Ford bajnokság versenygépeiben – is használt 1,6 literes, turbós, 182 lóerős Ecoboost hajtómű kiváló, meszeszerűen mozgatja a kisautót: elég egy finom mozdulat a gázpedálon, s a hajtóerő máris belenyom az ST-logóval hímzett Recaro sportülésekbe. A gyári adatok szerint a végsebesség 220 kilométer/óra, amit a Vallóniában a Forma-1-es futam idejére időzített szigorított traffix-el-lenőrzések miatt nem állt módunkban kipróbálni, a 160–170-et viszont lazán mondhatjuk az utazósebességnek...

Amikor bemutatták az ST-t, a Fordnál büszkén emlegették, hogy a legendás Zöld Pokolban, a Nordschleifén hangolták a futóművét. Az Ardennek erdősegeinek kanyargós útjain megbizonyosodhattunk róla, hogy jó munkát végeztek: a sportautósan feszes futóműnek köszönhetően az ember minden fontos rezdülést érez a hátsójában, ráadásul az autó szinte beleváj az aszfaltba, így olyan kanyarsebességre képes, amire még versenyzői tapasztalatokkal rendelkező sofőrök is felhúzzák a szemöldöküket.

„Olyan, mint a drog. Nehéz lejönni róla” – mondta az autó átadásakor cinkos mosolylyal Arnaud, akinek maximálisan igaza lett. A Fiesta ST-nek köszönhetően a belgiumi hétvége Forma-1 nélkül is rendkívül élvezetes lett volna...



Műszaki adatok	
Hossz./szél./mag.:	3980/1760/1470 mm
Motor:	1596 cm ³ , 182 LE/5700, 240 Nm/1600–5000
Gyorsulás (0–100 km/h):	6,9 mp
Alapár:	6 095 000 Ft, ár: 6 757 000 Ft
Tesztautó:	Ford

Ivett

és a BMW

128-129



Lány

Név: Ivett Shine

Kor: 31 év

Lakhely: Budapest

Foglalkozás: táncos modell

Autó

Név: BMW 530d M-Tech

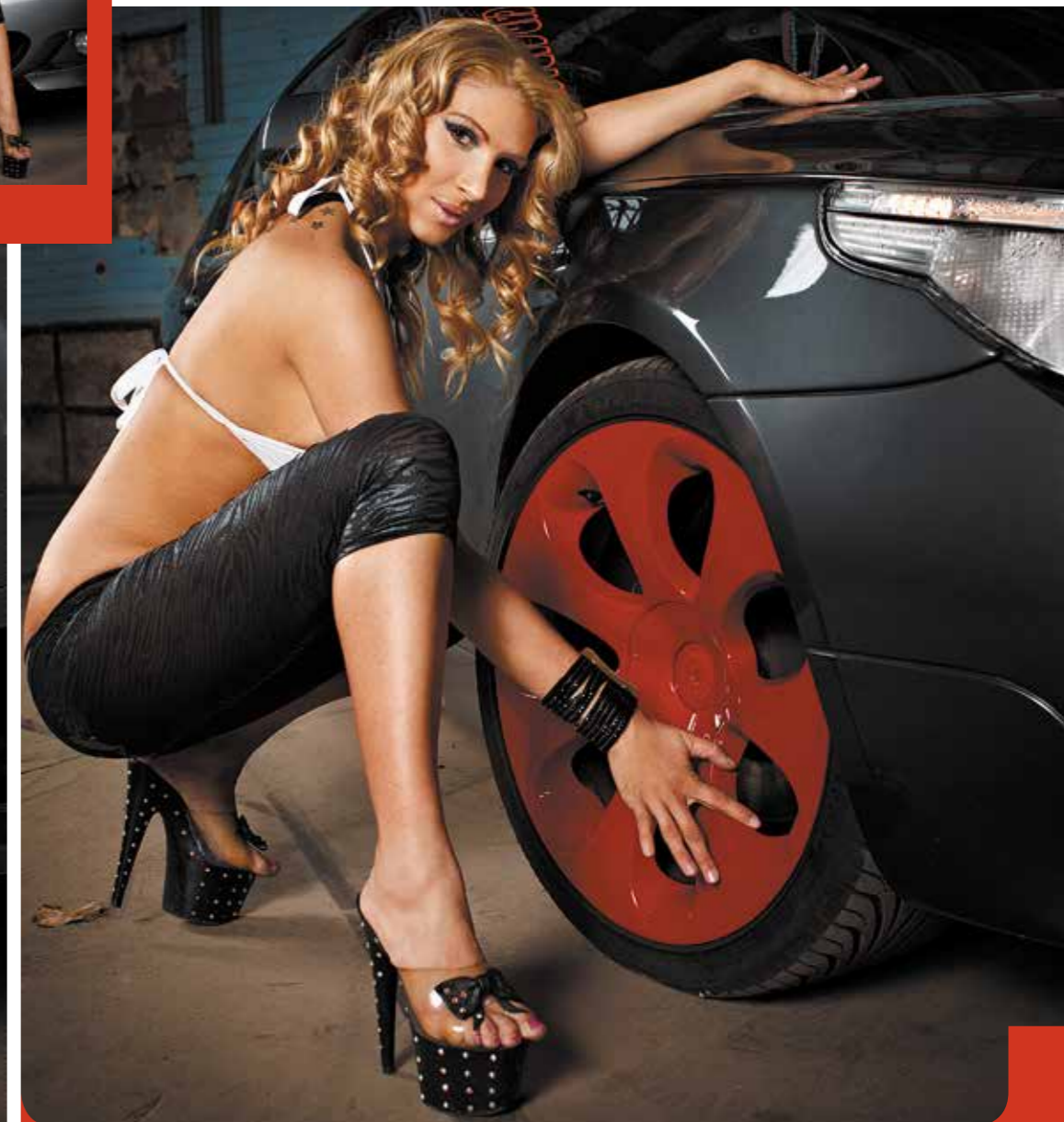
Gyártási év: 2005

Teljesítmény: 287 LE

Motor: 2998 cm³



Fotó: Fejes Imre



130-131

OLVASÓINKTÓL

Ross Brawn szerint gyengül a Red Bull

Szerintem meg nem. A Red Bull tartja azt a magas színvonalat, amit összeraktak az évek alatt, remélem, jövőre is bebizonyítják azt, hogy ők a legjobbak. A Mercedes fejlődése látványos, igaz, volt honnan feljönniük, és én Red Bull-fanként is örülök neki, hogy kilábalnak a sötét korszakukból, és végre versenyképesek tudtak lenni. A Ferrarinál viszont mintha megállt volna az élet és beletörődtek volna abba, hogy nem lehetnek ennél jobbak. Mindenesetre kíváncsian várom a jövő évet, izgalmasabb futamokkal...

Haik Arpi

Kovalainen szerződést kaphat a Lotustól

Szerintem megérdemelné a 2014-es szerződést, és örülnék annak is, ha a Lotus most nem a pénzt, hanem a tehetséget nézné. Bár a mai világban erre nem feltétlenül sok az esély.

Balogh Márk

Kockázatot vállal a McLaren Magnussennel?

Kimi is így kezdte, a semmiből jött, azt se tudtuk, kicsoda, aztán néhány verseny után elkezdtünk figyelni rá, és az egész világ láthatta, mivé nőtte ki magát! F1-es világbajnok lett, még mindig imádjuk, sőt sokak szerint ő a legjobb. (Ezzel a véleménnyel én is így vagyok.) Szóval majd meglátjuk.

Zilai Csilla

Webber nem bánja, hogy távozik

Nem a leggyorsabb versenyző, de az egyik legközvetlenebb és legszimpatikusabb számomra. Nagyon hiányozni fog. Remélem, jól fogja magát érezni a Porsche csapatánál és megfelelő eredményekhez segíti majd a német alakulatot.

Drabota-Szabó Dániel

A 2014-es szabályváltozásokról

Nem értem, miért szenvednek ezzel a sok változtatással. A cél az, hogy izgalmasabbak legyenek a futamok, de szerintem olcsóbb lenne, ha bedobnák az egyenautókat. Mert ez már rég nem az, amiről az F1-nek szólnia kellene...

Orba Krisztián

SZÁMTAN

2 ALKALOMMAL is második tudott lenni Barrichello a csapattárs Schumacher mögött a domináns években (2000–2004), míg Webbernek ez egyszer sem sikerült Vettel szemben

8 PÓDIUMOS helyezést szerzett az idei szezonban Kimi Raikkönen a Lotus csapatának, ebből egy győzelem, hat második hely, egy pedig harmadik pozíció volt

25 G ERŐHATÁSNAK volt kitéve Abu Dhabiban Fernando Alonso, amikor a szegélykövekre hajtott, emiatt kórházba is szállították a kétszeres spanyol világbajnokot

33 ÉVE erősíti az AC/DC együttesét Brian Johnson. A 66 éves frontember a sportkocsik és versenyautók egyik legnagyobb rajongója

185 PONTOT szerzett végül Michelisz a WTCC ideai bajnokságában, amely a hatodik helyet jelentette a ponttáblázaton. Tavaly 30-cal kevesebb egységet szerezve ugyanitt végzett Norbi

1650 MILLIMÉTERRE csökken jövőre az F1-ben az első vezetőszárny szélessége, amely 15 centiméterrel kevesebb, mint a korábbi években volt

200 EZER euróért kínáltak nemrégiben megvételre egy Gilles Villeneuve-gyűjtőnek egy eredeti sisakot és overallt, de a pilóta egykori szponzorának fia nemet mondott az üzletre

TÍZ ÉVE ÍRTUK

Szokatlan látvány Mugellóban: Nemrégiben három darab kétüléses Ferrari bukkant fel az olasz csapat tesztpályája környékén. A látszat azonban csal, a vörös szín ellenére az autók nem Ferrari-technikát rejtettek magukban. A csapat pusztán bérbe vette a Minarditól a kétüléses élményautót és átfestette a saját, hagyományos színeire. A kocsik bevetéséről minden újság szeretett volna képeket is közölni, ehhez azonban sem a Philip Morris, sem a Ferrari nem járult hozzá.

Egy orosz tinédzser, a 19 éves Vitalij Petrov is szerepel a Jordan bevásárlólistáján. A súlyos anyagi nehézségekkel küzdő csapatnak 2004-re még egyetlen igazolt versenyzője sincs, de már többen ajánlatot tettek. Szerepel köztük Ralph Firman, Heinz-Harald Frentzen, Nick Heidfeld, Allan McNish, valamint a Formula-1-be első magyarként bekerülő Baumgartner Zsolt is. A Jordannak azonban olyan pilótákra van szüksége, akik megfelelő szponzori háttérrel rendelkeznek, s így enyhíteni tudják a csapat anyagi gondjait. Ebből a szempontból Petrov előnyben van, mivel általa a Jordan betörhetne az orosz piacra, jelentősen bővítve potenciális támogatói körét.

Rubens Barrichello és Juan Pablo Montoya Braziliában és Kolumbiában tartanak közös előadásokat, melynek célja, hogy felhívják a két dél-amerikai országban élő gyermekek figyelmét az erőszak és kábítószer elleni harcra, valamint az egyre nagyobb mértékben terjedő nemi betegségek veszélyére. A két sztárpilóta úgy véli, talán rájuk jobban hallgatnak a fiatalok, mint egy rendőrré vagy szociális munkásra, esetleg tanárra.

Az előzetes találgatásokkal szemben, jövőre mégsem az idei Ferrari-karosszériával indul majd a Sauber. A svájci alakulat főnöke sohasem erősítette meg az értesülést, mely szerint a csapat motoron és váltón felül szeretne komplett autót is kapni az olasz istállótól. Az FIA tanácsa most mégis határozatlanul rögzítette, hogy a kisebb csapatok nem vehetnek kész konstrukciót nagyobb társaiktól. Ron Dennis a McLaren részéről hozzátette, hogy szerinte a kiscsapatok így is sokat spórolhatnak azon, hogy a motort és alkatrészeket készen vásárolják – több idejük marad ugyanis egy ütőképesebb karosszéria kialakítására.



A VEZETŐ AUTÓMÁRKÁK VÁLASZTÁSA TÉLEN IS



MIT ÉR AZ ERŐ HA NEM URALOD™

HÁZUNK TÁJA



Tudósítások, fotó- és televíziós anyagok: Abu Dhabiban újra összeállt a magát „kelet-európai brigádnak” nevező formáció, amelyet az elismert fényképész, Vladimir Rys, az MTVA operátora, Szabó-Biczók Szilárd és lapunk főszerkesztő-helyettese, Mészáros Sándor alkot. Nincs is jobb annál, amikor illusztris környezetben, jó hangulatú barátokkal együtt dolgozhat az ember egy-egy távoli versenyhétvégén...



WINTER SNOWCONTROL SERIE 3



Auto Bild Magyarország
November
PIRELLI W 210
SNOWCONTROL 3
195/65 R15 91H

A 2013-AS FIA FORMULA-1 VILÁGBAJNOKSÁG ÖSSZES PILÓTÁJA, JÁRMŰVE ÉS VERSENYPÁLYÁJA

„EZ EDDIG A LEGTELEJESEBB
F1 JÁTÉK.”
GAMESTAR

F1 2013

Formula 1®



XBOX 360 KONZOL ÉS
JÁTÉK **69900.- FT**, CSAK
AZ EXTREME DIGITALNÁL

250GB-os Xbox 360 konzol és Formula 1 2013
játékszoftver. Az akció a készlet erejéig érvényes.



FORMULA1-GAME.COM



© 2013 The Codemasters Software Company Limited ("Codemasters"). All rights reserved. "Codemasters", "Ego" and the Codemasters logo are registered trademarks owned by Codemasters. "Codemasters Racing" and "RaceNet" are trademarks of Codemasters. An official product of the FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP. A F1 FORMULA 1 logo, az F1 logó, az F1 FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP logo, a FORMULA ONE, F1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX és kapcsolódó védjegyek a Formula One Licensing BV, a Formula One csoport tagjának védjegyei. A Formula One World Championship Limited engedélyével. Minden jog fenntartva. All rights reserved. All other copyrights or trademarks are the property of their respective owners and are being used under license. Developed and published by Codemasters. YouTube and the YouTube logo are trademarks of Google Inc.

www.edigital.hu

