

A világ vezető F1-es magazinjának legizgalmasabb cikkeivel

Autósport és **Formula**



MAGYARORSZÁG MOTORSPORT MAGAZINJA

XII/2. szám, 2011. február

MICHELISZ

SEAT VAGY BMW, AVAGY
A TECHNIKA IGAZI MÉLYSÉGEI

FRANK WILLIAMS

Már otthonról nézi a versenyeket

MELYIK AZ IGAZI?

Szakértők a Lotus-vitáról

ELPUSZTÍTHATATLANOK

Így készülnek az F1-es sisakok

ÉLHARCOS

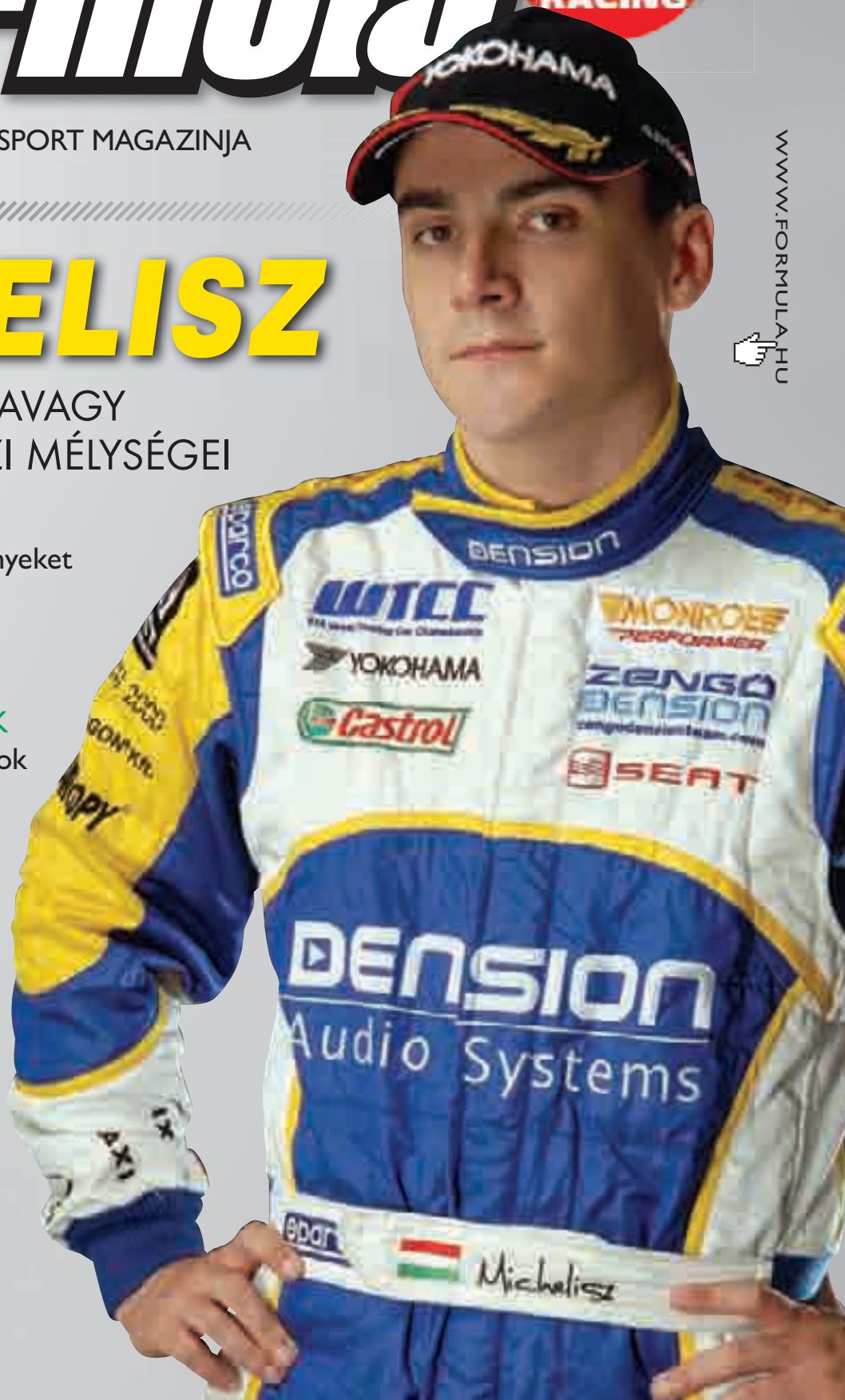
Beszélgetés Gyulay Zsolttal

KATARI KALANDOR

A 32. Dakar győztese

VÉGRE SZÉP

Subaru Impreza tanulmány



WWW.FORMULA.HU



MOTORSPORT FALINAPTÁR:
minden vásárlónknak ajándékba

Ára: 795 Ft
Előfizetőknek:
499 Ft



9 771785 948009



1 1002

MEGÚJULT

AQUA Gamer
Guru számítógépek
AQUA GAMER GURU
TREND
 asztali számítógép

 ASUS M4A77T LE alaplap
 AMD Athlon® II X4 640 processzor (socket AM3)
 KINGMAX® 2GB DDR3-1333MHz RAM
 WD Green Blue 500 GB SATA HDD
 ASUS Radeon™ EAH5070-D3 1GB grafikus kártya
 SAMSUNG SATA DVD
 ASUSTEK® 11.6" LCD képernyő
 3 EV GARANCIA

99 900,-

AQUA GAMER GURU
MAX
 asztali számítógép

 ASUS P7H55-M alaplap
 INTEL® Core™ i5-650 processzor (L2 Cache: 3MB)
 KINGMAX® 2GB DDR3-1333MHz RAM
 SAMSUNG 1TB SATA15.2" MB Cache HDD
 ASUS GeForce™ GTX260 512MB
 ASUS P7H55-M alaplap
 SAMSUNG SATA DVD
 ASUS P7H55-M alaplap
 ASUS P7H55-M alaplap
 3 EV GARANCIA

199 900,-

AQUA GAMER GURU
FLEX
 asztali számítógép

 ASUS M4A77T alaplap
 AMD Phenom™ II X4 955 processzor (socket AM3)
 KINGMAX® 2GB DDR3-1333MHz RAM
 SAMSUNG 1TB SATA15.2" MB Cache HDD
 ASUS Radeon™ EAH5070-D3 1GB grafikus kártya
 SAMSUNG SATA DVD
 ASUS P7H55-M alaplap
 ASUS P7H55-M alaplap
 3 EV GARANCIA

149 900,-


 AQUA Budapest
 VII. Budaörsi,
 Dohány u. 36.

 AQUA Pécs
 XV. Budaörsi,
 Széchenyi ut. 101.

 AQUA Miskolc
 K. Budaörsi,
 Miskolc tér 10.

 AQUA Keszthely
 XI. Budaörsi,
 Keszthelyi Fényes ut. 17.

 AQUA Felcsút
 Széchenyi ut., Tolnai u. 1.
 Tel: 0221 786 024

Központi információ: (06-1) 244-2424

ÚJ IDŐK

AZ MNASZ-RŐL, AZ F1 RACINGRŐL ÉS 2011-RŐL

Éves (pontosabban év végi) rendes szabadságunk végeztével ismét itt vagyunk, és remélhetőleg megint tudunk majd kellemes meglepetésekkel szolgálni.

Vásárlóink utójára december közepén találkozhattak magazinunkkal, és bizony azóta rengeteg minden történt a motorsportok nemzetközi és hazai pályáin, de leginkább a tárgyalóasztalok mellett.

Hogy magyar vonatkozással kezdjük, ejtsünk mindjárt szót arról, hogy az új elnököt választott magának a Magyar Nemzeti Autósport Szövetség: a Ferrari Challenge nemzetközi mezőnyében rendre jól szereplő Válint Tibor lett a szervezet első embere. Az elnökség szintén megújult, és nagy lendülettel munkához is látott, ám rövid idő alatt „el is fogyott”, a tagok sorra visszaléptek megbízatásukból, egyikőjük, Dr. Németh Gábor alelnök pedig tragikus hirtelenséggel elhunyt. Mivel a testület létszáma az eredetinek kevesebb, mint felére csökkent, ezért a szövetség főtitkárnak február 19-re rendkívüli közgyűlést hívott össze – Válint Tibor ugyanakkor előző napi hatállyal lemondott tisztségéről.

Bár magazinunk több esztendeje az MNASZ kiemelt médiapartnere, egy kivétellel nem rendelkezünk hivatalos információkkal arról, milyen jelöltek szállnak majd harcba az elnökségért. Abban azonban nagyon bízunk, hogy a majdani vezető a megfelelő támogatottsággal és határozott lépésekkel új lendületet ad a szövetségnek, ezzel együtt a teljes magyar autósportnak.

A fentebb említett kivétel Gyulay Zsolt, az ősztől kinevezett hungaroringi elnök-vezérigazgató, akivel szerencsés módon éppen ebben a számunkban közlünk egy még december elején felvett interjút. Ha elolvassák a terjedelmes anyagot, könnyen beláthatják, ő az egyik lehetséges és alkalmas személy, aki képes lehet rendet tenni a jelenleg nem túl fényes helyzetben és utat mutatni a négykerékű technikai sportok művelői számára.

Ami bennünket illet: az Autósport és Formula Magazin már a XII. évfolyamába lépett, és idén is folytatja a decemberben



Fotó: Tordai Krisztina



„Hab lehet a tortán, hogy minden magazinunkhoz mellékelünk egy lapozható 2011-2012-es naptárat.”

megkezdett együttműködését az angol F1 Racinggel. A patinás magazin legérdekesebb cikkeit éppen az Önök segítségével választottuk ki a Facebook felületein (F1 Racing – magyarul), hogy magyar nyelven is elérhetőek legyenek azok az exkluzív cikkek, amelyekre a legutóbbi időkben csak vágyakozhattak a száguldó cirkusz hazai szerelmesei. Újdonság még az is, hogy a tavalyelőtti Rossi és a tavalyi Raikkönen címlapunk után megint akadt egy pilóta, aki nem F1-es szériában jeleskedik, mégis az első oldalon mosolyoghat. Persze, Michelisz Norbertől van szó, aki nek már ez az elismerés is igazán kijárt,

még ha a WTCC-futamgyőzelem ezerszer is többet nyom a latban. A túraautósok magyar sztárja a belső oldalakon szerencsére nem csak sablonokban beszél („a csapat kiváló munkát végzett”), hanem értékes háttér-információkba is beavat.

Hab lehet a tortán, hogy minden magazinunkhoz mellékelünk egy lapozható 2011-2012-es naptárat a legérdekesebb hazai és nemzetközi szériák főszereplőiről, illetve futamaik időpontjairól. Reméljük mindenkinél gyorsan kikerül majd a falra, és sokan látnak neki bekarikázni, mit is akarnak saját szemmel megnézni az ideiglenes versenykínálatból!



10



82



86

MELYIK AZ IGAZI LOTUS?	8	SZÁZADSZOR IS MONACO	62
Az F1 legendái elmondják a véleményüket		AZ IRC idénynyitót a Peugeot nyerte	
VETTEL	10	TÓVÁROS SZILVESZTER RALI	64
Végre: csend és nyugalom		Túl sok jég	
HOGYAN MŰKÖDIK AZ F1?	16	EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ	70
Mi történik, amikor egy F1-es autó elromlik?		Dominika és a Mitsubishi	
ÉLŐ EMBER	18	MEGLEPETÉSEK HELYETT	72
„Itt lesz Frank a versenyen?”		Régi és új győztesek Dél-Amerikában	
F1 RACING	24	KATARI KALANDOR	76
Sisaklesen		Ki is az a Nasser Al-Attiyah?	
RÉGES-RÉG TÖRTÉNT	28	AZ ELSŐ MAGYAR	78
Nevezetes Forma-1-es események februárban		Polgár László már 1992-ben nekivágott	
F1 RACING	30	AMIKOR EGY HÍD ELTÖRIK	80
Jó döntés - rossz döntés		Africa Eco Race: Nem ismételt a Qualisport	
KÜLÖNVÉLEMÉNY	35	MINDENT BELE!	82
Dávid Sándor rovata		Esseni Motorshow	
EGY BAJNOK TERVEI	36	TOP TEN	86
Gyulai Zsolt a múlttól és a jövőről		Dubai24: A Silversting kategóriagyőzelmé	
TÉLI DEPRESSZIÓ ELLEN	48	VALÓRA VÁLTJÁK AZ ÁLMOKAT	90
Az év első nagy motorsport eseménye		Pődör Balázs és a CRG Gokart Sport Egyesület	
SEAT VAGY BMW?	50	VÉGRE SZÉP	92
Michelis: Hátsókerék-hajtás és rendreutasítás		Subau Impreza: Confidence in Motion	
BAJNOKSÁGOK CSATÁJA	56	ELEKTROPÁRBAJ	94
MotoGP vs Superbike: Széria a prototípus ellen		Citroen Survolt kontra Agni Z2: Tiszta harc	
TESZTRE FEL	60		
A Ford, a Citroen és a Mini is készül			

76

Dakar:
Ki is az a Nasser Al-Attiyah?

KATARI KALANDOR



well

©

- Reklám
- PR
- Online

www.well.hu

A NAGY FINÁLÉ

FIA Díjátadó Gála, Monaco

Ha léteznek komoly kihívást jelentő fotós megbízások, akkor az FIA hivatalos díjátadó gálájának csoportképét elkészíteni mindenképpen az. Nagyjából 100 embert egy pódiumra terelni, és hajnali fél egykor rávenni arra, hogy ne egymással beszélgessenek, hanem inkább a kamera bámulva türelmesen várakozzanak, emellett dacolni a szembe világító reflektorokkal, – ezt csak kevesen kívánják maguknak. De a kötelező felvételnek mindenképpen el kell készülnie, a fényképnek meg kell jelennie a világ majdnem minden újságjában és weboldalán. Idén így sikerült megoldani a feladatot.

Fotó: FIA, 2010. december 11. 00:29

Canon EOS-1Ds Mark III (rekesz: F/6,3, zársebesség: 1/50, fókusz: 24 mm, ISO: 1000, vaku: igen)



HÍRFASSZ

Hírek. Vélemények. Analízisek. Most

LOTUSOK A LOTUSOK ELLEN

MELYIK AZ IGAZI LOTUS?

AZ F1 LEGENDÁI ELMONDJÁK A VÉLEMÉNYÜKET

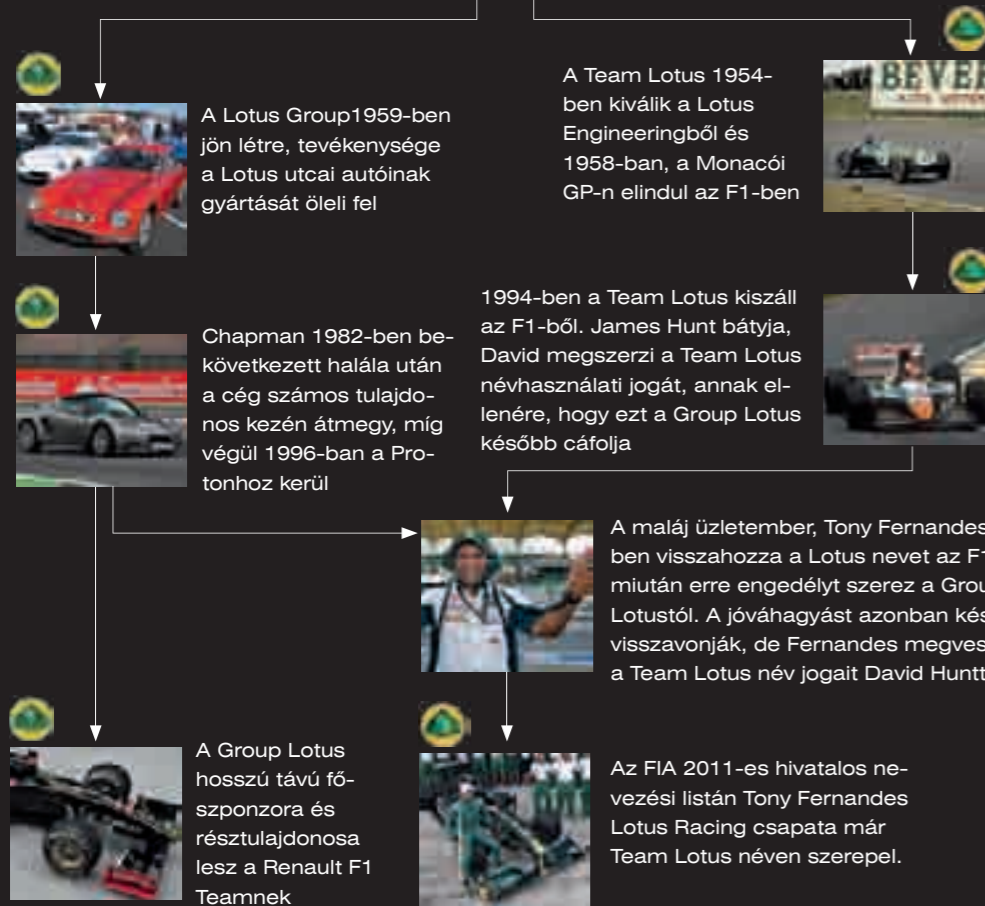
Néhányan úgy gondolják, hogy Fernandes csapata büszke lehet arra, amit a Lotus névért tett, mások szerint azonban a Lotus Chapmannel együtt szállt a sírba. De senki sem közömbös...

Perpatvar alakult ki arról, melyik csapat is használhatja jogosan a Lotus nevet jövőre az F1-ben, és úgy tűnik, a vitának 2011-ben nem is lesz vége. A friss F1-es nevezési lista megerősítette, hogy Tony Fernandes csapata a Team Lotusként indul, míg a Group Lotus – miután főszponzorává és főrésztulajdosnává

vált – átnevezte a Renault csapatot Lotus Renault GP-vé. Ebben a helyzetben úgy tűnik, hogy jövőre négy Lotus márkájú autót is látunk majd a Formula-1-ben. És mind Renault motort fog használni. Össze vagy zavarodva, nem érted? Nem vagy vele egyedül. Még jó, hogy véleménye azért mindenkinek van a dolgról...



Colin Chapman 1952-ben megalapítja a Lotus Engineeringet



SCHUMI ÉS A SZIMULÁTOR

Egy a Mercedeshez közel álló informátor szerint a hétszeres világbajnok nem használhatja a szimulátort, mert a 2009-es motorbalesete óta problémái vannak a nyakával, a gépezettől pedig különösen erős fájdalmak alakulnak ki. Ez alapot adhatott annak a ténynek is, hogy csapattársa, Nico Rosberg rendre legyőzte őt a tavalyi évben és összesen 70 ponttal gyűjtött többet Schumachernél. Ráadásul a fiatal német pilóta híres is arról, hogy milyen sok időt töltött pályafutása során szimulátorokban. „Nico rengeteg időt tölt azzal, hogy a hétvégi versenyekre a szimulátorban készül fel” – véli a forrás, aki szerint az is hátrálthatja a korábbi ferraris pilótát, hogy míg Rosberg a pénteki szabadedzések végeztével nagyjából elkészül minden beállítással, addig Schumacher csak ekkor kezd el a központi beállítások elvégzését. „Ez az egyik a számos olyan dolog közül, melyek miatt Schumi sokszor hátrányban van fiatal csapattársával szemben” – tette hozzá a belső.

MARIO ANDRETTI A Lotus világbajnoka 1978-ban	DEREK WARWICK a Lotus pilótája 1990-ben	ANTHONY DAVIDSON a BBC 5-ös csatornájának F1-es kommentátora	JOHN WATSON 1975-ben egy futamon a Lotus pilótája	SIR JACKIE STEWART háromszoros F1-es világbajnok	JACQUES VILLENEUVE az 1997-es év világbajnoka

Szerinted Tony Fernandes és Mike Gascoyne 2010-ben öregbítette a Lotus hírnevét?	Igen. Mike Gascoyne csodát tett, hogy ott lehettek a rajtrácson és Tony Fernandes is lelkes volt.	Nem vagyok benne biztos, hogy mind-egyik új csapat az F1 épülését szolgálta. Csak meg kell nézni a teljesítményüket.	Sohasem könnyű belépni az F1-be és ott megragadni. Ők valószínűleg öregbítették a Lotus nevet.	Én nem vagyok híve annak, ha a csapatok régi neveken születnek újjá. De a három újonc gárda közül ők végeztek a legjobb munkát.	Tony Fernandes kiváló munkát végzett az újjászülető Lotussal, így én szimpatizálok vele.	Nem. Ők sokat beszéltek arról, hogy ők a legjobbak, de szerintem csak szerencsájuk volt, hogy a másik két újonc olyan rossz volt.
Mit gondolsz arról, hogy jövőre négy Lotus lesz a rajtrácson?	Megkérdőjelezi az ötlet értelmét. A zavarona biztosan véget ér, hogy megmaradjon a márká hírneve, vagy még inkább elfajul.	Nevetséges és zavaros helyzet. Jobb lenne egy Lotus és egy Renault csapat.	Nem tudom elképzelni, hogy négy egyforma autó legyen, ugyanazzal a motorral és ugyanazon a néven.	Inkább a történelmekönyvekben szeretném látni a Lotust, mint négy kiadásban a rajtrácson. Másik nevet kellene választaniuk.	Én nem vagyok benne biztos, hogy Tony-nak szüksége van erre a névre, ő mehetne Air Asia néven is, színesebb lenne ezáltal a csapat.	Bernienek és az FIA-nak kellene erről mondania valamit. Ez azonban jövőre nem fog megtörténni.
Számotokra a Lotus igazi festése fekete-arany vagy zöld-sárga?	Fekete-arany volt az autón, amikor az utolsó címüket nyertem. Volt valami mágiikus a JPS festésben.	Határozottan a fekete-arany, mert ez volt Senna idejében, és Mansell pályafutásának a kezdetén.	A zöld-sárga volt Jim Clark és Colin Chapman legidősebb színe. Ez az igazi Lotus szín.	A fekete-arany időszak nagyon fontos volt, de én nem értek egyet azzal, hogy egy Renault fekete-aranyba öltözzön, ez egy vicc.	Én nem vagyok benne biztos, hogy a fekete-arany logikus döntés, egy Lotus (mindig) zöld-sárga.	A zöld Lotus csodálatos, de mindig úgy gondoltam, mint Mario Andretti fekete-arany autója a nyerő szín.
Káros ez az ügy az F1 számára? A rajongók elpártolhatnak a sporttól?	Meg kell oldani. Különböző irányokba mehet el az ügy és közben elvesztheti igazi lényegét.	Ki törődik azzal, hogy Lotus Racingnek vagy Team Lotusnak nevezik-e magukat. Engem hidegen hagy, nekem a Lotus Chapman volt.	Én nem hiszem, hogy ez meg fog történni. Az emberek inkább arra figyelnek, hogy a sport jelenleg nem túl szórakoztató.	Nem sok olyan fanatikus szurkoló van, akinek idén az öreg Lotus feltűnése mámorító napokat okozott.	Az emberek szeretik a márkákat, e felől semmi kétség, de ők nem szükségszerűen az F1-ben, szóval így ez nem probléma.	Én úgy vélem, hogy ez csak a sajtót foglalkoztatja, amikor semmi más nem történik.
Mit gondolsz arról, ha egy márkát egy jól menő csapathoz visznek a gyors siker érdekében?	Ez egy jó stratégia és ha lehetséges, akkor miért is ne.	Szégyen, hogy elvesztettük a Renault. Én nem hiszem, hogy mivel Lotus Renault GP-nek nevezik, ez hihetőbb lenne.	Ha gyors megoldást keresel, valószínűleg ez a legjobb módszer. De csak akkor, ha rövid programban gondolkodsz.	Én ezt nem tudom megérteni.	Nekem tetszik az ötlet, hogy a Proton az F1-be jön, mert ez esélyt ad arra, hogy végül készítenek egy motort.	Számomra úgy tűnik, mintha ugyanazt akarnák, ráadásul mindketten Malajziából jönnek. Ez örület...
Szüksége van egyáltalán a Lotus névre az F1-nek?	Teljes mértékben. Nézd meg a történelmet, ez egy olyan márká, amit ha bárhol megemlítesz, az emberek emlékeznek rá.	A Ferrari az F1, ezért tesz meg mindent Bernie, hogy itt tartsa őket. És ezt nem igazán lehet elmondani egyetlen más csapatról sem.	Határozottan. De nekik öregbíteniük kell a hírnevet és nem csak eredményekkel, ez talán meg is tudják tenni.	Lotus nagyszerű része az F1 örökségének. Ez olyan, mint amikor hiányszott a Brabham, a Tyrrell... vagy a Lotus	Őszintén, bár rossz kimondani, de az F1-nek sohasem hiányszott a Brabham, a Tyrrell... vagy a Lotus	Szükség van a neveknek. Az embereknek, a rajongóknak kell, hogy kötődjenek valaminek, hogy álmódzanak valamiről.
Melyik az igazi Lotus?	Ezt nehéz megmondani, de én Tony Fernandesre szavazok, mert én náluk látom az őszinte lelkesedést.	Számomra a Lotus Colin Chapman volt. Vájon a Williams ugyanaz lesz, ha Frank elmegy? Szerintem nem.	Nagyon zavaros a helyzet. Elvileg mindketten joggal viselik a nevet, de így nem egy Lotus van, és ez nem lehetséges.	A Lotus meghalt és eltemették. Lehet, hogy szabályt kellene hozni, hogy egy harmadik fél már nem használhatja a nevet.	A Protonnál van a labda, és ők azt mondták korábban, hogy Tony nem használhatja a Team Lotus nevet.	Még nem tudjuk a történet végét. Az egyik egy nagy autógyár, így az tűnik logikusnak, hogy ők kerülnek ki győztesen a vitából.



Végre: csend és nyugalom

A bajnoki győzelmet követő napokban mindenki akart egy darabot Sebastian Vettelből. Az F1 Racing is megbizonyosodhatott róla, hogy egy F1-es bajnok csak úgy tud ettől a kikerülhetetlen, néha már-már terhes nyüzsgéstől távolmaradni, ha egy 800 lóerős motor sivít a fülébe.

SZÖVEG: JAMES ROBERTS

KÉPEK: ANDREW HONE & SHAUN BOTTERILL/GETTY IMAGES



Sebastian ismét magára öltötte a versenyoverall-ját. Fáradtak tűnik, de mosolyog. Besurran a Red Bull garázsba, felteszi a sisak alatt

hordott tűzálló maszkot és elsüt egy pár viccet a szerelőkkel. Az Abu Dhabi boxutcában nyugodt a hangulat, mindenki jókedvű. Ég és föld a pár nappal korábban lejátszódott világbajnoki viadal stresszes tetőfokához képest.

A garázs közepén pihen az RB6-os. Még mindig az ötös számot viseli, a csapat meglepő módon nem ragadta meg az alkalmat, hogy nagydobra verje világbajnoki sikerét az egyes rajtszám felragasztásával. Egyik oldalán egy Renault szerelő téblábol egy laptoppal, távolról túrátatva a világbajnoki győztes Red Bull betontorpedó motorját.

A garázs előtt egy újságírókból, fotósokból és tévécsatornák munkatársaiból álló kisebb csapat figyel, amint Sebastian Vettelt, mint a sportág legfiatalab világbajnokát, bekötik a pilótafülkébe. Amint felhúzza a kesztyűit, érezni lehet a történelem súlyát. A várakozás feszültsége érződik a levegőben, amint a megfigyelők igyekeznek minél többet elcsípni a látványból, a fiatal, új hősből.

A vörös égők villognak a kormánykeréken, Vettel kiválasztja az egyes fokozatot és a pálya felé veszi az irányt. És ezen a héten legelső alkalommal, magára marad. Nincs felhajtás, nincsenek kérdések, nincsenek autogram-gyűjtők. Az elmúlt hét gyökeresen megváltoztatta a fiatal német életét, viszont a mai napon mindez figyelmen kívül hagyhatja. Ismét azzal foglalkozhat, amihez a legjobban ért, a „hangos” jobb lábával táncolhat a gázpedálon egy többnyire üres pályán. Új, tesztelésre váró alkatrészek és új Pirelli gumik várnak kiértékelésre. Hogyan módosult a tapadás? Hogyan befolyásolják az új gumik az autó viselkedését? Ezekre a kérdésekre keresi a választ. Vissza az alapokhoz, a pilótafülkébe, ahová tartozik.



„Hozzászoksz a hírnévhez. De nem változol. Az élet megy tovább. Az vagyok, aki vagyok.”

Öt nappal korábban Vettel ugyanebből az autóból kászálódott ki a parc fermé-ben a szezonjára Abu Dhabi nagydíj meleg éjszakáján, mint az újdonsült világbajnok. Hatalmas sikernek számított ez egy állandóan változó szerencsével tarkított szezonban. Harmincnégy évvel ezelőtt fordult elő utoljára, James Hunt esetében, hogy a bajnok nem vezette a világbajnoksági tabellát a szezonzáró nagydíjig. A Vettel tisztelet köre alatt kirobbanó öröm későig folytatódott a sivatagi éjszakában. Már pirkadt, mire esélye lett volna lepihenni és az elkövetkező napokban sem sikerült nyugovóra térnie. Csupán a repülőgépen sikerült szenderegnie.

A következő napok félkömás állapotban teltek. Az első állomás ismét egy buli volt, a Red Bull salzburgi szellemi fellegrárában, a Hangar 7-ben. Az anyacég közel 7000 alkalmazottja köszöntötte a hőst. A főhadiszállás szintén otthont ad egy pár repülővel kapcsolatos látványosságnak, amely a Red Bull „szárny-motívumát” erősíti. Vettel sikere igazolja a Red Bull tulajdonos Dietrich Mateschitz befektetését. Az energiaital cég Vettelt 12 éves korában kezdte támogat-

ni, amikor még gokartozott. Akkor még fiatal kora miatt úgy érezték, hogy nem reklámozhatja a terméket. Egy évvel később azonban már rákerült a sisakjára a Red Bull dobozok jellegzetes szürke-kék színkombinációja, amely a mai napig megmaradt fejedője alapszíneinek, a néha speciális csillogó festések ellenére.

Nemsokára sajtótájékoztatót tartott, a Red Bull alkalmazottaihoz szolt, köszöntötte a Red Bull fejének, „DM”nek (Dietrich Mateschitz), valamint tanácsadójának, Helmut Markónak a kapcsolatát. Innen Mark Webber társaságában elsietett repülővel Milton Keynes-be, hogy megbeszélést tartsanak versenymérnökeikkel, Guillaume Rocquellinnel és Ciaron Pilbeam-mel. Egy ilyen kiélezett szezon után valószínű nem sok beszélgetés történt a két pilóta között, ám Webber emelt fejvel fogadta a vereséget.

„A vasárnapi verseny után Mark gratulált és nagy tiszteletet tanúsított irántam” – mondja Seb. A csapaton belüli kiélezett rivalizálás a szezon meghatározó témája lett és néha meglepetésszerűen érte Vettelt. „Az év minden versenyzőnek hullámvasúthoz hasonló szerencsét hozott és →

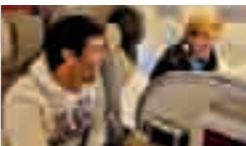


Hogyan utazott Vettel két hét alatt több mint 20 000 km-t

Abu Dhabi, Ausztria, Anglia, Spanyolország, Svájc és Németország



November 14.
Abu Dhabi:
Sebastian megnyeri
a bajnokságot



November 15.
Abu Dhabiból
Münchenen keresztül
Salzburg



Seb a Sport und Talk
élő adásban a Servus
TV-n



November 16.
Salzburg:
sajtótájékoztató
a Hangar 7-ben



Salzburgból Milton
Keynes-be (1085 km)



Milton Keynes:
megbeszélés
a gyárban

0 km 4654 km 5739 km

Két nappal a győzelem és két alvás nélkül töltött éjszaka után Vettel visszatér Milton Keynes-be egy sajtóbeszélgetésre

nagyon nehéz egy kívülállónak megítélnie, mi is történt valójában” – magyarázza. „Egyes dolgok igazak voltak, mások meg nem, viszont a nap végén a hotelszoba tükrében magaddal kell szembenézned, és elfogadnod, ami történt. Szóval rengeteget tanultam ebben az évben”

Emlékezzünk csak szeptemberre, amikor Vettel távol állt a bajnoki címtől. Incidensek tömkelege fordult elő Törökországban és Silverstone-ban, amelyeket hibák követtek Magyarországon és Spában, aztán a megfigyelők hamar levonták a következtetést, kritizálva a fiatal németet az ügyetlen és tétova vezetéséért. Alighogy ismét nyert Suzukában és második lett Szingapúrban, Koreában egy motorhiba formájában beütött a katasztrófa.

„Sok pillanat volt, amelyet élveztünk, voltak kiábrándító momentumok is, de az a lényeg, hogy tanuljunk belőlük” – morfondírozik Vettel. „Miután vezettem a koreai versenyen, nehéz volt elfogadni, hogy három körrel a vége előtt kellett feladnom. Ami viszont pozitívum, hogy ebből erősebbként térünk vissza és a következő két futamon ez fontos volt: megfordítottuk a szerencsénket. Jövőre már korábban kellene vezetni a világbajnokságot, hogy elkerüljük az utolsó nagydíjakra felhalmozódott feszültséget.”

Milton Keynes-ben mindkét versenyző interjúkat adott és megdicsérték az 550 kollégát, akik a 2010-es győztes csapat tagjai. Névtelen hősöknek számítanak a főszereplő Kenny Handkammer, verseny csapat menedzser Jonathan Wheatley és Paul Monaghan, valamint Ian Morgan főmérnökök. Őt szűk esztendő alatt a szétszórta Jaguar csapatból világbajnoki gárda lett.

„Különleges, fiatal csapatunk van a Red Bullnál” – mondja Sebastian, – „az elmúlt két évben megmutattuk mire vagyunk képesek, de nem lesz egyszerű, jövőre mindenki ránk fog vadászni”

Kedd estére Sebastian bőröndje ismét be volt csomagolva, Abu Dhabiba igyekezvén. Tízezer nyolcszáz kilométer utazás után visszatért a Yas Marina Hotelbe, végre egy igazi ágyba lepihenni. Az ébresztőóra viszont hamarosan felrázta egy szponzortá-



Beburkolóva egy hideg Berlinben Novemberben. Vettel találkozik a hazai rajongókkal

lálkozó és további interjúkat véget. „Nincs új mondanivalóm” – mondta kimerülve média ügynökének. Viszont profi módra válaszolt ugyanazokra a kérdésekre, újra és újra. Milyen érzés világbajnoknak lenni? Meg tudja-e dönteni Michael Schumacher rekordját? Tud-e ismét nyerni jövőre?

„Gyerekként az F1-ről álmodik az ember és annyira távolinak tűnnek a pilóták a varázslatosan gyors autóikkal” – mondja, hangja rekedtebbnek tűnve mint általában. – „Természetesen ott akarsz lenni közöttük egy szép nap és nem is mersz arról álmodni, hogy azon versenyzők közé tartozol majd, aki versenyeket nyer és bajnok lesz. Büszke vagyok arra, hogy ezt ilyen korán elértem (23 évesen és 134 naposan), de nem kételkedem, hogy egy szép napon ezt a rekordot valaki elhódítja majd tőlem”

Ismét vakuk villannak, kézszorítások, taps és éljenzés. Világbajnoknak lenni fárasztó, szürreális élmény és ebben az első hétben Vettelnek nem adatott meg megszerezni a győzelmet közeli családjával és barátaival. Ezt ideiglenesen el kellett halasztani.

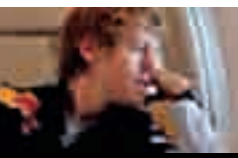
„Az Abu Dhabi verseny utáni sajtótájékoztatón megkérdeztem Jensont és Lewist, hogy ez normális érzés, hiszen nem is tudom mit érzek? Mindketten azt válaszolták, hogy az. Figyelmeztettek, hogy rengeteg dolgom lesz és nem fogok sokat aludni. A győzelem után minden órában

egyre elfoglaltabb vagyok, az emberek ezt meg azt akarnak tőlem. Ne értsenek félre, jó érzés, de jövőre fel kell töltszem az energiatartalékaimat. Meg lehet a hírességet szokni, de egy picit visszahúzódtam vagyok ebben az értelemben. Nem gond az aláírások kérése a pályán, de furcsa érzés a normális életben állandóan hírességként kezelve lenni, amikor az ember csupán bevásárolni akar egy boltban. Tehát nem segítettem magamon azzal, ami a múlt vasárnap történt. De nem változtam, az élet megy tovább. Az vagyok, aki vagyok”

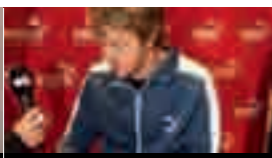
Az ő, aki Adrian Newey gyönyörűen megtervezett betontorpedójában tündököl. Eljön a péntek és fátyolos szemmel a Yas Marina Hotelből a hídon keresztül a pályára igyekeznek. Az álom fátyolos ködéből lassan kibontakozva ismét készen áll a cselekvésre. A ragyogó nap megvilágítja a fiatal pilóták tesztjétől gumival bevont pályát. Tiszta égbolt, kellemesen bemelegített 24 literes Renault motor és friss Pirelli gumik. Megnyílik a boxutca és szétrebben a fotósokból álló kis csapat. Pár körön belül visítva száguld a célegyenesben, pár sebességfokozatot visszaváltva és ráhajtván az első kanyar kerékvetőjére, megkezdve egy újabb kört. Ez a világbajnoki címért járó jutalom. A vakuktól és a kérdésektől távol végre saját magára is szakít időt. Miközben a pályán köröz, azt mondhatja magának: „Én vagyok a világbajnok.”



Vettel visszatért Abu Dhabiba, hogy a Pirelli teszten vezethesse világbajnoki autóját



November 17. Milton Keynes-ből Abu Dhabiba (5518 km)



November 18. Abu Dhabi: Szponzori fellépés egy bevásárlóközpontban



November 19-20. Abu Dhabi: Pirelli tesztelés



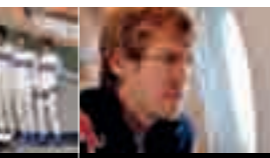
November 21. Abu Dhabiból Heppenheimbe: Vettel találkozik a hazai rajongókkal (4798 km)



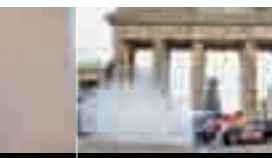
November 22. Heppenheimből Cartagenába, egy BMW rendezvényre (1534 km)



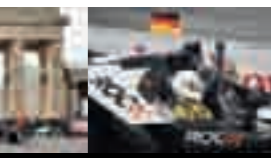
November 23. Cartagenából Zürichbe: pár nap otthon (1328 km)



November 27. Zürichből Berlinbe: F1-es utcai bemutató (666 km)



November 28. Berlinből Düsseldorfba: Race Of Champion rendezvényen (477 km)



November 29. Düsseldorfból Zürichbe: Haza-utazás (445 km)

11 258 km

16 056 km

17 590 km

18 918 km

19 584 km

20 061 km

20 506 km

KIS KÉPEK: GLENN DUNBAR/LAT; WPI; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; ALEX GRIMM/BONGARTS/GETTY IMAGES; BMW AG; BORIS STREUBEL/BONGARTS/GETTY IMAGES; STUART FRANKLIN/BONGARTS/GETTY IMAGES

18 EZRET FOROG – AZTÁN DURR, FELROBBAN!

MI TÖRTÉNIK, AMIKOR EGY F1-ES AUTÓ ELROMLIK?

Ha azt gondolod, hogy visszamész a boksza egy gyors szervizre, akkor nagyot tévedsz. **Pat Symonds** elmondja, pontosan mi is történik, ha bekövetkezik az, amit senki sem szeretne...



Amikor Sebastian Vettel motorja felrobbant a Koreai Nagydíjon, azt 600 millió televízőző láthatta.

Most egy repülőgép balesethez, vagy egy bűnügyi vizsgálathoz hasonlóan részletesen megvizsgáljuk az események láncolatát. Amikor a Renault motor 18 ezres

percenkénti fordulaton dolgozik, akkor a dugattyúk másodpercenként 300-szor rohannak le és fel a hengerben.

És ez az időtartam bőségesen elegendő idő arra, hogy a baj bekövetkezzen. Vettel pedig további 50 másodpercig vezette még az autót, hogy egy biztonságos helyet találjon, ahol megállhat. Ezalatt az idő alatt azonban a motor tovább forgott és minden egyes fordulattal újabb és újabb károkat szenvedett, megnehezítve ezáltal a későbbi vizsgálatot, mert összetörte a bizonyítékokat, amelyek révén kideríthető lenne a probléma oka. Minden mechanikai meghibásodásnál a sebességváltótól a felfüggesztésekig bezárólag, a telemetria csak nagyon korlátozott mértékben használható. Bár az adatok letöltődnek, később azonban nem mutatják meg a teljes történetet. Így csak a sérült részek „törvényszéki” vizsgálata mutatja meg, hogy mi is okozta a mechanikai meghibásodást.

Leckék a repülőgépek baleseteiből

Akárcsak egy bűnügyi helyszínen, a bizonyítékgyűjtés a vizsgálat legfontosabb célja. Amilyen hamar csak lehet, az autót vissza kell vinni a boksza, ahol a mérnökök alapos vizsgálatnak vetik alá. Ők nagyon szigorú eljárási menetet követnek és felállítanak egy karantén zónát is, az autóhoz csak az ő felügyeletük mellett nyúlhat bárki is. Pontos képeket készítenek és

feljegyzéseket vezetnek. Biztosan hihetetlenül hangzik, de ők minden tanút kihallgatnak, még a pilótát is, és megvizsgálják az összes fellelhető adatot. Amint az alkatrészek lekerülnek az autóról, a mérnökök mindegyiket megvizsgálják, majd zsákba teszik őket, hogy további vizsgálatra visszavigyék azokat a gyárba, ahol jobb felszerelések állnak a rendelkezésük-

re. Ez azt jelenti, hogy az összes sérült alkatrész gyorsan elhagyja a pályát. Vettel motorja például már hétfő este Párizsban volt, ami nem minden-napi siker, ha azt vesszük, hogy csak Yeongamból Szöulba az út vasúton három és fél óra. A gyárban ezt követően egy hasonló eljárás veszi kezdetét, és mindent pontosan feljegyeznek egy vizsgálati jegyzőkönyvben.



A hajtókar okolható Vettel műszaki hibájáért

Kezdetben úgy gondolták, hogy Vettel széthajtotta a motort. De szokatlan módon a dugattyú teteje sértetlen volt, és a hajtókaron maradt. Bár a hajtókar felülete megsérült, úgy tűnt, hogy a hajtókar volt a hiba forrása. Ezt az adatok is alátámasztották.

És mi van a kerekek elvesztése mögött?

Néha az autók elvesztik a kerekeiket a kerékcseré előtt vagy után. A vizsgálat ilyenkor mindig a tengelyre, a kerékre vagy az anyacsavarra, esetleg a légkulcsra irányul, hogy elég szorosan húzták-e meg velük a rögzítőanyagát. Minden eset különböző, de ezeket az összetevőket minden dimenziójában és szerepkörében megvizsgálják. És a kerékcseréről készült videofelvételeket is ellenőrzik.

A motorszimulátorok segítenek a vizsgálatokban

2005-ben a Renault kicsorbult kipufogószelepeket talált. Annak eldöntésére, hogy cseréljük-e ki a motort Spára és vállaljuk a büntetést, a szelepeket egy egyhengeres motorban futattuk, amíg elérték azt az állapotot, amivel találkoztunk, ezt követően beépítettük őket egy V10-es motorba. Ezzel szimuláltuk a hétvégét, és meghatároztuk a biztonságos működés határait. Nem kellett cseréltünk, és Alonso a 2. helyen lett.

A felfüggesztési hibái és a bizonyítékok

A felfüggesztés törése gyakran komoly ütközést eredményez, ami megsemmisíti a bizonyítékot. Nagyon óvatos vizsgálatra van tehát szükség annak érdekében, hogy meghatározzuk, hogy melyik sérült elem is okolható a hibáért, és melyik a baleset eredménye. Ilyenkor mindig video bizonyítékokra van szükség a FOM-tól, és tanulmányozni kell a pálya szélén álló tanúk „vallomását” is.

Olajvizsgálat a sebváltó hibájának előrejelzésére

A sebességváltóknak most négy versenyt kell kibírniuk, így a megelőző ellenőrzéseknek megnőtt a jelentősége. Minden futás után az olaj lecserélhető és körültekintően analizálják egy optikai spektrométeren, hogy ellenőrizzék azt, hogy mekkora a fém szennyezettsége. Ennek a mérőszámának a figyelemmel kísérése jól jelzi a sebességváltó különböző részegységeinek az állapotát.



ÉLŐ EMBER

INTERJÚ TOM CLARKSON
PORTRÉ ANDREW FERRARO/LAT

Gondolták volna, hogy távozik az F1-ből? Alighanem senki. Sir Frank Williams most őszintén beszél mindenről, az elcsépelet Michael Schumacher történetekről, arról, mennyire veszélyes Bernie Ecclestone-nal együtt ebédelni, közben bebizonyítja, semmit sem veszített őszinteségéből és humorából.

„Itt lesz Frank a versenyen?” A kérdés egyre többször hangzott el a Formula-1-es paddockban a 2010-es szezon végén, és gyakran nemleges válasz érkezett rá. A szezon végi öt, Európán kívüli versenyből csak az évszáró Abu Dhabi Nagydíjon volt jelen Sir Frank Williams.

Távolléte azt a döntését követte, hogy 2010-ben Adam Parrrt nevezte ki a Williams elnökének, pedig Sir Frank végig csapata mögött volt, a megalapítás óta. De ki hibáztatná őt ezért? Hiszen elégszer körbejárta a világot azokkal a versenyautókkal, melyek 1966-tól viselték nevét. Ekkor alapította a Frank Williams Racing Cars vállalatot.

Furcsa dolgot lehetett tapasztalni, amikor Frank Williams ül velünk szemben. A 68 éves csapattulajdonos arca hiába idősebb, észjárása gyorsabb, ravaszabb, mint korábban. A legenda művelt (a reggeli előtt még mindig a Financial Times újságot olvassa) és keményebben dolgozik, mint valaha, habár már nem mindig a boxutcában. Íróasztalánál ül a hét minden napján, az év 51 hetében. Ha valaki, akkor ő nem „csak” egy csapatfőnök a boxutcában, aki keményebben dolgozik.

A Brazil Nagydíj volt a Williams számára az a verseny, ahol történelmének eddigi utolsó győzelmét aratta, hat évvel ezelőtt. Ez nem olyan mérföldkő, melyet Frank örömmel ünnepelne, az 1990-es évek közepét követően, amikor szép időket éltek meg. De úgy gondolja, a csapat 2010-ben visszaszerezte elismerését. Autói állandóan az időmérő edzés harmadik etapjába kerültek, ugyan vasárnap a versenyen nem mindig sikerült a pontszerzés.

Túl korai még a győzelemről beszélni, de minden körülmény adott az optimizmushoz. Csak hallgassák Franket... →

Miért nem utazik el túl gyakran az Európán kívüli versenyekre?

Sajnos csak privát géppel tudok repülni, nem tehetem meg, hogy menetrend szerinti járással utazom el Brazíliába és Távol-Keletre. 2003-ban eladtam saját repülőgépet, hogy finanszírozni tudjam a grove-i szélcsatorna építését, ami az egyik legjobb dolog volt, amit megtettem. De ez azt jelenti, hogy limitálni kell a versenyeket, amelyeken egy évben részt veszek. Amikor legközelebb Brazíliában lát, akkor elmondhatja: „Oh, Williams szerzett egy kis pénzt...”

Romlott egészségi állapota az elmúlt hónapokban?

100 százalékosnak érzem magam. Elméletileg minden versenyre el tudnék menni, ha privát gépemmel utazhatnék, de ezt nem tehetem meg, így nem lehetek ott a futamokon.

Hogyan nézi a versenyeket, amikor Angliában tartózkodik?

Az időmérőt a gyárban, a „földi irányítóközpontban” figyelem. Fejhallgatón figyelem, mit mondanak a versenypályán, de nem tudok beleszólni. A versenyt saját irodámból nézem, mert ez sokkal kényelmesebb és BBC közvetítése nagyon jó.

Ugyanúgy szereti a versenyzést, mint korábban?

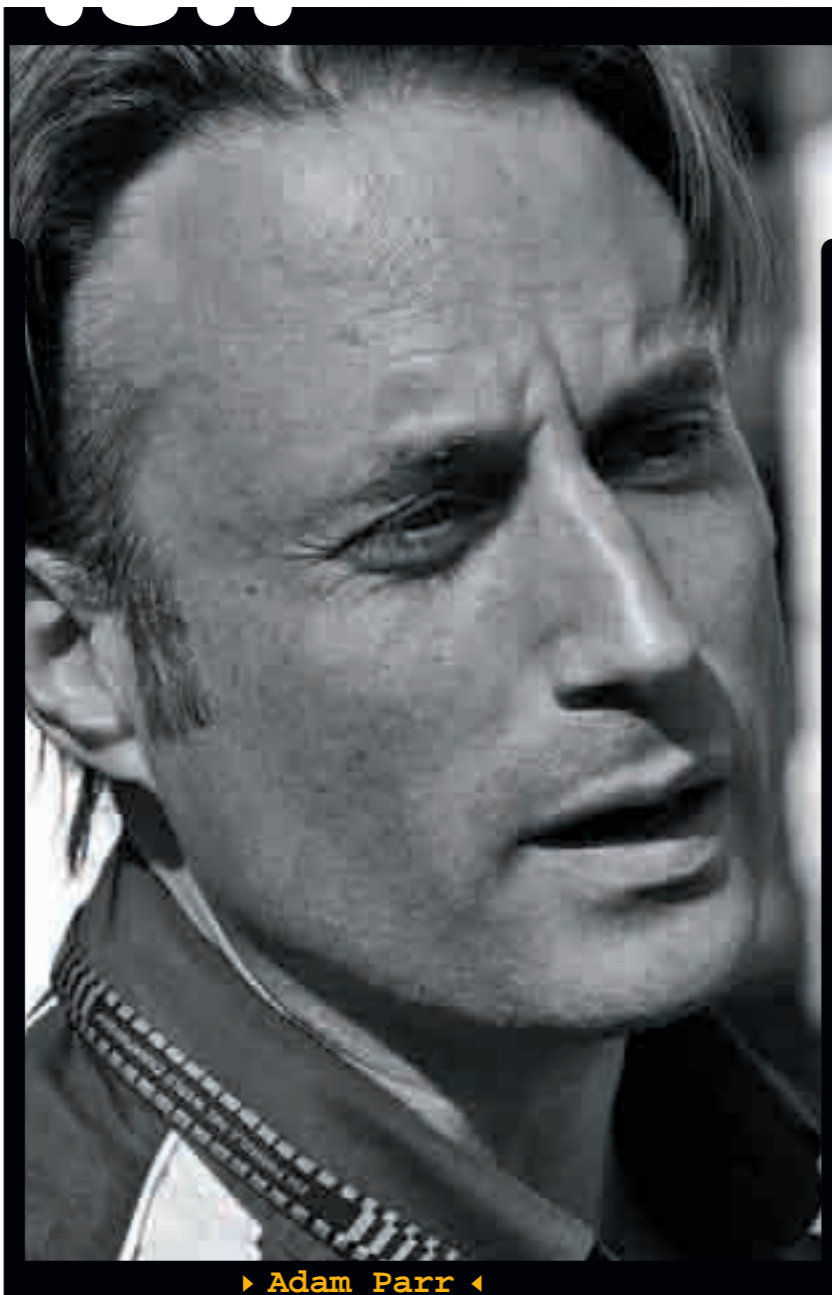
Valójában ezt a kérdést soha nem tettem fel magamnak. De igen, feltétlenül. Az adrenalin még mindig felszökik bennem, amikor az öt piros lámpa kialszik és elkezdődik a verseny. A szívem gyorsabban kalapál.

Hogyan összegezné a Williams 2010-es teljesítményét?

Hosszú ideje a középmezőnyben voltunk. A szezon közepétől voltak nagydíjak amikor a sebességet tekintve az élen tudtunk harcolni, de ez nem történt meg túl gyakran. Elértük az élcsoportokat, de még van lemaradásunk és addig, míg ez a híd fennáll, nem lehetünk elégedettek.

Bíz benne, hogy a Williams ismét nyerni tud a Formula-1-ben?

Bízunk benne, hogy ez megvalósítható, habár még nem vagyunk annyira erősek, hogy a legjobban szerepeljünk. Nem csak a pénz



▶ Adam Parr ◀

állít meg minket, személyi problémák is vannak, mivel a versenyautókat emberek tervezik és építik. Mindannyian ugyanazokat az abroncsokat használjuk és a pilóták nem panaszkodnak a motorerő miatt, így a probléma a karosszériával van. Egyértelmű, hogy nem a legjobb az aerodinamikánk.

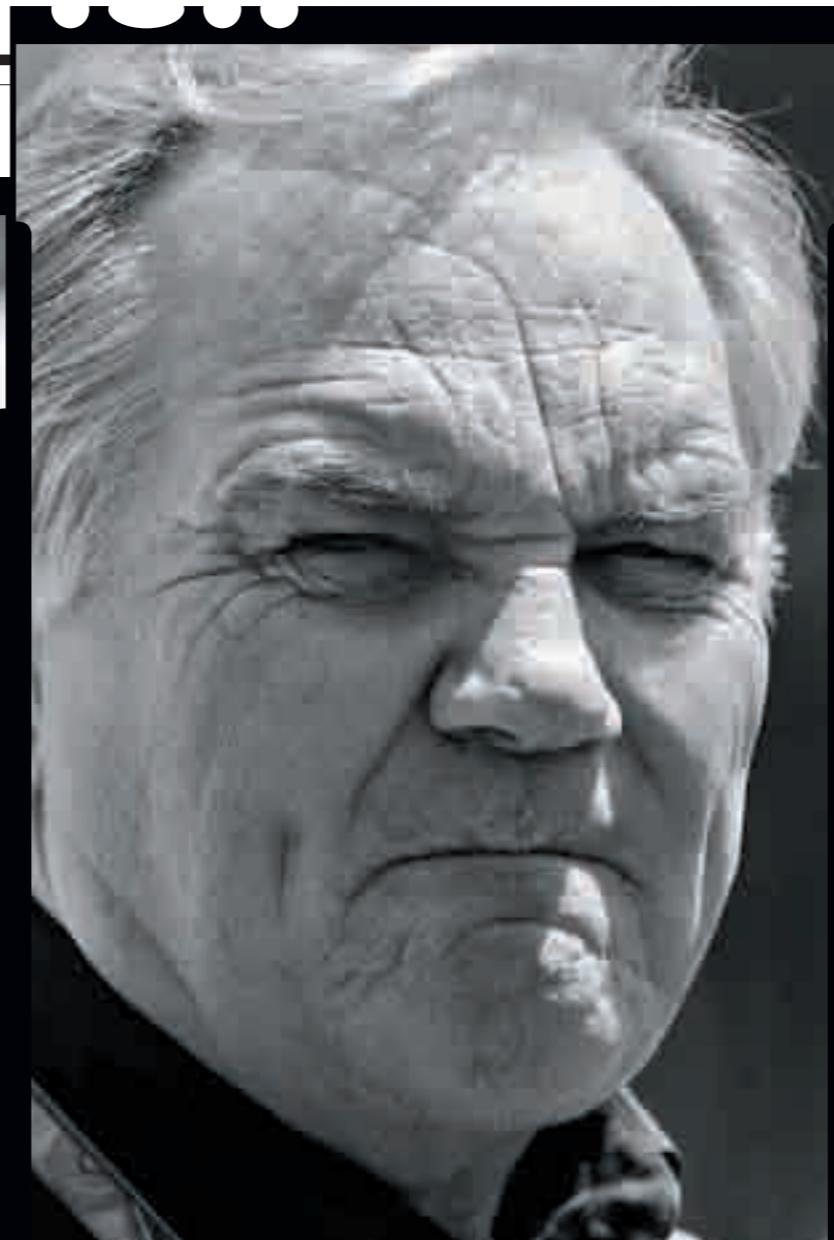
Átszervezi az aerodinamikai részleget?

Az autónk aerodinamikailag nincs olyan szinten, mint a Red Bull és nagyjából ők ezt Adrian Newey-nak köszönhetik. Külö-

nösen intelligens személyiség, több évtizedes tapasztalattal rendelkezik. Azt hiszem, ha Adrian nem lenne, a verseny sokkal szorosabb lehetne és nem állnánk rosszul. Talán Adrian Newey-t eltilthatnák...

Newey dolgozott a Williamsnél, mint más sikeres mérnökök is. Mit gondolsz, miért mentek el?

Nem volt jogunk itt tartani őket és nem szabad elfelejteni, hogy van egy Patrie kunk (Head), aki csodálatos munkát végzett az elmúlt években. Adrian jó ajánlatot kapott a McLarentől – nagyon jó kondíciókkal –, és azt hiszem, nem akarta visszautasítani. Több éves szerződésben állt velünk, de nem erőszakolhatod rá az embereket a munkára, ha ők máshol akarnak dolgozni.



▶ Patrick Head ◀

A Williams Parr üzleti érzékét, Head műszaki eszességét és tapasztalatát kombinálja a fiatal, ígéretes GP2 bajnokkal, Pastor Maldonadóval... nem is említve a közel 8,4 millió fontot, melyet a pilóta magával hoz

Rubens teljesítménye meglepte Önt?

Valójában nem. Már amikor szerződöttük, akkor tudtuk, hogy nagyon jó, amikor beül a kocsi, nagyon gyors. Keményen próbálja nyomni a gázt a jó időeredményekért, tapasztalata komoly előny – neki és a csapat számára egyaránt. Technikailag kiválóan irányt mutat számunkra és az is jó, hogy egyik autónkat futamgyőztes pilóta vezeti.

Dicsérte Nico Hülkenberget, mégis lecserélte Pastor Maldonadóra 2011-re. Miért?

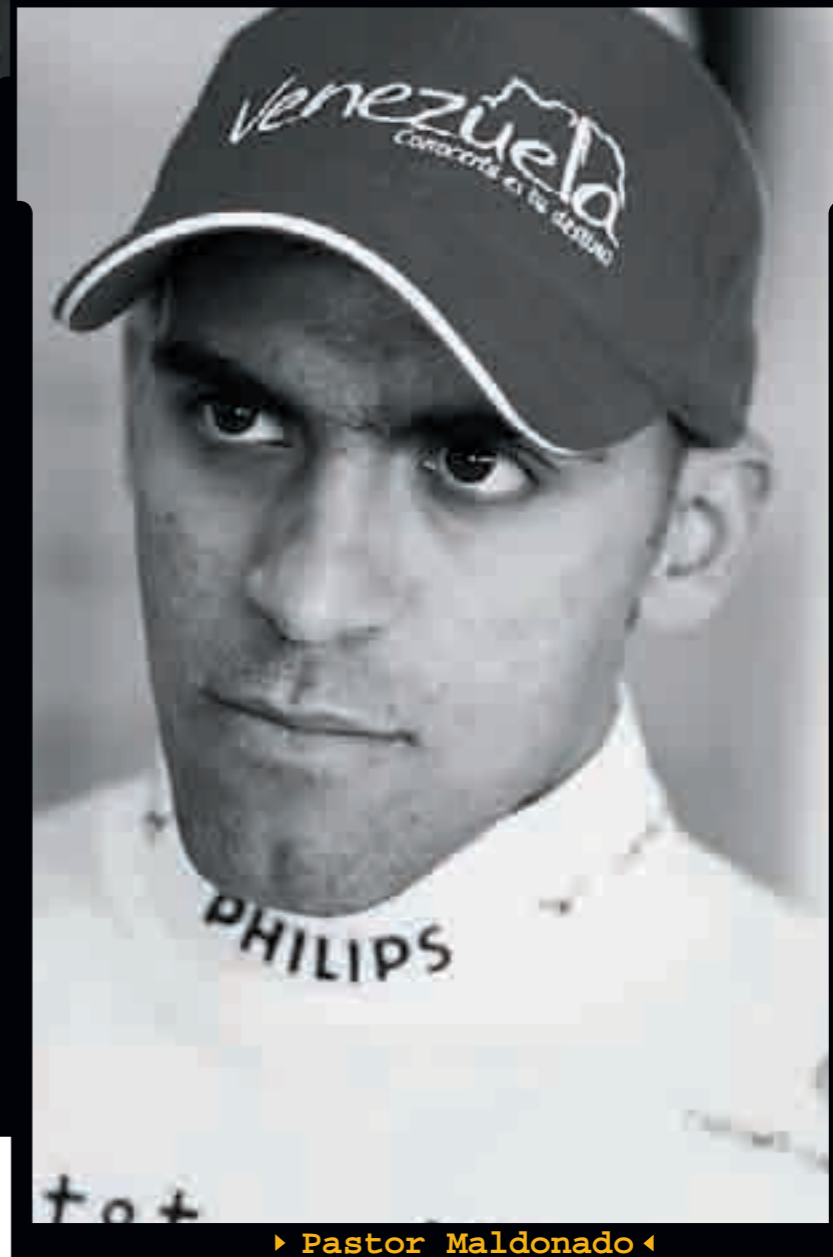
Egy jó csapatnál Nico világbajnok lehet. Remélem, ez a csapat a Williams lesz, de 2011-re nem sikerült megegyeznünk, amely nagyon sajnálatos. Maldonado megérdemelte az állást. Ő a GP2 jelenlegi bajnoka, így jó ajánlólevéllel rendelkezik. Örömmel fogadjuk az istállónál.

2010 végén számos kulcsfontosságú szponzort veszített el. Jelenleg milyen a csapat pénzügyi helyzete?

Ha összeadjuk a kisebb szponzori pénzeket a Bernie által adott pénzdíjjal, akkor jó, tiszta költségvetés alakul ki. Sok pénz van a világban, csak meg kell találni. Vannak jól ismert, magukat autósport pénzügyi elemzőnek mondók, akik azt jósolták a Financial Times-ban néhány évvel ezelőtt, hogy a csapatunk megszűnik. De még itt vagyunk és itt is leszünk, azt követően is, hogy az elemző már nem dolgozik.

Mit gondolsz, Adam Parr kezelni tudja az elnöki tisztséget?

Adam remek munkát végez. Ő és én sok dolgot átbeszélünk és vannak, melyekben nem értünk egyet, de csak ritkán külön-



▶ Pastor Maldonado ◀

bözik a véleményünk. Nagyon jó tagja a Williamsnek, üzleti érzékével, tudásával, adminisztratív képességeivel – mindemellett vállalkozó szelleme is kiváló. Nagyon nehéz lenne Adamot legyőzni, így nem kérdés, a csapat biztos kezekben van.

Frank a ravasz, öreg róka.

Nem bízunk teljesen Maldonadóban, amely sajnálatos, de a csapatnál ezúttal a pénzügyeket (a venezuelai pilóta 84 millió font pénzzel érkezett) a tehetség elé helyezték. Az alakulatot becsmélőlk a Williamsre, mint a fizetős pilóták otthonára tekintenek majd, valamint ujjal mutogatnak az új elnökre, Adam Parra. A „három pilóta két ülésre” egyenletben, a Williams Hülkenberget menesztette, miután Barrichello aláírt 2011-re. De Parr nehéz első hat →

„Nem erőszakolhatod rá az embereket

a munkát, ha ők máshol akarnak dolgozni.”

hónapja után Frank továbbra is töretlenül bízik az új elnökben. Hasonlóan a sport jövőjében is.

Az F1-et általánosságban nézve aggódik Bernie Ecclestone utódlási tervei miatt?
Gondolkoztam róla, de nem aggódom. Talán ebből a szempontból én gondatlan voltam. Nem hiszem, hogy előkészületeket tett volna az utódlással kapcsolatban, de ezt nem lehet biztosan állítani. Csodálatos egyéniség, több szempontból, jól ért a pénzügyekhez és kiváló üzletember. De könnyen lehetsz kiemelkedő üzletem-

ber, ha egy olyan kimagasló terméked van, mint a Formula-1. Nagyszerű üzleti munkát végzett, és amikor visszavonul, nagyon hiányozni fog majd.

A jövőben egy ember irányítja majd a Formula-1-et?
Ez attól függ, milyen hatáskörrel rendelkezik majd egy személy. Bernie különleges és 80 évesen is csodálatos energiával rendelkezik. Mindig jóban voltam vele. Voltak veszekedéseink az évek során, de soha nem tett nekem keresztbe és mindig jól bánt a Williams csapattal.

Mikor találkozott először Bernie-vel?
Az 1960-as évek végén a Knightsbridge étteremben. Bernie Jochen és Nina Rindt-tel volt ott, én Piers és Sally Courage-zsal. Azon aggódtam egész este, ki fogja fizetni a számlát! Tudtam, a pilóták, ha el tudják kerülni a fizetési kényszert, semmiképpen, és nálam sem volt annyi pénz. Így Bernie-re hárult a feladat...

Szeretné, ha Max Mosley visszatérne?
Mindig jó kapcsolatot ápoltam Max-szel. 1968 óta ismerem, akkor egy Formula-2-es autót adtam el neki és segítettem

a működtetésében. Nagyon okos volt – veszélyesen, de kimagaslóan. Nagyon eszesnek kell lenned egy ilyen üzletben, mint a Formula-1, ezért örömmel üdvözölöm őt újra.

Milyen gondolatai vannak a 2010-es szezonról?
Nagyon izgalmas volt; megjósolhatatlanul alakultak a dolgok a végén, és jót tett a sportnak, hogy a szezonzáró versenyig ilyen sok pilóta küzdött a bajnoki címért. Szeretném, ha a jövőben a Williams is ilyen pozícióban lehetne.

Véleménye szerint nem rendeznek túl sok versenyt Ázsiában?
Jézus Krisztus is szeretne volna a saját nézeteit minél szélesebb körben hirdetni, a Formula-1 miért ne tehetné ugyanígy? Oda kell menni, ahol pénz van és ez jelenleg Ázsia. Ami azt illeti, sokkal jobban aggódom a versenyek száma, mint a helyszín miatt. Azt mondom, nem szeretnék 20 futamnál többet; ez egy szép kerek szám és előlött az istállók számára már nagyon nehéz lenne további versenyek lebonyolítása, hacsak nem két versenycsapattal dolgozunk. De ehhez sokkal több pénzre van szükség.

Mark Webber sebessége és kiegyensúlyozottsága meglepte Önt?
Nem. Sok időt töltöttem Markkal. Ő egy nagyon jó karakter; mindenkire jut ideje és fantasztikusa gyors. Ez nem kérdés. De mindig becsültem Sebastian Vettelt is és nagyon szoros volt közöttük a küzdelem, nemde?

Mit gondol Nico Rosberg mercedeses teljesítményéről? Számított rá, hogy legyőzi Michael Schumachert?
Nem helyes Nicót Michaellel összehasonlítani, mert Michael ideje lejárt; három év távollét után tért vissza. Nico megmutatta, a legjobbat kell kihozni magadból ahhoz, hogy az autó is segíthessen rajtad. Egy átlagos autóban a pilóták átlagosan teljesítenek; egy jó versenyautóban véresen jók lesznek. Eltűnődtem néha azon, mennyire lenne gyors Rubens vagy Nico (Hülkenberg) az ő autójában – vagy a Red Bullban.

Egy megfelelő autóban Schumacher képes lenne a győzelemre?
Valószínűleg, de nem láttunk ahhoz eleget az idei évben, hogy ezt biztosan kijelenthesük. Nagyon érdekes, annak ellenére, hogy a Brawn-Mercedes dominált 2009-ben, 2010-ben a csapat mindig a Red Bull, Ferrari és a McLaren mögött volt. Állandóan lehagyták őket.

Frank hangja elcsendesedett, de a Mercedes GP-ről kialakított véleményét még hallani lehetett, amint a legkeményebben dolgozó csapatfőnök búcsúzkodni kezdett és visszatért a munkába: tovább építeni a csapatot, melyet sok évtizeddel ezelőtt alapított. De az azóta eltelt hosszú idő ellenére biztosak lehetünk benne, hogy még mindig nagyon sok gondolat kering Sir Frank Williams fejében az F1-ről. **F1**

„Frank kockáztatott velem – és 35 év után is itt vagyunk”
Patrick Head a Frank Williamsnél eltöltött három és fél évtizedről beszél



„Frankkel először 1975-ben beszéltem. Nem tudom, miért figyelt fel rám, mert ő karcsú, jól ápolt és tiszta volt, én pedig: kövér, koszos és bűdös. De kockáztatott velem és ma itt vagyunk. Társadalmilag soha nem töltöttünk együtt sok időt. Amikor Frank irodájába megyek, általában ebédidőben, mindig örömmel lát és én is mindig boldogan találkozom vele. A kölcsönös elismerés azon az időszakon alapul, amikor a nehéz időkben egymást támogattuk. Nem szabad elfelejteni, hogy Frank 1986-os autóbalesete után három-négy alkalommal is átélte a klinikai halál állapotát. Az orvosok azt tanácsolták feleségének, Ginny-nek, engedje őt el. A baleset előtt Frank mindenhol jelen volt. Azóta sokkal megfontoltabb; sokkal inkább stratégia alapján dolgozik és jobban tervez. Ha egészségi állapota megfelelő lesz, addig dolgozhat, amíg úgy gondolja, előnyös a csapat számára. Idegesíti, ha az emberek nem mondják el, mi folyik körülötte, de tudja, Adam Parr mindent elvégez, amit ő nem tud, szellemileg és fizikailag is.”

„Tud majd nyerni a Williams ismét?”

Bízunk benne, hogy ez megvalósítható.

▶ Az előttünk álló út ◀

Sisaklesen



Ezek a legelpusztíthatatlanabb bukósisakok a Földön.

Hatalmas erőhatások között születnek és akár 800 °C-os hőmérsékletet is kibírnak. Lapunk látogatást tesz az Arai vállalatnál, hogy szemügyre vegye, miként készülnek a Lewis és társai által viselt sisakok.

SZÖVEG: HANS SEEBERG **KÉPEK:** ANDREW FERRARO/LAT

Éppen most érkezett egy kartondoboz a Tokió mellett található Arai gyárba. Ez áll rajta: Mr. Lewis Hamilton. Benne egy frissen festett karbon héj, mely a jellegzetes sárga árnyalatokban díszel. Ez a 2008-as F1-es bajnok összetéveszthetetlen festése. Maga a sisak már képes megtartani egy 130 kilós ember súlyát. Mielőtt azonban tovább küldik Wokingba, még átmegy egy FIA próbán, mely többek között hőmérséklettesztet és több erőhatás próbáját is magába foglalja.

Többször is ledobják különböző magasságokból – majd tíz méter/másodperces sebességgel. Pedig egyetlen ilyen bukósisak 3300 fontba, átszámítva több mint 1,1 millió forintba kerül a McLaren csapat számára, és egy évben van, hogy 15-öt is rendelnek egy pilótájuk számára. Az erre költött pénzből két váltóberendezést vagy négy szett féktárcsát is vehetnének – azaz nem olcsó mulatság. Persze ha belegondolunk, hogy ez a felszerelés valóban életet menthet, akkor talán mindenki beláthatja, hogy megéri ezt az összeget.

A Forma-1-ben mindenkitől elvárják, hogy folyamatosan a tőlük telhető legjobbat nyújtsák, így nem meglepő, hogy a sisakok, melyek régen alig nyújtottak

védelmet és csak a kiegészítő felszerelés szerepét töltötték be, mára nélkülözhetlenné váltak. A minőségük ellenőrzésére jellemző, hogy anélkül senki nem húzhat például a fejére egy bukót, ha az előtte nem állta ki a hőmérsékletpróbát, ami 45 másodperces időintervallumot jelent 800 fokos lángok között.

A tavalyi mezőnyben 12 pilóta használta az Arai által készített csodákat. Többek között Lewis Hamilton, Jenson Button, Mark Webber és Sebastian Vettel is, így mindenképpen érdekes megnézni, hogyan is készül egy ilyen fejdő. Az előállítás magába foglalja a sportág múltját és jelenét. A természet több elemét, valamint a modern technológiát is segítségül hívják. A gyár bázishelye a lehető legmesszebb foglal helyet a McLaren Technology Centertől, mind földrajzi, mind egyéb értelemben.

Ha az Arai gyártórészlegén körülnéz az ember, akkor rögtön elfelejti az űrtechnológiát. Olyan, mintha megállt volna az idő. A földön és a munkaasztalokon fémtörmelék, papírszemét, nyitva hagyott

ragasztós tubusok és koszos rongyok hevernek. Ezek között tesznek-vesznek meg azok a szakemberek, akik már több mint 20 éve dolgoznak azért, hogy a száguldás szerelmesei egy-egy nagyobb esés után mosolyogva, vagy éppen szitkozódva, de sértetlenül (legalábbis a fejükön) hagyják el az aszfaltcsíkot.

Az egész Arai gyárban Yamamoto Úr az egyik személy a négy közül, aki rendelkezik azzal a tudással, hogy fejdőket gyárt-

„A munkákat követően a sisak nem nyomhat többet, mint 728,5 gramm. Ha súlyosabb, akkor az aktuális darab mehet a kukába.”

son az olyanoknak, mint Lewis Hamilton. Ő meséli el, hol is kezdődik ez a bonyolult procedúra. Egy acéldobozt mutat, majd kinyitja és kivessz belőle egy öntőformát. Ez az, amiben rétegről rétegre kialakítják a sisak formáját, mely az elején egy különleges üvegszálas rétegből áll, majd kevlár burkolatot kap.

Utóbbi egy olyan anyag, amiből a töltényhüvelyek is készülnek. Miután ez a folyamat véget ért, Yamamoto előtt egy nyolc órás munkaperiódus áll, mely során számos réteg karbont húz fel a sisakvázra és még négy órányi időt vesz igénybe, míg kisütik ezeket rétegeket annak érdekében, hogy kellően szilárd legyen szerkezetük.



1 Üvegszál, kevlár és több karbonréteg kerül a vázra, mielőtt a lézer alá küldik a sisakot



2 Miután a lézer végzett, homokkal kezelik a bukósisak felületét. Ezt követően küldik a festőművészhez



3 Miután végeztek a festéssel, a sisak belső részét is kézzel alakítják ki



Az egyetlen olyan folyamat, melyet nem emberi kezek végeznek el, a sisakrostély helyének és a légzőnyílásoknak a kivágása. Ezt inkább a pontosabb lézertechnikára bízják

A munkákat követően a sisak nem nyomhat többet, mint 728,5 gramm. Ha súlyosabb, akkor az aktuális darab mehet a kukába és kezdetnek előlől mindent.

Ha sikeresnek bizonyultak a mérések, akkor a terméket a gyár egy másik részlegére küldik. A bukósisak elkészítésének egyetlen olyan szakasza következik, melyet nem kézzel hajtanak végre. Lézertechnikával vágják ki a rostély helyét és a légzőnyílásokat. Míg ez a ciklus zajlik, a mester nyugodtan ül és várja, hogy folytathassa a rendkívül nagy precizitást igénylő munkáját.

Miután megszülettek a szükséges nyílások, még homokkal kell kezelni és bevonni a felületet, majd hővel stabilizálni a felvitt rétegeket. Ennél a pontnál ér el a munkafolyamat a harmadik napjához és kerül a bukósisak a pilóta által kiválasztott művészhez, aki felviszi az egyedi festést. Ez a személy Lewis esetében Jason Fowler, aki már 1999-ben is a versenyzővel dolgozott és a 2008-as világbajnoki évében is ő felelt a brit tehetség fejdőjének kinézetéért.

Ha a művész végzett a munkával, akkor küldi vissza Tokióba a terméket abban a bizonyos kartondobozban, melyen

Mr. Lewis Hamilton neve áll. Már csak néhány fontos lépés maradt hátra, míg a mestermunka eléri végső formáját, de talán az egyik legfontosabb része is ez a munkaprocedúrának. Például a sisak belső részének kialakítása, és beillesztése a külső részbe. A belsőnek egyeznie kell a szélesebb külső burkolattal, ugyanakkor simulnia kell a pilóta egyedi fejformájához is. Egy normál Arai motoros, vagy gokartos fejdő esetén több időt vesz igénybe, míg a belső burkolatban lévő anyagok felveszik a tulajdonos fejformáját, de a karbon daraboknál, melyek az →

A sisak szilárdságát úgy tesztelik, hogy különböző magasságokból ledobják. Versenyen remélhetőleg nem kell ilyen erőpróbát kiállnia



elit kategóriákba tartozó versenyzőknek készülnek, ez nem így működik. Elég egyetlen alkalom, hogy minden tekintetben a versenyző arcára simuljon a belső. Bármilyen apró kis hiba egymillió forintnyi összegbe és három elpcséskolt napba kerül - szóval nem árt pontosan és a legnagyobb figyelemmel végezni a végső simításokat. Maga a mester is egy hónapig tanulja azt az eljárást, amivel a két részt egymásba illeszti. Amint ezzel is végeztek, a bukósisak késznek tekinthető, és a készítő büszkén csomagolhatja be újabb művét,

majd küldheti el a megrendelőnek, ez esetben a McLaren versenyzőjének.

A csapatok, akik ugyancsak ezt a gyártót részesítik előnyben, más és más mennyiséget rendelnek egy szezon alatt. Míg a workingiák évente és pilótáinként 15 darabot igényelnek, addig a Force Indiánál Adrian Sutil például csak hatot. Az ügyfelek számára nem elhanyagolható információ az sem, hogy minden egyes versenyen találkozhatnak az Arai egy alkalmazottjával, aki segít minden a sisak által felmerült probléma megoldásában és válaszol minden

a megrendelő által feltett kérdésre. Az idény korai szakaszában, tehát az első néhány versenyen ez legtöbbször Mr. Yamamoto, de az év nagy részében a volt gokartos Peter Berger látja el ezt a feladatot. „Régebb óta vagyok jelen a száguldó cirkusz életében, mint a legtöbb versenyző. Lassan elérem a 250. Forma-1-es futamomat is, szóval bőven szolgálhatok jó tanácsokkal, ha elfogadják tőlem” – fogalmazott Berger. Suzukában például Jensonnak (Button) akadt egy kis gondja. Folyamatosan légáteresztést érzett a sisakrostély alatt, és kiderült, hogy a plexi nem volt megfelelően beillesztve a helyére. Jó kis rohanás volt, mire sikerült rendbe tennem a dolgokat. Mindig akad valami apróság, például gyorsan eltüntetni egy repedést, vagy ehhez hasonlókat. Az F1 már csak ilyen. A kifinomult részletekről és a külsőségekről is szól. A legfontosabb, hogy a versenyzők kényelmesen és biztonságban érezzék magukat” – mesélte mosolyogva a tanácsadó. Egy sofőr általában minimum kettő, maximum négy nagydíjon használja az Arai termékeit, míg leváltja egy újra, de a kapcsolat a gyártóval általában sokkal régebbi. Lewis Hamilton például azóta használja az Arai által készített bukókat, mióta a McLaren támogatja őt az alacsonyabb géposztályokban, míg Sebastian Vettel hét éves korában kapta az első japán gyártmányú sisakot édesapjától. Érdekes, hogy az a darab, melyet az idén világbajnoki címet nyerő pilóta a 2010-es Japán Nagydíjon viselt, különleges festést kapott és egy kis szöveg is állt rajta: „Az Arainak. Ők gyártják a világ legjobb bukósisakjait. Köszönettel tartozom nekik”. A futamot nem mellékesen meg is nyerte a német kiválóság, de ami ennél is fontosabb: a verseny napját megelőző 16 éven keresztül hordta a gyár termékeit Sebastian, tehát ha valaki, akkor ő valóban reális következtetéseket vonhat le a minőséget illetően.

Van olyan erőhatás, ami összetörheti a sisakot?

Az Arai bukósisak igazi erőpróbán esett át a Formula Renault 2005-ös Brazil Nagydíján, amikor egy hatalmas baleset történt a futamon. Alberto Valerio és Fernando



Galera éppen az ötödik helyért csatáztak, amikor utóbbi pilóta megpördült és ellenfelével szemben találta magát. „Éppen egy balos fordító közepén jártam és olyan 240 km/óra volt a sebességem. Galera előttem haladt és ráhajtott a kerékvetőre. Az autója megcsúszott és láttam, hogy felemelkedik a levegőbe. Aztán éreztem valamit, ami az autója volt a fejemben. Behajtottam a bokszba úgy,

hogy végig a fejemet nyomta az ellenfelem versenygépe és egy nagy lyukat is ütött rajta. Rögtön kórházba szállítottak és két órán át vizsgálták, végül megállapították, hogy nincs semmi bajom” – nyilatkozta akkor Valerio. A törött sisakot az eset után kiállították Japánban, az Arai gyárban, hogy mindenki láthassa, mekkora biztonságra is van szükség a motorsportok világában.



Autó találkozott bukósisakkal. Fájdalmas lett volna, de nem ebben a fejevédőben történt



4 A kiegészítők, mint például a KERS-csatlakoztató a munkálatok legvégén kerülnek fel



5 A sisak belső-és néhány külső részét gondosan kimoszolják, mielőtt a festőhöz küldenék



6 A belső részt beillesztik a külső héjba. E procedura elvégzésének módját egy hónap alatt sajátítja el a mester



7 Az elkészült darabot az FIA is teszteli, hogy megfelelő biztonságot nyújt-e a pilótáknak



8 Végül rákerül az FIA emblémája, mely bizonyítja, hogy a sisak tökéletes



9 Vettel ebben a sisakban nyerte meg a 2010-es Japán GP-t, hálából visszaajándékozta a gyárnak

A következő érdekes történet Rubens Barrichellóval kapcsolatos, aki még fiatal pilótaként Brazíliából küldött egy üzenetet az Arainak, amiben támogatást kért a japán gyártótól. Miután a Ferrarinhoz szerződött, az olasz istálló nyomására átpártolt a Schuberthez, mivel a maranelóiak versenyzőit tradicionálisan ők látják el bukósisakkal. Általában azok a sofőrök, akik elhagyják a márkát egy konkurens gyártó kedvéért, sosem kapnak többé lehetőséget, hogy ismét az Arai óvja a biztonságukat. Rubens viszont személyesen az elnöknek írt, miután a Hondához csatlakozott. Megmagyarázta a helyzetet, és nagyon szeretne volna, ha ismét a régi gyártó szállítaná számára a fejevédőket. Egyébiránt ő volt az egyetlen olyan F1-es pilóta, akiről Peter Berger feltételezte, hogy erre engedélyt is kap.

Egy másik eset is említést érdemel. Egy szándékosan meg nem nevezett versenyző a száguldó cirkuszról azzal a problémával jelentkezett az Arainál, hogy az addigi sisakjainak köszönhetően a viselésüket követően egy

órán át folyamatosan fájta a feje. Mióta idén a japánok termékeit használta, ez a tünet teljes mértékben megszűnt...


Persze nem mindig volt ennyire jól hangzó név az Arai a Formula-1 történetében. Az 1970-es években például egytől egyig minden sofőr a Bell által előállított sisakokat részesítette előnyben.



„Lewis például azóta használja az Arai által készített bukókat, mióta a McLaren támogatja őt az alacsonyabb géposztályokban.”

A jelenlegi elnök, Michio Arai, aki korábban maga is versenyzett, a következőképpen jellemezte azt az időszakot. „A 70-es években nagyon szeretünk volna képviseltetni magunkat a motorsportokban, de fogalmunk sem volt róla, hogyan kellene belevágnunk. Geoff Lees, korábbi Ensign és Shadow pilóta volt az első olyan F1-es sofőr, aki a mi termékünket használta. Korábban a japán F2-ben szerepelt, így mi is ismertük már őt. Volt akkoriban egy motorversenyző is, aki Arai sisakot viselt, amikor egy komoly balesetet szenvedett. Akkor azt nyilatkozta, hogy ha az

általa korábban használt gyártót részesítette volna előnyben a baleset idején is, akkor az esetet követő egy hétig egészen biztosan szédült volna. Mivel azonban a miénket használta, ez nem történt meg. Erre azért büszkéek lehetünk. Támogattuk a pilótákat, meghallgattuk a kívánságaikat és egy idő után elkezdtünk egyre tökéletesebb munkát végezni. Emlékszem Keke Rosberg folyton panaszkodott a konkurens ellenfeleinkre, de minket imádozott. Ő olyan valaki, aki mindig adott a kis részletekre. Viszont nagyon fontos nekem is kihangsúlyoznom azt, amit már biztosan elmondtak a kollegáim is: mi senkinek nem végzünk fejlesztést, és nem teljesítünk különleges kívánságokat, amik a sisakok kialakítására vonatkoznak. Mindenki ugyanazt a minőséget és formát kapja meg, ugyanazért az árért, legyen akár milyen sikeres istálló, vagy eredményes pilóta. Ez az egyik fő szabályunk” – fogalmazott az elnök.

Egy olyan sportban, ahol fontok millióit költik arra, hogy a csapatok pár tizedmásodpercet faragjanak addigi legjobb idejükből, meg kell állapítani, hogy egy hónap alatt senki nem végez olyan jó munkát, mint az Arai dolgozói. Ezt természetesen sokan cáfolnák, de ha mégis ez az igazság, akkor az nagyon jó érzéssel töltheti el a japán gyártó alkalmazottait és vezetőit. 

Réges-rég történt

Nevezetes Forma-1 események decemberben, sok-sok évvel ezelőtről...



EBBEN A HÓNAPBAN

30

ÉVVEL EZELEŐTT

Verseny, amely soha nem volt?

Carlos Reutemann ugyan Williamsével sima győzelmet aratott az 1981-es Dél-Afrikai Nagydíjon február 7-én, és pezsgővel ünnepeelt a dobogón, de nem erről a diadalról nem olvashatunk az évkönyvekben. Az FISA-FOCA háború közepette előbbi ragasztották a verseny időpontjának megváltoztatásához. A szervezők ezt elutasították, ezért az FISA megfosztotta a helyszínt világbajnoki futam státuszától.



EBBEN A HÓNAPBAN

38

ÉVVEL EZELEŐTT

A hős hazatér

Amikor a brazil Emerson Fittipaldi megnyerte az 1972-es bajnoki címet, úgy sikerült győzedelmeskednie, hogy nem teljesített futamot hazájában - habár egy világbajnokságon kívüli versenyt rendeztek Interlagosban. Így mikor lett volna jobb alkalom megrendezni a Brazil Nagydíjat, mint egy évvel azt követően, hogy brazil pilóta megszerezte a bajnoki címet? A futamra két héttel az argentin verseny után került sor, 1973 februárjában és a közönség összesereglett a Sao Paulo pályáján, hogy megtekintsék saját hősiüket. De ott volt Emmo Lotusos csapattársa, Ronnie Peterson is, aki megszerezte a pole pozíciót. A nézőknek azonban nem volt miért aggódniuk, mert Fittipaldi - egyes rajtszámmal az autóján - remekül startolt és sima győzelmet aratott.

EBBEN A HÓNAPBAN

14

ÉVVEL EZELEŐTT

Az F1 szövetkezett a popszakmával

A Formula-1 és a popzene egymásra találtak a londoni Alexandra Palace-on, 1997 február 14-én, amikor a Spice Girls fellépett a McLaren-Mercedes MP4/12 bemutatóján. Sporty, Ginger, Posh, Baby és Scary növelték népszerűségüket, a McLaren párosa, Mika Häkkinen és David Coulthard pedig „élvezték” a színpadon eltöltött időt a Spice Girls öt tagjával, valamint a fiatal Davina McCall-lal. A hangulat fokozásában Jay Kay és együttese, a Jamiroquai is a Spice Girls segítségére sietett.



„Hoztam több ezer jó döntést... és talán néhány ezer rosszat is.”



Ezt mondja
Bernie Ecclestone, de ugyanez igaz a versenyzőkre és a csapatfőnökökre is. Az F1 nagyjai feltárják sikeres döntéseiket... és azokat is, amelyeket nagyon megbántak.

SZÖVEG: TOM CLARKSON



BERNIE ECCLESTONE

Legjobb döntésem
„Számos remek döntést hoztam az évek során, nem is tudok kiválasztani csak egyet. Kellett hoznom két vagy háromezer jó döntést ahhoz, hogy a Forma-1 ne legyen túl rossz formában, igaz?”

Legrosszabb döntésem
„Kellett lennie két vagy háromezer ilyennek is. Nem emlékszem ezekre, ezért ne kérjék, hogy válasszak ki egyet. Néha egyébként nem is arról van szó, hogy jó vagy rossz a meghozott döntés. Néha szerencsés vagy és jól alakulnak a dolgaid, néha pedig balszerencséd van és rosszul sülnék el a dolgok.”

ERIC BOULLIER

Legjobb döntésem
„Az, hogy elköteleztem magam a motorsport mellett. Repülő- és űrtechnológiai mérnöknek tanultam, azt hittem, az lesz az életem. Ez addig tartott, amíg nem engedtem teret a versenyzés iránt érzett szenvedélynek. Egyébként soha nem értem repülőgéphez, csak akkor, amikor a versenyekre utaztam.”

Legrosszabb döntésem
„Sok rossz döntést hoztam pályafutásom során, nem is tudok csak egyet kiválasztani. Van rossz oldala annak a döntésnek is, hogy elköteleztem magam a motorsport mellett, mert ez hatalmas áldozatot követel a családomtól. Ahhoz, hogy ebben a szakmában sikeres lehess, az kell, hogy ez legyen az életed. Ezt első sorban a családom szenvedte meg.”

RUBENS BARRICHELLO

Legjobb döntésem
„Nem volt kiugróan jó döntésem, de annak nagyon örültem, hogy aláírtam a Ferrarihoz 2000-ben. Ez földöntúli boldogság volt számomra. Jó és rossz időket egyaránt átéltem a Ferrarinál, de az biztos, hogy sokat kaptam a csapattól.”

Legrosszabb döntésem
„Roppanat előrelátó gondolkodású személyiség vagyok, de ha van egy dolog, amit nagyon bánok és biztosan nem tenném meg újra, az az, hogy elengedtem Michaelt (Schumacher) Ausztriában. Azt mindig bánni fogom.”



MARTIN WHITMARSH

Legjobb döntésem
„Jenson Button szerződését tavaly télen. Ez sokakat meglepett, de úgy vélem, hogy Jenson kitűnően beilleszkedett és tökéletes csapattárs Lewis számára. Segített az istálló és Lewis fejlődésében, ráadásul elképesztően jó munkát végez.”



JENSON BUTTON

Legjobb döntésem
„Az, hogy 2010-re a McLaren-hez szerződtem. Hét éven át ugyanannál a csapatnál versenyeztem, így igazán nagy feladat volt számomra a váltás és ez azt jelentette, hogy a Forma-1 kérdései továbbra is izgalmasak. Versenyzés tekintetében ez volt az eddigi legjobb évem. Szükségem volt arra, hogy a váltás jelentette kihívás felélénkítsen. Fantasztikus volt!”



ALAN JONES

Legjobb döntésem
„Bizonyosan az, hogy 1978-ban csatlakoztam a Williams-hez. Valójában akkor már aláírtam a Ferrarihoz, de ők végül Gilles Villeneuve-öt igazolták le, így nekem állás után kellett nézmem. Tárgyaltam a Williams-szel, volt egy rop-pant titkos találkozásom Frankkel, aztán pedig Patrickkal találkoztam a gyárban és láttam az FW06-ost, ami csinos kis autónak tűnt. Amikor megláttam a szaúd-arábiai logókat az autó oldalán, azonnal tudtam, hogy ez a csapat jó helyezésekért fog küzdeni. Aláírtam, a többi pedig, ahogyan mondan szokás, már történelem.”



Legrosszabb döntésem
„Juan Pablo Montoya 2005-ös, az Olasz Nagydíjon aratott győzelme után nem volt letisztázza, hogy ki megy fel a pódiumra átvenni a konstruktóri trófeát. Amikor láttam, hogy Ron (Dennis) a garázsban marad, felszaladtam a dobogóra, ahová fujtatva, lélekszakadva érkeztem meg. A közönség nagy zajt csapott, így nem hallottam, hogy már elkezdődtek a nemzeti himnuszok. Végig beszélgettem és viccelődtem, így másnap a pokol várt rám. Az emberek arról beszéltek, hogy mennyire durva és tisztelen voltam. Igazán sajnálom, hogy ez megtörtént.”

Legrosszabb döntésem
„Nem hinném, hogy hoztam rossz döntéseket. Ha nem hoztam volna meg azokat a döntéseket, amiket meghoztam, talán nem nyertem volna meg a világbajnokságot 2009-ben. Vegyük például a BAR-ral és a Williams-szel kötött szerződések ügyét: ha nem úgy döntök, hogy maradok, talán nem kerültem volna olyan helyzetbe, hogy megnyerjem a világbajnokságot.”



Legrosszabb döntésem
„A túlságosan korai visszavonulás. Rettenetesen hiányzott Ausztrália. Akkoriban nem voltak mobiltelefonjaink, így nem tudtuk felhívni a feleségeinket, amikor szükségét éreztük. Gyorsan rájöttem, hogy nekem jobban hiányzott az otthonom, mint én neki, de akkor már túlságosan késő volt.”



Legrosszabb döntésem
„Amikor 1992-ben úgy döntöttem, hogy elcserélem a Scuderia Italiával kötött szerződésemet egy Ferrari-kontraktusra. Felhívott a Gestione Sportiva akkori menedzsere, Claudio Lombardi, aki azt mondta, hogy a Ferrari megpróbálja megszerezni a szerződésemet a Scuderia Italiától, mert így Jean Alesi mellett versenyezhetnék. Látva a Ferrari 1990-es és '91-es szereplését, 30 éves olasz srácként mást sem akartam, csak ezt. Sajnos, az F92A egyike volt a Ferrari valaha készített legrosszabb autóinak.”



ELŐFIZETÉSI AKCIÓ!

Fizessen elő most az
Autósport és Formula Magazinra



és az Öné lesz
egy eredeti
F1-es szett
(parfüm
+ Teddy maci)

AJÁNLOTT FOGYASZTÓI ÁR:
4990 FT/DOBOZ

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

Áraink: 1 éves (11 szám) **6990 Ft**
AFM előfizetés ajándékkal
½ éves (6 szám) AFM előfizetés **3790 Ft**
(ajándék nélkül)
További lehetőség: **5490 Ft**
ajándék nélküli éves előfizetés

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

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

**Autósport és
Formula**

Előfizetés!

A fentiek szerint megrendelem
az Autósport és Formula Magazinra:

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

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

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



MI LETT VELE...

PAOLO BARILLA

Nem volt túl jó a Minardinál, de kiváló a teszttacég vezetésében



Akkor

Barilla útban a pályafutása legjobb
eredményét jelentő 11. helyezés felé
az 1990-es San Marinói Nagydíjon



Most

Paolo (jobbra) régi barátjával, Zanardival,
akit a Barilla éveken át szponzorált

kezni erre. Karakterem és személyiségem nem volt megfelelő az F1-hez. A balsors része a munkának, de nem tudtam túltenni magam ezen. Nagyon nehéz volt feladni a versenyzést: megállni egy nagy hiba miatt rossz dolog, mert keserűség marad benned. Nem a megfelelő srác voltam, nem a megfelelő időben."

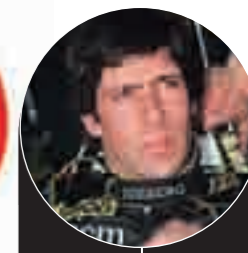
"Nagyon nehéz dolog 30 évesen teljes egészében megváltoztatni az életedet. Úgy döntöttem, hogy nem versenyzek 36 vagy 36 éves koromig, hogy utána beszálljak a családi üzletbe, inkább azonnal befejeztem, mert megpróbálhattam azt, amiről egész életemben álmotlambam, de végül kudarcot vallottam."

"Családunk vállalkozása 130 éve működik, jómagam a negyedik

generációt képviselem. Ez a világ legnagyobb teszttacéja. Évente tízmilliárd tálnyi tesztet gyártunk, az éves forgalmunk pedig 1000 milliárd forintnyi. Az egyik testvérem és én vagyunk az alelnökök, míg egy másik testvérem az elnök."

"Nap, mint nap sok időt töltök az ügyvezetővel, akivel döntéseket hozunk a termékeinkről, de érdekelt vagyok a vállalat arculatával, brandjével és a termékefejlesztéssel kapcsolatos teendőinkben is. Minden nap eszem tesztet, a spagetti a kedvencem és határozottan többet fogyasztok belőle, mint egy átlagos olasz. Nekem megfelel pusztán olivajjal és parmezán sajttal is."

"A legnagyobb különbség a versenyzés és az üzlet között az, hogy amikor kétéhetente versenyzel, van viszonyítási alapod ahhoz, hogyan alakulnak a dolgok. Az üzletben több időre van szükség: ha egy két éves periódus után visszatekintesz, láthatod, hogy mit értél el, de hiányzik az adrenalin, amit a kockás zászló elérése jelent. Boldog vagyok és büszke arra, hogy részese lehetek a család történelmének, s bár nem versenyzem többé, továbbra is munkálkodnak benne az autóversenyzői ösztönök. A vezetés iránti szenvedély a véremben van."



1989: debütál az
F1-ben

A 19. helyre kvalifikálja
magát a Japán GP-n,
de egy kuplunghiba
miatt nem tud elrajtolni



1990: a karrier
csúcspontja

Az 1990-es évadnyitó
nagydíjon, Phoenixben
előkelőbb rajthelyet
szerez, mint
Nigel Mansell



Manapság...

Alelnök (középen)
a világ legnagyobb
tesztacégjánál,
a Barillánál két
testvérevel vezeti
a céget

FORMA-1-ES OLIMPIKON

BESZÉLGETÉS GYULAY ZSOLTTAL,
A HUNGARORING ZRT. ELNÖKÉVEL

Tavaly ősztől új vezető irányítja a magyar Forma-1-es pályát, akivel az esztendő végén ketten is leültünk, hogy kifaggassuk a múlttól és a jövőről. Remélhetőleg senkit nem lep meg, hogy nem szenvedtünk témahiányban...

SZÖVEG: DÁVID SÁNDOR KÉPEK: TORDAI KRISZTINA

Váchoz, pláne a sportban, sok nagy név kötődik. Csak kajakosból három olimpiai aranyérmese van. Mind közül a legnagyobb azonban, legalábbis abban az időben még, amikor Gyulay Zsolt iskola korát élte, egészen biztosan Hesz Mihály, közismert nevén csak „Misa”, Mexikó kajak egyes bajnoka volt. Tagadni sem lehetne, hogy Misa nélkül talán Zsolt élete is más fordulatot vett volna. Talán a foci, talán a jégkorong, esetleg a sí ragadta volna magával, ami a sportot illeti, hiszen magas színvonalon művelte mindegyiket, sőt, vonzódott is hozzájuk. Csak annyi vehető bizonyosra, hogy bár kémia szakos gimnáziumba járt, a vegyészet soha nem vált volna élete céljává. Pedig amikor még a kémia mellett döntöttem, akkor azt hittem, az lesz a jó választás – mondja most, – de később szembesültem azzal, hogy a valóságban mit jelent, és akkor a lelkesedésem erősen alább hagyott. Meg egyébként is: mire a gimnázium végére értem, addigra már teljesen egyértelmű volt a számomra, hogy csak és egyedül a kajakozás érdekel az egész világból, arra teszek fel mindent!...

És ez egyúttal azt is jelentette, hogy szeretett sportágai közül is megtörtént a választás, a kajak lett a kedvenc, az életre szóló szerelem... Misa ekkor már természetesen régen visszavonult, a Tokió évében született

Zsolt csak az emlékével találkozott, de azzal minden nap.

„Bezzeg a Misa ekkor már száz fekvőtámaszt csinált, bezzeg a Misa így, bezzeg a Misa úgy...” – ezt hallottuk minden edzésen Csereklye Józsitól, az edzőnk-től, aki viszont még jól ismerte Misát, tudott mire hivatkozni. Mi aztán ebben a szellemben nőttünk föl, és meggyőződéssem, hogy ez volt a szerencsénk. De nem csak a szigorúan vett edzéseken állította eléink Hesz Misát, hanem szinte minden

tevékenységünkben. „Misa ilyenkor táborozni ment”, akkor mi is mentünk, és ha Misa ilyenkor ennyit, meg annyit evezett, akkor mi is annyit akartunk... Volt előttünk cél, volt, akit felül akartunk múlni. Misát felülmúlni viszont nem volt éppen könnyű feladat.

Amikor véget ért a kajakos idény, akkor gyerünk, föleveztetek Visegrádra, Dömösre, mikor hova, sátrakkal, és letáboroztatok, éltetek a vadvizesek kalandos életét.

Egy ilyen táborozás alkalmával (1980-at írtunk ekkor) néztük a moszkvai olimpia

közvetítéseit, emlékszem, halálra izgultuk magunkat Foltán és Vaskuti versenyein és győzelmein... És arra is határozottan emlékszem, hogy akkor éreztem először, hogy én is ilyen menő akarok lenni! Akkor már voltak kisebb-nagyobb eredményeim, akkor már kezdtek mondogatni, hogy tehetséges vagyok, én pedig eljutottam az elhatározásig, hogy akkor mindent bele!

A következő évben már be-bevágottam az ifjúsági kertbe, sőt elindulhattam az ifjúsági Európa-, majd világbajnokságon is.

Most, visszagondolva azokra az évekre, az is felmerült bennem, hogy talán azért is töltötte ki a sport az életünket, mert sokkal kevesebb volt a csábítás, mint a mai fiataloknak. Reggel hatkor már edzettünk egyet iskola előtt, utána pedig na, akkor focizzunk egyet, vagy gyerünk át a szigetre, a homokbányába és ugráljunk egyet, persze mindig mindenhová fussunk, ha nem, akkor föl a bringákra, és hajtsunk át ide vagy oda. Ezzel teltek a napjaink, és mindig, mindenben versenyeztünk egymással, ez volt „a csapat”, nekem ez kötötte le a figyelmemet. A legcsodálatosabb pedig az volt, amikor kajakba ülve egyedül vízre, azaz a nagy Dunára szálltunk!... Ez valami határtalanul boldog érzés, amelyet ma is érzek.

Érettségi után Zsolt néhány kilométerrel följebb ment a Dunán: Győrben folytatta tovább az edzéseit. Természetesen a legnagyobb odaadással és

„Szeretem beleásni magam abba,
amit csinálok, ami a feladatom.
Jó nagy ást hoztál?
Remélem elég nagy lesz.”

keményiséggel. Jóllehet, már akkor is azt tartotta, amit most is (és mindig mindenkori hirdetett!):

Egy olimpiát nem lehet erőből és izomból megnyerni. A világon nagyon sok erős ember van, és az erőt, az izmokat lehet talán a legkönnyebben megerősíteni. Ha csak ezen múlna, vagy a tökéletes technikán, akkor viszonylag könnyű lenne a dolog. Az olimpiát azonban, és minden nagy versenyt fejben kell megnyerni és „szívben”, akaratereőben! Mint mindenben, itt is az ember fejében dőlnek el a dolgok, az agy irányít, és a legnehezebb pillanatokban az akarat tényezők döntenek.



Ennek szellemében dolgozott tehát hosszú, sikerekben gazdag évekig. Ma sem tagadja, hogy akkoriban a sport teljesen kitöltötte az életét, csak a nagy cél lebegett a szeme előtt, és közben fogalma sem volt arról (nem is érdekelte), mi lesz vele majd „azután”, mit kezd a vágyott siker elérése, a sportpályafutása befejezése után. Ezt a „nem érdekelté” azonban annak a fényében kell értékelnünk, s egyben Zsolt jellemét megítélnünk, hogy már húsz évvel ezelőtt elkezdett azért keményen angolul tanulni (meg is tanult rendesen), elvégezte a Testnevelési Főiskolát (ma egyetem), és ha már lúd, legyen kővér: a Külkereskedelmi

Fotó: MKKSZ



Főiskola marketing szakán is diplomát szerzett.

Majd csak jó lesz valamire.

De kísérjük el végre Szoulba, az olimpiára, két olimpiai aranyérmének a szülővárosába.

Mi már nyolcvanhattól világbajnokok voltunk ugyan, de arról, hogy milyen egy olimpia, mibe megyünk bele, arról fogalmunk sem volt. Én a moszkvai olimpia idején még gyerek voltam. Azóta pedig nyolc éve nem volt olimpia, sőt, tulajdonképpen már Montreal (1976) óta nem volt teljes olimpia, ezért volt nagy szám részünkre.

Az egész nagyszerűsége pedig abban rejlett, hogy a faluban együtt lakván, tulajdonképpen akkor ismertük meg mi, magyarok is egymást, nem is beszélve a külföldi világnagyságokról. Talán hihetetlennek tűnik, de az élsportolók, éppen mert a saját sportágukkal vannak elfoglalva, akkor már nem igen ismerték egymást. És azzal, hogy együtt laktunk, étkeztünk a tornászok-

kal, öttusázókkal, vívókkal, mindenkivel, állandó örömforrássá vált. Például én ott ismerkedtem meg személyesen Klampárral – akit, az utolérhetetlen labdazsonglőrt, addig csak távolról imádtam...

Az ember erre nem is gondolna...

És akkor még nem beszéltem a világsztárokról. Egyik ebédnél, amikor oldalra pillantottam, ott evett mellettem Steffi Graf például. Majd leestem a székről! Pláne, amikor láttam, hogy felénk igyekszik Gabriela Sabatini, kezében ugyanazzal a kajával, amit én is ettem... Képzeld el, én, a kis falusi gyerek, ott kanalazom a kaját gyanútlanul és akkor ez a két fantasztikus lány odaül mellém!

én ugyanilyen elragadtatással tudtam nézni Vettelt és a többieket. Őszintén csodálom, amit tudnak. Érdekes viszont, hogy eközben én is „megkaptam a magamét!”

Tényleg?

Egy nyugodt félóránkban megittam egy pohár sört Kai Ebelrel, a német televízió (RTL) egyik riportérével, aki évtizedek óta járja a versenyeket...

Ismerem, többek közt arról híres, hogy ahány versenyt közvetített, annyi zakója van, és talán már a rekordok könyvébe is bekerült ezzel.

Igen. Testnevelő tanárnak készült, és amolyan „gyűrős gyerek”, amint kiderült, ugyanis büszkén mutatta a bicepszét, meg a vállizmaikat, amelyeket a konditeremben szedett fel, de aztán jobban megnézett engem is (rövid ujjú ingben voltunk), majd megkérdezte, nekem honnan vannak a bicepszeim. Amikor megmondtam, rögtön barátok lettünk. Gratulált, és elkezdte mondani, hogy igen, ez már komoly dolog. A kajak az igazi, meg a hasonló kemény sportok. Nem úgy, mint ezek a fiúk itt, akik azonnal a nyaktámasztó után sírnak. Bezzeg nekünk nem kellene! Ebben aztán egyetértettünk. Soha nem gondoltam, hogy a kajakos múltammal éppen ebben a közegben aratok majd sikert. Kicsit, de jólesőt.

Az biztos, hogy az átlagembernek sehol a világon fogalma sincs arról, hogy valójában mibe kerül (nem pénzben!) egy olimpiai bajnokság. Időben, energiában, szellemi erőfeszítésben, s egyebekben. De talán rátérhetnék a veled történetekre.

A legfontosabb, ami elmondható a szülői ötszáz méteres döntőről, hogy talán egész életemben az volt az a verseny, amelyre minden összejött. Fizikailag és szellemileg is tökéletes formában voltam, nem nyugtalanított semmi, sőt néhány apróságnak tűnő dologban még szerencsém is volt. De előbb még valami. Akkor még az egyes hajókban, amelyeket ugye neked kell kormányozni, nem volt még olyan fix, kemény lábtámasz, amelyre támaszkodva még erősebben tudtad volna tolni a hajódat. Én viszont, miután sokat törtem előtte a fejem, csináltam magamnak egy ilyet, egy gurtinival szilárdan bekötöttem a lábam, valahogy úgy, ahogyan a négyesben a hátsó három embernek van rögzítve. Ma már a világon mindenki így csinálja, sőt, előre gyártott „papucsok” vannak, amelyekbe csak bele kell lépnie

a versenyzőknek, de akkor, abban az olimpiai döntőben csak nekem volt rögzítve a lábam!...

Ez az apróság is önbizalmat adott, vagy legalábbis nyugalmat, mert ezzel olyan lett a hajóm, amelyet elképzeltem... Ehhez képest az előfutamban kiugrottam a rajtnál. Ezt csak azért említem, mert fontos, a későbbiekhez. Parti Jancsi, a kapitány, aki egyébként nem nagyon kedvelt és nem is tartott valami sokra engem, megveregette a vállamat, nyugtatott, és hittem is neki, mert jó erőben éreztem magamat. És így is lett. A futamot fölényesen nyertem és jobb idővel, mint amit a másokban futottak.

Elég kalandosan indult...

Nem lehet tagadni, de ha az ember jó formában van, a kalandok csak színesítik a versenyt... Egyébként is: korábban már mondtam, amikor szóba került, hogy az olimpiát csak intellektuálisan lehet megnyerni, az agyi tevékenységnek több, mint ötven százaléknyi szerepe van a nyers erővel szemben a győzelemben. Egy olimpiai döntőben ugyanis mindenki nagyon erős.

És te ott ültél a sok erős ember között.

A rajt pillanatában pedig éreztem, hogy hamarabb indultam! Később milliószor visszajátszottam magamnak ezt a pillanatot, és milliószor meg kellett állapítanom, hogy nem csak úgy éreztem, hanem úgy is volt, beleindultam a rajtba! Ha engem szólítanak vissza, és másodszorra már kizárnak az esetleges kiugrás miatt, az maga a vég. De az a szorongás is, amit a második rajt előtt érezek...

Szerencsére nem így történt. A harmas pályát figyelmeztették, a mellettem lévő NDK-s fiút. Óriási volt a megkönnyebbülésem. Az mentett meg, hogy én ugyan behúztam egy villanással a rajt előtt, de azonnal éreztem is, hogy baj van, és azonnal fékezni kezdtem. A második rajt azután „könnyű szívvel”, tökéletesen sikerült, kilöttem, és minden húzásomra emlékszem...Tényleg óriási fölényrel nyertem, ez azonban annak volt köszönhető, hogy már az első kétszázötvenen is én voltam a leggyorsabb. Van ilyen...

És még volt is. Barcelonában.

Barcelonában ugyan csak második lettem, de azt az ezüstöt magamban aranynak könyvelem el. Mert az a finn gyerek, aki megvert, már akkor megtudtuk, nem teljesen tisztán versenyzett. Nem lett belőle balhé, de tudjuk, amit tudunk... Voltak még szép eredményeim, és lehettek volna még, de úgy érzem attól nem lettem



volna több, vagy jobb. Én „elfogadó ember” vagyok, amivel a Jóisten megajándékozott, azt szívessen veszem, amit meg nem adott, azért nem méltatlankodom. Amin van, azzal kell gazdálkodnom. Sok nagyszerű kajakost ismertem, sőt ismerek ma is, akiknek nem adatott meg, hogy olimpiát nyerjenek, sokaknak pedig még az sem, hogy részt vegyenek ilyen világversenyeken. Egyszer eljött az idő, és abba hagytam a versenyzést... Az emlékeim azonban velem vannak, örökre velem maradnak.

Tehát befejezted a versenyzést.

Ideje volt. Ne felejtse el, hogy már régen családos ember voltam, két gyerekünk volt, és a Papának illett volna végre valami komolyat is csinálnia. A kajak ugyanis nem az a sportág, amelyben vagyont lehet gyűjteni öreg korodra, hogy majd abból élsz. Bennem viszont megvolt az a naiv, de töretlen hit, hogy ha valaki, mint én is, valamiben a világ legjobbjá tud lenni, akkor az élet más területén is kell tudnia annyit nyújtani, hogy megéljen belőle, és eltartsa a családját!

A hit az nagy erőt ad.

Az előbb talán már szó esett róla, de én azért a sportpályafutásom alatt begyűjtöttem két diplomát is, egyet a TF-en, egy másikat, egy szakközgazdászt a Külker Főiskolán (Marketing Kommunikáció). És már akkor megtanultam angolul, (amit később még Új-Zélandon is tovább fejlesztettem), amikor nálunk még szinte senki nem beszélt idegen nyelvet. Nem voltam tehát éppen esélytelen a civil életben sem.

Eszem ágában sem volt ilyet állítani.

A visszavonulásomhoz is tulajdonképpen az adta a végső lökést, hogy az Arena International sportszergyártó cég megkeresett, és felvett PR-főnökének. Én foglalkoztam a támogatott sportolóival, és minden egyéb, a témába tartozó feladattal. Később pedig, 1998-ban én lettem a kelet-európai képviselő, meg kellett csinálnom a szlovák, majd a román disztribúciót, utóbbit Nagyváradon. Azután további Arena üzleteket nyitottunk, és egészen 2001-ig a kereskedelemben dolgoztam.



Gyulay Zsolt az irodájában fogadta lapunkat, és kétséget sem hagyott bennünk afelől, hogy jó gazdája lesz a magyar F1-es pályának

Úgy belekezdte, mint az olimpiai döntőbe!

Nagyszerű tanulási lehetőség volt! Olyan tapasztalatokra és tudásra tettem szert ezek alatt az évek alatt, amelyekre ma is támaszkodok, és a jövőben is támaszkodni tudok.

Ezután következett az Újpest.

Ekkor vált le a labdarúgás a sportegyesületekről. Az UTE focistái is egy kft-be kerültek át, és ennek az újpesti vállaltnak lettem én az ügyvezetője. Nagyon izgalmas volt a dolog: addig sportruházattal kereskedtem, itt viszont sok más mellett

olykor magukkal a sportolókkal is kereskednem kellett. De nem ez volt a legfontosabb természetesen. Hanem fel kellett újítani a stadiont, meg kellett szervezni először is a futball klubot, intézni a nem kevés különféle ügyeket. Újabb kihívás volt: meg kellett ismerkednem a labdarúgás nem minden furcsaság nélküli világával, és eligazodni benne...

Közben egyik alelnöke lettél a Magyar Olimpiai Bizottságnak.

A mostani választás előtt, amikor Borkai Zsolt lett az elnök, akkor választottak be

többek közt engem is, és, mint alelnök, igen szép feladatot kaptam, én készíthettem fel a szingapúri ifjúsági olimpiára a magyar csapatot.

Emlékszem, néhány hónappal ezelőtt voltatok kint, és szerepeltetek szép sikerrel.

Igen. Jó érzés volt újra fiatalnak lenni.

Szegény öregember... De akkor már, úgy emlékszem, közben már itt voltál a Hungaroringen is, ahol most beszélgetünk. Ide hogyan kerültél? Gondolom

ÜZLET

Milyen F1-es pályákat láttál eddig a Hungaroring elnökének a szemével?

Jártam Szingapúrban és Valenciában, utóbbi helyen az utcai F1-es és a MotoGP-s létesítményt is megnéztem, ahol Fernando Alonso a gyermekkorát töltötte. A legnagyobb élmény azonban Abu Dhabi volt.

Átvehetik-e véleményed szerint az egyre szaporodó városi pályák a hagyományos helyszínek szerepét?

Kétség kívül van egy ilyen trend, de szerintem nem.

A Hungaroring korábbi vezetői nem közöltek túl sok adatot a versenyekkel kapcsolatos pénzügyi háttérrel. Te szándékozol ezen változtatni?

Az F1 körüli üzlet az egész világon titkos, így én sem változtathatok.

Sok versenyhelyszínről mégis folyamatosan érkeznek a veszteségekről szóló hírek. Azt lehet tudni, hogy a magyar pálya működése gazdasági szempontból pozitív vagy negatív?

Minden adatszolgáltatási kötelezettség, amire a törvény kötelez egy társaságot, a mérlegekből olvasható ki. A válasz azonban magától értetődő: minden költség a rendezőn csapódik le, a hazson pedig a gazdaság több más területén keletkezik.

Mekkora ez a nyereség? Születtek erről kutatások, tanulmányok?

Születtek, de a tartalmuk nem publikus. Annyi azonban tudható, hogy a haszon többszöröse a befektetett pénzeszközöknek. Ezért van az, hogy eddig minden magyar kormány támogatta, és egyre több állam szeretne futamot. (India, USA, Oroszország, stb) Persze a presztízs sem mellékes...

Minek köszönhető, hogy ilyen gazdag államok mellett a magyarok még mindig labdába rúghatnak?

A múltnak és a remek személyes kapcsolatoknak (elsősorban Frank Tamásnak). Ha az állam és a közvélemény is támogatja, nem is lehet ezzel baj.

Milyen konkrét fejlesztések várhatóak a közeli jövőben Magyarországon?

Sürgős, apróbb javítások mindig vannak, például a nézőtér ülőhelyeinek karbantartása, de az aszfalt minősége is beavatkozást igényel. Az ambulancia épületére is ráférne a modernizálás. Olyan dolgok ezek, amelyektől a nézők is jobban érzik magukat, és Ecclestone úr is látja, hogy itt foglalkoznak a dolgokkal.

És a távoliban?

Rengeteg ötletünk van. Olyanokban is gondolkozunk, amelyek a környező települések lakosságának is előnyösek lehetnek, hogy ne csak mindig az autók üvöltése jusson nekik. Persze azon a komoly adón kívül, amit az önkormányzatnak befizetünk. Esett szó például egy szállodáról is, amely a pályára érkező testcsapatok jóvoltából megfelelő kihasználtsággal működhethetne.

Mivel lehetne még jobban a nézők kedvében járni?

A versenyek szervezetsége és a futamok izgalma sokat nyom a latban. Előbbi flottul megy, utóbbiban az elmúlt esztendőben mindig szerencsénk volt.

Hogyan lehetne jobban benépesíteni hazai autóversenyekkel a Hungaroringet?

Meglepő volt számomra az MNASZ és a Hungaroring rossz kapcsolata, de amióta ide kerültem, már javult a helyzet. Az a határozott szándékom, hogy ez a jövőben még jobb lehessen.

A Hungaroring az elmúlt években egy alvállalkozón keresztül értékesítette a pályahasználatot. Ez változhat a jövőben?

Igen, szeretnénk saját kezünkbe venni a dolgot. Az F1-en kívüli versenyek, a nyílt napok, a tesztek, a vezetéstechnikai centrum, a kalandpark – ezek mind-mind fontos bevételi forrásai a Hungaroring működésének.

A minél jobb kihasználtság jegyében nem lehetne újraindítani a motokrosszpályát a Hungaroringen?

Rájöttünk, hogy nem fér meg egymás mellett az a sport a gyorsasági versenyzéssel, túl sok port visz az aszfaltra.

Bethlen

ugyanis, hogy az olvasóim oldalát emiatt fürja ki a kíváncsiság.

Pedig nagyon egyszerű a dolog. Velem Fellegi miniszter úr beszélt, elmondta, hogy komoly terveik vannak a Hungaroringgel, az egész létesítmény jövőjével, s úgy gondolja, hogy tekintve az eddigi munkáimat és teljesítményemet, hiszen hasonló munkákban van gyakorlatom, engem gondolnak elnöknek kinevezni a Zrt. élére. Végiggondoltam a dolgot, és elmondtam, hogy csak elnök nem szeretnék lenni, mert az elnök az rendszerint díszpinty, amennyiben viszont a komoly gyakorlati munka és felelősség is

Komolyra fordítva a szót, alaposan körülnéztél már, hogyan állnak a dolgok, milyen lehetőségeid vannak?

Nem vesztegettem az időt, de azt nem mondanám, hogy már teljesen kerek a dolog. Az első és legfontosabb: megőrizni és megrendezni 2016-ig a versenyünket a tőlünk megszokott, sőt folyton emelkedő színvonalon. Tudott dolog, hogy van erre az időszakra szerződésünk, de köztudott az is, hogy sorban állnak az új jelentkezők, az új pályák, és csak azt várják, hogy bent lévőik valamelyike rosszat lépjen, s a helyére kerülhessenek.

Ezt kell megérteni, és végre megértetni mindenkivel. Azt mondják, mindig, hogy „támogatni kell a Hungaroringet”, de ez nem igaz! A Hungaroring az pénzt hoz, mégpedig sok pénzt az országnak, ezért nem támogatni kell. Hanem megteremteni ennek az üzletnek az alapját, hogy kifut-hassa legjobb formáját!

Úgy vélem már látod a feladatod mélységeit...

A lényegét már elég világosan. De én abból indulok ki, hogy ha engem ide küldtek azzal, hogy a magyar Forma-1 jövőjét

Fotó: Hungaroring



az enyém lehet, akkor szívesen vállalom. Így lettem aztán elnök-vezérigazgató...

Nem kellett tudnod róla, de ez régebben, eredetileg is így volt, csak a Palik Laci úgy gondolta jobb, ha Gaál Attila leveszi a válláról a munka nehezét.

Engem meg pont az érdekel. Szeretem beleásni magam abba, amit csinálok, ami a feladatom.

Jó nagy ást hoztál?

Remélem elég nagy lesz.

Sajnos nem mindenki érti, és érzi, hogy ebbe a körbe, amelyben mi is vagyunk, nagyon nehéz, sőt, csaknem lehetetlen bekerülni, de annál könnyebb kiesni belőle. Ha egyszer olvasod a következő évi versenynaptárt, és nem vagy benne, akkor bezárhatod a kaput. Nagyon fontos megismerni ennek az üzletnek a szellemét, a logikáját, és meg is kell érteni. Azt, hogy a gazdasági vállalkozás (ez a Hungaroring Zrt), a promóter az alap, minden költség rajta van, de ez a vállalkozás azért van, hogy hasznot hozzon az államnak, anyagi hasznot és imázsbelit.

építsem, akkor biztos, hogy az új kormányoknak is fontos ez a téma, ha pedig így van, akkor oda is el kell jutnunk, hogy biztosítania kell azokat a bizonyos alapokat.

Beszéltünk néhány mondatot az előbb arról, hogy év végén jártál Abu Dhabi-ban. Gondolom, nem csak néztél, hanem láttál is némi megszívlelni valót. Szavakkal nehéz visszaadni azt, ami ott van, és megmondom őszintén, azt a pályát, és azokat a körülményeket látva kissé összeszorult a szívem, hogy nekünk bizony

JÖVŐ

„Biztos, hogy meg kell tartanunk a jövőben is a Forma-1-nevet?” – vetette fel a minap Luca de Montezemolo, a jelenleg 63 éves világbajnok, egykoron playboy, manapság a Fiat és a Ferrari világszerte ismert elnöke egy tanácskozáson, amelyen, jellemző módon, még az idei világbajnokság kezdete előtt, de már a jövő évtől kezdődő időszakra vonatkozó diskurzus folyt.

Ám bármennyire is blikkfangos is a fenti kérdés, mégis ez volt talán a legszelídebb ötlet Luca részéről, aki nem gyanúsítható azzal, hogy nem ért a sporthoz, és főleg nem a Forma-1-hez. Már a Nagy Mágus, Enzo Ferrari életében is ő volt a Ferrari lelke, ő szerezte meg annak idején a vörösöknek Niki Laudát, és vele kezdődött akkor is egy újabb fellendülés a Scuderia életében. Jól tudja tehát, hogy mitől döglök a légy, csak nem biztos, hogy a többiek is úgy látják-e a dolgokat, ahogyan ő.

Egy nem is olyan régi botrány kellős közepén például éppen százmillió dollárt hozott a Ferrarinak az, hogy Luca „befeküdt” Ecclestone-nak (a rossz nyelvek szerint), azaz egy kezdődő sztrájkban, vagy a Cirkusz kettészakadása előtti pillanatban Bernie mellé állt, aki így könnyedén kifogta a szelet a többiek, az ellenzék vitorlájából.

A disputa ezúttal is abból indult ki, hogy vajon mi lesz a világbajnokságból 2012-után? A mondott évek a végén jár le ugyanis a jelenleg érvényben lévő Concorde szerződés, amely a Cirkusz működését szabályozza, tehát két év múlva, még évközben meg kell majd kötni a következő szerződést.

Igen ám, de ki kösse meg, és mi legyen benne?!

Az eddigi öt hosszabbítást, de már az első Concorde-ot is Bernie Ecclestone kötötte meg (1981, 1987, 1992, 1997, 1998, 2009), aki a maga részéről megvan győződve, hogy a következőt is ő hozza majd tető alá. Vannak természetesen, akik ebben is egyetértenek vele. Peter Sauber például úgy véli, hogy Bernie „meglehetősen kemény kézzel tartja a gyeplőt, de ezt egy ilyen társaságban nem is lehet másképp csinálni”.

Mások viszont kétségesnek tartják a dolgot, illetve azon aggódnak, hogy a jövőre 82 éves Ecclestone vajon bírja-e, és akarja-e még akkor is vezetni a Cirkuszt, és vajon képességei teljében lesz-e még akkor is.

Mert ha valami közbejön, ami miatt nem, akkor baj van, hiszen hirtelenjében megfelelő utódot találni helyette úgyszólván lehetetlen. Olyan régen van már a Forma-1 élén (a hetvenes évek vége óta!), hogy mellette fű sem igen nőtt már, nemhogy erős fa – ha értik a példázatot.

Montezemolo szerint viszont azt is el kellene mihamar dönteni, hogy a Cirkusz megmaradjon-e a jelenlegi kötelékében, a CVC Capital Partners befektető társaság ellenőrzése alatt, vagy keressen új tulajdonost? Vagy esetleg nem lenne-e jobb, ha a Forma-1 a saját kezébe venné a jövőjének az irányítását?!

kezükbe) vennék az életük irányítását. Az ő szeme előtt az amerikai kosárlabda NBA lebeg, amely a csapatok összességéből áll, maguk intéznek mindent és teszik el főleg a beszédett pénzeket is.

Mindennek a lényege ugyanis, hogy Montezemolo a Forma-1 éves bevételének a jelenlegi 50 százaléka helyett 75 százaléka követeli az istálló számára, már 2013-ban is. Amit persze a csapatok igen szívesen vennének. Meg azt is mondja, hogy új utakat kell keresniük a PR munkájukban is, jobban kell támaszkodniuk például az internetre, hiszen megváltozott a világ, és a Forma-1-nek is mozdulnia kell.



▶ „Montezemolo szerint nem lenne bosszorkányság, ha a Cirkusz a maga kezébe venné saját élete irányítását.”

Mert szerinte ezek a kérdések mind felmerülnek majd az új Concorde szerződés megkötése előtt.

És ebben a kérdéskörben vetette fel Luca az első mondatban idézett kérdést is, a világbajnoki sorozat nevét illetően.

Gondolom, rajtam kívül is vannak még néhányan, akiket erősen mellbevágott ennek a gondolatnak a felvetése is, de az olasz nagyiparos halálos komolyan gondolja ezt is. Mert szerinte egyáltalán nem lenne bosszorkányság, ha a Cirkusz a maga kezébe (pontosabban a csapatok a saját

Bernie-nek kissé más a véleménye minderről.

„Aranyos fickó ez a Luca” – mondta a fentebb ismertetett kirohanásra, – „és mindig ezt mondja, de aztán szerencsére mindig el is felejt. És ez a jó. Mert amit mond, sületlenség...”

Tehát, akár legyinthetnénk is rá, meg hol van még tizenkettő, amikor még a tizenegy se kezdődött el?!

Majd megtudjuk, amikor a vihar már nem csak egy pohár vízben tombol, mint most.

ilyen helyszínekkel kell lépést tartanunk évről-évre, ilyenekkel kell versenyeznünk, és hasonló léptékű új jövevényekkel szemben kell megtartanunk a kivívott helyünket.

Az biztos, hogy a Forma-1 világában a „szerény, de otthonos” pályáknak nem sok babér terem...

Mi Ecclestone úr vendégei voltunk, tőle kaptuk a belépőinket is, és ez azért lényeges, mert mi nem csak a lelátóra ülhattünk ki díszvendégnek, hanem a pálya minden pontját, minden munkahelyét, minden lényeges „üzemi” helyiségét végigjárhattuk. Lenyűgöző az a munka, ami a verseny „mögött” folyik, és az a fegyelem, amely ezt az egészet összefogja. Voltam ugyan már a Magyar Nagydíjon is, de akkor még legfeljebb nézőként, sem időm, sem feladatom nem volt még a „függöny mögé” tekintenem. Most viszont már más szemmel néztem az egészet, és közben szinte a saját tennivalóimat vettem máris sorba.

Az Ecclestone úrral folytatott beszélgetések külön élményt jelentettek, nem kevésé azért, mert Frank Tamás alelnök úr, a kísérőm szemmel láthatóan igen közel áll a nagyfőnök szívéhez (gyakorlatilag az egész vezérkaréhoz), s ez már önmagában is megadta a beszélgetések alaphangját. Az persze így is kiderült, hogy bár a Hungaroringnek egyelőre semmi félnivalója a jövőtől, de azért vannak olyan hibái, fejleszteni való részei (például az irodák számának a növelése, a sajtóhelyek bővítése, a bukóterek betonozása, és ez nem minden), amelyeket már a jövő évi verseny előtt javítani kell.

Nem mondom persze, hogy a problémáink ecsetelgetésével telt minden időnk ebben az ezeregyeszkai környezetben. Már említettem milyen nagyszerű érzés volt ezek között a csodálatos tehetségű fiúk között járni-kelni, beszélgetni velük, és látni őket „erősen civilben”, a verseny után önfeledten bohóckodni. És arról sem feledkezem meg egyhamar, amikor először néztem magam körül a lelátón: és csak kapkodtam a fejem a sejkék, királyok (például János Károly), világhírességek láttán. A legjobban viszont akkor lepődtem meg, amikor Putyin urat is fölfedeztem, nem is messze tőlünk. Pedig alig néhány nappal előbb olvastam csak, hogy kétszázmillió dollárt szán a Szocsi-ban épülő Forma-1-es versenypályára...

(Az interjú teljes változata Dávid Sándor: *Forma-1 sztorik 2010-2011* című könyvében olvasható)

TAGI JAVASLAT

a Magyar Nemzeti Autósport Szövetség Rendkívüli Közgyűlésének összehívására.

(kivonat)

Alulírott MNASZ rendes tag, az MNASZ Alapszabály 24. § (1) bekezdés b) pont alapján indítványozom az MNASZ Rendkívüli Közgyűlésének összehívását 2011. február 5. és 20. napja közötti időszakra, az alábbi napirendek megtárgyalására.

1.) A választott tisztségviselők visszahívása (Alapszabály 23. § (3) bekezdés)

2.) Új tisztségviselők megválasztása (Alapszabály 22. §

Indoklás:

Az MNASZ Elnöksége, a megválasztásuk után következő napokban történt 3 tag lemondásával, valamint Dr. Német Gábor alelnök 2011. január 6.-án bekövetkezett tragikus halálával, a Sportról szóló 2004. évi törvény 24. § 4. pontja alapján nem törvényes, nem legitim, azaz nincs meg a minimálisan előírt 5 elnökségi tag.

A jelenlegi csonka elnökség mindemellett határozathozatalra alkalmatlanná (működés-képtelenné) vált az Alapszabály 29. § (1) és (2) bekezdésében foglaltak alapján.

Ez a tény az alábbi, az autósport működésében meghatározó, határozatok, intézkedések meghozatalát, a szükséges feladatok ellátását lehetetlenné teszi:

...

A jelenleg megválasztott tisztségviselők visszahívását indokolja az a tény, hogy érzékelhető módon nem képeznek egy egységes munkaképes irányító testületet, és ez veszélyezteteti a szövetség további működését. Megítélésünk szerint egy, Gyulay Zsolt által vezetendő új elnökség egységes, és hiteles támogatói háttérrel rendelkező testületet alkothat, mely igaz hasznára válhat sportágunknak.

Kérjük indítványunkkal kapcsolatos intézkedések azonnali végrehajtását.

PORSCHE 918 RSR



„Mi lehet ez, és mit akar vele a Porsche?” – a detroiti autósalonon állva valószínűleg ezen kérdések merülhettek volna fel bennünk egy olyan autó láttán, amely egyetlen példányban létezik, és amelynek utcai változatáról még csak álmodni sem hagyunk minket a gyár vezetői.

A 918-as „mozgó laborral” ismét a számokra történelmi sikereket hozó hosszú távú versenyzés felé tapogatóznak a stuttgartiak, mégpedig az Amerikában immár végérvényesen múzeumba vonult – háromszoros ALMS-győztes – RS Spyder motorja és erőátvitelére kórre a tavaly három

versenyen is szívósan bemutatkozó hibrid 911-es hajtásláncát kombinálva. A titokzatos autó kimondva-kimondatlanul – az Intercontinental Le Mans Cup egyes versenyein kívül – a le mans-i 24 órás küzdelmeire készül, ahol a kizárólag alternatív hajtás-móddal felruházott járművek számára idén

első ízben kiírt 56. rajthelyre pályázik. A meglehetősen márka-idegen design lakkozása egyébként az 1971-es le mans-i győzelemben részes 917-est idézi: azét az autót, amelynek 30 éve elért versenytáv-rekordját (5335,313 km) csak tavaly sikerült az Audinak megdöntenie Le Sartre pályáján...

MOTOGP A-TÓL Z-IG

18 helyszín, 3 kategória, több mint 80 versenyző – egymásnak feszülő gladiátorok,

üvöltő lóerők, a végletekig kiélezett harcok, több millió néző. Ez lenne a MotoGP? Igen, és mégis jóval több. Mint ahogyan a MotoGP A-tól Z-ig sem egy újabb évkönyv, hanem jóval több. A gyorsasági motoros világbajnokság múltját, jelenét és jövőjét felölelő kötet hétköznapi hősöket mutat be, akik átlagosan háromhetente kockára teszik az

életüket, s mégsem a nagy bukástól, a sérüléstől tartanak leginkább – az rémiszti meg őket, hogy kudarcot vallanak, veszítenek...

Hogyan épül fel a kétkerekű száguldó cirkusz? Kik mozgatják a háttérben a szálakat? Hány ember megfeszített, profi munkájára van szükség, hogy egy-egy versenyzőből bajnok legyen? Hogyan élnek a pilóták és a csapatok? Most kiderül. Exkluzív interjúk – Jorge Lorenzo, Toni Elías, Marc Márquez vagy éppen

Nicky Hayden –, amelyek bemutatják, kik rejtőznek a sisakrostélyok mögött – sztárok, mégis hús-vér emberek. Kulisszatitkok, ellopott pillanatok, ennek a misztikus világnak a háttere. A nagyszerű, Valentino Rossiról szóló könyv után (A-Z igazi Vale), a technikai sportokban igen jártas szerzőpáros Kovács Nikolett és Tóth Anita új könyvvel lepte meg tehát a motorsport rajongóit. További infók és kedvezményes rendelés: www.annisport.com



AUDI R18

A „négykarikás” gyár december eleji bemutatójával több hónapnyi találgatásnak vetett véget. Azt szinte már a tavalyi Le Mans-i 24 órás óta tényként könyvelték el a szakértők, hogy az ingolstadtiai (az 1999-ben színre lépett R8 Coupé után) újra zárt prototípus formájában tervezi a tavaly le mans-i győzelmet szerző – egyébiránt mindössze két éves fejlesztésnek számító – R15 sikereinek folytatását. Ám motor-kérdésben a pletykák (az LMP1

új szabályainak hála) már megoszlottak. Az Audi esetleges benzines „megtérésében” hívók számára csalódást jelenthet az R18-asban dolgozó 3,7 literes TDI-turbódízel, amely „még mindig a leghatékonyabb megoldás a csapat számára”, legalább is a motor-varázsló Ulrich Baretzky szerint. Hogy jó választás volt-e, az a jövő zenéje, ám a konkurensek terveit még ennél is nagyobb homály lepi: a svájci Rebellion-Lolák motorházába „költöző” Toyota gyár és a 90x-et titokban tesztelő Peugeot (lásd előző

lapszámunkat) lapzártáig még nem hozta nyilvánosságra, hogy a 2 literes benzines turbóban, netán 3,4 literig „terpeszkedő” benzinesben, avagy akár négy literes dízelben gondolkodik-e. Az új R18-al az Audi mindenesetre máris forradalmasította a sportkocsi-építést, hiszen annak – a korábbi R8, R10 és R15-ösökből is kölcsönvett – műszaki megoldásait borító karosszériája egyetlen (!) darabból áll, így jelentős súlyt spórolva növelheti a 6 órás spái LMS-versenyen bemutatkozó jármű stabilitását.



AUTOGP/F2

Enzo Coloni (a korábbi F1-csapattulajdonos) és Jonathan Palmer (a korábbi F1-versenyző) elég mesze lagnak egymástól, mégis élvezet nézni kettejük csatáját, amelynek célja egyszerűen megfogalmazható: ki nyújtja az olcsóbb, és látványosabb formaautós „küzdőteret” a GP2 árnyékában? Coloni úr a korábbi AIGP-autók

felvásárlásával immár két éve működteti AutoGP-bajnokságát, elsősorban fizető versenyzők és állástalan F1-pilóták számára léptetésével, ám az idei hétvégéken már százezres nagyságrendű euró-prémiumok kiosztása mellett ezentúl „világbajnoki kiszolgálással” is kedveskedik az érdeklődő csapatoknak. Az AutoGp ugyanis a WTCC hivatalos betépprogramjaként az F2 helyébe lép, sőt egyik különálló futamá-

val a korábban GT-versenyek színteréül szolgáló bukaresti városi pályára is ellátogat. A pán-európai motorsport-csatorna élő közvetítései máris csábítóan hatottak a Campos illetve a Romain Grosjean-nal tavaly bajnoki címet szerző Dams-istállókra, ám eközben Palmer doktor sem maradt tétlen. A betépprogram-státuszról megszabadulva F1-es pályákat, hosszabb versenyeket és több

edzésidőt nyújt versenyzőknek, mindezt a tavalyinál jóval olcsóbb éves áron (260 000 euró + ÁFA)! Az F2 nyolc hétvégéjének eseményei – többek között a kapuit újra megnyitó Red Bull-Ringről (Zeltweg) – az interneten élőben lesznek megtekinthetők, a sokszínűséggel pedig bizonyára nem lesz gond, hiszen a Spanyolországban lezajlott decemberi teszteken máris 13 nemzet versenyzői vettek részt.



SUPERSTARS

Lapunk hasábjain eddig csak időről-időre tűntek fel az olasz szervezésű túraautós sorozat hírei, ám a jövőben mi sem fordíthatjuk el te-

amely egyenrangú figyelmet érdemel a DTM-mel és a WTCC-vel. A sorozatot nem csak a megdöbbentően színes modellpaletta teszi érdek-



kintetünket a nyilvánvaló tény elől: a „Szupersztárok” versengése mára kontinensünk egyik legszínvonalasabb bajnokságává fejlődött,

sé (az előzetes rajtlistán 19 csapat 43 autója szerepel az Audi, a BMW, a Cadillac, a Chevrolet, a Chrysler, a Jaguar, a Porsche, a Mase-

rati, a Mercedes és újabban a Lexus felvonulásátával), hanem az, hogy a különböző típusok közötti szinte elhanyagolható különbséget mér a stopperóra. A nagy hengerűrtartalmú V8-as-erőforrások számtalan cég kínálatában előfordulnak, ám a 3-7 literig terjedő hengerűrtartalmak közötti különbséget kíméletlen, típusra szabott spéci kitekkel, valamint plusz súlyokkal egalizálja a technikai bizottság. Az újraéledő Donington Park-i és spái pályával együtt immár hat kontinensre kalandozó bajnoksághoz továbbra is hű marad a tavalyi évadban futamot nyerő Johnny Herbert (Chevrolet Lumina), a kétszeres bajnok Gianni Morbidelli (BMW) valamint a Porsche Panamera volánjánál (N-Technology) győzelemmel hazatérő Fabrizio Giovanardi. Ők, és a bajnok Thomas Biagi (BMW) küzdelmeiről az évad folyamán lapunk hasábjain is igyekszünk beszámolni.

KALENDÁRIUM

Amikor a közelmúltban egy hatalmas csomag érkezett a szerkesztőségünkbe, első ránézésre lehetetlen volt megállapítani mit rejthet a lapos, de rendkívül széles papírdoboz. Nos, a kicsomagolás után a McKlein kiadó 2011-es „Wider view” (vagyis „Szélesebb nézet”) című ralis naptára került elő. A név teljes mértékben találó, hiszen a falra szerelhető kalendárium közel egy méter szélességű! A kiadó összesen 25 képet válogatott össze



a 2010-es rali világbajnokság legjobb pillanataiból, így akár kéthetente új autóban gyönyörködhet a naptár tulajdonosa. A dolog szó szerint értendő, hiszen a kalendárium képei lenyűgözőek. Akik egy kisebb méretű naptárra vágnak, azoknak az asztalra kitéhető változatot ajánljuk figyelmébe. Ez a naptár annyiban különleges, hogy a 2010-es versenygépek mellett régi, legendás raliautók fotóit is tartalmazza. Akiket viszont kizárólag a régi versenyautók hoznak lázba, azoknak a mindössze 1500 példányban kinyomtatott „Motorsport Classic 2011” című falinaptár megvásárlását javasoljuk. A 67-szer 48 centiméteres kalendárium 35(!) gyönyörű képet tartalmaz. Mindhárom kiadvány megvásárolható a www.rallywebshop.hu internetes oldalon. A nagyobb naptárak ára 39, a kisebbé 9,95 Euró.

F3 INTERNATIONAL TROPHY

Ember legyen a talpán, aki manapság átlátja a F3 nemzetközi palettáját, hiszen a DTM-et kíséző Euroszéria és a spanyol szervezésű, de az egész kontinenszt bejáró F3 Euró Open mellett három rangos nemzeti bajnokság is versenyeket rendez jelenkorunk legköltésesebb kétliteres formaautói számára. Az említett sorozatok egyre ritkuló rajtrácsai már évek óta okoznak fejfájást a rendezők és az FIA szakemberei számára, akik idén egy újabb széria életre hívásában látják a megoldást. Az F3 International Trophy a nagy hagyományú, bajnokságon kívüli F3-versenyeket láncozza majd össze, így a zandvoorti „Masters” és a macaói évadzáró „dzsembori” mellé a jó pár éve tetszhalott paui váro-

si verseny is új életre kelhet (képünkön). A sorozatban való részvétel feltétele valamely nemzeti bajnokságban való indulási jog, a „nemzetközi trófea” egyes versenyein – így a spái, hockenheimeri és a Dél-Korea kurióznak számító városi hétvégéjén is – tehát a szebb napokat is látott kategória nemzetközi krémje mérheti majd össze tudását. A tét pedig nem kevés, hiszen az év végi három legjobb pilótának a nemzetközi szövetség F1-es szuperlicenct ígér.

Ha sikerül a szervezőknek összehozni, idén sokkal több és színvonalasabb F3-as futamot láthatunk, mint 2010-ben



BRUNDELL ÉS BLUNDELL

A korábbi F1-es versenyző nevével leginkább a szigetországi TV-közvetítések nézői találkozhattak, de fia, Alex Brundle F2-ben, illetve a tavalyi brit F3-as sorozatban elért mérsékelt sikereinek kapcsán is hallhattak róla. Húsz évvel ezelőtt, az akkoriban a Brabham-istállónál versenyző okozott a világ nem angol anyanyelvű részének, hiszen csapattársa, Mark Blundell nevének (és kiejtésének) hasonlósága több kommentáron is kifogott. Az akkoriban csak

„BRUNDELL”-testvérpárként jegyzett, ám lassan nagypapa korbá lépett duó húsz év elteltével most Amerikában lép együtt újra porondra, mégpedig a lapunk megjelenésével egy időben zajló 24 órás daytonai versenyen. Mark Blundell a 90-es években a CART sorozat egyik sztárpilóta neve meglehetősen gondot okozott a világ nem angol anyanyelvű részének, hiszen csapattársa, Mark Blundell nevének (és kiejtésének) hasonlósága több kommentáron is kifogott. Az akkoriban csak

egyetlen másodperccel volt lassabb a körrekordot döntő Ryan Dalzielnél. „Mintha egy perc sem telt volna el azóta, hogy itt jártam” – ezt már Martin Brundle nyilatkozta első daytonai körei után, aki 1988-ban megnyerte ugyan az egynapos versenyt, de a kontinensre húsz éve nem tette be a lábát. Nem hiába vált azóta Anglia egyik legismertebb autós személyiségévé, ezt pedig mi sem jelzi jobban, minthogy az átépítés alatt álló snettertoni pálya egyik kanyarja is az ő nevét viseli majd!

FORMULA ADAC MASTERS

Talán eljön majd az idő, amikor Hévíz városa nem csak a gyógyfürdő vizéről, hanem autóversenyző-születőjének sikereiről is híres lesz... A többek között a DTM-ben és a GP3-ban érdekelt Mücke Motorsport vezetője legalábbis nagy reményeket fűz frissen szerződött pilótájára, a 16 éves Királykúti Márk karrierjéhez. „Márk többszörös magyar gokart-bajnokként, és a ná-

lunk teljesített tesztek során is bizonyította tehetségét, nem csak számunkra, hanem a versenyzését támogató osztrák cég szakemberei előtt is” – mondta Peter Mücke, aki már 2010-ben szemet vetett a fiatal magyar versenyzőre. Az akkori Formula-BMW-s tervek után a német-magyar kettős állampolgár Királykúti most a német Formula ADAC Masters sorozatban indulhat

el a F1 felé vezető úton: 1,6-os VW-erőforrással hajtott Dal-larájával először április végén áll rajthoz a nyolc futamos bajnokság oscherslebeni évadnyitóján. A lapzártánkkal egy időben érkezett hír alapján ráadásul ismerős nevű csapattárral az oldalán: a többszörös magyar formaautós bajnok Channoch Nissany fia, Roy Nissan ugyanis a Formula BMW-sorozat megszűnése után szintén a Formula Masters me-zőnyéhez szegődött.

STARTJELRE VÁRVA

ÉRDEKES KIADVÁNYOK A TÉLI SZÜNETRE

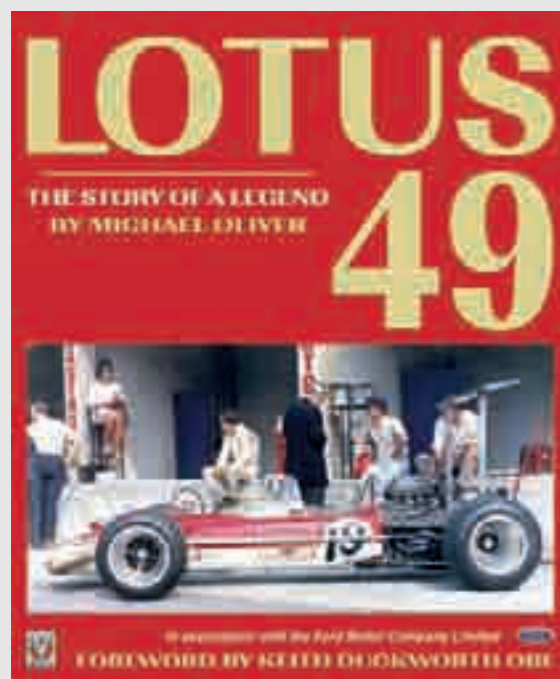
Elmúltak az ünnepek, így ilyenkor az átlagember fejében meg sem fordul, hogy könyvet vagy DVD-t vásároljon. Ám a motorsportok szerelmesei kivételt jelenthetnek, hiszen számukra a következő évad kezdetéig még bőven van annyi unalmas hét hátra, hogy azt a minőségi szakirodalom tanulmányozásával töltsék. Számukra ajánlunk néhány kiadványt.

SZÖVEG: SURÁNYI GÉZA KÉPEK: KIADÓK

Közel három évtizeddel ezelőtt, egy októberi délutánon Svájc elvesztette leghíresebb autóversenyzőjét: Jo Siffert egy bajnokságon kívüli Forma-1-es versenyen ütközött és szerzett halálos sérüléseket. Akkor, 1971-ben ünnepelt sztár volt hazájában, mely nem is csoda, hiszen amellet, hogy a kor legkiválóbb sportautó-versenyzőjeként tartották számon, két győzelmet is szerzett a száguldó cirkuszban. A rendkívül szerény körülmények között nevelkedett pilóta kalandos történetét alapos kutatómunkát követően Ed Heuvink vetette papírra és a McKlein jelentette meg egy a vaskos könyv formájában. Ahogy azt a kiadótól megszokhattuk, a többnyelvű (ezúttal angol, német és francia) szöveget több száz fénykép illusztrálja (közülük 97 színes), így akik esetleg nem boldogulnak egyik nyelvvvel sem, azok is sok érdekességet találhatnak a 336 oldalas, nagyalakú műben. A svájci versenyzőlegendáról szóló könyv megrendelhető a www.rallywebshop.com internetes oldalon keresztül. ISBN száma 978-3-927458-48-2, fogyasztói ára 49,90 euró.



Mialatt az F1-es rajongók tábora azért izgul, hogy vajon egy vagy két Lotus csapat szerepel-e majd a 2011-es évad versenyein, érdemes visszatekinteni a nagy múltú istálló történelmére. Ehhez kiváló segítséget nyújt Michael Oliver könyve, aki a csapat egyik legnevesebb típusának, a 49-esnek a sztoriját vetette papírra. A 256 oldalas mű először 1999-ben jelent meg, de az akkori példányokat hamar elkapták. A Veloce kiadó így 2010 végén egy bővített kiadással lepte meg az olvasókat. A rendkívül alapos kutatómunkát tükröző könyv segítségével nem csupán a típus történetét ismerhetjük meg, hanem bepillantást nyerhetünk a Lotus csapat akkori működésbe, valamint olyan kitűnő versenyzők életébe, mint Jim Clark, Graham Hill, Jochen Rindt vagy Emerson Fittipaldi. A szép kiállítású, 300 fotót tartalmazó kötetből valamennyi elkészült 49-es típus sorsát is végigkövethetjük a kezdetektől szinte napjainkig. Nagy kár, hogy a leg-sikeresebb Forma-1 típusok közül nem mindegyikről készült ilyen könyv... A mű megvásárolható a kiadó honlapján (www.veloce.co.uk), ISBN száma 9781904788010, fogyasztói ára 50 angol font.



A Forma-1 történelemkönyvei számtalan emlékezetes párharcot tartanak nyilván, melyek közül első talán Juan-Manuel Fangio és Stirling Moss között zajlott. A „Barátságos riválisok” (Friendly rivals) című DVD a köztük folyó küzdelem legérdekesebb mozzanatait eleveníti fel. Az 1955-ös Brit Nagydíjon például Fangio és Moss ugyanazon alakulat, a Mercedes színeiben szerepelt, de csapatsorrendről szó sem volt. A futamról szóló színes kisfilmből kiderül, hogy aznap ki volt a jobb. A következő évben Fangio a Ferrarinál, míg Moss a Maseratinál versenyzett. A DVD-n található háromnegyed órás összefoglaló – mely a szezon valamennyi világbajnoki futamából tartalmaz részleteket – bemutatja, hogyan tudta Fangio megvédeni címét. 1957-ben Moss a Vanwall-hoz igazolt és a brit versenygéppel próbálta megtörni az olasz technikák uralmát. Hogy ez a Brit Nagydíjon sikerült-e, arról a kiadvány egyik kisfilmje ad választ. Végül egy Fangióról szóló dokumentumfilmet tekintet meg a néző. A kiadvány megvásárolható a DUKE Video honlapján (www.dukevideo.com). Fogyasztói ára 16,99 angol font, rendelési száma 3652.



Alighanem az Indianapolisban megrendezett 500 mérföldes erőpróba az, amelyre a leghosszabb ideig tart a csapatok felkészülése, vagyis a legtöbb megpróbáltatáson kell részt venni a versenybe való bekerüléshez. Különösen igaz volt ez a 60-as és 70-es években. Ebben a folyamatba enged bepillantást a „The Challenge of Indy” (Az Indy kihívása) című dokumentumfilm. A DUKE Video kiadásában megjelent DVD-ből megismerhetjük az 1964-es, illetve az 1973-es Indy 500-asra történő előkészületek hol izgalmas, hol tragikus pillanatait. A DVD megvásárolható a kiadó honlapján (www.dukevideo.com). Fogyasztói ára 16,99 angol font, rendelési száma 3656N.

KÉT SZTORIK

Nem nyomdahiba és nem rendhagyó ragozás: szokás szerint két különböző Sztorik címet viselő kötettel is előrukkolt a Duna International az esztendő végén.

A **Forma-1 Sztorik 2010–2011** természetesen Dávid Sándor tollából származik és a Dupla vagy semmi! Alcímet viseli. Merthogy a szerző szerint ezt játszotta az utóbbi évtized legjobb világbajnoki sorozatában a Red Bull csapata, mindkét világlaszis versenyzőjét szabadjára engedve, mindkettőjük sikerét egyaránt támogatva. Ellentétben a Ferrarival, amely gárda a sorozat egy pontján, hagyományos módon egyik sztárját, Alonsót ugratta ki, „vörös posztóként”, méltó ellenfélül a „bikáknak”. Ezt, az egész világot körbejáró, az idén káprázatos versenyeket, és felhőszakadásba fúló dagonyázásokat felvonultató autóverseny sorozatot követi végig, és látatja, mint eddig mindig, sajátos, egyéni szemszögéből Dávid Sándor, immár tizenharmadik éve ebben a könyvsorozatban.

A **MotorGP sztorik 2010–2011** szerzői sem tesznek mást, mint az előző esztendőben: összefoglalják a tavalyi történeteket és előrejelzéseket adnak az idei évre. Fejezetcímeik a kötetből: Jorge Lorenzo felért a csúcsra: 1999 után avat újra spanyol világbajnokot a királykategória; Valentino Rossi szárnyalása, bukása, lábtörése,

sokadik feltámadása és a Yamaha hitszegése; Ben Spies az új sztár; A Moto2 – a tamaskodók ellenére – jött, látott és győzött!; Toni Elias fantasztikus világbajnoki címe; Talmácsi ígéretei; Marc Marquez az új Valentino Rossi; A Sávoly-saga hiteles története, avagy miért esett kútba a Magyar Nagydíj? A kötetek megvásárolhatóak a [formula.hu](http://www.formula.hu) webshopjában. (<http://webshop.formula.hu>)



TÉLI DEPRESSZIÓ ELLEN

AZ ÉV ELSŐ NAGY MOTORSPORT ESEMÉNYE

A Birmingham-ben 1991 óta megrendezett Autosport International nemzetközi motorsport kiállítás a veterán versenygépektől kezdve a szakkönyveken át, a gyűjtőket lázba hozó modell-autókig idén is a látóival legszélesebb skáláját vonultatta fel.

SZÖVEG: KÁRPÁTHY ZOLTÁN KÉPEK: ASI

A legnagyobb érdeklődést az F1 Racing szokásos F1-es rajtrácsa keltette, amelyről azonban – különös módon – hiányoztak a Ferrari, a Sauber és a HRT autói. A kiállításon először bemutatott fekete-aranyra festett Lotus-Renault GP autó is hatalmas tömeget vonzott, viszont a „másik Lotus” (a Tony Fernandes féle zöld-sárga beton-torpedó) csupán szerényen húzódtott meg a rajtrács végén, valamint egy szponzor standján... A Group Lotus világhódító terveinek adott hangot, felvonultatva a zöld-sárga, Takuma Sato által az IndyCar-ban használt KV Racing Dallara-Hondát, valamint a GP2 és GP3-as csapatait, amelyet az ARTra bíztak.

A McLaren ezúttal a szokásosnál is jobban kitett magáért, külön kiállításuk középpontjába a nemrég piacra dobott MP4-12C sportautójukat helyezve – az 1995-ös Le Mans győztes társaságában.

Mindezt a legendás istálló gazdag történelméből merítve Bruce McLaren 1969-es, Emerson Fittipaldi 1974-es, Niki Lauda 1984-es, Ayrton Senna 1988-as, Alain Prost 1989-es, Mika Hakkinen 1998-as és Lewis Hamilton 2008-as F1 autóival fűszerezték.

Aki további régi Formula-1 autókra volt kíváncsi, szintén nem csalódott, hiszen Jochen Rindt 1969-es Lotus-Fordja, Elio de Angelis 1980-as Essex Lotusa, Mario Andretti 1978-as JPS fekete-arany Lotus-Ford beton-torpedója, Ayrton Senna JPS Lotus-Renaultja, Andrea de Cesaris 1983-as Alfa Romeo Turbója és Thierry Boutsen 1986-as Arrows-BMWje mind kiváló állapotban tündököltek.

A száguldó cirkuszban hírnévre szertett személyiségek közül Martin Brundle (ő lett idén a BBC főállású F1 kommentátora David Coulthard társaságában),

Anthony Davidson, Pat Symonds, Martin Withmarsh és Garry Paffett tették tiszteletüket.

A Formula 1 új gumiszállítója, a Pirelli is jelezte jelenlétét, kiállítva a 2010 folyamán használt „Pirelli-tesztautót” (egy 2009-es Toyotát), valamint Nigel Mansell 1982-es Pirelli gumival ellátott fekete-arany JPS Lotus-Fordját.

A rali szerelmesei sem panaszkodhattak, hiszen megcsodálhatták a Ford Fiesta WRC 2011-es modelljét, valamint az IRC győztes Skoda Fabiát is. A Le Mans rajongóinak igazi csemege volt Tom Kristensen, David Brabham és Allan McNish bölcs szavait hallgatni, valamint szemügyre venni a karrierje elején járó fiatal Michael Schumacher által 1991-ben a Le Mans-ban résztvevő Sauber-Mercedest.

RETRO

Egy brit motorsport ruhák forgalmazására specializálódott kereskedő felismerte, hogy a jelenlegi F1-es csapatok a nagyobb árrés érdekében egyre inkább kiszorítják a kereskedőket ezen termékek piacáról, így eredeti megoldást választott: retro Formula-1 polókat tervez és készített, rég letűnt csapatok és korabeli szponzorok logóival. Kapcsolatban áll egy licenz céggel, amely ügyvédek tömkelegével tisztázza a tulajdon jogokat és megvásárolja ezeket, ha szükséges. Úgy tűnik, bevállal az ötlet, hiszen a kiállításról sok vásárló távozott a régi, kedvenc csapatának-versenyzőjének polójával. Az 1974-es Hesketh mackós (James Hunt nevével is ellátott) T-shirt mellett tündököltek a fekete Shadow (1975-ös Tom Pryce felirattal), a kanadai Wolf (1977), a 26-os rajtszámú halványkék Ligier Gitanes, a Durex által szponzorált Surtees (amely miatt annak idején Nagy-Britanniában prűdségből nem közvetítették élőben a Formula-1 versenyeket), valamint a sötétkék-fehér Parmalat-Brabham.

PLETYKAFÉSZEK

A kiállítás sem mentes az F1-es pletykáktól. Mivel nemrég jelentette be a Williams F1 csapat, hogy Pastor Maldonado szép summát hoz a konyhára a venezuelai állami olajtársaság PDVSA jóvoltából, ezért nem kétséges, miért menesztették Nico Hülkenberget, de az igen, hogy miért nem tartják meg harmadik pilótaként? Hiszen Nico a Williams saját Lewis Hamiltonja, akit olyannyira komoly szándékkal neveltek ki, hogy a Williams gyár minden részlegén dolgozott már, ezáltal kiismerve a csapat minden rejtett zugát. Az egyetlen ok, amiért mennie kell, az persze a pénz, bármit is nyilatkozik a csapat. Hiszen ha a két egyforma képességű pilótát nézzük, Hülkenberget és Maldonadót, akkor nem csoda, hogy arra esik a választás, aki még hoz egy zsák pénzt is... Hülkenberg és menedzsere, Willi Weber pedig abban reménykednek, hogy a Force Indiánál harmadik pilóta szerepében Nicónak lesz esélye szezon közben helyettesíteni azt a pilótát, akivel szemben az elvárások nem teljesültek... mondjuk Paul di Restát. A pletyka ugyanis úgy szól, hogy akármilyen nagy tehetségnek kiáltják ki a skót fiút, amikor tesztelte a Force Indiát, nem jött rá, mi a gond az autóval. Állítólag amint Vitantonio Liuzzi átvette az autót, rögtön jelezte, hogy nem működik az F-csatorna...



A Motorsport magazin standján a Virgin F1 csapat közszemlére bocsátotta a box-utcában használt szoftverjük lebutított verzióját. Itt az érdeklődő kiválaszthatta a leszorítóerőt (magas, közepes és alacsony), valamint a gumikeveréket (lágú vagy kemény) és a program kiszámította az elméleti köridőt, valamint az elért sebességet a barcelonai pálya különböző szakaszain



SEAT VAGY BMW?

Tavaly nem csak mi, a világsajtó is agyondicsérte Michelisz Norbertet. A WTCC-t 2010-ben futamgyőzelemmel záró fiatalembert azonban ezúttal már nem a „tavalyi hóról”, hanem a varázslatos technika mélységeiről, a szérián belüli pszichológiai hadviselésről, és még sok ritkán emlegetett érdekességről faggattuk.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA

KÉPEK: EMBER FERENC

MICHELISZ: HÁTSÓKERÉKHAJTÁS ÉS RENDREUTASÍTÁS



– A legfontosabb kérdéssel kezdjük: láthatunk az idén a túraautó világbajnokságon? Milyen autóval?

– Egyelőre még semmi konkrétumot nem tudok mondani, február 25-én kell konténerben feladnunk az autót az első futamra, addig kell eldőlnie mindennek. De nem állunk rosszul, úgy tűnik, hogy tudok az idén is versenyezni. A SEAT-tal és a BMW-vel tárgyalunk. A SEAT-nak sajnos úgy néz ki, hogy nem lesz új 1,6-os turbómotorja. Tudomásom szerint még az sem dőlt el, hogy kinél rendelik meg ezt a motort, úgy-

hogy az első öt-hat versenyhétvégén még a régi dízel erőforrással kellene indulni, de gyanítom, hogy ez aztán majd egész évben marad. A bajorok ugyan az idén kiszálltak a túraautó vb-ről, de ők készítették 1,6 turbómotort, úgyhogy szerintem a BMW lenne a legjobb döntés.

– A világbajnok Chevrolet szóba sem jött? Nekik is lesz 1,6 turbómotorjuk...

– A Chevrolet annyira a háromautós gyári csapatára koncentrált, hogy ők azt mondták, nem érdekük privát versenyzőknek

autót adni. Persze minden csak pénz kérdése, de háromszor drágábbak, mint a SEAT.

– Mennyivel lesz jobb az új motor a réginél?

– Pontosan nem lehet tudni. A Chevrolet általában 1,5-2 másodperccel volt gyorsabb körönként az új motorral, mint a régivel. Ebből kiindulva én úgy gondolom, hogy a régi motorokkal nem lehet felvenni a versenyt az újakkal szemben. A SEAT mellett szólna, hogy velük nagyon jó kapcsolatot építettünk ki, amit a BMW-nél előről kellene kezdeni. Tavaly nagyon sok segítséget



„Nagy előnye az elsőkerék-hajtásnak, hogy három kanyar alatt fel tudod melegíteni a gumikat.”

kaptunk a SEAT Sporttól. Akármilyen kérdésünk volt, azonnal segítettek. Amikor Marokkóban az időmérőn összetörtem az autót, akkor más csapatokból is jöttek szerelők segíteni. Mi magunk nem is tudtuk volna megjavítani az autót. A BMW-nél voltunk tárgyalni, nagyon pozitívan fogadtak, és úgy láttam, hogy örülnének neki, ha az ő autójukkal versenyeznénk.

- Egy autót váltás azért nem egyszerű, magát a kocsit is újra kell tanulni...
- Az lenne az ideális, ha a szezon előtt tudnék tesztelni vele. Ha nem, akkor az első két versenyhétvége biztosan ezzel és az autó kitalapozásával telne. A BMW eleve hátsókerék hajtású, én csak elsőkerékessel versenyeztem eddig, viszont a turbó talán előnyt jelentene, mert már mentem ilyen autóval.
- Az utcai autóknál nincs olyan nagy különbség az első- vagy a hátsókerék-hajtás között, a vb-n ez mennyit számít?
- Útcán tényleg csak a legelvetemültebb vezetők érzik a különbséget. Esetleg havon érezhető. A túraautóban viszont lényeges különbség van. Egy elsőkerék-hajtású autó mindig alulkormányzottabb egy kicsit, mert ha gázt adsz és a kerék elveszti a tapadást a talajjal, akkor hiába van alászedve a kormány, nem fordul be az autó. Mivel a hajtást, a kormányzást és a fékezést nagy részét is ugyanaz a gumi végzi, ezért hamarabb kopik el. Nagy előnye viszont az elsőkerék-hajtásnak, hogy három kanyar

- alatt fel tudod melegíteni a gumikat. A hátsókerék BMW-kenél ez egy körig eltartott. Az 5-6. körtől viszont, ahogy az elsőkerékesek egyre jobban elhasználják az első gumikat, úgy lesznek gyorsabbak a hátsókerékesek. Az állórajtnál pedig egyértelműen a hátsókerék-hajtás van előnyben.
- Gondolom, akkor a turbó és a szívómotorok között is nagyobb a különbség a versenypályán...
- Igen. Én mentem szívó benzines, turbóbenzines és turbódízel autóval is. A szívót nagyon szűk fordulatszám tartományban lehetett használni. 7000-8500 között élt, de igazán csak a felső ezres tartományban húzott. Nagyon fontos volt a pontos váltóáttétel megtalálása és a pontos váltás. A turbóbenzinesnél sokkal nagyobb tartományban adta le a motor a fordulatot, a turbódízelnél pedig szinte minden fordulatszámra megvolt a nyomatékok és bármikor léptél oda a gázra, húzott a motor. Nagyon oda kellett figyelni a gázpedálra, mert pillanatok alatt ki tudtad pörgetni a kereket.

- Az autóversenyzés bibliájának számító brit Autosport lapban az év ötödik legjobb versenyzőjének választottak a túraautó vb-n, ez elég nagy elismerés. Hogyan értékeled?
- Én is meglepődtem rajta, amikor olvastam. Hatalmas megtiszteltetés, mert az Autosport valóban mértékadó lap. Nem számítottam rá, hogy ilyen magasra értékelnek, és hogy az első évemben ilyen pilótákat tudok megelőzni. Az pedig, hogy a bajnokságban a kilencedik helyen végeztem, mégis az ötödik legjobbnak választottak, mutatja, hogy látták bennem a potenciált, ami nagyon jól esik.
- Ezen a listán megelőzted Augusto Farfust, aki az idén harmadik lett a bajnokságban. Hogyan volt ez lehetséges?
- Farfus az egyik leggyorsabb versenyző, de mindig benne van a kalamajkámban. Vagy ő idézi elő, vagy csak elszenved, ami miatt gyakran ki is esik. Az idén az egész BMW-csapat mögöttem állt, és előfordult, hogy jó helyezést adtak fel BMW-sek, csak

„A rendreutasítás is része a versenynek.

Én éppen ezért soha nem vettem sértőnek.”

azért, hogy Farfust előbbre hozzák. Ezért én az idei harmadik helyét egy kicsit jobbnak érzem, mint amit megérdemelt volna. Csapatársra, Ady Priaulx viszont a másik véglet. Ő nagyon vigyáz az ellenfelekre és tiszteli is őket. Sokkal kevesebbet lökdösődik. Yvan Muller stílusa is hasonló. De míg Priaulx elismeri az ellenfeleket, Muller egy kicsit magasabb rendűnek érezteti magát. Ezt főleg az első versenyeken tapasztaltam. Később, ahogy jobban megismertem őt, láttam rajta, hogy ez csak egy álarc, ezzel is próbál a többi versenyző fölé kerekedni. Egyfajta pszichológiai hadviselés, amiért persze nem lehet haragudni, hiszen semmi rosszindulat nincs benne. Muller szólt a mérnökén keresztül, hogy az időmérőn ne menjek a szélárnyékukban, mert nem szeretik. (A szélárnyékban jobb körídő érhető el, ezért a csapatok általában felvezetik egymást. Michelisznak nem volt csapatársra ezért be kellett állnia a bolyba.) Mondtam nekik, hogy egyedül vagyok a csapatban, nekem nem segít senki. Ők is tudták, hogy az én helyzetemben pontosan ezt csinálnák, de ez a kis rendreutasítás is része a versenynek. Én éppen ezért nem vettem sértőnek.

– Volt olyan versenyző, akivel baráti viszonyba kerültél?

– Nem nagyon. Egyrészt én egyedül voltam, így csapattársi baráti viszonyba nem tudtam kerülni senkivel, másrészt nem is igényeltem a többi versenyző pártfogását. Nem törekedtem arra, hogy jóban legyek valakivel, mert akkor versenykörülmények között talán elnézőbb lettem volna vele szemben, ami hiba lett volna, mert velem szemben sem elnéző senki.

Ez a távolságtartás is része a versenyzésnek. Ez persze nem jelenti azt, hogy rosszban lennénk.

– Ha valakivel nézeteltérésed volt a pályán, azt megbeszéltétek utána?

– Nem, soha. Eleinte, amikor ilyen eset előfordult és nem én voltam a hibás, akkor sem jött oda hozzám senki, ezért úgy gondoltam, hogy ez nem szokás. Szerintem az ütközés része a sportnak, különösen a túraautózásnak, én is így kezelem. Bennem nem maradt tüske senkivel szemben.

– A győzelmed után azért gratuláltak az ellenfelek?

– Tarquini volt az első. Rajta láttam, hogy szívből gratulált, még benne volt a versenyláz. Nagyon jól esett. Rajta kívül többen gratuláltak felületesen, több csapatvezető, szerelő és más csapatok tagjai is gratuláltak, akikkel csak találkoztam. A versenyzők közül talán csak ötten. De ez is része a dolognak, nem akarják, hogy ezáltal legyél erősebb. A szemükön azért látszott, hogy elismernek, úgyhogy ez is rendben van...



A FourFourTwo most

4 különböző borítóval jelenik meg!



Ráadásul a FourFourTwo eddig megjelent 12 lapszámával most az orosz bajnok és kupagyőztes

Husztí Szabolcs dedikált Zenit-mezét nyerheted meg!

Fotózd le az eddig megjelent 16 címlapot, és a képet küldd el a jatek@FourFourTwo.hu e-mail-címre, hogy részt vehess a sorsoláson.

BAJNOKSÁGOK CSATÁJA

MOTOGP VS SUPERBIKE:
SZÉRIA A PROTOTÍPUS
ELLEN

SZÖVEG: FORGÓ, PERUSZA KÉPEK: GYÁRTÓK



Technikájában és a felvonultatott
rajtrácslányok tekintetében sincsen
lemaradása a Superbike szériának

A MotoGP és a Superbike világbajnokság közötti két fő különbség fedezhető fel. Az első az, hogy míg Rossiéknál prototípus, vagyis teljesen egyedi motorokkal versenyeznek, addig utóbbiban tulajdonképpen az éppen aktuális utcai modellek nyergében mérkőznek meg egymással a versenyzők. A másik lényeges eltérés az, hogy MotoGP lényegesen nagyobb múltra tekint vissza, hiszen már 1949-ben létezett olyan, mint Gyorsasági Motoros Világbajnokság. Ezzel szemben az első Superbike futamot „csak” 1989-ban futották.

Az első pontot illetően érdemes megjegyezni, hogy a MotoGP elkezdett felhagyni az úgynevezett „prototípus elvvel”, ugyanis a tavaly első szezonját futó Moto2-es kategóriában az összes csapat a Honda által gyártott „egyen-erőforrásokat” használja, amit bizony nem mindenki néz jó szemmel. Ehhez képest azonban izgalmas versenyek és a költségsökkentés szempontjából egyértelműen átütő sikert hozott ez a változtatás, így a Dorna (a széria kereskedelmi jogait birtokló szervezet) azt tervezi, hogy 2012-től, az ismét ezer köbcentis gépek alkotta királykategóriában is bevezetik az „egyenblokkos” rendszert.

Ez ellen viszont már most minden erejével tiltakozik az Infront (azaz a Dorna Superbike-os megfelelője), akik azzal érvelnek, hogy a széria- vagy, ha úgy tetszik sorozatgyártású motorok versenyzetési jogát kizárólag ők birtokolják. Innentől felmerül a kérdés, hogy akkor vajon az Infront miért nem kötött bele a Moto2-es kategóriába? Nos, Paolo Falmini, a szervezet elnöke, erre csak annyit válaszolt, hogy ott speciális fejlesztési „egyenblokkokról” van szó. Egyébként a valós indokok itt túlnyúlnak a különböző jogokon, ugyanis az igazság tulajdonképpen azt, hogy a MotoGP királykategóriája jelen pillanatban a nyomába sem érhet

A gyorsasági motorsportban tulajdonképpen örökös témának számít a MotoGP és a Superbike világbajnokság összehasonlítása, valamint annak megítélése, hogy vajon melyik sorozat a nívósabb, vagy éppenséggel melyik nyújt nagyobb izgalmakat. Most, hogy a jelek szerint Talmácsi Gábor a Superbike felé kacsingat, mindenképpen érdemes kicsit alaposabban megvizsgálni, hogy tulajdonképpen mi is a különbség a két sorozat között.

Biaggi és Aprilia a Superbike sztárjai. Az olasz 2010-ben ellenállhatatlan volt, és idén hiába lesz már 40 éves, van félnivalója az ellenfeleinek



a Superbike-nak... legalábbis ami a futamokon tapasztalható izgalmakat illeti. A utóbbi versenyen lényegesen szorosabb küzdelmek láthatóak, illetve nem csak mindig ugyanaz a három-négy név esélyes a futamgyőzelemre és a dobogós helyekre, mint a MotoGP-ben. Az Infront tehát elsősorban azt szeretné megakadályozni, hogy az élvezetes viadalok tekintetében a MotoGP fel tudja velük venni a harcot.

Egyébként a MotoGP királykategóriájának (nyolcszázas gépek) a Superbike (ezres utcai motorok) a legfőbb riváli-

sa, míg a Moto2-nek (egyenblokkokkal felszerelt, egyébként más alkatrészeiben prototípus motorok) a Supersport kategória (utcai hatszázások) az ellenfele, amely sorozat szintén a Superbike égisze alatt fut. Ha sorrendet kellene felállítani, akkor talán a MotoGP, Superbike, Moto2, Supersport, felállás lenne a nyerő, azonban van, aki a Moto2-öt már most a Superbike elé helyezi. Hozzá kell tenni, hogy nem alaptalanul, ugyanis még mindig a MotoGP – mint sorozat – jelenti a motorversenyzés csúcsát.

Míndez persze annak is köszönhető, hogy a Dorna televíziós közvetítések és nyomtatott megjelenések tekintetében is előnyben van a konkurenciával szemben – ez pedig több pénzt, nézőt és vonzerőt jelent. Jelen pillanatban egy-egy Superbike-ban felbukkant tehetség bizonyosan a MotoGP-ben köt ki (Ben Spies), a királykategóriából pedig csak akkor igazol valaki az ellenszériába, ha kiöregedett (Max Biaggi).

Szóval a MotoGP nyeresre áll, de ugye a technikai sportokban senki nem lehet biztos a sikerek örökkévalóságában...

Lorenzo és Yamahája nagy fölénnyel nyerte a MotoGP-t 2010-ben, de sokak szerint csak azért lett bajnok a spanyol, mert Rossi és Pedrosa is megsérült



Sztárpilóták 2010

MotoGP	Superbike
Lorenzo	Biaggi
Pedrosa	Haslam
Rossi	Checa
Stoner	Rea
Dovizioso	Crutchlow
Spies	Haga
Hayden	Guintoli

Márkák 2010

MotoGP	Superbike
Yamaha	Aprilia
Honda	Suzuki
Ducati	Ducati
Suzuki	Honda
-	Yamaha
-	BMW
-	Kawasaki

Világbajnokok

	MotoGP	Superbike
2010	Lorenzo	Biaggi
2009	Rossi	Spies
2008	Rossi	Bayliss
2007	Stoner	Toseland
2006	Hayden	Bayliss
2005	Rossi	Corser
2004	Rossi	Toseland

RED ROSSI

A LEGENDA MAGÁRA ÖLTÖTTE A DUCATI SZÍNEIT

A 2011-es év második hetében rendezte meg a Ducati a hagyományosnak mondható csapatbemutató rendezvényét, a „Wrooom”-ot, ahol a bolognaiak versenyzői, a Forma-1-es Ferrari alakulat pilótáival együtt mutatkoztak kamerák és fényképezők

SZÖVEG: FORGÓ KÉPEK: DUCATI



A Madonna Di Campiglio-i síparadicsomban tartott prezentáció ezúttal minden eddiginél nagyobb figyelmet kapott, hiszen Valentino Rossi, aki még 2010 augusztusában jelentette be, hogy a 2011-es szezonban már a Ducati versenyzője lesz, most mutatkozott először hivatalosan úgy, mint az olasz gárda versenyzője. A bolognaiak

Együtt a nagy csapat: Alonso, Massa, Rossi és Hayden

nem csak a versenyzők bőrruhájának új dizájnját fedték fel, de legújabb versenypüköről, a Ducati GP11-ről, is lerántották a leplet. Az újságírókat persze két fő kérdés foglalkoztatta, vagyis, hogy a „Doki” képes lesz-e a végső győzelemre a Ducatival, illetve, hogy rendbe jön-e teljesen az olasz versenyző válla a szezonkezdetre. (Rossi vállát, amely még a 2010-es szezon első felében sérült meg, 2010 novemberében operálták.) Valentino Rossi az első kérdésre természetesen nemigen tudott válaszolni, ettől függetlenül viszont reménykedik a bravúrban, viszont a sérülésével kapcsolatban elmondta, hogy lehetetlennek tartja, hogy a szezonkezdetre 100%-os legyen.





MAJD KIDERÜL

WRC: ÉLES BEVETÉS ELŐTT

Az új WRC-k első erőpróbája előtt egyelőre keveset lehet tudni a 2011-es erőviszonyok majdani alakulásáról.

Ami bizonyos, az az autókhoz tartozó pilótanévsor, illetve a Svéd Rali időpontja...

SZÖVEG: TDK KÉPEK: CSAPATOK

A Ford az új WRC üléseibe is ugyanazokat a versenyzőket ülteti, akik már sok éve bizonyítottak. Az idei modell végleges változatának leleplezését Birmingham-ben, az ottani motorsport kiállításon tartották, a fehér selyemleplet Hirvonen rántotta le a Fiesta RS-ről. A következő feladat a csapattársra várt, a vb-másodiknak kellett tesztelnie a kocsit, ám a sztár csúnyán összetörte az egyetlen menetkés autót. Latvala és navigátora Anttila szerencsésnek vallhatja magát, hiszen hatos sebességi fokozatban 150 km/h sebességénél estek le az útról.

„A kár helyrehozatalát megkezdjük, hogy mihamarabb folytathassuk a tesztelést még Svédország előtt. Biztosak vagyunk benne, hogy az előzetesen tervezett ütemben folytathatjuk a munkát, viszont az Artic Ralit így fel kell áldoznunk” – mondta a csapat vezetője, Malcolm Wilson. „Sajnálom a szurkolókat, akik várták Mikköt és Jari-Mattit” – tette hozzá a csapatfőnök, aki eredetileg egy-egy szakasz erejéig tette volna próbára az új WRC-t a sarkkörtéri versenyen. A Citroën háza tájáról nem érkeztek hasonló hírek, velük kapcsolatban csak annyi az újdonság, hogy hivatalosan is



A Citroën nem bízta a véletlenre: ugyan a havas svéd versenyen kezd, de murván is sokat tesztelte a DS3-ast

bemutatták a WRC 2011-es szezonjában induló alakulatát. A franciák tavaly 13 futamból 10 győzelmet szereztek, ezt a győzelmi sorozatot a csapat idei DS3 WRC versenyautójával is szívesen megismételnék, a szándékot a team Versailles-ban rendezett hivatalos bemutatóján a csapat vezetője, Olivier Quesnel is megerősítette. „Az elsődleges célunk a konstruktóri cím, az egyéni bajnokság csak másodlagos” – nyilatkozta. „Mi tudjuk, hogy mindkét pilótánk (Sebastien Loeb és Sebastien Ogier) nyerni akar, és mindenki biztos lehet benne, hogy ehhez ugyanolyan autót is kapnak majd, de az egyik pilóta gyorsabb, mint a másik, de ez a játék része.” Quesnel csapatát Sebastien Loeb és Sebastien Ogier mellett a 2011-es szezonban Peter van Merksteijn Jr (a Vodafone Rallye de Portugal színeiben), a 2007-es

F1-es világbajnok, Kimi Raikkönen (aki idén 10 futamon fog majd rajthoz állni), valamint a valamennyi versenyen induló 2003-as WRC világbajnok, Petter Solberg fogják alkotni. A harmadik WRCs alakulatnak, a Mininek egyelőre semmi sem sürgős, hiszen ők csak májusban kezdik a beilleszkedést, ám a csapatösszeállítást nem sokáig titkolták. A team ásza a spanyol Dani Sordo lesz, mellette az angol Kris Meeke kapja a második autót. Sordo azt követően döntött az angol alakulat mellett, hogy 2010 nyarán egykori csapata, a Citroën Sebastien Ogier szerződtette a helyére. „Ez egy nagyszerű lehetőség és roppant izgalmasan hangzik” – nyilatkozta a 27 éves versenyző. „Én biztos vagyok benne, hogy a márka nagy jövő előtt áll a sportban, és a szardíniai tesztet követően már alig várom,

hogy elkezdhessem a munkát Kris Meekevel.” Sordo 2005 után szakít a Citroënnel, melynek színeiben megnyerte a Junior WRC kategóriát egy C2 S1600-as versenyautó volánja mögött, majd a WRC-ben 72 futamon 29 dobogót és 79 szakaszgyőzelmet szerzett – de győzelmet egyet sem. „Dani még csak 27 éves, de már az egyik

legtapasztaltabb WRC pilóta, aki nagyon magas szinten versenyzett az elmúlt öt évben” – nyilatkozta Dave Richards. „Én azt hiszem, hogy a Mini WRC a legjobb környező lépést és a 29 dobogója mellé megszerezze az első diadalát, később pedig harcban állhasson a világbajnoki címért.”

MINDENHATÓ FACEBOOK

P-G Andersson a rali vb nyitó futamán egy Ford Fiesta RS WRC-vel fog indulni. Mindezt csak azután jelentette be, hogy kiderült, rajongói és támogatói összeszedték számára az indulás költségeit. „Pár napja még úgy tűnt, hogy semmi sem lesz belőle” – nyilatkozta Andersson, aki tavaly a Bolgár Ralin már vezethette egyszer a Stobart M-Sport Ford csapat versenyautóját. „Szerdán néhányan szóltak, hogy adjam meg a számlaszámom, mert van néhány rajongóm, akik segíteni akarnak. Én úgy éreztem, hogy semmi veszteni valóm sincs, így megadtam.” Két nap alatt aztán Andersson Facebookon megjelent bankszámláján annyi pénz gyűlt össze, ami elég lett az M-Sporttal kötendő szerződésre.

OROSZLÁNKARMOK

MONTE-CARLO RALI: AZ IRC MEGKEZDTE

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA KÉPEK: GYÁRTÓK



Bár az előzetes infókkal ellentétben Robert Kubica nem indult a 100 éves futamon, a hercegségben parádés pilótanévsort láthatott a hidegtől nem idegenkedő ralirajongók hada.

A közönség az első nap végén azt látta, hogy Hänninen gigászi, 44,5 másodperc előnnyel vezeti a ralit. Az IRC bajnoki címvédőjét és gyári Skoda Fabia S2000-esét előbb a Peugeot versenyzője, Sarrazin követte, de aztán Loix tört előre, szintén gyári Skodával, mögöttük Petter Solberg következett egy oroszlanos autóval. Meglehetősen visszafogottan versenyzett a hatodik Kopecky, és szintén nem vágta

ki a rezet a francia bajnok Bouffier, akik komoly hátrányt halmoztak fel már az elején. Kellemes meglepetés volt viszont a nagy öreg Delecour, ő nyolcadikként olyan nevet tudhatott maga mögött, mint Vigion, Maurin, Vouilloz vagy Garde-meister. Ami az áldozatokat illeti: az első a norvég Mikkelsen volt, aki a hideg gumijaival már az első métereken oda-csapta autóját, de megsemmisült a teljes Proton-csapat is (Atkinson és Andersson), valamint búcsúzott Henning Solberg is. A csütörtökre lehullott hó aztán alaposan átrendezte az erőviszonyokat, hiszen majdnem mindenki intermédiával, illetve az óvatosabbak hógumival álltak rajthoz, de a pályát teljesen beborító fehér takaróban még a szöges gumikkal is nehéz volt versenyezni. Bouffier-nek mégis ment, leginkább amiatt, mert az utolsó szakaszra

feltett előre két szöges abroncsot. Az eredmény: a hetedik helyről az élre ugrott és 28 másodperc előnnyel várta a verseny utolsó napját. Delecour szintén jó gumiválasztásának köszönhetően jött fel másodiknak, Loix pedig egy perc hátránnyal harmadiknak ért be. A versenyt szerdán még toronymagasan vezető Hänninen két és fél perc hátránnyal csak a hatodik tudott lenni.

A második napi felfordulás után pénteken éjszaka aztán már nyugodt körülmények között ért véget a századik születésnapját ünneplő Monte-Carlo Rali. A híres Col de Turini gyorsasági szakaszon ezúttal nem volt hó, így nagyobb különbségek nem tudtak kialakulni a versenyzők között: Bouffier végig kézben tudta tartani a versenyt. A pénteki öt gyorsaságiból az első három keményen támadta őt



Komoly szerepe volt az idei Monte-Carlo Ralin a taktikának: Bouffier például a tartalék szöges gumiknak köszönhetette elsőségét

Loix, aki 1 perc 5 másodperces hátrányát 47 másodpercre csökkentette. Az utolsó két gyorsasági előtt azonban ez túl soknak bizonyult és Loix inkább a biztos második helyet választotta, egy kockázatos üldözés helyett.

Bouffier révén így 2009 után újra a Peugeot-hoz került a hatalmas presztízsértékű Monte-Carlo Rali győzelme. A Skoda tavalyi bajnoki címe után mindent elkövetett, hogy megnyerje a versenyt, de ezúttal meg kellett elégedni Freddy Loix révén a második helyezéssel. Hatalmasat autózott a versenyen Stéphane Sarrazin, akinek a péntek esti gyorsaságik egyikén negyedikben ragadt a váltója. Az utolsó körre



azonban a Peugeot gyári csapata 15 perc alatt váltót cserélt a franciának, aki így még éppen el tudta csípni a harmadik helyet. A Peugeot azonban taktikázott és mivel Sarrazinre inkább a Le Mans-i csapatban számítanak és nem az IRC-n, ezért az utolsó időellenőrzőn később csekkolt, harminc másodperc büntetést kapott, és a harmadik helyet átadta az állandó IRC-résztevő Guy Wilksnek.

Végeredmény

1. Bryan Bouffier	(Peugeot)	3:32:55,6
2. Freddy Loix	(Skoda)	+32,5
3. Guy Wilks	(Peugeot)	+1:19,7
4. Stéphane Sarrazin	(Peugeot)	+1:21,9
5. Francois Delecour	(Peugeot)	+1:22,4
6. Juho Hänninen	(Skoda)	+1:29,3
7. Petter Solberg	(Peugeot)	+3:45,9
8. Nicolas Vouilloz	(Skoda)	+4:47,8
9. Jan Kopecky	(Skoda)	+7:45,9
10. Giandomenico Basso	(Peugeot)	+8:46,0

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

MAXIMUM KEDVEZMÉNY!
MINIMUM ÁR!

AV
PLANET
WWW.AVPLANET.HU

HÓ ÉS JÉG

TÓVÁROS SZILVESZTER RALI

Igazi téli időjárás fogadta a Szilveszter Rali résztvevőit. A hóból és főleg a jégből talán még több is volt a kelleténél, de szerencsére az esztendő végén elvárható jókedvből sem volt hiány 2010 utolsó versenyén.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA

KÉPEK: KOLLÁR, KOVÁCS-BARNA, FÖLDI, NYÚL, KUMMER



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

MAXIMUM KEDVEZMENY!
MINIMUM ÁR!

AV
PLANET
WWW.AVPLANET.HU



A VANILIN Kft. és a COLAS-HUNGÁRIA Zrt.
a Maximun Racing Team kiemelkedő partnerei



Névadó partnerünk a MAX-IMMUN KFT.

Immáron hagyományosan a szezon utolsó jelentősebb versenye a Szilveszter Rali, amely ugyan egyetlen bajnokságba sem számít bele, de közvetlenül a karácsonyi ünnepek és szilveszter előtt év végi örömautózásnak kiválóan megfelel. Az évek során sikerült elérnie a rendezőknek, hogy ne csak a Hungaroring körüli utakat, de magát a Formula-1-es pályát is használhassák az indulók, a két aszfaltos pályán így összesen 571 km-nyi gyorsaságot jelöltek ki, amely harmad rali 1-es versenynek felelt meg.

A verseny történetében először fordult elő, hogy az első napon (december 28-án) nem csak pályabejárás, hanem verseny is volt. A rendezők egy éjszakai szakaszt rendeztek, amivel kedveztek a csúszós pályákat kedvelő nevezőknek. A kiírásban már évek óta szerepel, hogy fagy esetén (biztonsági okok miatt) sózzák a pályákat. Ez azonban az éjszaka mért mínusz 16 fokban





Bár a Hungaroring aszfaltjára szöges gumikkal nem lehetett felhajtani, így is nagyon élvezetes futamot láthattak a Szilveszter Rali nézői

nem sokat ért, így már az első gyorsaságin is lehetett keresztbe-kasul csúszkálni. Másnap reggelre friss hó esett, amelyen a szerdai első kör még élvezetesebbre sikerült. Később azonban a mezőny egyre jobban kijárta a pályát és több helyen fényes jég várt a párosokra. Szöges gumival a Hungaroring aszfaltjára érhető módon nem lehetett ráhajtani, így maradtak a téli abroncsok. A verseny végeredményében tapasztalható nagy különbségek az egyik résztvevő szerint azért alakulhattak ki, mert a jeges részen volt, aki csak „eggyel”

(km/h) mert menni, akik viszont megkoe káztatták, hogy „kettővel” hajtának, azok dupla olyan gyorsak lehetnek. A nehéz körülmények ellenére sokan komolyan vették a versenyt, mások viszont csak azért jöttek, hogy jól érezzék magukat. A rettenetes hideg ellenére végül

kat. Turán Frigyes például a Catalunya Ralin elszenvedett balesete óta először ült autóba. Ezúttal dr. Kiss N-es Subarujába, és már az első gyorsaságikon sem hagyott semmi kétséget a felől, hogy nem maradt nyoma az esésnek. Az első két gyorsaságit zsinórban nyerte. A harmadik szakaszon

„A sózás az éjszakai hidegben mért mínusz 16 fokban nem sokat ért, így már az első gyorsan lehetett csúszkálni.”

mindenki úgy nyilatkozott, hogy nagyon jól érezte magát a Szilveszter Ralin. Ahogyan azt már néhány héttel korábban Veszprém környékén is láttuk, az első osztály élmezőnyének jelentős része kedveli az év végi meghívásos versenyeket, és most is szép számmal képviseltették magu-

azonban elkövetett néhány apró hibát, aminek következtében az Asi-Pikó kettős egy szakaszra átvette a vezetést. A következő gyorsaságit a Hideg-Kismődi páros nyerte, de az utolsó három szakasz megint csak a Turán-Nemrava párosé lett, így közel egy perc előnnyel nyertek



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

MAXIMUM KEDVEZMÉNY!
MINIMUM ÁR!



a Hideg-Kismődi kettős előtt. Az Asi-Pikó párosnak nem volt megfelelő gumija erre az extrém talajra, ezért már a verseny elején tudták, hogy nehéz lesz labdába rúgniuk. Így a harmadik hellyel elégedettek is lehettek.

A román bajnokságban hozzászokhatott a havas pályákhoz Szabó Gergő, aki Valter Tamással az oldalán végzett a negyedik helyen, míg a verseny korábbi háromszoros győztesé, a Kazár-Szöke duóé lett az ötödik hely, megelőzve a Matics családot.

A Szilveszter Rali eredetileg amatőr verseny volt, így sokáig a licencces versenyzőket nem is értékelték abszolútban, csak



Kazár Mikiék hozták a formájukat: az évadzáró futamon is az élmezőnyben tudtak végezni



AZ AFM KÖZLEMÉNYE

Az Autósport és Formula Magazin a nemzetközi motorsport történésein túl hosszú évek óta figyelemmel követi a hazai szakágak eseményeit, azokról havonta beszámol. A kiadó a Magyar Nemzeti Autósport Szövetség illetékeseinek, valamint a legkülönbözőbb versenyeken induló sportolók, csapatok visszajelzései alapján úgy látja, hogy tevékenysége minden érintett számára hasznos, sőt, alkalmanként egyedülálló, hiszen a nyomtatott sajtó képviselői közül nem egy esetben kizárólag mi tudósítunk egy-egy szériáról. Lapunk feltett szándéka, hogy a jövőben is folytatja majd a megkezdett munkát, és még több teret biztosít a magyar autósportnak. Mindezt azonban csak megfelelő feltételek és korrekt kapcsolatok mellett teheti. Azon személyeknek, cégeknek és csapatoknak, amelyek másképpen járnak el, a jövőben csak speciális feltételekkel lesz helyük hasábjainkon. Kiadónk üzleti partnerei, a velünk különböző megjelenésekre megállapodást kötött természetes és jogi személyek közül néhányan már a mögöttünk álló esztendőben sem feleltek meg ennek a szempontnak, tartozásaikat nem rendezték az AFM felé. Lapunk vezetése emiatt úgy döntött, hogy 2010. decemberi számunkban és weboldalunkon közzé teszi azoknak a neveit, tartozásait, akik szolgáltatásokat rendeltek tőlünk, de több mint fél éve nem fizették ki azokat. Az érintettek az időközben eltelt hónapok alatt egyetlen megkeresésünkre (postai levél, e-mail, telefon stb.) sem reagáltak, így nem látunk más lehetőséget, mint Olvasóink tudomására hozni a fent részletezett magatartást.

Cég, egyesület	Megrendelő személy	Szolgáltatás	Ár
ACS Motorsport	Ács Zoltán	PR-cikkek	120 000 Ft
North-Country Kft.	Tábori József	PR-cikkek	262 500 Ft

a saját csoportjukban. Az amatőrök most is külön versenyeztek, ahol a Mitsubishi építésében és terelésében is jeleskedő Bosch-Kis duó végzett az élen, nem mellesleg pedig az abszolút nyolcadik helyet szereztek meg, megelőzve többek között az ifj. Érdi-Táborszki kettőst is.

A verseny külföldi sztárja, a szlovák Drotar-Kralik kettős volt, akik a Korda Racing Subaru WRCjével álltak rajthoz. Bár Drotar nagyon élvezte a versenyt, a végén elmondta, hogy ő már túl öreg ahhoz, hogy téli gumikkal kockáztasson jégen. De becsületére legyen mondvá, így is végigcsinálta a futamot és az abszolút 11. helyen végzett.

A H7-es kategóriát az Ollé-Budai kettős nyerte Suzuki Swift S1600-assal, akik mögött nem sokkal maradt le a H4 győztese, a jövő nagy tehetségének kikiáltott Velenicei-Toma kettős Opel Corsával. H5-ben a Benis-Andráskó kettős volt a leggyorsabb VW Golfal. A H2-t a Fábíán-Fábíán duó, míg a H3-at a Majoros-Kulcs kettős

Profik és amatőrök együtt búcsúztatták a 2010-es szezont, a Szilveszter Rali igazi kikapcsolódás volt mindenkinek

sők nyerték Suzuki Swifttel illetve Skoda Feliciával.

A mezőny legjobb zsigulis kettőse a Kiss-Szollár duó lett, akik VFTS-ükkel a 123 célba érkező közül a 37. helyen végeztek.

De a Márta-Homok kettős is okozott némi meglepetést, ők Lada 21074-esükkel az éjszakai szakaszt a 18. legjobb idővel teljesítették, ami mindenképpen elismerésre méltó.

Bár a havon és főleg a jégen sokat csúszkált a mezőny, és egy-két szalagkorlát, oszlop, fal azért áldozatul esett a Szilveszter Ralinak – sőt, akadt olyan is, aki a boxutca falát támasztotta meg, nehogy kidőljön –, komolyabb esés nélkül zajlott le a verseny.

Végeredmény

1. Turán Frigyes-Nemrava Ferenc	Subaru Impreza 2010	H8	47:58,0
2. Hideg Krisztián-Kismődi Endre	Mitsubishi Lancer Evo IX.	H8	+58,3
3. Asi-Pikó Zsuzsi Mitsubishi	Lancer Evo IX.	H8	+1:25,9
4. Szabó Gergő-Valter Tamás	Mitsubishi Lancer Evo IX.	H8	+1:43,6
5. Kazár Miklós-Szöke Tamás	Mitsubishi Lancer Evo IX.	H8	+2:22,0
6. Matics Mihály-Matics Klaudia Dóra	Mitsubishi Lancer Evo IX.	H8	+3:16,9
7. Ifj. Cseh Vilmos-Fejes Gábor	Mitsubishi Lancer Evo IX.	H8	+3:24,1
8. Bosch Péter-Kis Tóth Miklos	Mitsubishi Lancer Evo IX.	H6	+3:52,8
9. Ifj. Érdi Tibor-Táborszki Attila	Mitsubishi Lancer Evo IX.	H8	+4:40,5
10. Medvecz Péter-Medvecz Péterné	Mitsubishi Lancer Evo VI.	H6	+5:13,3
11. Igor Drotar-Miro Kralik (SK)	Subaru Impreza WRC	H8	+5:47,6
12. Kicsák Attila-Mezriczky Zoltán	Mitsubishi Lancer Evo VI.	H6	+7:18,0
13. Köböl Ferenc-Valkó Tibor „Gyula”	Mitsubishi Lancer Evo VI.	H6	+7:20,7
14. Tergulicza Sándor-Hagali Hammed	Mitsubishi Lancer Evo VI.	H6	+7:50,8
15. Szíjj Csaba-Madar Gábor	Mitsubishi Lancer Evo VI.	H8	+8:14,8
16. Roman Grendel-Milan Straka	Mitsubishi Lancer Evo IX.	H8	+8:31,0
17. Domonkos László-Palotai Kristóf	Mitsubishi Lancer Evo VI.	H6	+8:33,7
18. Tóth István-Pesti Péter	BMW 325	H6	+8:57,7
19. Fazekas Gábor "Etelka"-Madar Attila	Mitsubishi Lancer Evo VI.	H6	+8:58,4
20. Notheisz Attila-Notheisz Atika	Lancia Delta	H8	+9:05,0

EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY

AUTÓ

Név: Mitsubishi Lancer EVO IX Gr.N
Gyártási év: 2007
Teljesítmény: 302 LE
Csapat: Topp-Cars Rally Team
Pilóta: ifj. Ranga László

LÁNY

Név: Káni Dominika
Kor: 24
Lakhely: Pécs
Foglalkozás: tanuló
Fotó: Pataki Gyula



VALAHOL AMERIKÁBAN

32. ARGENTÍNA-CHILE DAKAR RALI

Január elején Dél-Amerika síkságai és hegyei között ismét próbára teheték magukat a hosszú távú terepversenyzés legjobbjai. A bő két hetes száguldás után nagy meglepetéseket nem hoztak az eredménylisták.

SZÖVEG: SZABÓ IMRE **KÉPEK:** RED BULL, VW, CSAPATOK

Idén a résztvevők Argentína északi, vadregényes útjai után Chilében, majd Peru és Bolívia határvidékén mérhették össze bátorságukat és tudásukat, mielőtt visszatértek Argentína fővárosába, Buenos Airesbe. Több mint 9000 kilométernyi járt és járatlan út, 5000 versenykilométer várt tehát az extrém megbízhatósági versenyen induló csapatokra és pilótákra. Veteránok és újoncok a szokásoknak megfelelően 2011 első napján már mind készen álltak a kihívásra, és bizony nem

kevesen, mivel a 32. Dakar Ralin 407 csapat, 170 motoros, 30 quados, 140 autó és 66 kamion vágott neki a versenynek. A motoroknál az elmúlt öt év győztese, a KTM a háromszoros bajnok Cyril Despres-vel és a kétszeres első Marc Comával sorakozott fel a rajtvonalra. Az osztrákoknak azonban az újabb győzelemhez az Aprilia (Lopez, Duclos), a BMW (Frétigné, Verhoeven), a Yamaha (Viladoms, Rodrigues), a Sherco (Casteu), a Honda (Bethys, Pisano) és a Beta (Boano) legénységét

is maguk mögé kellett utasítaniuk. Az idén először 450 köbcentire korlátozott erőforrással induló gyári járművek között azonban a KTM csapata továbbra is toronymagas esélyesnek számított. A kamionoknál az volt a kérdés, hogy vajon ki állítja meg az orosz Vladimir Chagint. Az 500-as rajtszámú kék Kamazzal rajt-hoz álló orosz főlénye tavaly megdöbbentő volt, a 13 gyorsasági szakasz közül nem kevesebben, mint 9-en ő volt a leggyorsabb. Így a hatszoros győztes (2000, 2002, 2003,

„Az autóknál mindenki Al-Attiyah, Sainz és Peterhansel hatalmas csatáját várta – végül a katarai pilóta nyert.”



Peterhansel hiába sietett, egy műszaki hiba miatt esélye sem volt ellenfelei elé kerülni. Akárcsak a tavalyi győztes Sainznak, aki szintén szomorkodott az utolsó napokban



2004, 2006, 2010) „címvédő” célja idén az volt, hogy újabb sikerével megdöntse Karel Loprais hat győzelemmel felállított korábbi rekordját (1988, 1994, 1995, 1998, 1999, 2001) - az orosz ebben a Tatrával induló egykori cseh versenyző unokaöccse Alés próbálta megakadályozni. Az autóknál a Dakar Rali előtt úgy tűnt, hogy a Volkswagen és a BMW csatájáról szól az idei év, a rali előtt mindenki azt találgatta, hogy vajon a Volkswagennek meg lesz-e a zsinórban szerzett harmadik győzelmé is, vagy a nagy rivális BMW megállítja a VW menetelését. A teljesítmény helyett elsősorban a megbízhatóságra fókuszáló Volkswagen a címvédő Carlos Sainz és Nasser Al-Attiyah sikerében reménykedett, a gyár elmenőinek támogatásáról pedig a 2009-es győztes Giniel de Villiersnek és az amerikai Mark Millernek

kellett gondoskodnia. A BMW-nél ezzel szemben a kilencszeres győztes francia Stephane Peterhansel sikerében reménykedtek, míg üde színfoltot jelentett a mezőnyben a csapat az X-Raid team másik alakulatának a MINI All4 Racingnek a megjelenése a fiatal és forrófejű Guerlain Chicherittel a volánánál. Magát a 32. Argentína-Chile Dakar ralit végül a motorosoknál a harmadik címét szerző Marc Coma, az autósoknál az első címét elérő Nasser A-Attiyah, a quadosok között bátyja tavalyi sikerét megismétlő Alejandro Patronelli, míg a kamionok között a hetedik címével új rekordot felállító Vladimir Chagin nyerte. Mondhatnánk papírforma győzelem született, de nem, mert a technika és az idegek hatalmas csatáját, a küzdelem nagyságát jól jellemzi, hogy az indulók közül csak 94 motoros,

14 quados, 55 autó és 41 kamion vehetett részt január 16-án a Buenos Airesi La Rural központban megtartott ünnepségen. Papírforma győzelem helyett a szokásoknak megfelelően varázslatos tájak, nagy csaták, hatalmas hibák, és emberfeletti teljesítményeken keresztül vezetett az út a győzelmi dobogóra.

A motoroknál az idei évben Marc Coma magaslott ki a mezőnyből, ő az elmúlt hat évben már a harmadik győzelmét szerezte. A spanyol dolga azonban nem volt könnyű, ő és csapattársa Cyril Despres késhegyre menő csatát vívott, amibe a többiek nem igen tudtak beleszólni.

A harmadik helyezett Rodrigues hátránya a végén így nem kevesebb, mint 1 óra 40 perc volt. A Dakaron azonban nem elég a gyorsaság és a tapasztalat, nyerni szerencse nélkül szinte lehetetlen, ezt idén Despres megadta a spanyol vetélytársa számára, egy kikésett rajt és az érte járó 10 perces büntetés, valamint némi navigációs probléma formájában a Chilecito felé vezető esztelen száguldás közepette. A sors azonban gyakran igazságos, így ez talán járt Comának, azt követően, hogy 2007-ben a spanyol két nappal a Dakar vége előtt engedte ki a kezéből a már majdnem megszerzett győzelmet. Nem vitás idén Coma tökéletes volt, akárcsak az új KTM

„A kamionoknál csak egy kérdés volt: vajon összejön-e a Kamaz orosz pilótájának, Chaginnak a rekordot jelentő 7. győzelem?”

450 RR motorja, amivel összesen 5 szakaszgyőzelmet szerzett szemben a francia három elsőségével. Az élet azonban nem volt ilyen kegyes a hazaiak kedvencéhez a 7. szakasz győzteséhez, a chilei Francisco „Chaleco” Lopezhez. Az Aprilia versenyzője 43 perces előnyben magabiztosan haladt a cél felé, amikor 182 kilométerrel a Dakar vége előtt egy felfüggesztés törés vetett véget a versenyének, így a dobogó legalsó foka a yamahás Helder Rodrigues ölébe hullott. A japánok Rodrigues harmadik helye és Aricában aratott szakasz-



győzelme mellett Jonah Street Copiapói elsősége révén is a reflektorfénybe kerültek. A KTM, az Aprilia és a Yamaha mellett a BMW sem távozott üres kézzel az idei Dakarról, a bajorok bár a dobogóra nem értek fel, de két szakaszgyőzelemmel

vigasztalódhattak Paulo Goncalvesnek és Frans Verhoevennek köszönhetően. A quadoknál az idei Dakar egyértelműen Patronelliről szólt. A rekordnak számító 30 indulót számláló mezőnyben a novemberben elszenvedett sérülése ellenére „végig” ő tartotta a kezében az események irányítását. Pedig nem úgy indult a számára a verseny, hogy győzni tud. A sérülése és az első szakaszon elszenvedett elektronikai hibája miatt már, már elszállni látszottak a reményei. De talán ennek köszönhetően a quadosok mezőnye

hozta a legnagyobb csatát, a Dakar alatt négy különböző élvosa is volt a versenynek (Alejandro Patronelli, Tomas Maffei, Sebastian Halpern és Josef Machacek), valamint 7 szakaszgyőztest is ünnepelehetek a rajongók (Machacek, Patronelli, Maffei Halpern, Santamarina, Declerck és Laskawiec). A 8 szakasztól azonban Alejandro Patronelli fokozatosan megszilárdította az első helyét, míg mögötte Maffei Halpern robogott magabiztosan a cél felé, ezzel szemben a harmadik helyért Lukas Laskawiec és Christophe Declerck óriási csatát vívott, aminek a végén a lengyel fiú 52 másodperces előnnyel győzte le Declercket. Az autókban mindenki Nasser Al-Attiyah, Carlos Sainz és Stephane Peterhansel hatalmas csatáját várta. A BMW-és Stephane Peterhansel azonban csak ideig, óráig tudta megszorogatni a Volkswagen csapat Race Touaregeit, X-Raid csapat első számú pilótáját nem csak a BMW X3-as „lassúsága”, de némi műszaki probléma és számtalan defekt is hátráltatta, így a dobogóról is lemaradva csak a 4. he-

lyen fejezte be a 2011-es Dakart. A nagy kiesők közé tartozott a Dakar mániás Robby Gordon, akinek Hummerjével mindig adódott valami technikai gond, majd végleg elfüstölt alatta a vas. Az X-Raid csapat titkos fegyvere, a MINI ruhás BMW X3-as sem látta meg a „célvonalat”, a kiforratlan autók különböző hibákkal keserítette meg Guerlain Chicherit életét mielőtt végleg megadta volna magát. A Dakar meglepetésembere a lengyel Krzysztof Holowczyc lett, aki BMW-jével végig kiegyensúlyozott teljesítményt nyújtva az 5. helyen érkezett vissza Buenos Airesbe. Az idei, 32. Argentína-Chile Dakar Rali győzelméért így a Volkswagen két pilótája Nasser Al-Attiyah és Carlos Sainz vívtak hatalmas csatát. A kétszeres rali világbajnok Sainz elsősorban a ralis szakaszokon, míg a qatari a homokdűnék között csillogtatta képességeit. A versenyben néhány perc előnnyel vezetők Sainz végül Antofagasta és Copiapo között a dűnék között engedte ki a kezéből a vezetést, majd San Juan felé egy bukkanóban eltörte autója felfüggesztését,

Végeredmények

Motorok		
1. Marc Coma	KTM	51:25:00
2. Cyril Despres	KTM	+15:40
3. Helder Rodrigues	Yamaha	+1:40:20
Quad		
1. Alejandro Patronelli	Yamaha	63:49:47
2. Sebastian Halpern	Yamaha	+59:53
3. Lukas Laskawiec	Yamaha	+6:17:38
Autók		
1. Nasser Al-Attiyah/Timo Gottschalk	Volkswagen	45:16:16
2. Giniel de Villiers/Dirk von Zitzewitz	Volkswagen	+49:41
3. Carlos Sainz/Lucas Cruz	Volkswagen	+1:20:38
Kamionok		
1. Vladimir Chagin/ Sergey Savostin/Ildar Shaysultanov	Kamaz	48:28:54
2. Firdaus Kabirov/Aydar Belyaev/Andrey Mokeev	Kamaz	+30:04
3. Eduard Nikolaev/Viatcheslav Mizyukaev/Vladimir Rybakov	Kamaz	+3:20:17



EGYETLEN MAGYARKÉNT

A 2006-os Dakar Ralival ellentétben, amikor is 22 magyar (5 autós duó, 4 motoros, 2 kamionos egység és egy quados) vágott neki a versenynek, az idei futamon csak Horn Albert navigátor vett részt a horvát Drazen Curuc navigátoraként a 412-es rajtszámú Pajero XS versenyautó pilótafülkéjében. A páros autóját Horn Albert XSport csapata készítette fel a 9600 kilométeres versenyre. A CRO Dakar Team az esélytelenek nyugalmával várta a január 1-én kezdődő versenyt. „Nincs bennem izgalom. Idegeskedjenek azok, akik az első helyért csatáznak, nekünk a táv teljesítése a legfontosabb célunk. Tisztaban vagyunk vele, hogy nem a mezőny elejével leszünk harcban – nyilatkozta Horn az induláskor. A páros végül a versenyen tisztességes helyállást bemutatva (31, 30, 49, 31 szakaszhelyezéseket elérve) az 5. napon egy baleset miatt kénytelenek voltak feladni a versenyt. „Eltévedtünk és igyekeztünk megtalálni a helyes irányt. Elég gyorsan haladtunk, többször is figyelmeztettem Drazenet, mivel nem tudjuk, merre járunk, vegyen vissza a tempóból, de sajnos nem hallgatott rám. Teljesen ártalmatlan szituációban orral beleestünk egy árokba, körülbelül hatvan kilométer/órás sebességre a másodperc töredéke alatt nullára lassultunk. A biztonsági öv nagyon megrántott minket, de szerencsére nincs komolyabb bajunk. Sajnos a kocsinak annál inkább: az ütközéstől a motor öt centivel hátrébb és feljebb csúszott, az egész jármű pedig körülbelül nyolc centivel rövidebb lett” – nyilatkozta a 49 éves Horn az esetet követően. A Dakar Ralin a magyar indulók legjobb helyezése a Palik László által 2005-ben elért összetett 18. hely.



KATARI KALANDOR

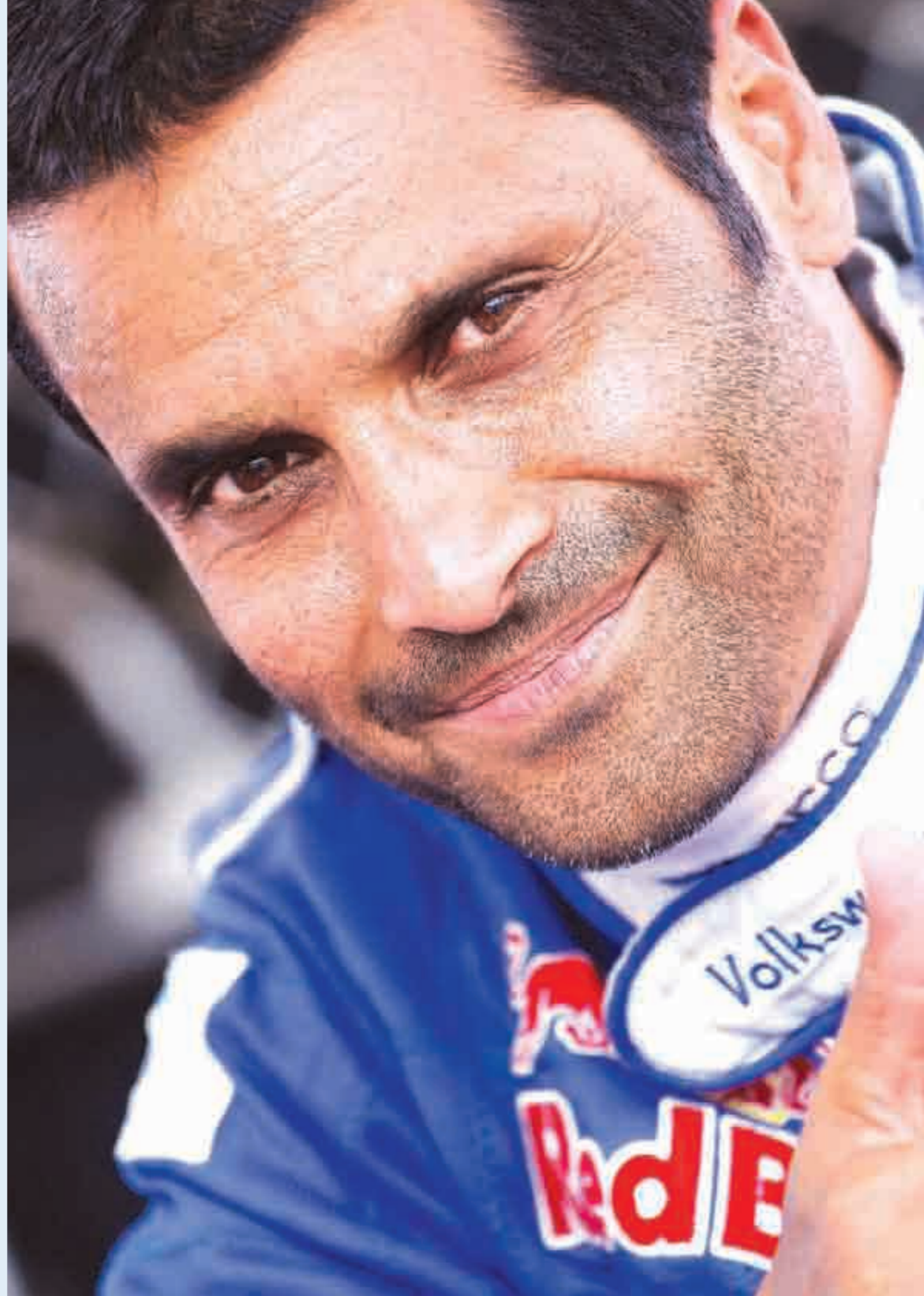
KI IS AZ A NASSER AL-ATTIYAH?

Tavalyról úgy emlékezhetünk rá, mint Sainz duzzogó csapattársa, aki vérig sértettnek érezte magát, amiért a VW nem hagyta nyerni, és a spanyol matador lett az első a Dakaron. Idén eljött az ő ideje...

SZÖVEG: SZABÓ IMRE LÁSZLÓ KÉPEK: VW



Nasser Salih Nasser Abdullah Al-Attiyah 1970. december 21-én született Dohában, Katar fővárosában. A gazdag családból származó Al-Attiyah sportlövőként és rali versenyzőként is hazája legjobbjává vált. A 2004-es Athéni Olimpián fegyverével a 4. helyen végző fiatalember a 2000-es évek elején tűnt fel a nemzetközi rali versenyeken, 2003-tól pedig a PWRC kategóriában tekerte a kormányt navigátorra, Chris Patterson társaságában. Nem is eredménytelenül, mivel 2006-ban megnyerte a bajnokságot egy Subaru Imprezával - ennek köszönhetően néhányszor elindulhatott a WRC kategóriában is. 2007-ben hét futamon állt rajthoz a legjobbak között, majd 2009-ben BMW-vel elindult a Dakar Ralin, ekkor azonban vezető helyről kizárták, mivel a megengedett 4 ellenőrző pont helyett 9-et hagyott ki. Fájdalomdíjként azonban a WRCben az Argentin Ralin elért 8. helyével megszerezte első rali világbajnoki pontját. A következő évben - nagy csatában - Sainz mögött, annak volkswagenes csapattársaként, minden idők legkisebb különbségével, 2 perc 12 másodperccel elbukta a dél-amerikai viadalt. Aztán idén, 41 évesen elégtételt vett, és megnyerte a 21. Argentína-Chile Dakar Ralit. A WRC és a Dakar Rali mellett az IRCben a 2010-es Ciprusi Ralin győzelmet szerző Nasser Al-Attiyahnak mostani elsősege mellett a másik nagy álma, hogy sportlövőként aranyérmet szerezzen a 2012-es Londoni Olimpiai játékokon.



AZ ELSŐ MAGYAR

POLGÁR LÁSZLÓ MÁR 1992-BEN NEKIVÁGOTT A DAKARNAK

Akik otthon vannak a hazai tereprali mindennapjaiban, azok közül nem sok embernek kell bemutatni. De még közülük is sokan meglepődnének, ha előállnánk azzal az infóval, hogy ő volt az egyik hazai Dakar-úttörő...

SZÖVEG: POLGÁR PETRA KÉPEK: ARCHÍV



Zimits Sándor, Katona Péter és Polgár László

Sokan ismernek téged a versenyekről és a tereprali élet körforgásából, de mégis mikorra tehető a megismerkedés a sportággal?

1978-ban kezdődött minden, versenyeken és a műhelyben szereltem a Fülöp Imrének, aki akkor ralizott. Imre másik hobija a vadászat volt, innen jött nálunk az érdeklődés a terepjárók iránt, aztán olasz mintára és segítséggel megpróbáltuk ezt meghonosítani itthon is, versenyek formájában. Kezdetben a Mavad Ralik voltak erre alkalmasak, hogy a terepjárókat kedvelők ki tudjanak kapcsolódni és versenykörülmények között is kipróbálhassák

a kocsikat. Ezeket Imrével segítőként már dolgoztunk együtt. Későbbiekben - de már a Dakar után - a Tereprali Kupa Sorozat részeként rendeztünk versenyeket, amely még az akkori MAMSZ-ban a rali szakág mellett működő kupasorozat volt. 1994-től van Magyarországon tereprali bajnokság, már saját szakági kereteken belül. Azóta pedig szerves részét képezi az életnek az egész.

A „ti” Dakarotok ötlete honnan származott?

A televízióban, újságokban sokat hallottunk már a Dakarról és úgy éreztük, itt

az ideje a megmérettetésnek - addig, amíg még kaland, és nem méregdrága verseny. Szponzort mi is nehezen találtunk, de voltak azért cégek, akik mögénk álltak, így jött az elhatározás: Fülöp Imrének én leszek az „assistance” autója.

A Párizs-Fokváros közötti szakaszok viszonylag kevés dűnés szelektívet jelentettek, így mi is alkalmasnak találtuk, hogy induljunk, mivel a magyarországi körülmények nem adták az ahhoz hasonló homokos pályák tesztelésére. Így vágunk neki az 1992-es Paris-Sirt-Le Cap útvonalnak. Az előkészületek gyorsan, pergősen haladtak, az Imre által biztosított két Mitsu-

bishi Pajero felkészítését saját magunk végeztük. A majd fél éves munka után 1991. decemberében már az adminisztratív és a technikai átvételen találtuk magunkat, a normandiai Rouenben. Utóbbinál rögtön akadt egy kis gondunk, mert a versenyautóinkban a franciák nem akarták elfogadni a homolog OMP bukócsőveinket. Így plusz merevítő csöveket kellett behegeszteniük, viszont karácsony előtt idegen helyen ez nem volt egyszerű feladat. A helyi sportszerető emberek segítségével kinyitott egy gyár, ahol sikerült időre megoldani a problémát. Sőt még pénzt sem fogadtak el, így mi prológ-jegyekkel honoráltuk segítségüket.

December 22-én zajlott az első esemény Rouen és Párizs között. A rajtszámunk

a „seprű”re, hogy a bivouacba jussunk. (Út már a dűnék közt valaki egy Tatra teherautó leponyvázott platóján, kagylóülésbe szíjazva?) Az időjárás is elszomorodott, és kiadós felhőszakadás érte el a tábor, pedig ritkán esik. Másnap még megpróbáltunk motort szerezni, de Líbiában az üzemanyag olcsósága miatt nincs dízel autó...

Akkor ez nem volt egy hosszú kaland!... Ekkor jött a mi igazibb „Dakarunk”, a hazajutás. Szerviz nélkül és a táv hátralévő hossza miatt Imréék is kiállni kényszerültek a versenyből. A hazajutáshoz és a lerobbant versenyautó sivatagból való kihozásához, rendőrségi, katonai és egyéb engedélyeket is be kellett szerezniük.

„A gyári légszűrő rendszer kevésnek bizonyult, homokot szívott be a motor, így nem tudtuk folytatni a versenyt.”

a 331-es volt, és mire mi a szakaszon végig mentünk, a korábbi nagy esőzések miatt már rettenetesen mély nyomokat hagytak a többiek. A párizsi parefermébe érve egyik csapattársunknak, Zimits Sándornak 40 fokos láza lett, a sportbírók benéztek a kocsiba, ahol Sanyi „vacogott” és máris mentőt hívtak. (Későn kapta meg ugyanis a sárgaság elleni védőoltást) Másnap volt a hivatalos rajt-ceremónia Párizsban, pódiummal és minden egyéb külsővel. Innen már irányba vettük a dél-franciaországi kikötővárost, Sete-t, hogy majd átkeljünk a Földközi-tengeren, komppal Líbiába, de ez a nagy viharban elég sokáig tartott, késve érkeztünk Afrikába, és kora reggel már rajtolnunk is kellett az első ottani szakaszon. A köves-homokos terepen aztán meg is adta magát a gépezet. Mi eredetileg „Marathon” kategóriában indultunk, ahová széria autók nevezhettek, de a gyári légszűrő rendszer kevésnek bizonyult, homokot szívott be a motor, így nem tudtuk folytatni a versenyt. Az autó hátrahagyásával így kénytelenek voltunk éjjel felülni

A bürokrácia miatt mindez több napot vett igénybe, előfordult az is, hogy a rendőrségen aludtunk (más szállás nem volt). Az mindig sokat segített az ügyintézésben, ha megmondtuk, hogy „madzsarok” vagyunk, sokkal kedvezőbbek lettek. Nagyon sokan beszéltek is magyarul, mert Magyarországon tanultak. Megismertünk egy helyi geodétát, aki a segítségünkre volt, elvitt minket az autóhoz és kihúzta a Mitsubishi Tripoliba. Líbia ellen akkor gazdasági embargó volt, ezért se repülővel, se komppal nem lehetett elhagyni az országot. Át kellett így mennünk Tunéziába hogy onnan jussunk át Európába, csak hogy Tunéziára nem volt érvényes vízumunk, így Líbiában kellett beszerezniük, még jó hogy volt magyar követség... Kereken egy hetet vártunk rá, így felfedeztük Tripolit. Aztán végre elindultunk Tunézia felé, de a határnál akkora sor állt, hogy azt egy örökkévalóság lett volna kivárni, így hirtelen elhatározásból bevontattuk magunkat a diplomata sorba. Mikor sorra kerültünk, nem mertek már a határőrök visszaküldeni minket, így beléphettünk

az országba. A kompnál aztán tájékoztattak minket, hogy két napos a várólista, sokan voltunk kiesettek. Nagy nehezen át tudtunk aztán jutni Tuniszból Genovába. Olaszországban ekkor tombolt a tél, mi nem ilyen korai hazakerkezéssel számoltunk, motorhiba miatt a kocsiban nem volt fűtés sem. Itt próbálkoztunk felmenni az autópályára úgy, hogy a Fülöp Imre húzott minket kötélén, de az autópálya felügyelőség leküldött minket onnan. Egy darabig országúton próbáltunk meg haladni (de a vonatás és a hegyek miatt szerintem feltartottuk egész észak Olaszországot), majd egy lankás, füves domboldalnál visszatértünk a pályára! Egész az osztrák határig végre, egyenes sebességgel azon is mentünk, ott aztán nagy felháborodás fogadott minket, kiszaladt minden rendőr, csendőr, határőr. De onnét már a kisebbik rosszat választották, tovább engedtek minket. Az osztrák határőröknél pedig azt a taktikát alkalmaztuk, hogy már csak magyarul értettünk, és semmilyen más nyelven nem, habár nem is nagyon foglalkoztak velünk. Inkább nézték a felmatricázott autókat és azt, hogy mi a vonatott autóban hálósáokban ültünk a hideg miatt. Körülbelül 1100 kilométert tettünk meg egy huzamban, mire haza értünk a családjainkhoz.

Mi történt veled azóta? Mi köti le a mindennapjaidat?

Nem szakadtam el az autósporttól, ugyanis ralikon, terepralikon dolgozom azóta is. A hazai tereprali ob versenyek 80%-án az útvonal kijelölése, felírása a feladatomban, az itiner, a biztonsági terv megszerkesztésével, a pályabiztosítók, sportbírók eligazításával, feladataik megjelölésével. Végül a Dakarhoz is lett újra közöm, hiszen a 2008-as elmaradt futam pótlására szervezett Central Europe Rally pályái is többek közt az én segítségével lettek felírva. Évek óta szerkesztem a szakág szabálykönyvét. Van, hogy sportbíróként, időmérőként dolgozom. Szeretem ezt a sportot, szeretek itt dolgozni!

Polgár László a híres Mitsubishivel a párizsi pódiumon anno - és ma a családjával



AMIKOR EGY HÍD ELTÖRIK

AFRICA ECO RACE:

NEM TUDTA MEGVÉDENI CÍMÉT A QUALISPORT



Kieséssel zárta az Africa Eco Race-t az egyetlen magyar résztvevő, a kamionos kategóriában címvédőként induló Qualisport. Igaz, Kovács Miklós pilóta, Czeglédi Péter navigátor és Tóth Tamás vezető szerelő így is megmutatta, hogy milyen a magyar virtus.

SZÖVEG, KÉPEK: MS

Egy éven át gőzerővel készült a címvédésre a dunaszentbenedeki különítmény, azonban a klasszikus útvonalon zajló, Marokkót és Mauritániát is átszelő összecsapás 3. szakaszán egy alig látható bukkanó megálljt parancsolt a sárga Scaniának. A nagy sebességgel érkező monstros a levegőbe emelkedett, több mint 20 métert repült, s a landolás következtében az első híd kettétört.

- Jól kezdtünk, megnyertük az első szakaszt, ahol csak három autó volt gyorsabb nálunk, de korán el kellett köszönnünk az esélyeinktől. Nagy tempóval haladtunk, mert már az elején is kiélezett csatát vívtunk az MAN-es Elisabete Jacintóval és a Tatrás Tomas Tomecekkal, de sajnós egy bukkanó megtréfált bennünket. Bosszantó, hogy így alakult, de légi bemutatónkat látva René Metge versenyigazgató is úgy vélekedett, nagy szerencse, hogy nem történt komolyabb baj – mondta a baleset körülményeiről a pilóta, Kovács Miklós. Miután bekövetkezett az incidens, a Scania és a legénység 51 órát rostokolt a helyszínen, egy marokkói kiszáradt tómederben. A szervizcsapat alkatrész-beszerező körútra indult és Újév napjának délutánján futottak be egy DAF első híddal, amit a több mint 300 kilométerre található Er Rachidiában szereztek be.

Noha a javítás a nomád körülmények között szinte kilátástalannak tűnt, a Qualisport szakemberei minden műszaki tudásukat latba vetve, egyedi megoldásokat alkalmazva beépítették a DAF-komponenst a Scaniába, járóképessé téve ezzel a versenykamiont. Bár ettől kezdve csak a szervízúton haladhattak, újra csatlakoztak az Africa Eco Race mezőnyéhez, így zsinórban harmadszor is ott voltak a befutónál Dakarbán, a Rózsaszín-tó partján.

- Örömmel fogadták, amikor újra feltűntünk a táborban. A Scania olyan volt, mint egy kiállítási tárgy, mert mindenki látni akarta, hogyan, milyen megoldással sikerült járóképessé tennünk. Úgy érzem, jól döntöttünk, hogy a szervízúton eljöttünk a célig, ugyanis a többi indulótól számos alkalommal hallhattuk, hogy erőt merítettek a magyarok küzdeni tudásából és akaraterejéből. Gratulálunk a győzteseknek, de jövőre visszatérünk, és újra harcra szállunk a sikerért – fogalmazott a Qualisport pilótája.

A harmadikban megrendezett Africa Eco Race-t a motorosoknál Willy Jobard nyerte hibrid KTM-jével, míg az autósoknál saját építésű kék buggy-jával Jean-Louis Schlesser immáron harmadszor diadalmaskodott. A kamionos kategóriában a cseh kiválóság, Tomecek szerezte meg a győzelmet.

Jobbra a győztes autók, oldalt pedig az elsőségét kedvenc eledelével, paprikás krumplival ünneplő Schlesser

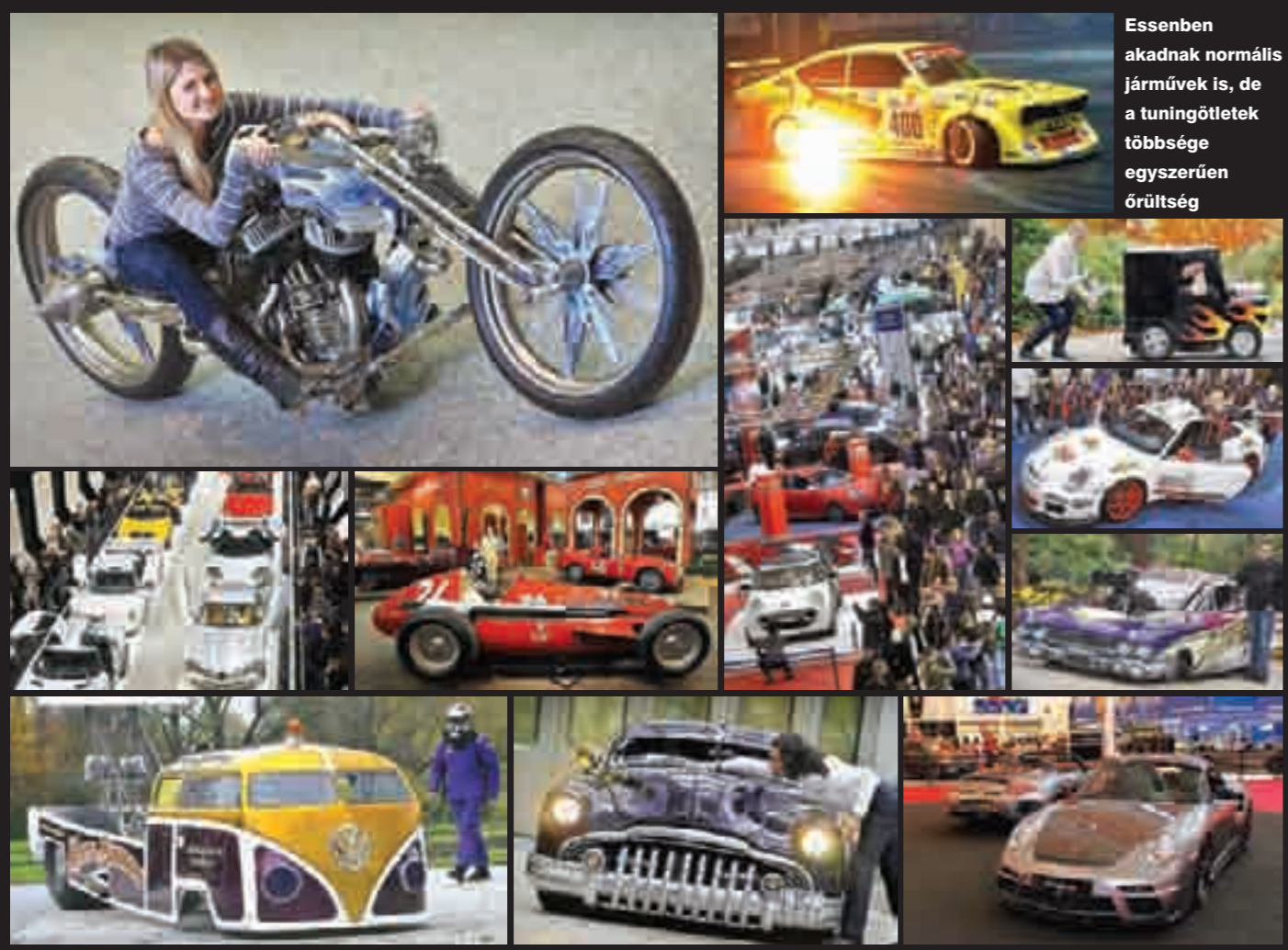


MINDENT BELE!

ESSENI MOTORSHOW

Európa egyik, ha nem a legrangosabb tuningkiállítására minden évben december elején kerül sor a németországi Essenben. A Ruhr-vidék iparvárosa igazán otthonos környezetet teremt a tuning iránt különösen vonzódó érdeklődőknek, amihez az is hozzájárul, hogy sok tuningcég központja a közelben található.

SZÖVEG, KÉPEK: TDK



A decemberi volt a 43. Essen Motor Show, amelyen a Mercedes-Benz-től kezdve a McLarenen, a Hondán, a Hyundaion vagy épp a Skodán át az Alfa Romeóig csaknem a világ összes jelentős autógyártója képviseltette magát. Ami Amerikában a SEMA, az Európában az Essen Motor Show. Az utcai tuning mellett a legtöbb versenyzőgyártó és versenysoro-

zat is megjelenik a rangos seregszamlén, mely közel két héten át folyamatos telt-házzal üzemel. A legkisebb műtűröktől (pl. Swarovsky kristály autóékszerek) a legnagyobb önjáró gépekig (komplett versenykamionok) bezárólag minden megtalálható a hét pavilonban, ami az autók csinosabbá és gyorsabbá tételéhez szükséges. „Büszkén mondhatom, hogy az Essen

Motor Show az egész világon egyedülállónak számít a maga nemében, és évről évre nélkülözhetetlen helyet foglal el a motorsport-szurkolók naptárában, akik szinte vallási tisztelettel övezik körül ezt a rendezvényt” – mondta el az esseni kiállításról Hermann Tomczyk, a Német Automobil-szövetség (ADAC) sportért felelős elnöke.

KONI: HAMILTON-BUTTON-BÁNKUTI

Természetesen az autóiipari beszállítói is képviseltetik magukat Essenben: a futóművek területéről például a KONI is egy igen impozáns standdal vonult fel. A gyártók, forgalmazók – érthető okokból – elsősorban hazai támogatóikkal, versenyzőikkel, versenyautóikkal jelennek meg a pavilonokban, Németországban ugyanis őket ismerik a legjobban. Ezért volt különösen megtisztelő a Bánkúti MotorSport számára, hogy a Kárászy Céggel 2009-ben kezdett együttműködés révén a KONI standján – ha csak nagyméretű kép formájában is – a ralikrossz Európa-bajnoki futamokon induló Peugeot 206-osuk szintén jelen lehetett ezen a rangos eseményen. A világhírű kiállítást – amely 2010. november 27-e és december 5-e között fogadta a látogatókat – összesen több mint 30 ország 304 ezer motorsport fanatikusa tekintette meg. Ennyien csodálhatták tehát meg azon a bizonyos fotón,

a KONI standjánál a Bánkúti MotorSport egyedi építésű ralikrosszautóját, közvetlenül a McLaren két F1-es világbajnoka, Lewis Hamilton és Jensen Button 2010-es versenygépeinek, az MP4-25-ösnek a képe mellett. A KONI 1958 óta szállít lengéscsillapítókat a Forma-1-be, 2007 óta a Vodafone McLaren-Mercedes csapat partnerként. A ralikrosszal idén, a Bánkúti MotorSport csapatán keresztül került kapcsolatba a cég. Bánkúti Gábor, nyolcszoros magyar bajnok ralikrossz-versenyző csapata 2010 elején – a világon elsőként – speciálisan a ralikrossz és a rali sportra alkalmas, háromutas, csúcsmínőségű lengéscsillapítók kifejlesztésébe kezdett a KONI kizárólagos magyarországi képviselőjével, az ötletadó Kárászy István vezette Kárászy Céggel közösen. Az eredmények a KONI számára is komoly sikert jelentettek, amit az Essen Motor Show-n felállított standjukon is kifejezésre juttattak, és rá-

adásaként a KONI 2011-es világnaptárába – igen illusztris társaságba – is bekerült Bánkúti Gábor versenyautójának fotója.

Az elmúlt hét év során ez volt az első alkalom, hogy magyar vonatkozású kiállítási tárgyat is látni lehetett az Essen Motor Show-n, ami a Bánkúti MotorSport és a Kárászy Cég – no meg a KONI – hatékony együttműködésének az eredménye.

„Nagyon köszönjük a KONI Cégnek, hogy csapatunk ilyen komoly megtiszteltetésnek lehetett a részese, s természetesen köszönjük Kárászy István tulajdonos és Szalai András fejlesztőmérnök munkáját, hogy ilyen kiváló lengéscsillapítókkal vehetjük fel a versenyt Európa legjobbjaival. Együttal ezúton is köszönjük a csapat valamennyi támogatójának a 2010. évi együttműködést, sikerünk egyúttal az Ő sikerük is” – fogadta meg a Kárászy Céggel közösen. Az eredmények a KONI számára is komoly sikert jelentettek, amit az Essen Motor Show-n felállított standjukon is kifejezésre juttattak, és rá-



Hatalmas megtiszteltetés érte Bánkúti Gábor nyolcszoros magyar bajnok ralikrossz-versenyzőt és csapatát, a Bánkúti MotorSportot, amelynek Peugeot 206-os versenygépét a 2010-es Essen Motor Show látogatói egy poszteren csodálhatták meg a KONI cég standján





HORVÁTH
WWW.HORVATHBORHIAZ.HU

VÁCSE RÖS

A Horváth Borház családi vállalkozás, melyet 1999-ben alapítottunk. A célunk az, hogy a legjobb világválogatások között mindig megtalálható legyen a Horváth család. Családunk alapja a Balatonfüred-Csopak borvidék, Balatonfüredől 20 km-re. Terveink között a legújabb évszámú borok mellett a régiókban is megtalálhatóak. Ebben a gyűjteményben szerepelnek a legjobb erdélyi vörösbortok, melyeket megismerhetünk. Összesen a gyűjteményben szerepelnek a legjobb erdélyi vörösbortok, melyeket megismerhetünk. Ebben a gyűjteményben szerepelnek a legjobb erdélyi vörösbortok, melyeket megismerhetünk.


"Hagyomány és bizalom minden palackban"

Ajándékosan a Bánkúti Motorsport-nal 2008-ban kezdtük a kapcsolatot, azóta minden évben a húsvéti ajándékunkat a Bánkúti Motorsport-nal osztjuk meg. Ez a kapcsolat nemcsak a jó minőségű borokról szól, hanem a személyes kapcsolatunkról is, amelynek köszönhetően a vörösbortok mindig a legjobb minőségűek.

Érdemes felhívni a Bánkúti Motorsportot, mert mindig van egy új ajándékunk a vörösbortok között, amelyeket a vörösbortok között is megtalálhatunk. Minden évben a húsvéti ajándékunkat a Bánkúti Motorsport-nal osztjuk meg.

Mindannyitok kedves egészségére!
Horváth László, boroszergető

1037 Budaörs, Budaörsi út 1037/B. Tel: +36 21 437 4007
www.horvathborhiaz.hu • Fax: +36 21 437 4007



CANDOR
BOAT RENTAL

Hajóbérlés Horvátországban!

www.candor.hu

Tel: +36 (0) 21 222 690 • mobil: +36 20 598 8565



AUTÓVÁROS, TÖBB MINT AUTÓ!
ADÁS-VÉTEL-SZERVIZ-ALKATRÉSZ-YARTOZÉK

DUNA AUTÓ

Duna Autó Zrt. márkakereskedések és szervizek
1037 Budaörs, Zay u. 24. • Tel: +36 11 801 4007
E-mail: info@dunauto.hu • www.dunauto.hu

www.autovaros.hu



A biztos partner a változó világban!

FÉR-VILL
Autóvilágosság
Autóalkatrészek
Javítás

Minden egy helyen!

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

MOST AKÁR 10-15% ELŐFOGLALÁSI KEDVEZMÉNY HORVÁTORSZÁGI APARTMANOKRA!

KÖL- ÉS BELFÖLDI AJÁNLATOK • HORVÁTORSZÁGI ÜDÜLESEK • SÍ UTAK
EGZÓTIKUS UTAK • WELLNESS PROGRAMOK • UTAZÁSI BIZTOSÍTÁS
JEGYRENDELÉS UTÁZÁSHOZ ÉS KULTURÁLIS PROGRAMOKRA



KÁRÁSZ LENGÉSCSILLAPÍTÓ SPECIALISTA

KONI
KARASZY.HU

Válassz minket, nem bánja meg, nálunk a márnóty megér, az ér elcsúszni!

KÁRÁSZ KFT.
1033 Budaörs, Szentgyörgyi út 11.
Tel: +36 1 340 8100
Fax: +36 1 320 3886
www.karaszy.hu




fenstherm
HÉRSZÁROK

Tartsa pénzét otthonában!
Ertékesítő, energiatakarékos nyílászárók

Fensterm Pénteken!

fenstherm Kft. • 1033 Budaörs, Szentgyörgyi út 11. • Tel: +36 1 340 8100 • Fax: +36 1 320 3886 • www.fensterm.hu

TOP TEN

BÓDIS KÁLMÁN ÉS CSAPATA
KATEGÓRIAGYŐZELMET SZERZETT



Január közepén immáron hatodik alkalommal vágott bele a világ túraautós elitje az év első 24 órás futamának. A Dubai Autodrome-on természetesen Bódis Kálmán és csapata is elindult...

SZÖVEG: PÁJER ANI KÉPEK: DUBAI 24H

A világ talán legmodernebb versenypályáján egy kör majdnem öt és fél kilométeres. A futamon induló csapatok a ringen is az Emírátsokra jellemző luxussal találkozhatnak, így nekik valóban csak és kizárólag a versenyre kell koncentrálniuk. Idén két budapesti csapat nevezett a megmérettetésre. A Zengő Motorsport Seatja a 33. helyen zárt, a legjobb magyar eredményt pedig a BOVI Motorsport érte el: abszolút 10. és az SP2-es kategória első helyével térhettek haza.

– **Hogy ment a készülődés a versenyre?**
– Jó felkészülés, jó autó, jó csapat – ez a titka a sikernek. A tavalyi, Hungaroringes 12 órás után alaposan felkészítettük az autót, majd konténerbe raktuk,

és december elején elküldtük Dubaiba. Az itthoni 12 órás versenyt egyébként főpróbának szántuk, ahol másodikak lettünk, és ami után már csak állígtatni, pofozgatni kellett a kocsin, úgyhogy szerintem nagyon jól sikerült a felkészülésünk. A verseny előtt kedden kivettük a konténerből, csütörtökön az első szabadedzésen már ötödik időt mentünk vele: gyári csapatok voltak csak előttünk. Az időmérő edzésre rögtön jól be tudtuk állítani – ez talán annak is köszönhető, hogy Dubaiban már nagy tapasztalatunk van, lévén ez volt az ötödik versenyünk. Az időmérőn mi már nem sprintre, hanem hosszútávra hangoltuk a kocsit, hogy reálisan lássuk az autó menetteljesítményeit, így „csak” a 20. helyről rajtolhattunk.

– **Hogy zajlott a verseny?**

– Pisti rajtolt, és köszönhetően a teljesítményének, a második órában már másodikak voltunk. Utána pilótacsere jött, következtek a többiek, rajtam kívül Kaufmann, van Lagen és Konopka, és szinte végig jellemezte a versenyt, hogy az első tíz között voltunk. Az autó nagyon jól bírta a 24 órát: egyetlen technikai nehézségünk sem volt. Volt ellenben öt defektünk, de tulajdonképpen abban is szerencsések voltunk, hiszen tervezett kiállítás előtti körben történt kettő, úgyhogy nem vesztettünk olyan rémesen sok időt. A 10. helyen zártunk, de úgy tűnik, előttünk egy csapatot diszkvalifikálnak, úgyhogy a kilencedikek lettünk. Azt azért kiszámoltuk, hogy a defektek nélkül maximum a hetedik lehetünk volna... Ezen a két helyen viszont már nem múlik a bol-

dogságunk: nagyon elégedettek vagyunk az eredményünkkel, annál is inkább, mert a legnagyobb kategóriát, az SP2-es mezőnyt magasan, húsz körrel megvertük.

– **Mitől ilyen jó versenyezni Dubaiban, hogy már ötödször látogattok oda?**

– Talán, mert a kezdetektől ott voltunk. Nagyon jól szervezett versenyek vannak kint, és egyszerűen szeretünk ott lenni. Jó kapcsolatokat ápolunk kint, és talán nem szerénytelenség megemlítenem, hogy a 12 órás verseny Hungaroringre érkezé-

sében is szerepem volt, és nagyon büszke vagyok, hogy az itthoni szabályrendszer kialakításába is bevontak.

– **Nem kis eredmény, amit elértetek: nemzetközileg milyen a visszhangja a versenynek?**

– Ebben nem nagyon mélyedtem el, de amit láttam, az mind nagyon elismerő volt, lévén az első nem-gyári csapatként intettek le bennünket. A kinti Porsche-vezetőség és a többi istálló vezetői is mind gratuláltak és elismerték a teljesítményünket, ami

kifejezetten jól esett. Még a saját külföldi versenyzőink is azt nyilatkozták több helyen, hogy ilyen jó autóban még nem ültek, ami megint csak büszkévé tett. Ugyan még korai, de azt gondolom, hogy a jó szereplésünk miatt idén több külföldi versenyen veszünk majd részt, mert úgy tűnik, van helyünk abban a mezőnyben. Az azonban biztos, hogy ez a kocsin megy a múzeumba, és mostantól a Silver Sting utódját, a Gold Sting-et építjük tovább, ami már nagyrészt kész van, de kell is, mert a ősz 12 óráson már azzal szeretnénk indulni.

1. Need for Speed Schubert

1 BMW Z4 GT3 594 kör

2 AF Corse SRL

1 Ferrari F430 GT2 591 kör

3. Black Falcon

Mercedes Benz SLS AMG GT3 590 kör

...

10. Bovi Motorsport

Brokernet Silversting SP2 564 kör

...

32. Zengő Motorsport

Seat Leon Super Copa A3T 6 502 kör

BMW DIADAL

Az idei év első hosszútávú versenyén 24 óra és 594 kör megtételét követően a Need for Speed-Schubert-BMW csapat autója szelte át elsőként a célvonalat. A Claudia Hürtgen, Augusto Farfus, Edward Sandström és Tommy Milner alkotta istálló BMW Z4 GT3-as verseny-

autója mögött a második helyen 3 körös hátrányban az Italian AF Corse csapat, Eppe Perazzini Michal Broniszewski, Lorenzo Case és Marco Cioci végzett, míg a harmadik hely a Thomas Jäger, Kenneth Heyer, Jan Seyffarth és Sean Paul Breslin felállásban induló Mercedes-Benz

SLS AMG alakulatáé lett. „Két évvel ezelőtt már közel voltunk a győzelemhez, de akkor egy baleset miatt végül a második helyen végeztünk. De ma végre sikerült! Az utolsó körökben hallottam némi zajt, de végül behoztuk az autót!” – nyilatkozta Hürtgen a futamot követően.

TAKÁCS AUTÓJAVÍTÓ



Márkafüggetlen
gépjárműjavítás

Autófényezés
és karosszéria javítás

Teljeskörű biztosítási
ügyintézés

30 éves szakmai tapasztalat

Autófesték és autófényezési
segédanyagok kereskedelme

TAK-KERSZOLG KFT.
3528 Miskolc Berzsenyi út 1/a.

UTÁNPÓTLÁS

HÁTTÉR

A JÖVŐ A FIATALOKÉ

ELINDULT A VISION ASSIST UTÁNPÓTLÁS PROGRAM

Néhány hete még csak a tervekről esett szó, idén azonban már a tettek mezejére léptek az ország egyik első motorsport-utánpótlás programjának szervezői.

SZÖVEG, KÉP: TDK



Bemutatja a jövő tehetségeit. A fiatalok saját adatlappal rendelkeznek, amit saját eredményeikkel, beszámolóikkal, fotóikkal, versenyek időpontjaival töltünk fel. Az oldal folyamatos mozgásban van. Most még az elején járunk, de egy hónap múlva már a teljes rendszer látható lesz.

– **Mi a legkényesebb pont?**

– A legkényesebb egy ilyen programban, hogy technikai sport révén nem egy uszodát kell kibérelnünk ötven gyerek számára. Itt minden versenyző százezreket, milliókat költ el egy évad során. Képtelenség felvállalni azt, hogy az utánpótlás program beszáll a költségekbe. A lehetőség viszont benne van, hogy a programon keresztül az érdeklődő szponzoroknak egy olyan reklámsomagot állítunk össze, amihez szívesen adják nevüket és a pénzüket.

– **Van már ilyen érdeklődés?**

– Természetesen. A sportirodám partnerei között, több cég is vásárolt reklámfelületeket az utánpótlás programunktól. Így tudjuk megvalósítani, hogy a gyerek gokartosok különdíjakban részesüljenek. Ez eddig nem volt divat. Mindenki fizetett mindenért és a serleg volt az elismerés. A gokartban még két csapatot is támogatunk. Remélem, hogy ezek az istállók úgy fejlődnek, hogy a programunkat fogják erősíteni. Célunk is, ezt a két csapatot, a Mátra Motorsportot és az Endurance Club Hungaryt kiemelni a tömegeből. Nagy Norbert fiatal túraautósunk, kifejezetten a programunk közbenjárásának köszönheti, hogy egy WTCCs Alfa volánja mögé kerülhetett.

– **Ha jól értem, akkor a menedzselés, a szponzorkutatás is a feladatotok?**

– Minden, ami a sikerhez vezet. Ha felkér egy versenyző, hogy a szponzora

felé képviseljük, akkor azt tesszük. Ha a szponzor kicsinek ítéli meg egy gokartoson hirdetni, akkor megpróbálunk egy olyan reklámsomagot összerakni, amivel vonzóbb lehet itt hirdetni. Folyamatosan hirdetjük a honlapunkat, keressük a kapcsolatokat olyan cégekkel, akik érzékenyek az autósport iránt. Évente háromszor eljuttatunk Magyarországra kiemelt cégeknek egy 16 oldalas nyomtatott mellékletet, amely kizárólag az utánpótlás korú versenyzőkről szól. Komoly darabszámú előfizetést vásároltunk ezeknek a vállalatoknak az Autósport és Formula Magazinról, hogy ezzel is növeljük az esélyeinket.

– **Vannak ellendrukkerek, vagy simán szkeptikusok?**

– Nincsenek. Bárkivel beszéltem, mindenki gratulál és bíztat, hogy szükség van a programunkra. Persze azok az emberek, akik nem ismerik az adás örömét, akik most ezt nem értik, azok talán csóválják a fejüket. Én viszont biztos vagyok benne, hogy megéri a példamutatás. Csak egyetlen példa, hogy Kis Pál Tomi kapott egy tesztlehetőséget tőlem, a saját formula autóval tesztelhetett. Amit elért, az nem az én érdemem, de örök részese lettem az ő sikerének.

trsportiroda
Management and Sport Office

vision assist
utánpótlás program



AUTÓSSPORT



MOTORSPORT



GOKARTSPORT

MINDEN, AMIT AZ UTÁNPÓTLÁSRÓL TUDNI KELL

www.trsportiroda.hu
melinda@trsportiroda.hu

VALÓRA VÁLTJÁK AZ ÁLMOKAT

PÓDÖR BALÁZS ÉS A CRG GOKART
SPORT EGYESÜLET



A CRG Gokart Sport Egyesület az egyik legnagyobb létszámú hazai gokartcsapat. Vezetőjük, Pódör Balázs versenyzőiskolát is működtet, és nagyon büszke a tavalyi év eredményeire.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI

KÉPEK: BÁLINT F. GYULA

– Mennyire volt sikeres a csapatotok 2010-ben?
– Megosztott bajnokságban versenyzett az elit, mert a Rotax Magyarország külön szériát szervezett, és a csapatom az utóbbiban indult. Elég sok pilótával szerepeltünk és nagyon sikeresek voltunk. Több kategória-bajnokságot nyertünk, többek között MiniMaxban és Juniorban, de a felnőtt kategóriában is másodikok lettünk. A Junior kategória győztesét a világtúra is meghívták, ahol tiszteletesen helytállt. A legkisebb gyerek, egy újonc fiú nálunk kategóriája negyedik helyén végzett.

A CRG is elég sikeres volt a bajnokságban. Idén úgy néz ki, hogy egyben lesz a bajnokság, elég sok indulóval. Lesz egy közép-kelet európai széria is a magyar bajnokságon belül, illetve megint megy a csapat a győri, utcai versenyre, ahol tavaly különösen sikeresek voltunk: a felnőtt kategóriában első, a MiniMaxban pedig második lett a pilótánk.

– Mi a titok? Mitől van ennyi versenyző nálatok?

– A titok a 19 év tapasztalatom a versenysportban, 9 év gokartversenyzés, és 7 év formaautós pályaversenyzés. Ezen kívül talán, hogy végig ebben a sportban dolgoztam, és a gokartversenyzés után kezdtem el a csapattal foglalkozni, ami minden évben úgy érzem, hogy egyre jobb, és a lehető legprofibb kiszolgálásban részesítjük a versenyzőket. A válság egyébként leginkább 2009-ben érződött, aztán tavalyra picit lenyugodtak a dolgok, és újra erőre kapott ez a sport. Tavaly 7-8 versenyzőnk volt, idén 10-12 várható. De természetesen akadtak külsősök is,

akik a CRG-vel mentek, de nem az én csapatom asszisztált nekik a versenyeken.

– A csapatba a versenyzőiskolából kerülnek be a versenyzők?

– Igen, leginkább onnan. Az iskolát a Kartfarm pályán tartjuk, Budapest határában, Csömörön, ahol van egy amatőr bajnokság is, amit nagyon fontosnak tartok. Egyrészt, mert verseny közben derül ki igazán, hogy ki mennyire jó, másrészt hiszek a fokozatosságban. Fontos, hogy ne rögtön nagy pályára vigyük a gyerekeket, mert esetleg megijednek a nagyobb tempótól, a pálya hosszától, és ez elveszi az önbizalmukat, ami pedig megfosztja őket az eredményektől. Ez a Kartfarm pálya 500 méter hosszú, és ideális a tanulásra. Ha ezen magabiztosan mennek a gyerekek, már nem fognak annyira meglepődni, mikor egy nagy pályára kerülnek, így biztos, hogy sokkal sikeresebbek is lesznek. Mivel Szigetvári Mátyással és formulás

csapatával nagyon jó a kapcsolatunk, arra is lehetőség van, hogy aki igazán tehetséges, az később esetleg egy formula-autóban is kipróbálja magát. Itt a tapasztalatommal szintén nagyban hozzá tudok járulni a sikerhez.

– A technikai sportokra jellemző, hogy évről-évre fejlődnek. Mi a helyzet a CRG-vel?

– A Rotax sorozatban a motorok alapkonceptiója 2003-as, csak minimális finomításokat végeznek rajtuk, ami abszolút követhető, éppen ezért olcsó sorozat: a gumik és a motorok teljesen egyformák mindenkinek. Egy 2-3 éves, felújított motorral is lépést lehet tartani a mezőnnyel. Amiben lehet fejleszteni, az a váz, de ez sem követhetetlen. Ami szerintem a csapatunk nagy erőssége, az az asszisztencia, amiben évről-évre egyre jobbak vagyunk, mert mindannyiunk célja, hogy valóra válthassuk a nálunk versenyzők álmait.



PÓDÖR BALÁZS
Versenyzőképző Iskola

CRG Gokart Sport Egyesület
www.gokartsport.hu
06 30 361-3686

VÉGRE SZÉP

SUBARU IMPREZA: CONFIDENCE IN MOTION

A Los Angelesi Autószalonon rántották le a leplet arról a koncepcióautóról, amely a márka következő Impreza modelljeinek formáját vetíti előre. A különlegesség tulajdonképpen egy sportos négyajtós kupé, amelyet majd az új generációs boxermotor hajt.

SZÖVEG: TDK KÉPEK: SUBARU

Az autó első ránézésre már akár holnap is utcára is gördülhetne, de tüzetesebben átvizsgálva a képeket rájöhettünk, hogy a tanulmányon jó néhány ponton még változtatnak majd. Szinte bizonyos például, hogy nem lesz tükrököt helyettesítő külső kamerapár, sőt, valószínűleg diffúzor sem, valamint a külső kilincsek is a jól megszokott helyükön várják majd a használatot.

Ennek ellenére viszont már tisztán látható az, amit a gyár akar: ismét különleges formatervet gyártani, mert rájött, hogy a tömegbe olvadással még kevesebb vásárlót csábíthat magához. Ez a megjelenés viszont remek, még ha a ma divatos optikai kliséket is használja nagyrészt. Egy picit a Legacy-ra emlékeztet, pláne az orr, ahol a vágott fényszórók között a fókusz a hatszögletű hűtőmaszkra vetül. Kupés jellegét az ereszkedő tetővonal,

s az emelkedő övvonal erősíti, a far viszont még minden bizonnyal egy picit átgondolatlan, ezen még csiszolni kell majd a Subaru designereinek. Ezek mellett ízlésesebb a krómok, s nagyon átgondolt megjelenésről tanúskodik a magabiztos fellépésű tanulmány.

Szerencsére a márka védjegye mit sem változik. Ez pedig a fantasztikus hajtáslánc, boxermotor és állandó négykerék-hajtás. Előbbi ráadásul teljesen újratervezett formában kerül majd az autó orrába, a 2,0 literes boxer erősebb, kisebb károsanyag-kibocsátású és jóval gazdaságosabb üzemű lesz, mint a jelenlegi blokk. Az autó stabilitásához effektíve hozzájárul azzal, hogy még alacsonyabbra kerül, így a súlypont is mélyebben tanyázik majd. S akkor még a vadonatúj fejlesztésű Lineartronic CVT automataváltóról nem is beszéltünk...



Subaru Impreza: Confidence in Motion



Sokak szerint az volna az igazi, ha ebben a letisztult formában kerülne piacra a majdani Subaru Impreza

A koncepció utastere is közelít a szériaréretséghez, már ha figyelmen kívül hagyunk néhány részletet (színharmónia, fények). Mindenhol, még a kormánykeréken is érintőképernyőt találunk, és a kamerás EyeSight balesetmegelőző rendszer is újdonság. A minőségre persze továbbra sem lehet majd panasz, viszont nem ártana, ha a végleges modellbe picit emelnék az anyagok niveljét, mert a jelenlegi autó nem éppen ezzel kategóriabajnok.

Ha minden igaz, akkor a tanulmányhoz nagyon hasonló formatervű és technikájú Imprezát már jövőre a márkakereskedők-höz kerül.

MOZGÁSBAN

www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=ZYQkPxo9J5s



ELEKTROPÁRBAJ

CITROEN SURVOLT KONTRA AGNI Z2: TISZTA HARC



MOZGÁSBAN

www.youtube.com/watch?v=uXq9j8M-KpU&

Először versenyzett villamos hajtású autó és motorkerékpár, ráadásul mindkettőt hölgy hajtotta.

SZÖVEG: BOROS JENŐ **KÉPEK:** CITROEN

Az egykori Forma-1-es pilóta, Jackie Ickx lánya, Vanina Ickx, és a legendás Man szigeti motorverseny leggyorsabb női győztese, Jenny Tinmouth nemrégiben ringbe szállt villamos hajtású autóval, illetve motorkerékpárral. A cél a tiszta futam volt, ami nemcsak a párbaj lovagiaságában, de a járművek szerkezetében is megnyilvánult. A Vanina

Ickx által vezetett 1150 kilogrammos menekész tömegű Citroen Survolt villanyautó két, egyenként száz kilowattos teljesítményű villanymotorjával álló helyzetből öt másodperc alatt gyorsul százra, és 260 kilométeres óránkénti sebességre képes, miközben hangja alig van, károsanyag-kibocsátása pedig nulla. Az energiát két darab 140 kilogrammos

tömegű és egyenként 31 kilowattos kapacitású lítiumion akkumulátor szolgáltatja, egy töltéssel 200 kilométeres utat tud megtenni a kétüléses sportkocsi. Az autó dinamikusan gyorsult, nem kellett sebességet váltani, így a szokottnál is



kényelmesebb volt vezetni – nyilatkozta a Le Mans-futamokon és a túraautó-bajnokságban is rendszeresen versenyző Vanina Ickx, aki szerint igazán sportos a Survolt, csak a csendes üzemmód volt furcsa az angliai Thruxton pályáján tartott bemutatón.

Az Agni Z2-es villamos hajtású két-kerekű negyven kilowattos villanymotorjával jobban gyorsult az autónál: álló helyzetből 3,5 másodperc alatt érte el a százastempót, ám az egyenesekben lemaradt, mert csak 160-as tempóra volt képes, de a kanyargós pályán nagyjából kiegyenlítették voltak a köridők, így a párbaj végül döntetlen lett.

A KÖRNYEZET VÉDELMEÉRT ROVAT TÁMOGATÓJA AZ AQUAPROFIT ZRT.



Mázas, Tencsácsi és Befeketési Zrt.

1013 Budapest, Pauer utca 11.
Telefon: +36 1 472 2120 Fax: +36 1 289 2662
www.aquaprofit.com

Aquaprofit - A jövő környezetét fejlesztjük

Figyelem • Hatékonyság • Szakértelem

E három dolog miatt élünk el mindenki egy másik céggel. De mi ez a plusz, ami miatt érdemes velünk vállalkozni? Számos szűk területünk a projektmenedzsmentben, többek között a városi és környezeti projektek területén megismerhetők mindenféle, nagy és kicsi projektek szervezése, felügyelése, és megvalósítása a legújabb technológiák segítségével.

Szakközvetítő tevékenységünknek köszönhetően komplex szolgáltatással segítjük ügyfeleink problémáit a tervezés, a kivitelezés felügyelése, a megvalósítás utáni értékelés területeken.

Szakterületeink:
KÖRNYEZETVÉDELMEK • VÉGTANULMÁNYOK • TERVEZÉS • KIVITELEZÉS • TÜZELÉS

A cég főbb adatai:
A társaság neve: Aquaprofit Mázas, Tencsácsi és Befeketési Zrt.
Székhely: 1013 Budapest, Pauer utca 11.

Fő tevékenységek:
Műszaki tevékenység, műszaki tanácsadás, üzemeltetés, egyéb víztechnikai tevékenység

A cég rövid bemutatása:
Számos sikeres projektünk köszönhetően az Aquaprofit Zrt. ma már szakterületeink egyik vezető és meghatározó hazai cége, mely 100%-os magyar tulajdonban van! Munkatársaink az legtöbb projektünk során vezető és vezetői feladatokat látnak el. A jövő környezetét fejlesztjük, mindezt megvalósítjuk az a szakértelemmel, melyet munkánk során a projektjeink során. Természetesen mindig az a cél, hogy a környezetünkben, valamint a megvalósítás utáni értékelés utáni állapotok megvalósuljanak.

- Tevékenységi területek:**
- Környezetvédelem, végzettség, szakterületek
 - Levegőtisztosítók javítása, illetve védelmi célok programok tervezése és kivitelezése
 - Vízkezelés üzemeltetés, vízvezetékrendszer, termálvíz kutatásai tervezése, kivitelezés, fejlesztés
 - Árnyékterületek kialakítása tervezés, kivitelezés
 - Kövek, vízelvezető csatornák, vízvezetékrendszer tervezés, kivitelezés
 - Építési, tervezési és kivitelezési feladatok, fejlesztés
 - Tavas tevékenységek kivitelezés
 - Építési és energiatermelési tevékenység
 - Gépjárművek felújítás, tervezés
 - Vízkezelés és szennyvíztisztítási tevékenység
 - Környezeti állapotfelmérések, felügyelet a területen



Többé nem érdemes kerülnie! Válassza a legrövidebb utat, ha Miskolcra jön vagy megy!

Megnyílt Miskolc-Martinkertváros és Szirma között a

svájci AVIA benzinkút

benzinkút hálózat legújabb tagja.

AVIA

Alacsony árakkal és kiváló minőséggel, udvarias kiszolgálással várjuk kedves ügyfeleinket.

Üzemanyagjaink:

- Silver Diesel gázolaj
- Silver 95 benzin
- E85 Bioetanol
- LPG autógáz

Shop szolgáltatás:

- Kávézó, látványpékség
- Autópálya matrica
- Telefonfeltöltés
- Minőségi motorolajok

Egyéb szolgáltatás:

- Gyorsszerviz és gumiszerelő műhely

Telergépjárművel rendelkező ügyfelek részére éjszakai órákban parkolót vagy telephelyet tudunk biztosítani. A részletekről érdeklődjön a kőbányánál.

Már Miskolcon is kapható az E85 Bioetanol üzemanyag! Tankoljon Ön is E85 Bioetanol üzemanyagot. Így szerinte: gazdaságosan autózni - 218 Ft/liter áron tankolva - 105-as oktánszámú üzemanyagot használva - növelni a motor teljesítményét - környezetbarát módon közlekedni - meghosszabbítani a motor élettartamát, csökkenteni a károsanyag-kibocsátást és megőrizni a motor-nyomatékosítást.

Alakítsa át benzines gépjárművét, tankoljon kéthetesenként és élvezze az E85 Bioetanol előnyeit. A részletekről érdeklődjön a kőbányánál. *Figyelem! Az E85 üzemanyag kizárólag arra alkalmas benzines gépjárműveknél használható. Felhasználás előtt kérjük, olvassa el a kőbányánál kapható E85 üzemanyag használati útmutatóját.

ALUTÓ

MENETPRÓBA

DÍZELSPORT

KIPRÓBÁLTUK: MAZDA6 SPORTKOMBI 2.2 CD180 GTA



Dízel? Kombi? És mégis tényleg sport? Vagy csak a nevében? Nem, valóban az: aki egy erős és nagy rakterű japán modellben gondolkodik, annak a kiváló ár-érték arányú új Mazda6-os jó alternatívát nyújthat.

SZÖVEG: ÓSZ LÁSZLÓ KÉPEK: KUMMER GYULA

Lehetőleg frissítéssel esett át a Mazda6 tavaly. A 2002-ben bevezetett, és akkor nagy meglepetést okozó autón azonban ebből csak keveset fedezhet fel az avatatlan szem: legfeljebb a nagyobb első embléma, a karakteresebb hűtőmaszk, a fehér hátsó lámpák tűnnek fel a nézelődőknek. Meg a továbbra is harmónikus, sportos forma, amely egy kombi esetében már réges-rég nem a lesajnált áruszállító imázst sugározza, hanem egy modern, elegánsnak is bátran nevezhető családi vagy céges autót vetíti az emberek elé – amelynek az óriási rakterét ettől függetlenül bármikor teletömhetjük. Attól sem kell manapság feleslegesen izgalmomba jönnie senkinek, ha az indítógomb megnyomása után nem halk surrogást, hanem egy kissé élesebb (később gyorsan elhalkuló) kerregést hall a motorház irányából, a dízel erőforrások tökéletesen elfogadott alternatívát jelentenek a harmadik évezred elején. Igaz mindez akkor, ha ugyanabból a térfovatból háromféle

teljesítményt hoz ki a gyártó: 129, 163 és 180 lóerőnyit, így mindenki számára kínál választási lehetőséget. Mi szerencsére a 400 Nm maximális nyomatékkal rendelkező utóbbi változatba ülhetünk bele, amelyhez egy hatsebességes, tökéletes váltót kaptunk. Ezzel a kombinációval a fantasztikus 6-7 literes fogyasztást produkálta a Sportkombi, mindemellett az Euro5-ös besorolásnak is megfelelt – azaz már senkinek semmilyen kifogása nem lehet a kocsival szemben. A szépen felszerelt Mazda-újdonság a próbaút alatt annak ellenére is kiváló menet-

teljesítményeket és útfekvést produkált, hogy az itthon ijesztően nagy, 18-as kerékeken gurult – ám a korábban kritizált felfüggesztést korrigálta a gyár. Az utasoknak és a sofőrnek így nem marad más dolga, mint belesimulni a félig bőr ülésekbe és a Bose hifi hangjára belefeledkezni az utazás szépségébe. Az árérzékenyebb vásárlók közlekedés közben persze utólag még azon is mélylázhatnak, hogy jól döntöttek-e, amikor a 8,7 milliós alapárú modellt választották, és nem az olcsóbb Laguna, vagy a leheletnyivel drágább Mondeo illetve Avensis ülésébe huppantak...



RAJTRÁCSFOTÓK

A téli szünet legszebbjei



Széria: **ROC**
Helyszín: **Düsseldorf**



Széria: **Dubai 24H**
Helyszín: **Dubai**



Széria: **Victoria Secret Fashion Show**
Helyszín: **New York**

haymarket 

Az Egyesült Királyságban megjelenő kiadvány után reprodukált szerkesztői anyagok a Haymarket tulajdonát képezik.

Engedélyezési igazgató: Alastair Lewis (Alastair.Lewis@haymarket.com).

A Formula One, Formula 1 és az F1 a Formula One Group Company részét képező Formula One Licensing BV védjegye, és engedély alapján kerül felhasználásra.

Főszerkesztő: Bethlen Tamás **Szerkesztő:** Mészáros Sándor **Munkatársak:** Bálint F. Gyula, Budur Gabriella, Csiki Gábor, Dávid Sándor, Frankl András, Fúzi András, Kárpáthy Zoltán, Magyar Szilvia, Mihályi Csaba, Pájer Ani, Surányi Géza, Tóth Gábor, Vajta Balázs, Wéber Kata **Fotó:** Amber PR, ATP, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Formula One Pictures, HochZwei, Králing, SpeedLight Photo Agency, Rogosz Péter, Vámosi-Nagy Gergő **Szerkesztőségi titkár:** Buczkóné Kiss Marianna

Tördelőszerkesztő: Schubert Szilvia **Nyomda:** Radin Group, tel.: +36 30 280-6656, e-mail: kvadrat97@gmail.com, mailto: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

Postacím: 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: levelezes@formula.hu **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, kézbesítésként, e-mailen: hirapelofizetes@posta.hu, faxon: 1/303-3440. **További információk:** 40/444-444

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

Nem tudja megvenni magazinunkat kedvenc 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 részleges használata is tilos.

A szerkesztőség minden megtesz annak érdekében, hogy a lap híven tükrözze a valóságot, így sem a kiadó sem a nyomda nem vállal felelőséget 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 játékok kapcsolódó promóciós megjelenéseknél. Nevezés; név cím és munkaidőben használatos telefonszám. Vitás kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzbeli nyereménykiváltás nem lehetséges. Kérjük, jelezzék, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.

Autósport és Formula

HUNGARICUM

Kóstolja meg Ön is a legjobb valódi pálinkákat!

EUROITAL Kft.
6200 Kiskőrös, Fenyves u. 48.
Tel.: +36 78 511-781
Fax: +36 78 413-781

SZESZES ITALOK
GYÁRTÁSA
FORGALMAZÁSA



SPORTOLJ STÍLUSOSAN!

Budapest legelegánsabb gokart pályája csak Rád vár.

- 470 m-es pálya
- Sodi GT3 Proline gokartok
- Honda 200 cm3 8,5 LE motorok
- AGV bukósisakok
- SPARCO overálok
- Eredménylista a monitorokon
- G1 Kart bár

A 350 négyzetméteres, üvegfalú, hangszigetelt lounge kiválóan alkalmas céges rendezvények, legénybúcsúk, születésnapok, baráti összejövetelek megrendezésére.

Ha hétvégén nem érnél rá, állandó Happy Monday akciókkal várunk a hét első napján!



G1 KART CENTER

1138 Budapest, Róbert Károly Ut. 94/B
Mázaai Center mályvárás 13 sziml
+36 1 238 0743
info@g1kartcenter.hu

Nyitvatartás:

hétfő: 15:00 - 23:00
kedd-csütörtök: 15:00 - 23:00
péntek: 15:00 - 24:00
szombat-vasárnap: 10:00 - 24:00