

A világ vezető F1-es magazinjának legizgalmasabb cikkeivel

Autósport és **Formula**



WWW.FORMULA.HU

MAGYARORSZÁG MOTORSPORT MAGAZINJA

XII/10. szám, 2011. október



Az MNASZ
kiemelt
médiapartnere



164
OLDALON

SCHUMACHER
Nagyinterjú

SENNÁT IS VERTE
Fullerton, a gokartos

KUBICA
Visszatérés?

ASCHENBRENNER
A bajnok



VETTEL
MEGÁLLÍTHATATLAN



9 771785 948009 1 1010

Ára: 795 Ft
Előfizetőknek:
495 Ft

C-VITAMIN CSEPPPEK BIOEXTRA

C-vitamin cseppek Bioextra

étrend-kiegészítő készítmény

A C-vitamin antioxidáns hatása révén fontos szerepet játszik a szervezet védekező rendszerének működésében és segíti az immunrendszert a baktériumokkal és vírusokkal szembeni védekezésben. A C-vitamin szerepet játszik a vérerek normál struktúrájának fenntartásában. Elősegíti a szív és keringési rendszer egészséges működését.

A C-vitamin cseppeket kanálba cseppentve, vagy hígítva (gyümölcslebe, tejbe, teába keverve) kell bevenni.

A termék fogyasztása nem helyettesíti a kiegyensúlyozott vegyes étrendet és az egészséges életmódot.



BIOEXTRA Zrt.
1149 Budapest, Bíbor u. 10.
Tel.: (1) 383-8546
bioextra@bioextra.hu
www.bioextra.hu



Autósport és Formula

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

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

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

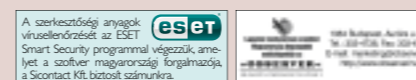


Az Egyesült Királyságban megjelenő kiadvány után reprodukált szerkesztői anyagok a Haymarket tulajdonát képezik.
Engedélyezési igazgató: Alastair Lewis (Alastair.Lewis@haymarket.com).
A Formula One, Formula 1 és az F1 a Formula One Group Company részét képező Formula One Licensing BV védjegye, és engedély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

Kövessen minket az interneten!



Együttműködő partnereink:



JEGYZET

BETHLEN TAMÁS

MÉG NINCS VÉGE!

Most, hogy Sebastian Vettel bármelyik pillanatban megszerezheti második bajnoki címét, sokan elkedvetlenedve teszik le a tévé távirányítóját, unottan böngészik kedvenc weboldalukat. Pedig a világnak (és a száguldó cirkusznak) azért ezzel még sincsen vége, téma így is akad elég.

Tény, hogy az elsősség kérdése a száguldó cirkuszból eldőlt, de a hátralévő pályák a KERS-szel és a DRS-szel kombinálva azért hozhatnak izgalmakat. És még ha érdemei elismerése okán mi is öt tettük a címlapunkra, a futamokon nem csak a Red Bull fiatal pilótája képes érdekességeket produkálni. Sőt.
A példa kedvéért itt van mindjárt az a versenyző, aki egy kisebb megszakítástól eltekintve húsz éve a csúcson, vagy annak közelében jár. E havi lapszámunkból kiderül, pontosan milyen körülmények segítették Schumacher belépését az F1 világába, melyek az ő legszebb és kevésbé kedves emlékei, illetve mit gondol a hogyan továbbról. Szó esik egy, a Senna-film kapcsán újra felfedezett gokartbajnokról, akit a brazil sem tudott megvenni, és elmondjuk tapasztalatainkat arról, milyen nehéz kenyér is egy szerelői állás, még ha nem is az élcsapatok valamelyike szerződötteti az embert. Mindemellett – ha már valóban közeledik az esztendő vége – meglehetősen sokat foglalkozunk a jövővel is: bemutatjuk, milyen lesz a 2014-es versenyautó; utánajárunk, hol tart Kubica rehabilitációja; a következő esztendő pilótaszerződéseiről pedig maga a legenda, Murray Walker ír nekünk.

Akadnak persze az életben szomorú dolgok is, mint például Böröczky József halála. A színész-kommentátorról magazinunkban Dávid Sándor emlékezik meg, és közöljük azt az interjút is, amely már a kórházban, néhány hete készült vele. Az utolsó sztorik címet viselő íráson is átsüt, micsoda szerelem munkálkodott Pepiben. Az élete példa lehet azok számára, akik ugyanúgy a motorsportok sűrűjébe, az elitbe vagy annak közelébe vágytak, mint ő.



Legyen szó versenyzőkről vagy rajongókról: ha valaki nem ismer lehetetlent, mindent elérhet, amit csak akar.

Talán valahogy úgy, mint egy 75 esztendeje lebonyolított verseny szervezői. A sokak által elfeledett Magyarország Grand Prix-t is csak hosszas készülődések és tárgyalások, komoly erőfeszítések után sikerült Budapestre csábítani. Kollégánk legújabb kutatásai kiderítették, milyen körülmények között futották az akkori világ legnagyobb sztárjai a legerősebb autói a Népligetben a fantasztikus, és sajnos soha meg nem ismételt erőpróbát – melynek azért volt egy kis része abban, hogy fél évszázad elteltével az F1-es gépek eljussanak hazánkba...

Minőségi Autóalkatrészek

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

FORMULA-1

HÁROM ÉV MÚLVA F1	8
Ilyenek lesznek a 2014-es autók	
KUBICA FELÉPÜLÉSE F1	9
Túl az utolsó műtéten	
MICHAEL VÉLETLEN JÓTEVŐJE F1	10
Bertrand Gachot és bebörtönzése	
SCHUMACHER NAGYINTERJÚ F1	14
Húsz év, ahogyan a bajnok látta	
ÉLMÉNYMELŐ F1	22
Beálltunk a Virgin Racinghez	
TECHNOLÓGIAI MESTERKURZUS F1	27
Pat Symonds az oldaldobozokról	
FRANK WILLIAMS F1	29
Az elmúlt egy hónap	
MURRAY WALKER F1	32
A jövő évi pilótafelállások	
SENNÁ SEM TUDTA MEGVERNI.....	50
Terry Fullerton, a gokartvilágbajnok	
AZ ELSŐ NAGYDÍJ.....	54
Budapest Grand Prix, 1936	

MOTORSPORT

KÜLÖNVÉLEMÉNY.....	49
Dávid Sándor rovata	
ELNÖKI NOTESZ.....	59
Belenéztünk Gyulay Zsolt noteszébe	
DOBOZBA ZÁRT IZGALMAK.....	72
MotoGP: A tévés közvetítés	
AZ UTOLSÓ SZTORIK.....	74
Böröczky betegségében is a motorsportnak élt	
HAJSZÁL HÍJÁN.....	78
Motokrossz: Izgalmas záróforduló	
MEGLEPETÉS-GYŐZELEM.....	80
MX Quad: Szatmári első diadala	
HELYCSERE.....	84
ST Quad: Benes átvette a vezetést	
ADOK-KAPOK.....	86
Rali vb: Ogier és Hirvonen örülhetett	
AZ ÉV VERSENYE.....	90
IRC és rali ob: Kopeczky és Aschenbrenner	
BEELŐZTÉK A BAJNOKOT.....	106
Hungarian Baja: Fazekas nyert Győrben	
KECSKEMÉTI KIHÍVÁS.....	130
Gokart: Néhány első már elkelt	
HÁROM HÉT - KÉT PÁLYA.....	136
Autós Gyorsasági: Indul a véghajrá	

AUTÓK - LÁNYOK

EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ.....	150
Fruzsina és a Porsche	
GYORSKOCSI-ŐRÜLET.....	154
Frankfurt - 2011: Erősek és még erősebbek	
MENETPRÓBÁK.....	157
Peugeot RCZ, VW Passat, Chevrolet Orlando	
HIBRID SPORTLIMUZIN.....	160
Seat IBL: A spanyolok következő dobása	
RAJTRÁCSLÁNYOK.....	162
Az elmúlt hónap legszebbjei	

12



54



88

BEBORULT

Voltak bizonyos előjelek a Belga Nagydíj előtt, amelyek adhattak okot reménykedésre. A McLarennél és Ferrarinál talán még bizakodtak abban, hogy az Ardennek rengetegei között megfoghatják a Red Bullt, különösen, hogy Vettel és Webber előre panaszkodott, milyen nehéz is lesz nekik a két hátralévő európai verseny. De aztán jött egy sima kettős győzelem, majd a tavalyi világbajnok monzai győzelme, és ezzel az ellenfeleknek – a ragyogó napsütés ellenére is – beborult.

Fotó: DPPI/Francois Flamand

Spa-Francorchamps, 2011. augusztus 27. 09:03:26

Canon EOS-1D Mark IV (rekesz: f/11, zársebesség: 1/2500, fókusz: 30 mm, ISO: 320)

TECHNIKA

Három év múlva

Az FIA már korábban kiadta a 2014-es szabálymódosításokat. **James Key**, a Sauber technikai igazgatója most segít értelmezni, mely területeket is érintik leginkább a változtatások.



Szélesebb elülső szárnyak, alacsonyabb orrkúp és egyszerűbb szárnyvégek

A boksztucában csak a KERS hajtja majd az autókat

1,6 literes V6-os turbómotorok KERS-rendszerrel

Nehéz elmondani, hogyan is fognak kinézni az autón ezek az átalakítások. Olyan helyzetben leszünk, mint amikor 2008-ról 2009-re kellett átállnunk a szabályváltoztatások szerint. Időbe tellett, míg rájöttünk, hogyan használjuk a szélesebb első szárnyat. A tanulási folyamat meredek volt. Hamar kellett megszokni, a termelési ráta pedig magas volt. A szárnyvégek azóta hatalmas mértékű fejlesztésen estek át. Ha a leszorítóerővel szeretnél játszani, ezzel a területtel kell foglalkozni. A változtatás viszont költségkímélő, mert a komplex alkatrészek nagyon drágák.

Önindító kerül az autókba

Ennek egyértelmű céljai vannak. Nem csak az, hogy a versenyzők újra tudják indítani versenygépeiket egy kicsúszást követően és vissza tudjanak állni a versenybe. A legfontosabb szempont itt a biztonság, hiszen ez a legjobb módja annak, hogy eltűnjön az útból egy veszélyes helyen lefűladó autó. A boksztucái procedúrákat ugyanakkor nem fogja nagymértékben befolyásolni.

Nyolcsbesség váltót kapnak a kocsi

Ez is költséghatékony megoldás. Az alapötlet az volt, hogy ne kelljen azokat a váltókat használni, amelyeket most, mert túl érzékenyek. A nyolcsbességessel már sokkal kevésbé lesznek kockázatosak a váltások. Persze szükséges felmérni és tudni, hogyan állnak jelenleg pontosan az autók a gyorsulás és a leszorítóerő terén.

Ez valóban remek ötlet. Ugyanakkor nagyon furcsa lesz látni az autókat, ahogy elhagyják a garázsokat szinte hangtalanul és mindenféle kerékcserék nélkül. A nyomtécókat és sok más teljesen másféle képpel kell majd beállítani. Kérdés, hogy mennyire hat majd a kerékcserés kiállítások idejére és a stratégiákra. Hatékony elektronikai rendszereket fogunk látni, hiszen ha valami hat a teljesítményre, ahhoz rögtön mindenki hozzá akar majd nyúlni, hogy fejleszthesse.

A hátsó szárnyak alacsonyabbra kerülnek

Ez az a terület, ahol valószínűleg mindenki húzni fogja a száját a változtatások miatt, hiszen egyértelmű veszteséget okoz, mégpedig a leszorítóerőben. Az autó hátulja csúszni fog a kanyarokban, hiszen a két szárnyrész közti résnek már nem lesz funkciója. Nehéz lesz megoldást találni erre a helyzetre, de ez is csak egy újabb kihívás.

Ez is nagyon bonyolult helyzethez vezet. A turbómotor kicsi lesz, tehát kérdés, hogy be lesz építve külön az autóba, vagy egy másik beépített elem tartozékának kell majd tekintenünk. Az üzemanyagra vonatkozó változtatások is hatni fognak az autók teljesítményére és építésére, tehát el kell majd dönteni, miként használod fel, hogy előnyhöz juss. Az autó kialakításán rengeteget kell majd változtatni. Nem csak a motor, a KERS és a hűtőrendszerek is helyet követelnek, de optimistán állunk a dolgokhoz.

ÚJDONSÁGOK

Robert Kubica felépülése

A lengyel eddig összesen nyolc operáción esett át a szörnyű ralis balesete óta. A következőkből kiderül, milyen munkát is végeztek az orvosok.



Fej

Az ember azt hinné, hogy egy ilyen súlyos baleset kihat a lengyel pszichés állapotára, és arra az elhatározásra juttatja, hogy soha többé ne üljön versenyautóba. Ehhez képest amikor felébredt az utolsó, nyolcadik műtétet követő altatásból, az első kérdése az volt, hogy mi lett a Belga Nagydíj végeredménye. Eric Boulliernek azt is elárulta, hogy szinte minden nap arról álmodik, hogy Forma-1-es autót vezet.

Jobb csukló és kézfél

A balesetet követően erre a testrésze fordították az orvosok a legnagyobb hangsúlyt, hiszen a kezén is nagyon súlyos sérüléseket szenvedett. Itt is azon dolgoztak az orvosok, hogy ne kelljen amputációt végrehajtani, emiatt a lengyel vértömlesztést is kapott. Csuklójának két fő idegét szinte újra fel kellett építeni, hiszen teljesen szétrombolódtak. Jelenleg képes arra, hogy a legtöbb ujját teljesen behajlítsa, és kisebb tárgyakat fel is emeljen. A vezető orvosok véleménye szerint remekül halad Robert felépülése, és egy bizonyos idő elteltével akár teljesen rendbe is jöhet.

Jobb kéz, könyök és váll

A versenyző könyöke és válla rendkívül súlyosan roncsolódott az ütközés során. Kórházba szállítását követően rögtön műteni kellett. Félt volt, hogy ha nem cselekszenek azonnal, amputálni kell a sérült végtagot. Később ismét operálni kellett a könyökét, hogy a testrészt többirányú mozgást is tudjon végezni. Az utolsó, nyolcadik műtétet is ezen a területen végezték el, ami már azt szolgálta, hogy teljesen rendbe tegyék jobb karját. Így, hogy könyöke már minden irányban és teljesen normálisan mozoghat, a további felépülési szakaszok elé sem járul semmilyen akadály.

Jobb láb és lábfej

Kubica jobb lába több helyen is súlyosan megsérült. Negyedik műtétje éppen azt szolgálta, hogy minden csontot tökéletesen a helyére illesszenek a végtagban. A lábfején is szükség volt egy beavatkozásra, hiszen ott is több csontja tört. Mára már képes sétálni, és eközben csak egy enyhe bicegést tapasztalhat, de a versenyző egyelőre mankó segítségével szorul.

STATISZTIKA

Petrov	AUS 2010	JAP 2010	KOR 2010	MAL 2011	MON 2011
Liuzzi	CHI 2010	JAP 2010	BRA 2010	ABU 2010	
Buemi	AUS 2010	CHI 2010	GER 2010	KOR 2010	
Hamilton	ITA 2010	SIN 2010	CAN 2011	BEL 2011	
Kobayashi	AUS 2010	CHI 2010	CAN 2010	SIN 2010	
Sutil	HUN 2010	KOR 2010	CAN 2011		
Kovalainen	EUR 2010	GER 2010	SPA 2011		
Alonso	BEL 2010	CAN 2011			
Webber	EUR 2010	KOR 2010			
Massa	JAP 2010	MON 2011			
Schumacher	ABU 2010	AUS 2011			
Rosberg	KOR 2010	AUS 2011			
Glock	MAL 2010	KOR 2010			
Alguersuari	MON 2011	BEL 2011			
Trulli	MON 2010				
Barrichello	BEL 2010				
Button	BEL 2010				
Vettel	TUR 2010				

Hamilton valóban túl sok balesetben érintett?

Az elmúlt két év alatt mindössze egyetlen olyan pilóta akad, aki többször esett ki ütközést követően, mint a 2008-as világbajnok.

*Csak olyan pilóták kerültek az összesítésbe, akik több mint 20 futamon rajthoz álltak a 2010-2011-es szezonban. Olyan eseteket, amikor technikai gondok adódtak, vagy nem ütközés következtében estek ki a pilóták, nem kerültek be a statisztikai adatok közé. A felmérés egészen a 2011-es Belga Nagydíjig tekint át a történéseket.

Michael
véletlen
jótévője



„A szabadulásom után
a Japán GP-n
Schumacher is odajött
hozzám: 'Tudom, mi
történt veled, sajnálom.
Mindent megteszek,
hogy segíthessek.'”

Bertrand Gachot 1991-es bebörtönzését követően a Jordan csapatnak szüksége volt egy helyettesre... és a többi már történelem. Saját szavaival maga a főszereplő mesélte el a történetét – és felidézte, hogyan került Michael a helyére.

SZÖVEG:
ADAM COOPER
KÉPEK:
GETTY IMAGES
FORDÍTOTTA:
TÓTH GÁBOR

„1990 decemberében történt. Öltönyben voltam, egy találkozóra siettem Eddie Jordannal és a 7UP vezetésével a londoni Charlton Towersbe. Egy kicsit eltévedtem, és mivel Eddie néhány autóval valahol mögöttem haladt, telefonon tartottuk a kapcsolatot. Aztán egy taxi vezetője felbosszantott, és hülyén reagáltam. Éppen vártam a zöld jelzésre, mire ő mellém állt, én meg nem engedtem el. Pedig meglehettem volna. Ő erre rálépett

a fékre, tesztelt engem, én meg vicces akartam lenni, és azt mondtam: 'Ha még egyszer megteszed, nekimegyek a kocsidnak!' Újra fékezett, én meg nekimentem. Erre kiszállt, kinyitotta az autóm ajtaját, kiráncigált, és azt mondta, megöl engem. Mire én csak annyit mondtam, 'phfft' – és lefújtam könnygázzal...

Az a fiú, aki korábban még meg akart ölni, hirtelen az édesanyja után sírt, mert egy kis könnygáz került szemébe. →



Két perccel korábban még fenyegetett és inzultált, nem éreztem magam bűnösnek. Majd kihívtam a rendőrséget.

Amikor az eset a bíróság elé került, a rendőrség közölte, ők választottak szét minket, amely abszolút nem volt igaz. Kihívtam a rendőrséget, mert körülbelül 50 taxis volt ott, akik meg akartak lincselni, ennyi volt. Pontosan elmondtam nekik, mi történt. Nem tudtam, hogy a könnygáz használata tilos. Vicc volt. A rendőrségre mentem, elmondtam, mi történt, elengedtek, és eljuthattam a megbeszélésre. De kilenc hónappal később a bíróság elé kellett állnom, ahol elítéltek. Felajánlottunk több millió font óvadékot, de a bíró azt mondta: 'Nem, túl veszélyes lenne, ha London utcáin járkálna.'

Az eset idején éppen a barátnőm autóját vezettem, és a könnygáz az ajtó oldalsebétől került a kezembe. Franciaországban ilyen benzinkúton is lehet vásárolni; ez csak könnygáz. Amikor a taxis megmarkolt, nem gondoltam, hogy használom. Soha életemben nem használtam előtte és utána sem. A gázal kapcsolatban tudni kell, hogy egy óra elteltével a hatásának nyoma sem marad. Ő is rendbe jött – sőt, maga vezette haza a taxiját! De a történet sok embernek nagy üzlet volt, mert Formula-1-es pilóta voltam.

A tárgyalás előtt három különböző ügyvédet kértem meg, mondják el a véleményüket, mindegyikük azt mondta: 'Ezért nem csukhatnak le.' Csak azért aggódtak, el ne ítéljenek, mert túl sok erőt használtam saját magam megvédelésére. Nem gondolkozhattam azon, hogy elítélnek, mert tudtam, Eddie Jordan nagyon ragaszkodik a pénzhez, csak azért aggódtam, kirúg, és egy másik fizetős pilótát alkalmaz, aki több pénzt visz a csapathoz.

Amikor a bíróságra mentem, bíztam benne, hogy csak jól jöhetnek ki az esetből. Ismertették a vádat, és azt mondtam: 'Ez egy híján fél tucat – szeretném, ha ejtenék a vádat.'

De a sértett és képviselői odamentek a bíróhoz, aki azt mondta: 'Nem, itt vagyunk, szeretném lefolytatni az eljárást.' Nevetséges volt, de híres voltam egy kislány, és azt hiszem, példát akartak statuálni velem.

Az esküdszék elsőre nem hozott egyhangú döntést, így tovább faggattak engem és a szakértőt: 'A gáz okozott maradandó sérülést?' 'Nem.' Mégis úgy döntöttek, túl sokat használtam a védekezésre, és elítéltek. A bíró kimondta az ítéletet – melyben közölte: volt egy lány, akit korábban 22-szer elmarasztaltak, könnygázt használt egy öreg hölgy kézitáskájának ellopásához. 18 hónapot

kaptam, plusz hat hónapot könnygáz-birtoklásért.

El sem hittem. Egy repülőgép várt rám, amely az imolai tesztre vitt volna, és miután meghallgattam ezeket a mondatokat, arra gondoltam: 'Mindent jól értettem?' Elvezettek egy kis ajtón, és azt mondták: 'Azonnal börtönbe kell vonulnia.' Volt ott két tetovált börtönőr, emlékszem, velük beszélgettem. Azt mondták: 'Decemberben jó magaviselettel már szabadulhatsz.' Majd a másik fiú közölte: 'Nem, ő erőszakos bűnöző, örülhet, ha a jövő év Húsvétján kiengedik! Levették a láncot, lefeküdtem a lócára, és arra gondoltam: 'Mi történik velem? Jézus!'

Három hetet töltöttem Brixtonban, majd egy félig nyitott börtönbe kerültem. Azt kell mondjam, a lehető legjobban utáltam, ugyanakkor az emberi tapasztalat bámulatba ejtő. Nyilvánvalóan találkozol a börtönökben félelmetes rabokkal, de itt különlegesen jó sorstársakkal ismerkedtem meg, néhányan még most is a barátaim. Nagyon érdekes volt emberi szempontból. Volt sok mókás történet is. Egy napon az egyik fiú azt mondta nekem: 'Egy versenyző vagy? Ha kiszabadulsz, ne foglalkozz a versenyzéssel – keress meg, szükségünk van egy sofőrre. Sokkal több pénzt kereshetsz velünk, majd meglátod, sokkal jobb lesz.'

Schumi egy grafitin hajt át 1991-ben a spái pályán. Az aszfalton az olvasható: „Gachot, a belgák veled vannak!”



„A börtönben egy fiú azt mondta: 'Egy versenyző vagy? Ha kijutsz innen, legyél

a társam – szükségünk van egy sofőrre. Sokkal több pénzt kereshetsz velünk!'”

Gachot támogatói a Formula-1 világában: Erik Comas, Andrea de Cesaris, Alain Prost, Olivier Grouillard és Ivan Capelli



Azt kérdeztem: 'Mit csináltok?' Válaszolt: 'Autókat lopunk, betörjük a szupermarketek ablakát, ellopjuk a cigarettákat és a szeszesitalokat. Kell nekünk valaki, aki gyorsan tud vezetni...'

Amikor Michael Schumacher ült a helyemre, nem volt tévém, így nem is láthattam. Azt tudom, hogy egy hülye börtönőr odaállt az ajtó elé: 'Vroom, vroom, vroom!' – mondogatta. 'Hé, találtak egy másik versenyzőt – nem akarnak már többet téged! Az új fiú nagyon jó! Élvezték, hogy állhatnak az ajtó előtt, elmondhatják az eredményt. 'Ez a fiú briliáns!' – folytatták.

Jó dolog volt, hogy Andrea de Cesaris egy üzenetet küldött: 'Elkapom ezt a németet!' Vicces volt. Nem mondom azt, hogy jobb voltam, mint Schumacher, vagy ehhez hasonló, de az utolsó versenyemen, Magyarországon szinte repültem. (Gachot érte el a leggyorsabb köridőt a versenyen – a szerk.) Nem süketelek. Ha ma egy autóra ültetnék, lassú lennék – azt pedig nem tudom,

Schumacher hogyan tud vezetni. Annyit mondhatok, abban az időben jó munkát végeztem. Azonban az esetet követően Schumacher csillaga felfelé ívelt...

Mókás, hogy gyakran emlékszem rá: amikor börtönbe vonultam, tulajdonképpen én adtam esélyt Michael Schumachernek a Formula-1-re. De azt is be kell látni: vagy így, vagy úgy, mindenképpen a száguldó cirkuszba került volna, mert megvoltak a forrásai, és kiváló pilóta lett – ez nem kérdés. Ez egy lehetőség volt számára, amit ki kellett használnia, és ezzel nincs is problémám; nagyon jól megvagyunk – mindig úriember volt.

„A szabadulásom után a Japán GP-n Schumacher is odajött hozzám: 'Tudom, mi történt veled, sajnálom. Mindent megteszek, hogy segíthessek.'” Nem kellett volna ezt mondania, de ezért nagyon tisztelem. Most, amikor ellátogatok a versenyre, és találkoznak, mindig beszélgetünk.

Amikor kiengedtek a börtönből, először nem haza mentem, hogy zuhanyoz-

zak. Egy partira siettem a francia nagykövetségre, onnan pedig egyenesen a Japán Nagydíjra utaztam. Mi történt Eddie Jordannal? Nos, azt hiszem, elfelejtette, hogy együtt dolgoztunk, azt, hogy barátok voltunk, és azt is, hogy ő volt a menedzserem... ez egészen undorító. Minden az üzletről szólt – és ő nagyon ragaszkodott a pénzhez. Eddie tehetséges, nagyon mókás fiú, meg minden, de nincsenek morális határai...

Visszatekintve az F1-es pályafutásomra, azt mondhatom, mindenhez körmöm szakadtáig ragaszkodtam. Szerettem volna egy jó csapatnál versenyezni. Kis csapatnál nem a jó dolgokra kell koncentrálni; a következő versenyre készülsz, és próbálsz túlélni azt. De másrészről egy fiúként, aki a semmiből érkezett, nagyon boldog lehetek. Egy darabban túléltem, és nagyon különös életem volt, izgalmas és érdekes emberekkel találkoztam. A versenyzés azonban már nem hiányzik. Most élvezem a jelenlegi életem.”



„Amikor beléptem az F1-be, az olyan pilóták, mint **Senna** vagy **Mansell** nem igazán kedvelték, ha egy fiatal srác a babérjaikra tör. Éppen ezért nagyon keményen kirakták a könyöküket, hogy feltartsanak...

Természetesen ettől nem voltam boldog.”

A Jordan színeiben 1991. augusztus 23-án egy feltörekvő, 22 éves fiatalember debütált a Forma-1-ben. Három szezon elteltével már világbajnoknak vallhatta magát. Húsz esztendővel később Michael Schumacher, mint az F1 valaha élt legsikeresebb pilótája mesél nekünk a karrierjéről.

SZÖVEG: JAMES ROBERTS

KÉPEK: LORENZO BELLANCA/LAT

FORDÍTOTTA: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ

Nos, Michael a karriered szinte egyedülálló. Kezdjük az első győzelmeddel, amelyet 1992-ben sikerült aratnod a Belga Nagydíjon, Spában...

Igen, az volt az első visszatérésem Belgiumba a bemutatkozásomat és azt követően, hogy 500 métert tettem meg az aszfaltsíkon. Egy évvel később viszont minden sokkal jobban alakult. A pálya rendkívüli volt, főleg vizes körülmények között. A futam nagyon egyszerűen zajlott. A csapattársammal, Martin Brundle-lel harcoltam, egészen addig, míg el nem követtem egy hibát →



a Stavelotnál, és be nem sokalltam a kanyarban. Martin megelőzött, és ekkor láttam meg, hogy az abroncsai hólyagosak. Ezt lehet szerencsének vagy sorsnak hívni, de úgy döntöttem, hogy hamarabb kimegyek kerékcserére. A csapat fogékony volt a döntésemre, nem kérdeztek semmit. Ez volt a kulcs. Ha változékony körülmények között kell versenyezned, és a megfelelő pillanatban a megfelelő döntéseket hozod meg, annak mindig lesz eredménye. Abban a pillanatban persze még egyáltalán nem lehettem biztos abban, hogy megnyerem a futamot. A szerencsém az volt, hogy Nigel Mansellnek – aki gyorsabb volt nálam – gondoljai adódtak a kipufogórendszerével, és nem tudott száz százalékosan kihozni autójából, így én megfelelő előnyre tudtam szert tenni, és elsőnek hajthatam át a célvonalon. Persze, ha kellően gyors is lett volna, én valószínűleg kiszélesítettem volna az autóm, és olyan lett volna, mintha egy busszal közlekedtem volna előtte. Azaz, akkor sem tudott volna megelőzni.

Húsz év hosszú idő. Nem tűnik úgy, mintha egy élet telt volna el azóta, hogy Mansell, Senna és Prost ellen harcoltál?

De, teljes mértékben. Akkoriban a tapasztaltabb pilóták, mint Berger, Mansell, Senna és Prost nem kedvelték túlságosan a fiatal pilótákat, akik fel akartak érni hozzájuk. Nem is bántak velem szépen. Kitétek a „könyököket”, ahol csak tudták, levágták a kanyarokat, feltartottak csak azért, hogy maguk mögött tudjanak. Nekem ez nagyon nem tetszett, mert szerintem mindenkinek egyenlő bánásmód dukál. Nem is hagytam magam, és tudomásukra juttattam a véleményemet. Ez többször vitához vezetett, amiken utóbb jókat neveltünk. Emlékszem, egyszer együtt utaztam Gerhard Bergerrel egy monzai tesztre, mivel mindketten Monacóban éltünk akkoriban. Elkezdtünk a régi időkről beszélni, és igazán jókat derültünk.

egy sima teszteléről volt szó. Mindketten tenni akartuk a dolgunkat, de én még csak egy fiatal kezdő voltam, ő pedig meg akart leckéztetni. Emlékszem, akkor arra gondoltam: „Rendben, nagyfiú, de ehhez a játékhoz ketten kellene”. Nem igazán tetszett neki a dolog, de azt hiszem, ott és akkor tisztáztunk pár dolgot, és onnantól sokkal jobb kapcsolatot áptunk.

A következő kiemelkedő versenyed Spanyolországban volt, 1994-ben. Beakadt sebességváltóval...

Nem, azt hiszem kihagytunk egyet. Interlagos, 1994. Az versenyés volt a javából, talán abban az évben először. A kvalifikáció nagyon szoros volt, és Rosznak fantasztikus stratégiát sikerült kieszelnie. Elértük, hogy Ayrton elé kerüljünk egy vagy két másodperc előnyvel. Abszolút a határon autóztam, és kvalifikációs időket futottam folyamatosan, de Ayrton hasonlóképp. A tény azonban, hogy Brazíliában vagyunk és legyőzhetem Sennát a hazai versenyén, ráadásul még hibára is kényszeríthetem... olyan érzés volt, mintha a Holdon jártam volna. Az 1994-es Spanyol Nagydíj szintén nagyon izgalmasan alakult, főleg a kiállítások miatt. Ötödik sebességben kihajtani a boksztucából nem akármilyen. Folyamatosan attól rettegettem, hogy felrobban a váltóm, ezért a szerelő srácok minden alkalommal megtoltak, hogy lendületet kapjak.

Mennyire volt jó a Benetton B194?

Az egy remek autó volt. Emlékszem egy silverstone-i tesztre a 94-es szezon előtt. Nyálkás, ködös, hideg idő volt, és az 1993-as versenygéppel érkezünk meg a pályára. Tudtam, hogy →

„Amikor Damonnal küzdöttem, sokkal inkább a határon autóztam. Mestere voltam a borotvaélen táncolásnak.”

Ayrton Senna egyszer tényleg felmutatta neked a középső ujját? Ha jól tudom Magny-Cours-ban, 1992-ben...

Válójában, többször is megtette ezt. Magny Cours-ban pont igaza volt, akkor tényleg én hibáztam. Aztán ott volt a híressé vált hockenheimeri eset, amikor valósággal kirobbant az autójából, és személyes csevejre akart invitálni, amibe én bele is mentem. Kiszálltam a versenygépből, hogy megtudjam, mit akar. A pályán utána kétszer is szándékosan blokkolt engem, pedig csak



Spanyolország, 1994. Ez volt Schumi egyik legjobb versenye. A második helyen végzett Damon Hill mögött úgy, hogy a futam nagy részében a váltó meghibásodása miatt ötödik sebességben kellett hajtania





Michael Villeneuve ellen küzd a víz áztatta Spanyol Nagydíjon 1996-ban, hogy megszerezze első Ferraris győzelmét

milyen időre vagyok képes. Jó érzéssel tudtam megállapítani, hogy mi lehetséges. Aztán kihajtottam az aszfaltcsíkra, volt egy pár megbízhatósági probléma, aztán minden a helyére rázódott. Varázslatos volt. Hatalmas előrelépést tettünk akkor. 1,5-2 másodpercet hoztunk az előző évhez képest. Akkor még nem is sejtettük, hogy világbajnok autónk van, persze azt tudtam, hogy nagyon jó kis gépet vezethetek. Nem az erőn múlt, hanem azon, hogy minden tökéletes harmóniában működött a versenygépen.

1994-ben és 1995-ben Damon Hill volt a legnagyobb ellenfeled. Rengeteg incidens adódott kettőtök között, de hogyan értékeled őt, mint kihívót?

Nos, valóban sokat harcoltunk egymással, persze azzal is tisztában voltam, hogy az ő pályafutásából kimaradt a gokart-iskola. Ezért lehetett mindig érezni előzések közben, hogy nem teljesen magabiztos. Megpróbáltam mindig a határhoz közelíteni, ami neki nem tetszett, és néha tényleg túl is lőttem a célon. Arra viszont próbáltam mindig ügyelni, hogy úgy tegyem mindent, hogy a bírók ne büntessenek érte. Ezt hívom én határon autózásnak. Mestere voltam a borotvaélen táncolásnak. Emlékszem, hogy Damon Hill és David Coulthard nem voltak kibékülve a módszereimmel, de én mindig tudtam, hogy amit teszek, azt mind a gokartos múltamnak és a többi szériában eltöltött időnek köszönhetem. Megtanultam, hogy addig kell harcolni, amíg a maximumot nem tudom kihozni magamból és az autóból.

Talán azóta már Damon is belátta ezt. Talán.

1995-ben, szintén Spában, száraz pályára alkalmas, lágy keverékű gumikkal tartottad magad mögött Hilt – vizes aszfalton.

Jól emlékszem arra az esetre. Tisztán előttem van minden. Számos olyan kanyar volt, ahol akadtak száraz aszfaltfoltok, és nem csúszkált a kocs. Az egész pályát kihasználtam, hogy



Az első ferraris világbajnoki cím ünneplése Jean Todt karjaiban, a suzukai dobogón, 2000-ben

egy kicsit mindig hamarabb tudjam elfordítani az autót, és egy kicsit később is jöhetnek ki a kanyarokból. Tudtam, hogy sokkal gyorsabb nálam, hiszen esős arconcsokon követtem. Magam mögött kellett tartanom, és bátor húzás volt nem lecserelni a slick gumikat. De a végén kifizetődött a döntésünk, bár hatalmas csata volt. Nagyszerű érzés egy gyorsabb ellenfelet úgy legyőzni, hogy minden apró trükköt és húzást bevetsz annak érdekében, hogy ne tudjon megelőzni.

Abban az évben a Nürburgringen volt az év versenye...

Teljes mértékben tisztában voltam a manőveimmel, még azzal is, amit a verseny végén mutattam be Jean Alesi-val szemben. Az S-kanyarnál mindig megvolt a lehetőségem, hogy reagáljak arra, ahogyan mozog a pályán. Igen, nagyon elszánt voltam akkor: tiszta volt a fejem, de nem hittem volna, hogy eljuthatok abba a pozícióba, olyan kemény volt a verseny. Az autó sem volt tökéletes olyan körülmények között, de végül javulni kezdett az idő, és sokat gyorsultunk a végére. Onnantól kezdve az, hogy felzárkózom rá, majd megelőzőm, csak idő kérdése volt.

Milyen volt akkoriban a közös munka Flavio Briatoréval?

Az ő közreműködésével jutottam fel a csúcsra. Nagyon jó volt abban, hogy a legjobb embereket gyűjtse össze egy csapatba, majd összetartsa őket, és folyamatos figyelmet követeljen. Nem volt ez egyszerű, hiszen úgy csöppent a Forma-1-be, hogy semmilyen hasonló

Schumacher karrierje versenyről versenyre

Helyezés	Év	Autó	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V12	V13	V14	V15	V16	V17	V18	V19	
14.	1991	Jordan 191											BEL									
		Benetton B191												5	6	6						
3.	1992	Benetton B191B	RSA 4	MEX 3	BRA 3																	
		Benetton B192				2	ESP	SMR	4	2	4	3		1	3	7		2				
4.	1993	Benetton B193A	RSA 3	BRA 3																		
		Benetton B193B				2	SMR	3	2	3	2	2		2		1						
1.	1994	Benetton B194	BRA 1	PAC 1	SMR 1	MON 1	ESP 2	CAN 1	FRA 1	GBR 1	GER 1	HUN 1	BEL 1	ITA BAN	POR BAN	EUR 1	JPN 2	AUS 2				
1.	1995	Benetton B195	BRA 1	ARG 3	SMR 3	ESP 1	MON 1	CAN 5	FRA 1	GBR 1	GER 1	HUN 11	BEL 1	ITA 2	POR 1	EUR 1	PAC 1	JPN 1	AUS 1			
3.	1996	Ferrari F310	AUS 3	BRA 3	ARG 3	EUR 2	SMR 2	MON 2	ESP 1	CAN 1	FRA 1	GBR NÁR	GER 4	HUN 9	BEL 1	ITA 1	POR 3	JPN 2				
DISZKV	1997	Ferrari F310B	AUS 2	BRA 5	ARG 2	SMR 2	ESP 1	MON 4	CAN 1	FRA 1	GBR 1	GER 2	HUN 4	BEL 1	ITA 6	AUT 6	LUX 1	JPN 1	EUR 1			
2.	1998	Ferrari F300	AUS 3	BRA 1	ARG 2	SMR 2	ESP 3	MON 10	CAN 1	FRA 1	GBR 1	AUT 3	GER 5	HUN 1	BEL 1	ITA 1	LUX 2	JPN 2				
5.	1999	Ferrari F399	AUS 8	BRA 2	SMR 1	MON 1	ESP 3	CAN 5	FRA 5	GBR 5	AUT 5	GER 5	HUN 5	BEL 5	ITA 5	EUR 5	MAL 2	JPN 2				
1.	2000	Ferrari F1-2000	AUS 1	BRA 1	SMR 1	GBR 3	ESP 5	EUR 1	MON 1	CAN 1	FRA 1	AUT 1	GER 1	HUN 2	BEL 2	ITA 1	USA 1	JPN 1	MAL 1			
1.	2001	Ferrari F2001	AUS 1	MAL 1	BRA 2	SMR 2	ESP 1	AUT 2	MON 1	CAN 2	EUR 1	FRA 1	GBR 2	GER 2	HUN 1	BEL 1	ITA 4	USA 2	JPN 1			
1.	2002	Ferrari F2001	AUS 1	MAL 3																		
		Ferrari F2002			1	SMR	1	1	2	1	2	1	1	1	2	1	2	2	1			
1.	2003	Ferrari F2002	AUS 4	MAL 6	BRA 1	SMR 1																
		Ferrari F2003-GA					1	1	3	1	5	3	4	7	8	1	1	8				
1.	2004	Ferrari F2004	AUS 1	MAL 1	BHR 1	SMR 1	ESP 1	MON 1	EUR 1	CAN 1	USA 1	FRA 1	GBR 1	GER 1	HUN 1	BEL 2	ITA 2	CHN 12	JPN 1	BRA 7		
3.	2005	Ferrari F2004 M	AUS 7	MAL 7																		
		Ferrari F2005				2	SMR	2	7	5	2	1	3	6	5	2	10		4	7		
2.	2006	Ferrari 248 F1	BHR 2	MAL 6	AUS 1	SMR 1	EUR 1	ESP 2	MON 5	TUR 2	CAN 2	USA 1	FRA 1	GER 1	HUN 8	BEL 3	ITA 1	CHN 1	JPN 1	BRA 4		
9.	2010	Mercedes MGP W01	BHR 6	AUS 10	MAL 10	CHN 10	ESP 4	MON 12	TUR 4	CAN 11	EUR 15	GBR 9	GER 9	HUN 11	BEL 7	ITA 9	SIN 13	JPN 6	KOR 4	BRA 7	ABU 7	
*	2011	Mercedes MGP W02	AUS 9	MAL 8	CHN 12	TUR 6	ESP 6	MON 4	CAN 17	EUR 9	GBR 8	GER 8	HUN 8	BEL 8	ITA 8	SIN 8	JPN 8	KOR 8	IND 8	ABU 8	BRA 8	

*2011 első tíz versenyének végeredménye

Világbajnok
 Dobogós helyezések
 Kiesett (NÁR: nem állt rajtához)
 Diszkvalifikáltak



Michael (slick gumikon) maga mögött tartotta Hillt (esőgumikon), majd megnyerte az 1995-ös Belga Nagydíjat

tapasztalattal nem rendelkezett. Egy pillanatra talán elbizonytalanodott, de utána tökéletesen megérezte, hogy mi a fontos, mi az ő szerepe, és hol kell bizonyos mértékű szabadságot biztosítani az embereinek. Tiszteletreméltóan végzte a munkáját.

A következő nagy lépésed az volt, hogy a Ferrarihoz igazoltál. Amikor fiatal voltál, gondoltál valaha arra, hogy az egyik tűzpiros autót akarod majd vezetni?

Nem, egyáltalán nem. Tudatlan voltam a múlttal kapcsolatban. Nem is igazán érdekelt. Nem rosszindulatból, csak nem gondoltam arra, hogy az én dolgom lenne a múlttal törődni. Azt hiszem, nem voltam egy szokásos fiú. Nem azzal az álommal nőtem fel, hogy egyszer Formula-1-es pilóta akarok lenni. Nem álmoozdtam hasonlóról sem, nem volt rá esélyem, és én szerettem realista módon gondolkodni. Kihasználtam a lehetőségeket, amik előttem adódtak, és mindig nagyon boldog voltam. Lényegtelen volt, hogy Formula Ford, Formula 3-as vagy bármilyen sportautóban ülök éppen. Mindig annak örültem, amit éppen elértem, és sosem lebegett célként a szemem előtt az F1. Úgy értem, én egy gokartos srác voltam Kerpenből. A szüleim nem tudtak pénzügyi támogatást nyújtani a versenyzői karrieremhez. Természetesen csodálatos otthonom, gyermekkorom és szüleim voltak, de mindig realista maradtam. Persze, ahogy egyre közelebb kerültem a nagy dolgokhoz, mindig örömmel töltött el, hogy egy kerpeni kiskölyök kezelni tudja ezeket a szituációkat.

Amikor először mentél el Maranellóba, nem érezted, hogy az egy különleges pillanat? Mi volt a tifosi, a fanatikus



Michael 1995-ben, a Nürburgringen elkápráztatta a közönséget Jean Alesi késői megelőzésével

Ferrari-szurkolók reakciója az első győzelmedet követően, 1996-ban, a Spanyol Nagydíjon, amikor a harmadik helyezetig mindenkit leköröztél a futamon?

Korábban úgy mentem ki a pályára, hogy fel tettem magamnak egy kérdést. Vissza lehet hozni a Ferrari-érát? Az biztos volt, hogy ott akartam hagyni a Benetton, és új kihívásra vágytam. Két lehetőség adódott: McLaren vagy Ferrari. A fő ok, amiért az olaszokat választottam, Jean Todt volt, aki azt mondta nekem, hogy egy céljuk van: megnyerni a világbajnokságot, és olyan csapatot szednek össze, ami képes is erre. Bízta bennem, és látták rajtam, hogy segíthetek nekik elérni a kitűzött céljukat, de sosem akartam én lenni az első számú pilóta, és nem is kértem ezt soha. Nem akartam, hogy gyorsabb autót tegyenek alám, mint a csapattársam alá, viszont ha már úgy alakult, akkor azt ki is használtam. Gyorsabb akartam lenni az egész mezőnynél. Minden tiszta volt: el akartunk érni valamit, volt a kezünkben eszköz hozzá, és ha már megvolt, ki is kellett használni mindent, ami lehetséges. Alkalmam nyílt bizonyítani. Ezért döntöttem a tűzpiros autók mellett. Csak ezt követően jöttem rá, mit is jelent Ferrari-pilótának lenni, mennyit számít, hogy mindezt együtt értük el.

Rory Byrne, Jean Todt, Ross Brawn: ez volt az álomcsapat, nemde? Milyen volt ezekkel az emberekkel együtt dolgozni?

Mindannyiunk előtt egyetlen cél lebegett, így maximálisan arra koncentráltunk, szinte semmi másra. Akkor is, ha a stratégia azt jelentette, hogy a gyorsabb versenyzőt, akárki is legyen az, segítenie kell a lassabbnak. Mindenki láthatta, hogy 1999-ben, a balesetemet követően, amikor visszatértem a pályára én is segítette a csapattársamnak, hogy elérjük a célunkat. Semmiféle gondom nem akadt ezzel. Ők segítettek engem, kötelességem volt ezt viszonzni. Ez az egység volt, ami megtörte az ellenfeleinket, még akkor is, amikor jobb volt az autójuk és jobb teljesítményt tudtak nyújtani. Összefogtunk, hogy együtt győzzük le riválisainkat, akkor is, ha éppen gyorsabbak voltak nálunk. Persze ha úgy sikerül felülkerekedni, hogy jobb képességeid vannak, jobb a stratégiád és bátrabb is vagy, annál jobb érzés kevés van.

És mindez hitelt is nyert 2000-ben, a Japán Nagydíjon. Akkor megnyerted a pilóták világbajnokságát a Ferrarinak, amire 21 éve senki nem volt képes előtte. Idegölő futam volt. Az első rajtkockából



indultál, majd Mika Hakkinen megelőzött és a pályán kívülre kényszerültél. A második bokszt-kiállásnál azonban sikerült visszaelőznöd.

Voltam mögötte is?

Igen a rajtnál...

Komolyan? Nem emlékszem erre. Persze lehetséges. Tényleg nem emlékszem kristálytisztán. Ami megmaradt, az a remek kvalifikációs teljesítmény, amit mutattunk. Előbb én mentem gyorsabb kört, aztán ő. Majd megint én és megint ő. A végén már neveltünk rajta. A rajtra nem igazán emlékszem, csak arra, hogy az elejétől a végéig kemény stratégiát alkalmaztunk, és hatalmas harc volt az első körből az utolsóig. Nem nagyon tudom más versenyhez hasonlítani. A világbajnoki címért harcoltunk, és a meghatározó ismét csak az volt, hogy jó időben hoztunk jó döntést a kerékcserét illetően. Kiautóztam nagyjából öt másodpercnyi előnyt, aztán már csak biztonságra törekedtem.

Mika volt a legkeményebb ellenfeled?

Abszolút. Az összeszedettsége lenyűgöző volt. Volt, hogy azt hittük, sikerült megtörnünk őt, erre simán visszatért, hogy küzdjön. Egy pénteki vagy szombati szabadedzésen sehoh sem volt, az időmérőre aztán hirtelen az első helyen. Fogalmam sincs, hogy volt erre képes, de képes volt. A vasárnapi futamokról nem is beszélve. Sok nagy csatát megvívunk, és ami nagyon fontos, hogy sok éven át ketten harcoltunk a világbajnoki címekért, de közben egyszer sem veszünk össze. Mindig tisztán gondolkodtunk és koncentráltunk voltunk, továbbá tisztel-

tük egymást. A harc a pályán folyt, azon kívül, bár barátok nem lettünk, de nagyon tiszteltük a másikat, és mindig arra összpontosítottunk, ami éppen fontos volt.

Utolsó versenyén, a 2006-os Brazil Nagydíjon – miután ütközött Fisichellával – Schumi mutatott valamit a régi varázsból

A 2000-es suzukai futam után nagy buli volt?

Olyan parti volt, amire másnap nem emlékszik az ember. *(nevet)*

Sok ember szerint a 2006-os brazil futam volt életed legjobbjá. Az utolsó versenyed, mielőtt szögbe akasztottad a bukkósisakodat, majd vissza nem tértél.

Bizonyos szempontból nézve ez igaz lehet. Tényleg egy nagyon jó verseny volt, még akkor is, ha az eredmény lehetett volna jobb is. Emlékszem viszont, hogy milyen érzések kavargtak bennem. Remekül alakult minden addig, míg Fisichella miatt defektet nem kaptam. Úgy kellett begurulnom a boksza. Gondolkodtam rajta, hogy simán megállok, kiszállok a kocsiból és megyek a búcsúbulira. Aztán lecsereálték a gumikat, elindultam kifelé, ellenőriztem mindent a versenygépen és beugrott: „Jól van. Ez az utolsó futamom. Jól kell teljesítenem és élvezni is akarom.” Sikerült is néhány szép manővert és előzést bemutatnom. Végig nagyon izgultam és boldog is voltam. Ahogyan sohasem, akkor sem adtam fel, egy pillanatra sem.

Az volt tehát a kedvenc versenyed?

Nem feltétlenül. Számomra az abszolút kedvenc futam a 2000-es suzukai, ahol megnyertem első ferraris világbajnoki címet. Nagyon emlékezetes számomra az 1994-es Brazil és Spanyol Nagydíj is, és még ott van 1998, Budapest, Hungaroring. Ja, és persze Spa, 1995. Szerencsémre sok versenyhez vághatok jó képet...



„Sosem kértem, hogy első számú pilóta legyek, de ha már volt egy gyorsabb autó alattam, a legjobbat akartam kihozni belőle.”



VIRGIN RACING

Kollégánk egy napra csatlakozott a **Virgin** csapatához, hogy kiderítse: mivel is foglalkoznak a száguldó cirkususz rejtőzködő hősei. A válasz? Napi 18 órát dolgoznak, rengeteget políroznak, és sosem felejtenek el megborotválni.

É
MELÓ
M
É
M
Y

SZÖVEG:
JONATHAN
REYNOLDS
KÉPEK:
GLENN
DUNBAR/LAT
FORDÍTOTTA:
NÉMETVÁRI
LÁSZLÓ

F1
RACING

„JÓ ÉG!”

– mondja nekem Simon Price, a Virgin-istálló személyi vezetője, amikor meglát engem, ahogy megérkezem a csapathoz egy teljes munkanapra. Hajnali 6 óra van, és még nagyon álmos vagyok, de sikerült így is fél órával a kerékcserégyakorlat előtt megérkezni. És egyelőre érdekesnek tűnik. Az arcomon talán az elégedettség tükröződik, nem úgy Price-én. „Azt remélem, tudod, hogy most haza is küldhetnélek” – kérdezi nem kevés iróniával a hangjában. Még csak 30 másodperce vagyok a csapattal, vajon mi rosszat követhettem el? „Ha a csapatvezető meglátja, hogy nem borotválkoztál, jó esélyed van rá, hogy elzavar téged” – mondja.

Kissé idegesen mosolygok, de Pricey visszanéz rám és azt mondja: „Nem viccelek. Ez hozzártartozik a csapat filozófiájához”. „De én nem tartozom ténylegesen az istállóhoz” – védekezek. „Az semmit sem számít. A csapat öltözetét viseled, tehát képviseled is azt” – válaszolja.

Gyorsan körülnézek, annak a reményében, hogy legalább egyetlen srác arcán találok egy hosszabb pajeszt vagy egy egészen apró kis borostát, de esélyem sincs erre. Jogosan kaptam szidást. Eddig úgy tudtam, hogy Richard Branson nem az a megrögzött borotvamániás férfi. Engem persze úgy invitáltak ide, hogy hordanom kell az egyet egyenruháját, amelyen a Marussia Virgin Racing felirat áll, és az is kiderült, hogy ez az esemény bizony a csapat számára is rendkívül fontos. Mindenesetre nem egy jó kezdés ez a részemről.



Jonny találkozik Jerome D'Ambrosiával (fent), majd hosszú ideig a csapattagok mögött áll egy tűzoltó készülékkel a kezében (lent)



A munkatárs – borostával és ronggyal

ÚGY

töltöttem el a pénteki napomat a Brit Nagydíjon, hogy a Virgin Racing-istállónak bojtárkodtam. Valójában „truckie” szerepkörben mozgolódtam, akiknek a fő feladatuk a csapat kamionjainak vezetése és kiegészítő munkák a stáb környezetében. Manapság az európai munkaszabályozásoknak köszönhetően már nem engedik őket vezetni, ezért apróbb garázmunkálatok maradtak a számukra. Sosem fognak akkora elismeréseket begyűjteni, mint más csapattagok, de nélkülük bizony egyetlen Forma-1-es csapat sem létezhet. A kerékcserégyakorlatot megelőzően bemutatnak az istálló hivatalos truckie-jának, 'Big Chris' Allennek, aki egy emberi testbe oltott medve, és a mai nap folyamán árnyéként fog követni. Ahogy megérkezik Dave O'Neil, a csapat menedzsere, megkapom a nap első munkáját. Ki kell tolnom az autót a kerékcserére, majd ha végeztek, visszahúzni a garázsba. Nem a legfontosabb munka, de nem árt, ha folyamatosan összpontosítok. „A verseny-

gépet itt és itt megragadva tolhatsz” – mutat rá két megerősített pontra a hátsó szárnyon Big Chris. „Itt viszont hozzá se érsz” – mutatja a DRS szektort. „Ja, és még valami. Ne told túl sokáig, mert véletlenül levágom a lábadat, amikor a hátsó emelőt a kocsi alá tolom.” Folyamatosan ki- és betolgoztatjuk az autót a garászból, mivel Richie, a szerelők vezetője különböző szituációs gyakorlatokat végez, és az időt is méri stopperóráján. A televízió rutinmunkának tűnik ez az egész, de a valóságban rendkívül precíz mozdulatok összessége, ahol nincs helye a hibának. Ez persze csak gyakorlás, de a hangulat nem ezt tükrözi. Miután 20 alkalommal megismétlődött a gyakorlat, és azt hittem, vége, valaki akkor megint közbeszól, hogy „gyerünk, még egyszer utoljára” – ezt persze a fülhallgatómban ordítva. Az utolsó alkalomból aztán hat sikeredett, mert Richie addig nem volt elégedett, amíg nem sikerült tökéletes időt produkálnunk. Talán a mezőny végéhez tartozik ez a csapat, de a fiúk 2,7-es kerékcseréideje bizonyítja, hogy bizony ugyanolyan profik, mint a többi csapat alkalmazottai.

GYORS

reggelin- ket a motorhome-ban fogyasztjuk el. Ezt követően Chris és én visszaindulunk a garázsba, hogy a légfűvő pisztolyokon egy kis javítást végezzünk el. Kicsit később megkérnek, hogy szaladjak már el a GP2-es paddockba egy kis szárazjégért, amit egy hölgy osztogat egy kamionról. „Amint odaérsz, tudni fogod, hogy ki is ő” – mondják nekem. Gyorsan be is pattanok az elektromos buggymba és indulok. A GP2-esek otthonánál kiszállok a járműből, és elkezdem kutatni a hölgyet, akinek kilétét egyelőre homály fedi. Vajon felültettek? Az F1-es szerelők imádnak viccelődni, és hallottam már olyan történetet is, hogy az új fiút kiküldték egy műanyag zacskóval levegőmintát gyűjteni. De ez most nem lehet hasonló eset. Hatalmas elánnal álltam neki

felkutatni az illetékest, és végül több száz méterrel a megadott helytől meg is találtam. Gyorsan felpakoltam nyolc dobozzal a kisautómra, és indultam vissza a csapathoz, még éppen az első szabadedés megkezdése előtt. Hála nekem, a kocsit immár lehet hűteni. „Nagyon köszö a segítségért, kölyök” – szólít meg egy másik truckie. „Jelenleg persze nincsen szükségünk szárazjégre, de sosem tudhatod.”

Megkezdődik az első bemelegítés, és mostantól számos apró munkát adnak a kezem alá. Például folyamatosan egy tűzoltó készülékkel a kezemben kellett állnom Jim mögött, aki Timo Glock autójának újratankolásáért felelős, akárhányszor a német pilóta beállt a garázsba. Nem a legnehezebb munka, de az összes többivel együtt már fárasztóbb elfoglaltság. „Hol van az újságíró?” kiáltja el magát Jim, és én rögtön ott termek az oldalánál. A truckie-k egy másik nagyon fontos



A kerékcserégyakorlat nagyon korán, reggel 6:30-kor kezdődik. Akkor is, ha gyakran csak éjjel körül végeznek a munkával

feladata, hogy az autókat és a garázt folyamatosan tisztán tartásuk. A következő munkám tehát az, hogy Timo akárhányszor visszagurul a helyére, nekem egy ruhadarabot kell törölnöm az autótól, hogy a szponzorok felirata tisztán láthatóak maradjanak. Nem jó érzés, tudván, hogy pár perc múlva később újra kifut a pályára, és ismét koszos lesz az egész versenygép, de az edzések ezekről az apróságokról is szólnak. Amikor vége az első szabadedésnek, észreveszem, hogy fogalmam sincs róla, ki nyerte meg, vagy mi az állás. Csak az számít, hogy az autó egyben legyen, és semmi gond ne adjon. Most már tudom, hogy más fontos dolgok is vannak egy csapatnál, nem csak az eredmény. Az alkatrészeket leszerelik a versenygépekről, és én újra áttisztítom mindet.

Aztán megkezdődik a második szabadedés, és tényleg kezdem azt érezni, hogy a csapat része vagyok. Elrepül az idő, és vége is a bemelegítésnek. Odamegyek Big Chrishez, és megkérdelem, hogy nekiállhatok-e a tisztításnak. „Persze barátom, de most légy egy kicsit alaposabb, legutóbb úgy nézett ki minden, mintha Ray Charles törölgette volna az elemeket.” A pályán véget ért a munka, a szerelők viszont keményen dolgoznak még mindig. Én a garázs hátulja felé veszem az irányt, hogy találkozzak a két abroncsfelelőssel, Magnettel és Bruce-szal. Az ő feladatuk lemosni, áttörölni és megszárazítani az összes abroncsot, hogy másnap tökéletes állapotban legyenek a bevetésre.

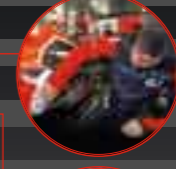
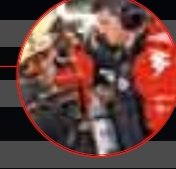
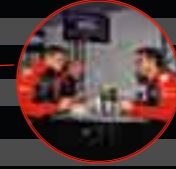
18:30-kor jön el a vacsora ideje, és kezdem érezni magamon egy hosszú és kemény nap fáradalmait. Aztán hirtelen hidraulikus problémát találunk Jerome autóján, és mindenki beleveti magát az éjszakai munka részleteibe. Látom, hogy milyen keményen és kitartóan dolgoznak a szerelők, és immár teljesen biztos vagyok benne, hogy semmivel sem dolgoznak kevesebbet, mint a boksztutca túlsó végén iparkodó kollégáik, sőt, talán még többet is. Az egyetlen különbség az, hogy lassúbb az autójuk, bár erről nem ők tehetnek. D'Ambrosio autója 23:50-re készül el, és engem is vár az ágy. A következő napon Big Chris és a többiek már reggel 6-kor kint lesznek a paddockban, és kezdik elől az egész procedúrát. Én még egy kicsit pihenhetek, majd nekiállok borotválkozni. **1**

Július 8., péntek – Silverstone

Egy nap egy „truckie” bőrében

(Az elnevezés nem azt jelenti, hogy kamiont kell vezetnem...)

06:00	Érkezés a pályára
06:30	Kerékcserégyakorlat
07:00	Reggeli a motorhome-ban a csapattal
07:30	Szerszámok és minden egyéb tisztítása, ellenőrzése
08:00	Szárazjég begyűjtése a GP2-es paddockból
08:30	
09:00	Biztosítani a tankoló szerelőt és tisztán tartani az autót
09:30	
10:00	
10:30	Letisztítani az alkatrészeket és a garázsleleji feliratokat
11:00	
11:30	
12:00	Ebéd a csapattal
12:30	Második szabadedés, tűzoltó készülék készenlében tartása
13:00	Tűzbiztonság és tisztítás
13:30	
14:00	
14:30	Letisztítani az alkatrészeket és egyéb feliratokat
15:00	Segíteni Timo autóján a fékek megtisztításában
15:30	Segíteni a kocsi hátsó szárnyának leszerelésében
16:00	
16:30	Segíteni az abroncsfelelősöknek lemosni a gumikat és a felniket
17:00	
17:30	
18:00	
18:30	Vacsora a csapattal
19:00	Végso tisztítási és törési feladatok
19:30	
20:00	Segíteni Big Chrisnek a légpisztolyok ellenőrzésében és tisztításában
20:30	
21:00	
21:30	
22:00	Segíteni, hogy kijavítsák a Jerome autóján észlelt hidraulikus hibát
22:30	
23:00	
23:30	
00:00	A nap vége, irány az ágy





Pat Symonds TECHNOLÓGIAI MESTERKURZUS

Az F1 legféltettebb titkainak teleplezésére

TERÍTÉKEN: AZ OLDALDOBOZOK



A Toro Rosso az alacsony áramlatokra összpontosított, míg a McLaren a magasabb lég-elvezetésre

Mi értelme van az oldalelemeknek? Miért van rájuk szükség?

Erről a kérésről a tyúk és a tojás jut eszembe. Az oldalelemek manapság olyan beépített optikai elemei az autóknak, amik számos funkció ellátására hivatottak. Az F1 korábbi történetében még fontosabb szerepet is betöltöttek, hiszen volt arra is példa, hogy a teljes leszorítóerőt ezek az elemek szolgáltatták. Manapság a legfőbb funkciójuk az, hogy bennük találhatóak a hűtőberendezések, és persze aerodinamikailag is fontosak.

A szabályváltoztatások milyen mértékben hatnak az oldalelemek formájára?

Extrém szinten. A regulációk magukba foglalják az oldalelemek súlyát és hosszúságparamétereit is, és természetesen a görbület mértékét is meghatározzák. Az ezekre vonatkozó legutóbbi, 2009-es szabálymódosítások a kisebb szárnyak használatát is megtiltották az oldaldobozokon.

A TEÓRIA MAGYARÁZATA



Az oldaldobozban találhatóak a váltó-, olaj- és vízhűtő berendezések, valamint az elektronikai alkatrészek. Mindemellett arra is figyelnek, hogy egy ütközéskor védelmet nyújtson a pilótának.

Az oldalsó elemeknek is sokféle változatát láthatjuk a száguldó cirkuszban. Mik a különbségek, és ezek miért léteznek?

Nincs tökéletes megoldás ezekre az alkatrészekre vonatkozóan. Tökéletes harmóniát kell elérni egy autó építéskor. Az első szárnyak vonalvezetésének tökéletesen illeszkedni kell a légbeömlők nyílásaihoz, ez is létfontosságú. A Toro Rosso például az alacsony áramlatokra összpontosított, míg a McLaren a magasabb légelvezetésre. Mindkét megoldás esetében figyeltek arra, hogy a hátsó alkatrészekhez is eljussanak ezek az áramlatok. Az oldaldobozok fontos aerodinamikai elemek, de korántsem annyira, mint a szárnyak és a diffúzor, melyek a leszorítóerőt szolgáltatják.

Mi van egy oldaldobozon belül?

A legfontosabb alkatrészek egyértelműen a hűtőrendszerek, amelyek a motort és a vál-

tőberendezést tartják a megfelelő hőfokon. Természetesen a csapatok elhelyeznek ezen a helyen elektronikai paneleket, dobozokat is, és az energia-visszacsatoló rendszer is itt foglal helyet.

Az oldaldobozok kialakítása összhangban van magának az autónak a formatervezésével?

Az összhang nem a legjobb kifejezés. A legfontosabb, hogy a légáramlatot megfelelően fogják fel és vezessék el. Mivel van miben megakadnia, a szél sebessége nem ugyanolyan gyorsan halad át az oldaldobozon, mint amilyen az autó sebessége. A versenygépjé elejébe képest ötször lassabb. Az elem körüli és azon belüli légáramlatok irányítása és kezelése teszi fontossá és bonyolulttá ezt az alkatrészt.

Az oldaldobozoknak a biztonság szempontjából is fontos szerep jut, nem?

Valóban. A cockpit oldala nagyon erős, de egyben vékony is. Pont ezért nem alkalmas arra, hogy energiát nyeljen el. Mivel a szabályváltoztatások miatt az energiacsatoló rendszert is itt kellett elhelyezni, ezért tesztelték a megoldást. Majd 35 kilométer/órás sebességgel ütköztették, 780 kilogrammos súlyokkal. Az oldaldoboznak fel kell fognia ekkora ütést. A valóságban persze az olyan elemek, mint a hűtőberendezés, padló- és oldalsó elemek csak kis részét veszik el az ütközés energiájának. **F1**

EXCLUSIVE



Nincs, aki élni tudna nélküle

Az F1-es csapatvezetők élete e találmány miatt lett egyszerűbb

Egy versenyhétvégén a Formula-1-es csapatvezetők folyamatosan kapcsolatban állnak az FIA-val, amire különböző rendszereket használnak, többek között a boksztutca falán lévő irányítóközpontok rádióját. Most azonban az F1 Racing bemutatja az FIA legújabb találmányát, a testreszabott iPhone-alkalmazást.

Az FIA Dokumentumkezelő Rendszere (Document Management System – DMS) 2009-ben mutatkozott be, annak érdekében, hogy elősegítse a hivatalos dokumentumok előállításának és terjesztésének rendszerét.

Távaly azonban ez a rendszer valóban mobillá vált a világ legexkluzívabb iPhone app bemutatkozása révén, amely csak az F1-es csapatvezetők számára elérhető.

Az alkalmazás révén az FIA mind a 12 csapatvezetővel közvetlenül képes kommunikál-

ni, akárhol is vannak éppen a paddockban. A csapatvezetők így nagyjából 50 üzenetet kapnak minden egyes versenyhétvégén, amelyek a boksztutca sebességhatárának a túllépésétől a pályán végrehajtandó változtatásokig, de még a várható hőmérsékleti adatokkal is összefüggésben vannak. Amikor az FIA egy új üzenetet bocsát ki, a csapatvezető iPhone-ja megcsörren, hogy az új szöveges üzenet megérkezett. Amikor pedig megnyitják az üzenetet, az app értesíti az FIA-t, a testület így látja, hogy az üzenet megérkezett.

Úgy tűnhet, hogy ez egy nagyon egyszerű rendszer, ugyanakkor sokkal hatékonyabb, megbízhatóbb és biztonságosabb, mint az e-mail vagy az egyszerű szöveges üzenetek, és ezért nagy előrelépés a régi rendszerhez képest. Korábban, ha büntetést szabtak

ki a futam alatt, az értesítést legépezték és nyomtatták, mielőtt az FIA átadta volna azt egy küldöncnek, akinek el kellett mennie, és meg kellett találnia az érintett csapatvezetőt. A csapatvezetőnek ezt követően alá kellett írnia a dokumentumot, annak bizonyítékeként, hogy fogadta az üzenetet, majd a küldöncnek vissza kellett térnie a versenyirányító testülethez, ahol fotókópiát készítettek a dokumentumról, majd eljuttatták azt a többi csapatvezetőhöz is, ami nagyon hosszadalmas eljárás volt. Most ez az egész csak 5 percet vesz igénybe.

Az új alkalmazás hozzáférést biztosít az összes hivatalos dokumentumhoz mindegyik futammal kapcsolatban, és az minden csapatvezető számára lehetővé teszi, hogy bejelentkezett felhasználóként kommunikáljanak az FIA-val, így akár a versenyirányító Charlie Whitingot vagy az FIA technikai megbízottját is elérhetik.

„Az app nagyon hasznos” – árulja el a Virgin Racing csapatvezetője, Dave O'Neil, aki most három mobiltelefonnal járkal. „Az egyetlen probléma, hogy mivel folyamatosan telefonálok, így állandóan töltenem kell azokat...” **F1**

Az élet az FIA app előtt...

Elmúltak már azok a napok, amikor hatalmas papíradat mozgott az FIA és a csapatok között





www.aqua.hu

LED-telveziónok

Hatalmas választékban

BRUTÁLISAN jó árakon

Jobtunk pár kilót...

számítástechnika - szórakozás - háztartás

+36 (1) 244-2424

Hamarosan a **KOKI** Bevásárlóközpontban is

- AQUA Debrecen:** 1074 Debrecen, Debény u. 38. Nyitva tartás: Hétfő: 9-20, Szombat: 10-14, V. Zárva. E-mail: info@aquahu
- AQUA Kertváros:** 1117 Budapest, Kertvárosi F. ut. 17. Nyitva tartás: Hétfő: 10-20, Szombat: 9-13, V. Zárva. E-mail: kert@aquahu
- AQUA Pécsi Center:** 1188 Budapest, Bécsi körútja ut. 131. Nyitva tartás: Hétfő: 10-20 E-mail: jules@aquahu
- AQUA Fehérvár:** 8000 Békéscsaba, Tófalvi u. 1. Nyitva tartás: Hétfő: 9-18, Szombat: 9-13, V. Zárva. E-mail: fehevar@aquahu
- AQUA BudaPEK:** 1122 Budapest, Alkotás u. 53. I. em. Nyitva tartás: Hétfő: 10-20, V. 10-18 E-mail: mami@aquahu



Az F1 legendája: FRANK WILLIAMS



Csak az F1 Racingben

NAGYSZERŰ BRIT HÉTVÉGE

Bár már eltelt pár hét azóta, de a Brit Nagydíj nagyszerűen megmutatta, hogy egy hihetetlenül népszerű üzletnek vagyunk a résztvevői. A lelátók teljesen megteltek a versenyhétvége mindhárom napján. Az új Silverstone-szárny remekül beleillik a pálya struktúrájába. Mind úgy éreztük, hogy valami rendkívüli történik a futam idején, és ilyet bizony mindig jó tapasztalni.

A KIRÁLYI CSALÁD ÉS AZ F1 KIRÁLYAI

Harry herceggel találkoztam már korábban is, pár évvel ezelőtt. A nagydíj alatt sikerült beszélgetnünk kicsit, és nagyon elbűvölő személyiségnek találtam őt. Azt mondta, hogy szívesen kipróbálna egy F1-es autót. A futamot követően írtam neki egy levelet, és közöltem vele, hogy amennyiben komolyan gondolta, amit mondott, mi szívesen biztosítunk számára lehetőséget erre. Ha jól tudom, az édesapja sosem próbálta ki a Forma-1-et, de Anna hercegnő 1983-ban már vezette az egyik autóját a Donington versenypályán. A kormány mögött nem volt túl ügyes, de miután kiszállt a kocsiból, nagyon jókedvűnek tűnt...

APRÓ DOLGOK...

Imádom a gyerekeket, és nagyon örültem, amikor Rubens (Barrichello) két kislányát, Eduardót és Fernandót láttam Magyarországon a motorhome-ban. Nagyon jól viselkedtek, igazából alig vettem észre, hogy ott vannak. Ha már szó esett a motorhome-ról, a Hungaroringen Jenson jubileumi partija alkalmából végre ellátogattam a McLaren utazó főhadiszállására. Meglepődtem azon, hogy egy feltűnően nagy központi teret építettek és sok kis szobát.



Húsz év F1-es múlttal a háta mögött Schuminek harcolnia kell Nico Rosberggel a helyéért.

SCHUMI 20. ÉVFORDULÓJA

Mindenki számára dicsőség, ha 20 évet tölthet el a csúcson, ezért megemelem a kalapomat Michael előtt. Az autók mindig fontos szerepet játszottak a pilóták életében és meghatározták a sebességüket, így nehéz megmondani, hogy ugyanolyan gyors-e, mint régen volt. Ami engem illet, úgy látom, hogy már nem képvisel olyan erőt, mint korábban.

ROSBERG, A RAKÉTA

Az, hogy Nico majdhogynem kiszorítja Michaelt a Mercedesnél, azt mutatja, hogy alábecsültem őt. Tudtam, hogy ügyes és jól vezet, amíg nálunk volt, de most azt kell mondom, hogy kivételesen jó pilótáról van szó.

NYÁRI SZÜNET

A Magyar Nagydíjat követően két hétre mindenki bezárta a gyárakat, ezt írja elő a szabály. Rám szerencsére ez a tilalom nem vonatkozik, hiszen én ugyanúgy ellátogatok a bázisra, még akkor is, ha nincs senki ott, akivel beszélgethetnék. Remek ötletnek tartom a szünetet, hiszen a srácok hihetetlenül sokat és keményen dolgoznak az autókon, ezért megérdemlik, hogy pihenhessenek egy kicsit.

MEGOSZTOTT KÖZVETÍTÉS 2012-BEN

Egy tipikus Bernie-féle üzleti megoldásnak vagyunk a szemtanúi. Megkérteszereződik a hírvetés és a közvetítők száma Nagy-Britanniában, 2012-ben. Az F1 még népszerűbbé válhat, és még több pénzt termelhet. A sport szempontjából ez remek megállapodás. A rajongók fizethetnek, hogy élőben nézzék meg az eseményeket, vagy várnak egy kicsit, és ingyenesen meglekinthetik az összefoglalókat a BBC csatornán. Otthon nekem is jön a Sky, és más sportágak közvetítését rendkívül profin hozták le eddig, ezért nem aggódom. A Forma-1-gyel sem lesz ez másképp.

A HÁZASSÁGI ÉVFORDULÓM

Emlékszem, vezettem haza az Osztrák Nagydíjról egy használt Ford Viscount volánja mögött, még 1975-ben. Az egész utat azzal töltöttem, hogy a barátnőm, Ginny megkéréséről fantáziál-

tam. Úgy döntöttem, hogy a helyes lépést fogom megtenni. Augusztus 20-án házasodtunk össze, és kiderült, hogy életem egyik legjobb döntését hoztam. Szeretem a feleségemet, és remek kapcsolat a miénk. Igazi, boldog házasság.

A NOTW TÚL MESSZIRE MENT

A News of the World telefonlehallgatásos történetére én is felfigyeltem. Nem hiszem, hogy a Forma-1-en belül bárkivel megeshet hasonló, de azért elméláztam rajta. Imádom a sikertörténeteket, amikor valaki a semmiből lesz egy hatalmas birodalom első embere, de véleményem szerint Rupert Murdoch átlépett egy bizonyos határvonalat.

Mi járt a fejemben a legutóbbi hónapban?

- „Meglátogattam Jensont a motorhome-jukban, hogy váltsak vele néhány szót, amikor a 200. indulását ünnepelte Magyarországon.”
- „Harry herceg szívesen vezetne egy F1-es autót, ezért én felajánlottam neki kipróbálásra az egyik Williams versenygépet.”
- „Alábecsültem Nicót, amikor nálunk versenyzett. Igazán kiváló pilóta vált belőle.”
- „Megosztani a közvetítési jogokat a Sky és a BBC között, igazi Bernie-féle megoldás.”

DRS

Az eredeti

Ha eddig valaki azt hitte volna, hogy a mozgatható hátsó szárnyrendszer egy új ötlet, akkor nagyot tévedett. Ez a megoldás először az 1960-as évek elején jelent meg az F1-ben.

SZÖVEG: JONATHAN REYNOLDS KÉP: LAT ARCHIVE
FORDÍTOTTA: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ



Servoz-Gavin teszteli a Matra mozgatható hátsó szárnyrendszerét az 1968-as Német Nagydíj bemelegítő edzésén. Egy elektronikus motor változtatta meg a hátsó légtelítő állását, amint a pilóta rátaposott a fékpedálra

1968. augusztus 2. péntek, Nürburgring, Német Nagydíj, első szabadedzés. Az Eifel-hegység klímájának köszönhetően a pálya még párásan köszöntötte a csapatokat. Köd volt és az eső is szállingózott, de szinte észrevehetetlen módon. Nagyon misztikus hangulata volt annak a reggelnek. A csapatoknál a szerelők és a pilóták csak csendben üldögéltek, és arra vártak, hogy kicsit jobb irányba változzon az időjárás. De a Matra úgy döntött, hogy mégis nekivágnak az edzésnek. Mindenki izgatott volt náluk, hiszen ki akarták próbálni a sportág legújabb technikai fejlesztését, az elektronikusan, a pilóta által irányított, mozgatható hátsó szárnyrendszert.

Senkit nem lepett meg, hogy a Matra állt elő ezzel a technikai újítással, hiszen a csapat a légi közlekedésben is érdekelt volt. Az már meglepőbb volt, hogy ilyen sokáig tartott a megjelenése ennek a fejlesztésnek, hiszen már az 1950-es években is alkalmaztak mozgatható aerodinamikai eszközöket a versenyautókon. Persze a késésre is van magyarázat. Az ötlet akkor pattant ki egy tervező fejéből, amikor elkezdtek szárnyakat szerelni a Forma-1-es autókra. A Matra Német Nagydíjon bevetett egyéni fejlesztését egy kis elektromotor működtette. Amikor a pilóta a fékpedálra taposott, egy elektronikus áramkört lezárta, és egy szolenoid szelepet töltött fel energiával, ami a hátsó szárnyat ledöntötte. Az akkori jelentések szerint ez hatalmas leszorítóerőt biztosított az MS11-esnek fékezés közben, de onnantól kezdve, hogy a kanyarban már a gázpedálra lépett a pilóta, ez nem nyújtott többé előnyt.

Az újítást azért vetették be, mert extra tapadást akartak elérni a kanyarokban és hatalmas sebességet az egyenesekben, főleg mivel következett az Olasz Nagydíj, Monzában. Ott már számos csapat próbálkozott hasonló megoldásokkal. A Ferrari például ötvözte a 312 kialakítását egy különleges hátsó szárnyrendszerrel, melyet egy komplex hidraulikus rendszer működtetett, és a váltóberendezés olajnyomásából



Chris Amon Ferrarijának légtelítőjét hidraulikusan lehetett vezérelni. Itt épp Monzában vezeti a versenyt Jackie Stewart álló szárnyas Matrája és Jo Siffert szárny nélküli Lotusá előtt



Az 1969-es szezon elején a Lotus pilótái manuálisan tudták állítani első és hátsó légtelítőket

merített erőt a mozgáshoz. Egyes, kettes és hármas sebességi fokozatban a szárnyak maximális leszorítóerőt biztosítottak, nagyobb fokozatokban pedig olyan állásba mozdultak, hogy a sebesség növelését segítsék.

Jacky Ickx majdnem hatalmas árat fizetett azért, mert pusztán kíváncsiságból ki akarta próbálni, hogy mi történik akkor, ha a nagy sebességű Curva Grandéban visszakapcsolja a sebességi fokozatot alacsonyabba. Csak reflexeinek és manőverezésének köszönhetően, hogy nem csapódott a szalagkorlátba. Csapattársa, Chris Amon már nem volt ilyen szerencsés. A hidraulikus hátsó szárnyra kötött váltóolajrendszere ugyanis léket kapott, ezért kiállni kényserült a versenyből.



Az 1968-as Mexikói Nagydíjon debütált a Lotus kábelekkel mozgatható szárnyrendszere. A megoldást azután vonták vissza, hogy Graham Hill autójában elszakadt az egyik zsinór

A Cooper megoldása egyszerűbb, mégis zseniálisabb volt, amit a Vickers légitársaság mérnöki segítségével is köszönhetnek. A légnomásra alapozták ötletüket, így ha az autó nagy sebességgel haladt, a hátsó szárny felső része hátrabilent, így nem képzett leszorítóerőt, kisebb sebességnél viszont visszaállt az eredeti pozíciójába, és nagyobb tapadást nyújtott az autónak. A Brabham eközben egy sima kábeles megoldást választott, amit a versenyző rángatott a pilótafülkéből.

Meglepő módon Colin Chapman és Lotusos fejlesztőcsapata nem állt elő hasonló megoldásokkal, egészen a sorsdöntő Mexikói Nagydíjig, amely a szezon utolsó versenye volt. A csapat megoldása azonban az addig vezető Graham Hill világbajnoki címébe került. A Lotus a kábeles megoldás mellett döntött, amit egy, a kuplung mellé beépített pedállal lehetett működtetni, és az egyenesekben kellett rátaposni. A megoldás nem is tűnt rossznak, azonban a harmadik körben a hátsó szárnyat tartó egyik gumiszalag elszakadt. „A világbajnokság egy gumiszalagon ment el” – fogalmazott Hill. „Szerencsére maga a szárny legalább egyben maradt, de a győzelemben már esélyem sem volt beleszólni.”

1969 első versenyén a legtöbb csapatnak már mozgatható hátsó szárnyaik voltak, sőt a Lotus és a McLaren még az elülső légtelítők szögét is manuálisan változtatta, kábelekkel. Az ötlet már akkor is zseniális volt, a technológia azonban még nem állt rendelkezésre. A Spanyol Nagydíjon aztán sok baleset okozott a kábelrángatás és a mozgatható szárnyrendszer, ezért az F1 döntéshozó szerve úgy határozott, hogy a soron következő Monacói Nagydíjra felfüggeszti ezen alkatrészek használatát, a Holland Nagydíjra pedig végérvényesen beszüntették. 2009-ig senki nem is használta fel ezeket a terveket, de abban az évben jött a pilóta által mozgatható elsőszárny-megoldás, manapság pedig ismert, hogy az előzések nagy hányadát a DRS-nek köszönhetik a rajongók.



„Talán még kicsit korai, de elgondolkodtam a 2012-es pilótafelállásról”

Volt idő, amikor minden egyes szezon előtt megírtam a „Murray Walker Grand Prix éve” összefoglalót, és mindig azon izgultam, hogy vajon milyen változások mennek majd végbe a csapatok felállításában az aktuális idény kezdete előtt. 1992-ben például gazdasági felfordulás ment végbe az F1-ben és a 16 (igen 16, azok voltak a beleváló idők!) csapat közül mindössze kettő vágott neki az új idénynek változatlan pilótapárossal és technikai stábbal. A Williams és a McLaren.

A jelenben viszont úgy tűnik, hogy az istálló a stabilitásra törekszenek. A 12 csapatból heten már bejelentették jövő évi felállításukat. A Red Bull hivatalosan is megerősítette, hogy 2012-ben is Sebastian Vettel és Mark Webber vezeti majd autóikat. Alonso és Massa állása is biztonságban van a Ferrarinál, ahogy Michael Schumacher és Nico Rosberg is biztosan a Mercedes GP színeiben kezdi a következő szezont. A Sauber szintén nem tervezi szétszedni a remekül működő Kobayashi-Perez párost, és a McLaren vezetői is mindent megtettek annak érdekében, hogy két világbajnok pilótájuk, Jenson Button és Lewis Hamilton továbbra is Wokingot tekintés csapa-

tuk bázisul. Egyelőre úgy tűnik, hogy a Williams is kitart Rubens Barrichello és Pastor Maldonado mellett, bár itt már lehetett hallani bizonyos pletykákat, leginkább Räikkönen gyárlátogatása kapcsán. A Lotus továbbra is bízik Jarno Trulliban és Heikki Kovalainenben, bár az ilyen kicsipatoknál gyorsan változhat a status quo.

Híresztelések persze felröppentek arról, hogy Hamilton a Red Bullhoz igazol, vagy Massát kicserélik a maranellóiak, és Rosberget vagy Webbert hozzák a helyére. Ezek miatt a pletykák miatt viszont senki ne tartsa vissza a lélegzetét addig, amíg nem történik valami szenzációs. Persze ez sem jelenti azt, hogy nem is történhet.

Emlékszem még az 1987-es Magyar Nagydíjra, amikor kiderült, hogy Nelson Piquet elhagyja a Williams-istállót a Lotus kedvéért, de azt sem felejtem el soha, amikor 1992-ben, Monzában Nigel Mansell sajtótájékoztató keretein belül jelentette be, hogy a Williamstól az IndyCarba igazol.

Az F1-es szerződések valójában annyit sem érnek, mint a papír, melyekre nyomtatják azokat. Ha egy pilóta valóban el akar hagyni egy csapatot, akkor semmi nincs, ami megállíthatná.



„Pletykálnak arról, hogy Hamilton a Red Bullhoz szerződik, Massát pedig Rosbergre cserélik, de ezek csak híresztelések.”



Persze több mint valószínű, hogy egy igen drága lépésről lesz szó ezekben az esetekben, de a tény, az tény. Mindenki emlékezhet rá, amikor 1990-ben Jean Alesi egyszerre írt alá a Williams istállóhoz és a Ferrarihoz, majd nagyon szenvedett a döntése miatt, de ha kicsit közelebbi példát akarunk találni a jelen korhoz, akkor Jenson Button esete a legkézenfekvőbb, aki a Williams és a BAR között öröklődött. Most a nagyobb csapatok háza táján tehát csönd van, de mi a helyzet a többiekkel?

Az elefánt szerepét a porcelánboltban ezúttal Robert Kubica tölti be, már elnézést a hasonlatért. Robert 2010 év végén egyértelműen egy szinten autózott a legnagyobbakkal, és nagy dolgokra volt hivatott a 2011-es Renault volánja mögött. Aztán jött a csúnya baleset ralizás közben, amiből súlyos és maradandó sérülések származtak. Robert csalódottsága mérhetetlen lehetett, de ha valaki képes arra, hogy felépüljön ezekből a sérülésekből, az ő. Fantasztikus tündérmese lenne a visszatérése. Jelenleg viszont az a tényállás, hogy egyáltalán nem biztos, hogy Kubica F1-es autóba ül a közeljövőben. Valójában arra van esélye, hogy az év végén betüljön a Renault szimulátorába gyakorolni, és újra érezheti a kormány tapintását. Ez mentálisan nyújthat neki annyit, hogy minden kétséget kizáróan megpróbálkozzon a jövő évi visszatéréssel. De vajon fizikálisan készen tud-e állni egy ekkora lépésre? Sok időbe telt neki az is, hogy talpra álljon, és időbe fog telni az is, hogy újra formába lendüljön. A csapatfőnök, Eric Boullier nem tehet mást, mint hogy várakozik és reménykedik a legjobbakban. A francia szakember gyorsan lépett Kubica balesetét követően, és szerződte az első számú autó volánja mögé 'Quick' Nick Heidfeldet, aki viszont egyáltalán nem alkotott maradandót, és a szezon további részében csak televízió keresztül követheti a száguldó cirkusz történéseit. Nicket mindenki a jövő világbajnokának nevezte, amikor 1999-ben megnyerte a Formula 3000-et, de sajnos meg is maradt az örök reménység skatulyájában. 2000-ben debütált a Prost-csapat színeiben, de azóta versenyzett már a Saubernél, a Williamsnél, a Jordannél, a BMW-nél, és állt a Mercedes szolgálatában is, mielőtt idén csatlakozott a Renault csapatához. Igaz, versenyt soha nem sikerült nyernie, de 13-szor állhatott dobogóra, ami bizonyítja, hogy valóban képes gyors tempót diktálni. Az idei Olasz Nagydíjig még csapatátársa, Vitalij Petrov előtt állt a világbajnoki ponttáblán, de előtte nyújtott teljesítménye



„Kubica balesete után Boullier villámgyorsan szerződte Quick Nicket. Ám most úgy néz ki, Heidfeldnek 2011-re véget ért a szezon.”



csalódást keltő volt, aminek meg is lett a következménye. Petrovnak valamivel biztosabb helye van a csapatnál. Nem nyújt rossz teljesítményt, és jelentős orosz támogatókkal is rendelkezik, valamint az sem valószínű, hogy lapátra tesznek egy olyan pilótát, aki abból az országból származik, ahol a Forma-1-nek hatalmas jövője lehet.

Most viszont kapott egy új csapatátársat, mégpedig a legendás Ayrton unokaöccsét, Bruno Sennát, aki eddig tesztpilótaként ügyködött az egyetnél. Brazília a Forma-1 egyik hazájának tekinthető, és az utcai autók is masszív gazdasági szerepet töltenek be a dél-amerikai országban.

Bruno tehát megkapta az esélyt Belgiumban, hogy bizonyítson, hiszen először várhatta egy F1-es verseny kezdetét egy top ötös autó volánja

mögött. Nem is teljesített rosszul az időmérőn, a futam viszont már kevésbé jól sikerült. Monzában viszont rögtön megszerezte első pontjait, tehát ha Kubica visszatér 2012-ben, akkor Boullier úr bizony nagyon nehéz döntés előtt áll. Kit rúgjon ki? Az ígéretes Sennát vagy esetleg Petrovot? Nem egyszerű a helyzet, és akkor még nem is beszélünk a 2009-es évben brillírozó GP2-es bajnokról, Romain Grosjeanról, aki honfitársa is a csapatfőnöknek, és többször is szó esett már a Forma-1-es visszatéréséről. Manapság már valóban van annak alapja, hogy egy pilóta, aki nem teljesít igazán jól, de van pénzügyi háttere és eladható, értékesebb egy csapat számára, mint a régi időkben. Mindig is úgy gondoltam, hogy például Anthony Davidson na-

gyon megérdemelt volna egy győzelemre is esélyes csapatot. Sportautóversenyeken egészen kivételes dolgokat mutatott a Peugeot alkalmazásában. És mi a helyzet az elfeledett Nico Hülkenberggel, aki jelenleg a Force India tartalék pilótája, miután fantasztikus debütáló szezont produkált 2010-ben a Williams csapatánál. Még egy pole-pozíciót is szerzett az erősnek éppen nem mondható autóversenygéppel, és ez egy kezdő pilótától több is, mint kiemelkedő.

Aztán ott van a Toro Rosso. Teljesen egyértelmű, hogy a Red Bull fiókcapatának ügyeibe nagy beleszólása van Helmut Markónak, akinek pedig az Daniel Ricciardo a kedvenc fiatal versenyzője. Nem fizetett volna jó pénzt azért az HRT-nek, hogy fiatal pilótája versenytapasztalatot szerezzen, ha nem lennének tervei a fiatal ausztrállal. Sebastian Bueminek és Jaime Alguersuarinak tehát lehet oka az aggodalomra, főleg akkor, ha Ricciardo jól szerepel jelenlegi csapatátársa, Tonio Liuzzi ellen.

Persze mindezek csak korai spekulációk a jövő évi szezont illetően. Robert Kubica balesete a sors nagyon kegyetlen játéka volt, és sok dolgot dobott fel egyszerre a levegőbe. Ilyen esetek pedig sajnos bármikor bekövetkezhetnek. Példának okáért, ki gondolt arra, hogy Michael Schumacher eltöri a lábát 1999-ben Silverstone-ban? Vagy mi történik, ha valaki idény közben dönt úgy, hogy végzett F1-es aktív karrierjével, ahogyan James Hunt és Niki Lauda tett? Bármilyen is lesz, én mindenesetre reménykedem benne, hogy a szupersztár, Robert Kubica visszatér a rajtrácsra 2012-ben.



„Ha Kubica képes lesz visszatérni 2012-ben, Boullier-nek választania kell Senna vagy Petrov között.”



BOROTVAÉLEN TÁNCOLVA

DUPLA RED BULL-DIADAL BELGIUMBAN

Esős hétfővel tért vissza a nyári szünetről a Forma-1 Spa-Francorchamps legendás pályáján, ahol a kritikusainak csattanós válasszal szolgáló Sebastian Vettel vezérletével a Red Bull kettős győzelmet aratott. Pedig az energiatalososok a gumik miatt borotvaélen táncoltak...

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

Vége a Vettel-érának az idei évre – hangúlyozták az üldözők a Belga Nagydíj előtti napokban, utalva arra, hogy a szezon első felét domináló vb-címvédő a nyári szünet előtti három futamon egyszer sem tudott győzni. Mindez egyáltalán nem zavarta a németet, aki egy váratlan gumimizériát túlvészelve visszatért a dobogó legfelső fokára.

Az előrejelzéseknek megfelelően esős szabadedzéseken a pályafutása kezdetének 20. évfordulóját ünneplő Michael Schumacher nyitott a legjobban: az első tréninget élen záró veterán a másik Mercedes kormányzó Nico Rosberget utasította maga mögé, igaz, rajtuk kívül senki nem autózott mért kört az edzés elején, amikor még száraz volt a pálya. Délután a Red Bull

Mark Webber állt az élre, aki megőrizte az első-séget a szombat délelőtti gyakorláson is.

Vettel az időmérőn már átvette az irányítást: bár az első két esős selejtező fázisban Hamilton és Webber bizonyult a legjobbnak, a Q3-ban – amikor a száradó pályán slick-gumikon autózott a legjobb tíz – a német 1:48,298-as idejével be-söpörte a rajtelsőséget. Hamilton a McLarennel

Két nagy kicsúszás: az elsőt Senna mutatta be pénteken, a másodikat Hamilton vasárnap



több mint 0,4 másodperces hátránnyal kényszerült a 2. helyre, miután a középső felvonás legvégén összetűzésbe keveredett a Williams-újonc Pastor Maldonadával: egy kakaskodás törlesztéként a venezuelai a La Source után beújt a McLaren mellé, Hamilton picit ráhúzott, s mivel Maldonado folytatta az offenzívát, kisebb koccanás lett az eset vége. Utólag a sportfelügyelők a dél-amerikait



szankcionálták súlyosabban: a 16. helyen záró első-éves sofőr öt rajthelyel visszasorolták, míg a britet figyelmeztetésben részesítették.

Webber 1 másodperces hátránnyal a 3. rajthelyet szerezte meg, így a ferraris Felipe Massával osztozkodhatott a második rajtsoron. Három versenyző, a Toro Rossót a 6. pozícióba repítő Jaime Alguersuari, a Renault-nál Nick Heidfeld helyét megörökölve a 7. időt repesztő Bruno Senna, valamint a Sauberrel a 9. helyen záró Sergio Perez karrierje eddigi legjobb időmérőjét produkálta, míg Schumacher és Jensen Button

a nagy vesztesek listájára iratkozott fel. A német a Q1 elején kapásból rommá törte a Mercedest, amelynek jobb hátsó kereke nem megfelelően volt rögzítve, így csak FIA-különengedéllyel indulhatott a futamon, a brit káoszmenővel pedig ezúttal eltaktikázta magát a McLaren, és a brit csak a 13. helyet szerezte meg.

Bár a versenynapon nem eredt el az égi áldás, vasárnapra virradóra felbolydult a paddock, kiderült ugyanis, hogy a Red Bull az erősen felhőlyagosodó első gumik miatt cserekéreléssel fordult az FIA-hoz. Noha a Pirelli a helyszínre

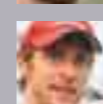
A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1 Sebastian Vettel: „Nagyon boldog vagyok, hogy sikerült győzni, mert a gumikkal alaposan meggyűlt a bajunk. A verseny előtt az volt a cél, hogy egyáltalán teljesítsük a távot, s bár komoly kockázatot vállaltunk, ez végül kifizetődött. Rendkívül furcsa volt a mai délelőtti a gumikkal kapcsolatos megbeszélések miatt, de most végre megkönnyebbültünk.”



2 Mark Webber: „Csapatként szerintem a mai eredményünk a valaha volt legjobb. Stresszes volt a tegnapi éjszaka, stresszes volt a mai reggel, de jól megbirkóztunk a helyzettel. A csapat bennünket, a versenyzőket is bevont az egyeztetésekbe, hogy minél jobban értsük, hogyan tudunk megbirkózni a feladattal, hogyan tudjuk biztonságosan teljesíteni a mai futamot.”



3 Jensen Button: „A rajtnál valaki eltalált, így megsérült a hátsó szárny, ráadásul az első kanyarnál repkedtek a törmelékek, egy szárnydarab a sisakrostélyom előtt zúgott el, és leszakította a visszapillantó tükrömet. Korán a boksza kellett állnom, de a csapat az adatok alapján látta, hogy kezelhető a helyzet. Ezt követően padlógázzal hajtottam, előzgettem, és végül sikerült dobogóra kerülni.”

MINDENFÉLE

Sebastian Vettel idei kilencedik, pályafutása huszonnegyedik pole-pozícióját szerezte Spa-Francorchamps-ban, így az örökranglistán utolérte Niki Laudát és Nelson Piquet-t. Érdeklőség, hogy nyolc év alatt a Red Bull német ördögfiókája volt a nyolcadik versenyző, aki rajtelsőséget tudott szerezni a belga pályán.

Vettel a győzelmek terén is javított a mutatóin: idei hetedik, karrierje tizenhetedik diadalával immáron harminc dobogós helyezést jegyez, amivel az örökranglista 29. helyén áll, Juan Pablo Montoyával holtversenyben. Vettel a német pilóták 120. Forma-1-es győzelmét aratta, igaz, ebből 91 Michael Schumacher nevéhez fűződik.

Damon Hill és a Jordan 1998-as sikere óta először fordult elő, hogy nem a McLaren vagy a Ferrari győzött Spában. Született egy negatív rekord is a belgiumi hétfőn: Mark Webber, a Red Bull ausztrál versenyzője zsinórban ötödször futotta meg a verseny leggyorsabb körét úgy, hogy a tempóját egyszer sem tudta győzelemre váltani.

Csipetnyi történelmet írt a Williams újonca, Pastor Maldonado, aki első ízben iratkozott fel a pontszerzők közé a Forma-1-ben. A venezuelai sofőr 28 év után juttatta ponthoz a dél-amerikai országot az autósport csúcsosztályában: legutóbb Johnny Cecotto szerzett pontot venezuelaiként az F1-ben, az 1983-as Long Beach-i futamon.

A balesetet szenvedő Michael Schumacheren kívül hárman nem jutottak túl a 107 százalékos szabályon az időmérő edzésen, de a némethez hasonlóan a Virgin helyi reménységének, Jerome D'Ambrosiónak, valamint a Hispania párosának, Vitantonio Liuzzinak és Daniel Ricciardónak is megkegyelmezett az FIA: a sportfelügyelők a versenyhétfőgére, valamint a szezon eddigi részében mutatott formára hivatkozva úgy döntöttek, hogy mindenki számára engedélyezik a futamon való részvételt.



Spa-Francorchamps Circuit de Spa-Francorchamps

A pálya hossza:	7,004 km
Versenytáv:	44 kör – 308,176 km
Időjárás:	száraz
Levegő hőmérséklete:	16-17 fok
Aszfalt hőmérséklete:	22-27 fok
Leggyorsabb kör:	
Mark Webber	1:49,883





reptett egy adag első abroncsot, az FIA végül nemet mondott az energiaitalosok kérelmére, mondván, a jelenséget nem a gumik minősége vagy a pálya idézte elő, hanem az RB7-es túlzot-

tan agresszív beállítása. Erre utólag még a Pirelli is rátejt egy lapáttal, miután megszűntették: a kockázattal a csapat a versenyzők testi ép-ségét is veszélyeztette...

Végül a rizikó bejött a bajnokcsapatnak, Vettel vezérletével ugyanis kettős győzelmet arattak, amelyhez a 13. helyről előretörő Button adott díszkíséretet az előzésekben gazdag, eseménydús futamon.

Rosberg szédületes rajtot vett, és a Les Combes-nál Vettel is legyűrve átvette a vezetést, amelyet a Red Bull nagygépjárműje csak a 3. körben foglalt vissza. Mivel a gumikrízis miatt a világbajnok és a rossz rajttal a 8. helyre visszacsúszó csapattársa már a 3-4. körben letudta első szervizét, az újra élre álló Mercedest Fernando Alonso vette üldözőbe a Ferrarival: előbb a spanyol, majd Hamilton ment el a német mellett, de kerékcseréjük – előbbi a 8., utóbbi a 10. fordulóban járt a boksztban – után újra Vettel robogott az élen, aki hasznát húzta a korai szervizből, és a Blanchimontnál megelőzte Rosberget.

Hamilton a 13. körben egy újabb vitatható incidens részese volt, és elbűcsúzott a folytatástól: a brit megelőzte a 4. helyen haladó Kamui Kobayashit, de a Sauber jó csúcssebességét kihasználva

a japán a Les Combes-hoz közeledve megpróbálta visszafoglalni a pozíciót. A 2008-as világbajnok rosszul helyezkedett, és előbb a Sauberrel ütközött, majd a szalagkorlátnak csapódott.

A biztonsági autós fázis alatt Vettel kereket cserélt, így Alonso hiába vette át a vezetést, az újraindítást követően a német a DRS segítségével simán elment a spanyol mellett, és többé nem engedte ki az első helyet a kezei közül. Alonso a Ferrari rémálmának számító keményebb gumikon egyre lassabb lett, így előbb Webber, majd Button is lehagyta, és végül a 4. pozícióban zárt.

Schumacher régi önmagát idézve nagy kedvvel hajtott, látványos előzéseket produkált, és jubileumi futamán a balszerencsés időmérő után végül az 5. helyen végzett, ami az utolsó rajthely fényében felért egy győzelemmel. Egy apró szépséghiba is becsúszott a Mercedesnél, ugyanis a hétszeres világbajnok a hajrában burkolt csapatutasítással szorította a 6. helyre Rosberget: „Spórolj az üzemanyaggal!” – hangzott az ifjabb németnek szóló rádióüzenet, amikor Schumi közeledett hozzá.

Adrian Sutil révén egy Force India végzett a 7. helyen, akit Massa, valamint a Renault orosz pilótája, Vitalij Petrov és Maldonado követett: az első Forma-1-es pontját szerző tavalyi GP2-bajnok révén Venezuela 28 év után először ünnepelhetett pontot.

Említést érdemel Senna, aki a kiváló időmérő edzés után óriási kavardást okozott a rajtnál: a teletankolt, nehéz Renault-val a brazil alig bírta befordulni a La Source-ba, így eltrafálta Alguersuari, aki azonnal kiesett, s menekülő útvonalra kényszerítette Alonsót is. A dél-amerikai továbbment, teljesítette a távot és a 13. helyen zárta első futamát fekete-arany színekben.

A Belga Nagydíj végeredménye

1. Sebastian Vettel	Red Bull	RB7-Renault	44 kör, 1:26:44.893
2. Mark Webber	Red Bull	RB7-Renault	+ 3,741
3. Jenson Button	McLaren	MP4-26-Mercedes	+ 9,669
4. Fernando Alonso	Ferrari	150 Italia	+ 13,022
5. Michael Schumacher	Mercedes	MGP-W02	+ 47,464
6. Nico Rosberg	Mercedes	MGP-W02	+ 48,674
7. Adrian Sutil	Force India	VJM04-Mercedes	+ 59,713
8. Felipe Massa	Ferrari	150 Italia	+ 1:06,076
9. Vitalij Petrov	Renault	R31	+ 1:11,917
10. Pastor Maldonado	Williams	FW33-Cosworth	+ 1:17,615
11. Paul di Resta	Force India	VJM04-Mercedes	+ 1:23,994
12. Kamui Kobayashi	Sauber	C30-Ferrari	+ 1:31,976
13. Bruno Senna	Renault	R31	+ 1:32,985
14. Jarno Trulli	Lotus	T128-Renault	+ 1 kör
15. Heikki Kovalainen	Lotus	T128-Renault	+ 1 kör
16. Rubens Barrichello	Williams	FW33-Cosworth	+ 1 kör
17. Jérôme d'Ambrosio	Virgin	MVR02-Cosworth	+ 1 kör
18. Timo Glock	Virgin	MVR02-Cosworth	+ 1 kör
19. Vitantonio Liuzzi	HRT	FI11-Cosworth	+ 1 kör

Nem érték célba:

Sergio Perez	Sauber	C30-Ferrari	27. kör
Daniel Ricciardo	HRT	FI11-Cosworth	13. kör
Lewis Hamilton	McLaren	MP4-26-Mercedes	12. kör
Sébastien Buemi	Toro Rosso	STR6-Ferrari	6. kör
Jaime Alguersuari	Toro Rosso	STR6-Ferrari	1. kör

PIRELLI-JELENTÉS

„Spa-Francorchamps mindig izgalmas versenyt hoz, bár teljességgel szokatlan volt, hogy egyáltalán nem esett a nagydíjon. A verseny előtt a csapatoknak igen kevés tapasztalatuk volt a száraz pályáról Spában, ami fokozta a kihívást. Előfordult ugyan az időmérőn az első abroncsok felhólyagzása, de biztosak vagyunk benne, hogy ez nem történhet meg újra, ha a csapatok betartják az utasításainkat. Természetesen, ha egy csapatnak kétségei voltak, az az autó beállítását megváltoztatva indulhatott a boksztutatóból. Az istállók többsége azonban úgy érezte, nincs szükség változtatásra. A problémát vélhetően az okozta, hogy bizonyos autókban a beállításnál túlzottan megterhelték az első abroncsoknál a belső abroncsvállakat, és így túlmelegedett a gumikeverék, de ez egyáltalán nem befolyásolta az abroncs szerkezeti integritását. Mivel ez nem okozott biztonsági problémákat, és mert igazságtalan lett volna a többi csapattal szemben, úgy döntöttünk, hogy a szabályoknak megfelelően az időmérőn használt abroncsokon kell kezdeni a versenyt. Bár tudtunk volna új lágy abroncsokat biztosítani az időmérőt követően, ez nem tűnt szükségesnek. A keményebbik abroncs hibátlanul teljesített az egész hétvége alatt. Michael Schumacher és Jenson Button is P Zero fehér médium gumikeveréken kezdte a versenyt, ami nagyban hozzájárult remek eredményükhöz.”

Paul Hembery, a Pirelli motorsport igazgatója

Nagy port kavart a viadalon Lewis Hamilton és Kamui Kobayashi ütközése: bár a McLaren britje a kiesést követően a japánt vádolta az incidensért, néhány órával később a Twitteren elnézést kért a Sauber menőjétől. „Visszanéztem az esetet, és rájöttem, száz százalékgig az én hibám volt, mert nem adtam elég helyet Kobayashinak” – írta mikroblogjára a 2008-as világbajnok.

Forma-1-es debütálásának 20. évfordulóján Michael Schumacher kített magáért: bár a kvalifikációja korán véget ért, a Mercedes-motorhome-ban tartott szombat esti parti lendületbe hozta a 42 esztendőes klasszist, aki a karrierje legrosszabb rajtpozíciójának számító 24. helyről felkapaszkodott az 5. pozícióba. Ezzel a német veterán lett az első a Forma-1 történetében, aki a huszadiknál rosszabb pozícióból indulva bekerült a legjobb öt közé Spában, s betársult Kimi Räikkönen mellé az egy futam alatt a legtöbb pozíciót javító pilóták ranglistájának élén: 19 helyet javított, míg a 2008-as világbajnok a 2006-os bahreini futamon lépett előre a 22. helyről a 3. pozícióba.

Kiebrudalta Nick Heidfeldet a Lotus Renault GP egy nappal a szabadedzések kezdete előtt, hogy a német helyére a tesz- és tartalékpilótát, Bruno Sennát ültessék. Míg a tavaly Hispania-színekben debütált brazil bemutatkozása felemásra sikeredett egy pénteki bukással, a jól sikerült időmével és a rajtbalesettel, addig a helyszínen szintén feltűnő Heidfeld tudatta, hogy jogi úton próbálja visszaszerezni a volánt: „Az álláspontom az, hogy érvényes szerződés van és vezetni akarok. A szerződés szerinti főpilóta vagyok, éppen ezért jöttem most el ide” – nyilatkozta a német, aki magányosan járt-kelt a paddockban.



Drágának találja az új autókat?

Vásároljon! Jó minőségű használt autót, elérhető áron, Akár 1 év Garanciával, Olcsó szerviz háttérrel!



Kövesdán Kft.

Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz

1221 Budapest, Hajó u. 1 www.kovesdan.hu

Tel.: 06-1-229-2500 info@kovesdan.hu

Nyitva tartás: H-P: 8:00-18:00 Sz: 9:00-14:00

KÉPESLAP SPÁBÓL



Monza

Autodromo Nazionale

A pálya hossza:	5,793 km
Versenytáv:	53 kör – 306,720 km
Időjárás:	napos
Levegő hőmérséklete:	29-31 fok
Aszfalt hőmérséklete:	41-44 fok
Leggyorsabb kör:	
Lewis Hamilton	1:26,187



SOK HÚHÓ SEMMIÉRT



VETTEL MONZAI GYŐZELMÉVEL AZ ÚJABB VB-CÍM KAPUJÁBAN

Sok húhó semmiért: a Red Bull és Sebastian Vettel így is értékelhette volna az Olasz Nagydíjat, ugyanis hiába rettegtek előzetesen Monza ultragyors aszfaltcsíkjától, a vb-címvédő végül ott is simán verte a reménykedő ellenfeleket, a McLarent és a Ferrarit.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR, VAJTA BALÁZS **KÉPEK:** HOCHZWEI, ATP, KRAELING, FOP, REUTERS

Christian Horner, az energiaitalosok csapatfőnöke már hónapokkal korábban borúlátó előrejelzéseket fogalmazott meg Spára és Monzára: „Kétségkívül ez a két helyszín lesz a legnehezebb számunkra” – fogalmazott a szakvezető, akire Vettel hiába cáfolt rá a belga futamon idei hetedik győzelmével, a Királyi Park szélvészgyors egyenesei, kemény féktávjai és szegélykövei azonban így is óvatos jóslatokra készítettek az álomcsapatot.

Péntek délelőtt még fel-felcsillant a Red Bull-szkalpvadások előtt a remény: a két McLaren a belgiumi vakrepülés után a bizonyítási vágytól fűtött Lewis Hamilton vezérletével az élen zárt, de a brit hiába verte közel 1 teljes másodpercet saját márkatársára, Jenson Buttonra is, Vettel délután lehűtötte a kedélyeket. Mind-

össze 3 századdal ugyan, de a világbajnok maga mögé utasította Hamilton, míg őket a Spa után továbbra is javuló formát mutató Mercedessel Michael Schumacher, valamint a helyi közönség biztatása által tűzött-hajtott Ferrari-tandem, Felipe Massa és Fernando Alonso követte.

Bár a Tazio Nuvolariról elnevezett monzai sajtóteremben dolgozó, a világbajnokság utolsó harmadát az unalomtól féltő tudósítók különféle elméletekkel próbálták magyarázni, hogy a Red Bull számára nem túl fényesen sikerült tavalyi és tavalyelőtti futam után



Hamilton ugyan a Q1-ben futott legjobb ideje után még bizakodhatott, a Q2-ben és a Q3-ban már nem talált ellenszert Vettelre. Noha a rövid váltóáttétel miatt a világbajnok a csúcssebesség-tabella legalján végzett, „csak” 327,7 kilométer/órás sebességével a német fenegyerek fél másodpercet vert a mögé feliratkozó Hamiltonra és Button, akik 332,7, valamint 333,1 kilométer/órás csúcssebességet repesztettek. Az élcapatok közül a Ferrarit hangolták a leginkább száguldásra, de ez a megoldás is csak a 4. és a 6. helyet hozta az eredménylistán a Webbert közrefogó Alonso és Massa számára.



Vettel szárnyalása csalóka, a címvédő-listavezető a folytatásban sem irgalmazott. Szombat délelőtt Webber díszkíséretével újra az eredménylista élére masírozott, s nem tágított onnan a kvalifikáción sem, begyűjtve ezzel idei tizedik, pályafutása huszonötödik rajtelsőségét.

Az egész hétvégén a legjobb végsebességeket mutató Renault-k is bekerültek a felső házba: Vitalij Petrov a 6. pozíciót csípte meg, Bruno Senna pedig Spa után újra villantott és a 10. időt repesztette az estone-i csapat színeiben futott második időmérőjén. A fekete-arany autók

A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1 Sebastian Vettel: „Rendkívül érzelmdús ez a győzelem. Mostanig Monza nem kedvezett nekünk, de most mindent jól csináltunk. Kockáztattunk az időmérőn, de bejött a számításunk. Rövidebb volt a váltóáttétel, így az egyesben nem számíthattam a csúcssebességre, de minden jól ment. Fernandót DRS nélkül előztem meg, DRS-sel még könnyebb lett volna.”



2 Jenson Button: „Nehezen indult a futam, de annál mókásabb volt. Sajnálatos, hogy a rajtom nem sikerült jól. Kis probléma volt, de sok időt veszítettem miatta. Fogalmam sincs, hogy ha ez nincs, lett volna-e esélyem Seb ellen. A második hely is jó, de az ember mindig többet akar. Ha jól összerakjuk a versenyhétvégeket, később talán lehet esélyünk Seb ellen is...”



3 Fernando Alonso: „Talán a kelleténél egy fokkal keményebben védekeztem Sebastian ellen, de veszítenivalónk nem volt. Azt gondoltam, ez belefér, mivel úgy is több mint száz ponttal vezet a bajnoki tabellát. Egyébként már tegnap is éreztem, hogy a dobogó elérhető közelségben van, s felcsigázott, hogy újra felállhatok erre a varázslatos pódiumra, a Ferrari overallját viselve.”

MINDENFÉLE

Vettel idei tizedik pole-pozíciójával máris összehozta a tavalyi rajtelsőség-mennyiségét: a Forma-1 történetében mindössze hat ízben fordult elő, hogy valaki ennél többször rajtolt a pólusról egy adott szezonban. Ebben a vonatkozásban egyébként Nigel Mansell a rekord, aki 1992-ben 14 alkalommal rajtolt a legelőkelőbb pozícióból. Mivel ez volt Vettel 25. rajtelsősége karrierje 75. versenyén, elmondható, hogy a német suhanc mutatója meggyőző: mintha minden 3. futamon az élről indult volna.

Megtört a jég Monzában a Renault számára: pole-pozíciót és győzelmet legutóbb 14, illetve 16 esztendővel ezelőtt sikerült szereznie a francia gyártónak a sebesség itáliai szentélyében. Vettel előtt pole-hoz legutóbb Jean Alesi juttatta a Renault-t 1997-ben, egy Benetton volánja mögött, míg a legutolsó monzai Renault-győzelmet Johnny Herbert jegyezte 1995-ben, szintén egy Benettonnal.

Bár Sebastian Vettel a britek orra alá is sok borsot tör, Damon Hill, az 1996-os évad világbajnoka nagyra értékeli a németet. Erről maga a szigetországi legenda számolt be az AFM-nek: „Szenzációs” – mondta a Red Bull ászáról Hill. „Vettel óriási kihívás elé állítja a többieket. Rendszeresen megmutatja, hogy ő a legjobb a mezőnyben, és mindenki arra pályázik, hogy legyőzze. A versenyek egyébként eseménydúsak, látványosak és megkockáztatom, van olyan szoros a küzdelem, hogy izgalmasnak is nevezhetjük az ideit szezon. Pusztán arról van szó, hogy most van egy fiatal srác, akivel egyszerűen nem tudnak mit kezdeni a riválisok, aki utolérhetetlen” – fogalmazott a szigetországi exsofőr, aki 1992 és 1999 között a Brabham, a Williams, az Arrows és a Jordan színeiben összesen 115 nagydíjon rajtolt.

Bernie Ecclestone, a szakági főmogul egy speciális, olasz nemzeti színekkel díszített féktárcsát kapott a Brembo elnökétől, Alberto Bomasseitől: a Formula One Management sátrában tartott ceremónián elmondta: az olasz vállalat immáron fél évszázada képviselteti magát a Forma-1-ben, „ahol a világbajnoksággal párhuzamosan nőttek fel” és lettek a csapatok túlnyomó többségének hivatalos beszállítója. A köszöntésen megjelent a Ferrari két versenyzője, Fernando Alonso és Felipe Massa, a csapatfőnök Stefano Domenicali társaságában, s ott volt a Red Bull két pilótája, Sebastian Vettel és Mark Webber is.



Petrov Monzában nem tudta kihasználni, hogy egyre ütőképebb a Renault. Balra Massa, a menetiránnyal szemben, jobbra Kovalainen a pálya szélén



a Mercedesekkel osztozkodhattak a 4-5. rajtsoron: az orosz mellé Michael Schumacher kvalifikálta magát, míg Nico Rosberg két szett lágy keveréket megspórolva kemény Pirellikkel autózta a 9. legjobb időt.

Szombat este egyöntetű álláspont volt a paddockban, hogy a rövid váltóattétel miatt Vettel csakis akkor nyerhet, ha élen marad a rajtnál, és az első két körre előnyt épít ki, hogy a DRS-aktíválás után védeni tudja pozícióját a jóval gyorsabbnak mutatkozó üldözőkkel szemben. Az elmélet csúnyán megbukott, Alonso ugyanis – akárcsak tavaly – idén is jól

lőtt ki, de hiába került a német elé, a világbajnok a 6. körben, a Roggia-sikánnál DRS nélkül előzte meg a spanyolt, visszavette a vezető pozíciót és idei nyolcadik győzelmével karnyújtásnyira került a címvédéshez.

Izgalom ennek ellenére is bőven akadt az 54 kör során: mindjárt a rajt után egy nagy bal eset borzolta fel a kedélyeket, ugyanis Vitantonio Liuzzi az indulás után túlságosan jobbra húzódott, a fűre ráhajtvá elveszítette uralmát a Hispania felett, és belesapódott a Rettifilóban elforduló mezőnybe. Az olasz sofőr Petrovot és a két friss lány szettől dobogós helyet remé-



lő Rosberget azonnal kiütötte, amit nem úszott meg: a bírák a futam után öt rajtpozíciós büntetést szabtak ki rá, amely a Szingapúri Nagydíjon lép életbe.

A 3. körig biztonsági autó vezette a mezőnyt, majd rendkívül élvezetes körök következtek: Schumacher az újraindításnál megfosztotta Hamiltont a 3. helytől, Webber pedig Buttont előzte meg, s Massa nyomába eredt. Az ausztrál a 4. fordulóban megtámadta a brazilt, aminek koccanás lett a vége: a Ferrari megforgott, a Red Bull pedig maga alá gyűrte az első szárnyát, s bár a kenguruföldi megpróbált visszavickelni a bokszba, a Parabolicánál elveszítette uralmát a sérült RB7-es felett, és a falnak csapódva kiesett.

Aligha lehet kétséges, hogy a legjobb csemegét Schumacher és Hamilton meccse jelentette a 3-4. helyeken: a McLaren britje kétségbeesetten próbálta megelőzni a Mercedes német veteránját, de a hétszeres világbajnok nagy kedvvel autózott, az Ezüstnyíl végsebessége is jó volt, így maga mögött tudta tartani üldözőjét. Az egymással bíbelődő – Hamilton bepanaszolta Schumit, aki véleménye szerint a szabályokkal

PIRELLI-JELENTÉS

„Monza különleges környezetében folyó első hazai versenyünk beváltotta minden reményünket, és az a tény, hogy öt világbajnok a verseny első öt helyezettejéig, csak emeli az esemény fényét. Nagy hőség volt Monzában ezen a hétvégén, ám a magas hőmérséklet és a pálya nehézsége ellenére a lágy és a médium gumikeverék is megállta a helyét: jelentősebb felhólyagzás nélkül az tartósságot mutatott. Vagyis, egyik pilótának sem kellett viszafognia magát: az egész mezőnyben szoros küzdelem folyt a futam elejétől a végéig. Most az első éjszakai versenyünket várjuk Szingapúrban, amelyre remekül felkészített az itteni hőség. Szingapúrban ismét láthatják majd a P Zero piros szuper-lágy abroncsot!”

Paul Hembery, a Pirelli motorsport igazgatója



Az egyiknek sikerül, a másiknak nem: Webber összetörte a kocsiját, Vettel megnyerte a versenyt

ellentétben egynél többször váltott irányt védekezés közben – versenyzők különviadalából Button húzott hasznót a 16. fordulóban: előbb csapattársát leszorítva javított egy helyet, majd az Ascarinál a Mercedest is legyűrve a 3. pozícióba lépett elő. Hamilton csak a kiállítások első köre után tudott elmenni Schumacher mellett, amikor már a pontokat féltő Ross Brawn is rászólt a pálya minden milliméterét kihasználó hétszeres világbajnokra, hogy nem ad elég helyet ellenfelének. Röviddel ezután, a 27. körben az Ascarinál sikerült előznie, míg 8 körrel később Button a közepes keverékű abroncsokkal rohamosan lassuló Alonsót kapta el: a brit előlépett a 2. pozícióba, s mivel Vettelre nem tudott veszélyt jelenteni, a spanyol pedig maga mögött tartotta Hamiltont és Schumachert, ezzel ki is alakult az első öt helyezett sorrendje.

Massa a 6. helyen kormányozta célba az olasz nemzeti büszkeség második példányát, míg Jaime Alguersuari a Toro Rossóval élete legjobb eredményét elérve 7. lett. Paul Di Resta révén pontokat szerzett a Force India, s befért a „pontotok” közé Senna és Buemi is: előbbi az ered-



ményes szerepléssel valóra váltotta Spában tett ígéretét, utóbbi pedig helyezéssel a Red Bull-unioregylet idei legjobb hétvégéjéhez járult hozzá.

Monza az idén is alaposan megterhelte a technikát: a rajtbaleset miatt búcsúzó hármason, valamint a Massával titkózó Webberen kívül a két Sauber, Kamui Kobayashi és Sergio Perez váltóhíba miatt, Adrian Sutil a Force India hidraulikus rendszerének meghibásodása miatt, a Virgin-reménység Jerome D'Ambrosio pedig egyéb műszaki hiba miatt nem jutott el a kockás zászlóig.

Az Olasz Nagydíj végeredménye

1. Sebastian Vettel	Red Bull	RB7-Renault	53 kör, 1:20:46.172
2. Jenson Button	McLaren	MP4-26-Mercedes	+ 9,590
3. Fernando Alonso	Ferrari	150 Italia	+ 16,909
4. Lewis Hamilton	McLaren	MP4-26-Mercedes	+ 17,417
5. Michael Schumacher	Mercedes	MGP-W02	+ 32,677
6. Felipe Massa	Ferrari 150	Italia	+ 42,993
7. Jaime Alguersuari	Toro Rosso	STR6-Ferrari	+ 1 kör
8. Paul di Resta	Force India	VJM04-Mercedes	+ 1 kör
9. Bruno Senna	Renault	R31	+ 1 kör
10. Sébastien Buemi	Toro Rosso	STR6-Ferrari	+ 1 kör
11. Pastor Maldonado	Williams	FW33-Cosworth	+ 1 kör
12. Rubens Barrichello	Williams	FW33-Cosworth	+ 1 kör
13. Heikki Kovalainen	Lotus	T128-Renault	+ 2 kör
14. Jarno Trulli	Lotus	T128-Renault	+ 2 kör
15. Timo Glock	Virgin	MVR02-Cosworth	+ 3 kör

Nem értek célba:

Daniel Ricciardo	HRT	F111-Cosworth	39. kör
Sergio Perez	Sauber	C30-Ferrari	32. kör
Kamui Kobayashi	Sauber	C30-Ferrari	21. kör
Adrian Sutil	Force India	VJM04-Mercedes	9. kör
Mark Webber	Red Bull	RB7-Renault	4. kör
Jérôme d'Ambrosio	Virgin	MVR02-Cosworth	1. kör
Vitalij Petrov	Renault	R31	1. kör
Nico Rosberg	Mercedes	MGP-W02	1. kör
Vitantonio Liuzzi	HRT	F111-Cosworth	1. kör

18 év után először fordult elő, hogy egy Senna nevű versenyző pontszerzőként végzett egy Forma-1-es futamon, köszönhetően Bruno Sennának, aki a Lotus Renault GP színeiben a 9. pozícióban futott be. „Bár a tizedik helyről rajtoltam, egyáltalán nem volt könnyű feljönni a kilencedik helyre” – magyarázta Senna. „Az első kanyarban balszerencsés voltam, ugyanis mindenki levágta a sikánt, így nekem le kellett húzódnom, és sok pozíciót veszítettem. Az autó tempója nyilvánvalóan jó volt, így azt kívántam, bárcsak lenne még hátra egyetlen kör, mert akkor talán meg tudtam volna előzni Paul Di Restát is.”

Megbüntette az FIA versenybírósa az Olasz Nagydíj nyitónapi szabadedzései után Michael Schumachert és Bruno Sennát: mindkét sofőrnek gyorsajtásért kellett pénzbírságot fizetnie, ráadásul a Renault brazil reménysége ráadásul két ízben is megsértette a szabályt. Schumi a megengedettnél 2 kilométer/órával volt gyorsabb a bokszutcában, amiért 400 eurót kellett fizetnie, míg Senna előbb 75,9, majd 81,7 kilométer/órás sebességgel haladt el a garázsok előtt, így a bírák nem kevesebb, mint 12 ezer euró, azaz körülbelül 3,3 millió forintos pénzbírsággal sújtották.

Csiszolta mutatóját a világbajnok az idei nyolcadik győzelmével is, amely Forma-1-es pályafutása 18. diadala volt: ezzel a német az örökrajlisztán beírta cimboráját, a 2007-es vb-első Kimi Räikkönen.

Két fontos bejelentésre is sor került az Olasz Nagydíj hétvégéjén: egyrészt kiderült, hogy a Red Bull a következő öt évben is Renault-erőforrásokkal támad a Forma-1-ben, míg Trulli aláírta várva várt új szerződését a Lotuszal. Utóbbi csak egy évre szól, és a sajtóteremben sokaknak feltűnt, hogy a közlemény szövege szerint „a rutinos pilóta továbbra is kamatoztatja majd tudását a csapatnál”, arról azonban egyetlen szó sem szólt, hogy versenyezni is fog 2012-ben...



KÉPESLAP MONZÁBÓL



well

©

- Reklám
- PR
- Online

www.well.hu

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

FORMULA-1

PILOTÁK	BHR	AUS	MAL	CHN	TUR	ESP	MCO	CAN	EUR	GBR	DEU	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	KOR	IND	ABD	BRA
S. VETTEL	25	25	18	25	25	25	18	25	18	12	18	25	25							284
F. ALONSO	12	8	6	15	10	18		18	25	18	15	12	15							172
J. BUTTON	8	18	12	8	15	15	25	8			25	15	18							167
M. WEBBER	10	12	15	18	12	12	15	15	15	15	10	18								167
L. HAMILTON	18	4	25	12	18	8		12	12	25	12		12							158
F. MASSA	6	10	8	0			8	10	10	10	8	4	8							82
N. ROSBERG		0	10	10	6	0	0	6	8	6	2	8								56
M. SCHUMACHER		2	4	0	8		12	0	2	4		10	10							52
V. PETROV	15	0	2	4	0		10	0	0	1	0	2								34
N. HEIDFELD	0	15	0	6	4	4		1	4											34
K. KOBAYASHI	0	6	1	1	1	10	6	0		2	0	0								27
A. SUTIL	2	0	0	0	0	6		2	0	8	0	6								24
J. ALGUERSUARI	0	0		0	0		4	4	1	0	1		6							16
S. BUEMI	4	0	0	2	0	1	1	0		0	4		1							13
P. DI RESTA	1	1			0	0	0	0	0	0	0	6	0	4						12
S. PEREZ	0		0	0	2			0	6	0	0									8
R. BARRICHELLO			0	0	0	2	2	0	0		0	0	0							4
B. SENNA												0	2							2
P. MALDONADO			0	0	0	0		0	0	0	0	1	0							1
J. TRULLI	0		0	0	0	0	0	0			0	0	0							0
H. KOVALAINEN		0	0	0		0		0		0		0	0							0
V. LIUZZI			0	0		0	0	0	0		0	0								0
J. D'AMBROSIO	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0								0
T. GLOCK	0	0	0		0		0	0	0	0	0	0	0							0
N. KARTHIKEYAN	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0								0
D. RICCIARDO										0	0	0								0
K. CHANDHOK										0										0

KONSTRUKTŐRÖK	BHR	AUS	MAL	CHN	TUR	ESP	MCO	CAN	EUR	GBR	DEU	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	KOR	IND	ABD	BRA
Red Bull Racing	35	37	33	43	37	37	33	40	33	27	28	43	25							451
McLaren Mercedes	26	22	37	20	33	23	25	20	12	25	37	15	30							325
Scuderia Ferrari	18	18	14	15	10	18	8	28	35	28	23	16	23							254
Mercedes GP	0	2	14	10	14	0	12	6	10	10	2	18	10							108
Lotus Renault GP	15	15	2	10	4	4	10	1		1	0	2	2							70
Force India	3	1	0	0	0	6	0	2	0	8	6	6	4							36
Sauber	0	6	1	1	3	10	6	0	6	2	0	0	0							35
Toro Rosso	4	0	0	2	0	1	5	4	1	0	5	0	7							29
Williams	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	1	0							5
Team Lotus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							0
Virgin Racing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							0
HRT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							0

ÚJ MÉRNÖK ÉS ARANYSISAK

Schumacher körül pezsgett az élet Spában: mint kiderült, a német új versenymérnököt kapott, Peter Bonnington személyében, mivel a hivatalos indoklás szerint eddigi mérnöke, a korábban Kimi Räikkönennel is dolgozó Mark Slade „beleunt az utazgatásba”. A jubileumi futamra a német egy különleges ajándékot is begyűjtött: egy sisakot kapott a Schuberthtől, amelyet 21 karátos arannyal vontak be.



Nem csalás, nem ámitás: a 20. évfordulóra valódi aranysisakot kapott Schumi

ELŐFIZETÉSI AKCIÓ

Fizessen elő most az Autósport és Formula Magazinra, és az Öné lesz egy egyedi AFM poló!



Csak válassza ki, melyik portrét szeretné viselni, küldje el nekünk a döntését az előfizetési díjjal együtt, és mi postázzuk Önnek ajándékát! Amennyiben ajándékunk 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) AFM előfizetés ajándékkal 6990 Ft**
½ éves (6 szám) AFM előfizetés (ajándék nélkül) 3790 Ft
 További lehetőség: **ajándék nélküli éves előfizetés 5490 Ft**

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

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

Formula.hu

Egyre több hírrel és szolgáltatással várja régi és új olvasóit az ország egyik legkedveltebb motorsport portálja. A friss külső és megjelenés csak egy része a változásoknak, tartalmában is alaposan kibővült a sajtó. Az F1-es hírek mellett felkerült az internetre a 12 esztendőes Autósport és Formula Magazin cikkeinek összessége, de remélhetőleg az autós rovat információi is sok örömet szereznek majd mindenkinek. Ennél is fontosabb azonban a rali és a MotoGP szekció, illetve a hazai és az egyéb nemzetközi autósport rovat, amelyek a száguldó cirkuszhoz hasonló részletességgel készülnek, és ugyanolyan sűrűséggel frissülnek. A vásárlási lehetőségeket kereső olvasóinknak ajánljuk Webshopunkat, amelyben F1-es és más sportos termékekből válogathat minden rajongó.

WWW.FORMULA.HU



Autósport és Formula

A fentiek szerint megrendelem az Autósport és Formula Magazint:

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

Név: _____

 Lakcím: _____

 Tel.: _____
 E-mail: _____

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

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

Sapka "Team" cikkszám: V06TC ár: 7.490,-	Ing "Team" cikkszám: V06RS ár: 21.990,- méret: S-XXXL anyaga: 100% pamut	Póló "Team" cikkszám: V06T1 ár: 11.990,- méret: S-XXXL anyaga: 100% polyester	Póló "GP Victory" cikkszám: V05RRT1 ár: 11.990,- méret: S-XXXL anyaga: 100% polyester Cooldry	Női póló "Team" cikkszám: V06LT1 ár: 10.490,- méret: XS-XL anyaga: 100% polyester
Sapka "Lewis" cikkszám: V06D2C ár: 7.490,-	Póló "Lewis F1 Car" cikkszám: 3102 ár: 8.990,- méret: S-XXL anyaga: 100% pamut	Póló "Jenson F1 Car" cikkszám: 3112 ár: 8.990,- méret: S-XXL anyaga: 100% pamut	Ing "Team" cikkszám: M-105179 ár: 22.990,- méret: S-XXL anyaga: 100% pamut	Póló "Team" cikkszám: M-105183 ár: 10.490,- méret: S-XXL anyaga: 100% pamut
Sapka "Jenson" cikkszám: V06D1C ár: 7.490,-	Galléros póló "Team" cikkszám: G32039 ár: 24.990,- méret: S, M, XL, XXL anyaga: 100% Active Coolmax	Hosszúujjú póló "Drivers" cikkszám: G31061 ár: 17.990,- méret: M, L, XL, XXL anyaga: 94% pamut, 6% spandex	Top "Team" cikkszám: M-105194 ár: 14.990,- méret: XS-XL anyaga: 100% polyester	Sapka "Vettel" cikkszám: M-105270 ár: 8.990,-
Kulcstartó "Data" cikkszám: V06DMK ár: 2.490,-	Top "Michael" cikkszám: G31052 ár: 12.490,- méret: XS, S anyaga: 94% pamut, 6% EA	Póló "Nico" cikkszám: G31048 ár: 12.490,- méret: S-XXL anyaga: 100% pamut	Top "Nico" cikkszám: G31051 ár: 12.490,- méret: XS-XL anyaga: 94% pamut, 6% EA	Sapka "Webber" cikkszám: M-105255 ár: 8.990,-
Sapka "MS" cikkszám: G60022 ár: 7.990,-	Sapka "100% Red Bull Fan" cikkszám: M-101914 / M-105162 ár: 7.990,-	Övtáska "Team" cikkszám: 06879702 ár: 7.490,-	Sísapka "Scudetto" cikkszám: 321470102 / 321470101 ár: 6.990,-	Ágynemű "F1 Car" cikkszám: 600.RB3.120 ár: 11.490,-
Póló "Team" cikkszám: MV06T1 ár: 8.990,- méret: S-XXXL anyaga: 100% pamut	Sapka "Glock" cikkszám: MV06TD1C ár: 6.990,-	Sapka "Alonso" cikkszám: 320138902 ár: 7.490,-	Hosszúujjú póló "S. Stripe" cikkszám: 55810202 / 55810201 ár: 15.990,- méret: S-XXL anyaga: 100% pamut	
Sapka "Team" cikkszám: SM111001 ár: 6.990,-	Sapka "Kamui" cikkszám: SM111002 ár: 6.990,-	Ágynemű "Scudetto" cikkszám: 600F23100 ár: 10.990,-	Cipő "Drift Cat III SF R/W" cikkszám: 30346401 ár: 29.990,- méret: 40-46 anyaga: bőr	Póló "Scudetto Stripe" cikkszám: 320030202 ár: 9.490,- méret: S, XL, XXL anyaga: 100% pamut

A termékek kizárólag a hirdetésben feltüntetett méreteken kaphatók, a készlet erejéig. Az árvaltoztatás jogát fenntartjuk.

www.GPSHOP.hu

Hivatalos Forma 1, WRC és MotoGP rajongói termékek legszélesebb választéka

Tel./sms: 06 70 254 7906, e-mail: info@gpshop.hu, www.gpshop.hu

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

Nyitvatartás:

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

Tel: 20/521-27-06, E-mail: megrendeles@gpshop.hu

Nyitvatartás:

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

Tel: 20/521-66-99, E-mail: westend@gpshop.hu

KÜLÖNVÉLEMÉNY

DÁVID SÁNDOR

PEPI

Egyszer két hétig nem mert bejönni a televízióba, mert nem szeretett volna velem találkozni. Ez akkor volt, amikor megjelent élete akkori „fő műve”, egy műsoros kazetta, rajta paródiáinak java, mert hogy akkoriban mint parodista, és mint életművész működött. Fél napja keresem már ezt a kazettát, amelyet természetesen az első között vettem meg, persze nem találok, de nem is baj, mert emlékszem rá mintegy harminc év távlatából is. Világos, hogy azért, mert ennek a kazettának jelentős részét Pepi velem szórakozta át, azaz az én Forma-1-es közvetítéseimet parodizálta, nagy tehetséggel és fergeteges sikerrel, vagy nyolc nyelven halandzsávva, nem hagyva ki a lassú lejtésű orosz nyelvet sem, amelynek a végén az ő paródiájában elaludtam...

Akkoriban jött Magyarországra a Forma-1, a nagyközönség igen fogékony volt a témára, az pedig, hogy a kazetta másik (pontosabban az első) oldalát Pepi fergeteges Kádárparódiája foglalta el (ha jól emlékszem), sokat lendített a népszerűségén. Ami azt jelentette, hogy engem is nagyságrendekkel többen röhögtek ki, mint normál esetben. Persze volt mit. És Pepinek valamelyik kedves kollégám meg is súgta, ha kedves az élete, kerüljön engem egy darabig. Ami persze nem volt igaz. Igen jól röhögtem rajta, mert már akkor is volt annyi eszem, hogy tudjam, mindegy mit mond, mert jó, és engem népszerűsít akaratlanul is.

Meg aztán a köztünk lévő viszony olyan volt, hogy abba a harag nem tudott volna sehogy sem beleférni. És nem csak azért, mert Pepire egyszerűen nem lehetett haragudni.

Én úgy tízéves kora körül ismertem meg, a papája volt tulajdonképpen a jó ismerősöm, talán a barátom is, és ő cipelte magával a kis Pepit a motorversenyekre, amelyeken én általában dolgoztam, mígnem Pepikének már az ereiben is benzín folyt vér helyett. Amikor felcseperedett, és már egyedül is mozoghatott a világban, nem volt olyan jelentős motorverseny, amelyen meg ne jelent volna. És miután nem csak halandzsávnit tudott idegen nyelveken, hanem beszélni is, hamarosan barátjának tudhatta az egész világ-bajnoki mezőnyt. Kezbeli jó barátja lett többek között a nők bálványának, a motoros királynak, Giacomo Agostininek és mind a többieknek is.

Élete egyik legszebb trükkje is ide kapcsolódik. Azokban az időkben nem volt könnyű külföldre menni, ám Pepi ezt is megoldotta, és a magyar motorsport szövetségnek (amely pedig a nemzetközi szövetség alapító tagja még 1903-ból), általában nem volt pénze arra, hogy rendszeresen kilátogasson a nemzetközi eseményekre.

Pepi ezt a hiányosságot természetesen azonnal és hosszú évekre kiküszöbölte. Először is vett magának egy sötétkék blézert, olyat, amilyenben a hivatalos szövetségi emberek mászkáltak a versenyeken, azután kinéztet magának egy mutatós, sok aranyhímzéstől csillogó, oroszlános címet, azt fölvarratta a blézer szivarzsebére, és máris előttünk, de még inkább a nemzetközi potentátók előtt állt egy igazi magyar úr, a magyar motorsport képviselőjében! Annyi esze természetesen volt, hogy ő azt soha senkinek nem állította, hogy hivatalos kiküldött, hanem csak odament, és szerényen élt „küldötti jogaival”, dokumentálván, hogy bizony a ruha teszi az embert.

Tárgyalt, tanácskozott, de leginkább csak mulatozott, együtt az imádott nemzetközi társasággal, amelyet nem csak ő kedvelt mindenek felett, hanem azok is viszonszerették a kedves, örökvidám Pepijüket.

Az a nagy szíve azonban, amelybe mindenki belefért, időnként „halálos” kalandba sodorta. Egy időben Juhász Karsit menedzselte, támogatta sikerre az Európa-bajnokságban. Ekkoriban szemmel láthatóan szaladt vele a szekér, egy szép fehér, piros bőr belsejű Mercedese volt, s amit mesélek, éppen Brnóban, a világbajnoki futamon esett meg velünk. (Vele?) Nem emlékszem a szálloda nevére, de a legnagyobb, legmagasabb, legdrágább hotel volt (nem mintha akkoriban tucatjával lettek volna ott ilyen szállodák), így csak egy szobát vett ki, saját magának, viszont



legalább öt nyelven, mindenki dőlt a nevetéstől, mindenki tapsolt, sőt éljenzett.

Aztán elmentek. Megint ketten maradtunk. A főpincér tálcán hozta a számlát, Pepi elvette, belenézett, majd elcsóválta arccal elindult a mosdók felé. Mentem utána, nehogy valami baja legyen, aztán hosszú percekig álltunk egymás mellett a piszoár falánál, halálos csendben, majd még mindig némán, megindultunk visszafelé. Pepi attól kezdve

„De legalább nem hagytál ki egyetlen élhető pillanatot, egyetlen adódó lehetőséget sem.”

szombaton este, hogy a Karsci kipihenten állhasson vasárnap a rajthoz, cseréltek. Karsz aludt a szállodában, Pepi meg a pályán a sátorban, a motorok között. Lement a verseny, Karsci jól ment, Pepi belelkesedett, és délután lesétáltunk a szálloda bárjába. Még senki nem volt ott, csak Pepi meg én, ő bekapott másfél deci vodkát bravúrral (azaz egy kortyra, ahogy egyébként az üveg söröket is szokta), és közölte a főpincérrel, hogy ma mindenki az ő vendége...

Az, hogy ezt hogyan gondolta, soha nem tudta megmagyarázni. A főpincér viszont a szaván fogta, és minden csapat minden embere, mint a végén kiderült, Pepi italát itta. És voltak jócskán. Tele lett a bár, Pepi szalonspiccesen természetesen azonnal a színpadon termett, és elkezdte fantasztikus nemzetközi műsorát

egyetlen szót sem szólt, nem válaszolt egyetlen kérdésemre sem, teljesen magába zuhant...

Néhány hétbe telt, amíg magához tért. Akkor már egy kis Polskiban ült, és végre ki-nyögte: „Tudod Lapajkám, aznap este otthagytam egy vadonatúj Skoda árát!...”

És ez csak egy kis semmike történet. Miközben legalább jó negyven évet töltöttünk együtt. Jóban, rosszban. De legalább nem hagytál ki Pepikém egyetlen élhető pillanatot, egyetlen adódó lehetőséget sem. Igaz, hogy a negyven év sem volt elég, hogy megírjuk a tervezett motoros könyvedet, de hát az élet már csak ilyen. Mindig rövidebb, mint kellene.

Ám te csak nyugodj békében. Nem hagytál ki semmit. Nem volt üresjáratod. Szeretted, és szerettek téged.

De azért nagyon fáj, hogy elmentél...

AKIT SENNA SEM TUDOTT MEGVERNI

TERRY FULLERTON, AZ EGYKORI GOKARTVILÁGBAJNOK

A Sennáról szeptemberben magyarul is megjelent dokumentumfilmben elhangzik egy olyan név, amivel a nézők nagy többsége nem tud mit kezdeni. Pedig Terry Fullerton a lehető legnagyobb hatással volt a brazil fenoménre, története pedig érdekes módon mutatja be a motorsportok belépő kategóriáját, a gokartot.

SZÖVEG: KALMÁR ISTVÁN KÉPEK: 100CC PR & DRIVER MANAGEMENT

Az égett gumi csikorgása töri át az ordító motorok kakofóniáját abban a ragyogó pillanatban, amikor Terry Fullerton megelőzi Ayrton Sennát. A brazil tinédzser már ekkor megvillantotta géniuszának jeleit, melyek később a Forma-1 legendájává tették. Előbb azonban még egyszer leghagyta idősebb csapatársa, amit utált. Mindez az 1980-ban megrendezett Bajnoki Kupa utolsó versenyén, Olaszországban, a profi gokartozás magas oktánszámú világában történt. A brit Fullerton uralta a játszmát, miközben szélárnyékában szorososan követte fiatal pártfogoltja.

A verseny után Senna így füstölgött: „Szerintem én vagyok a morális győztes. Fullerton nem játszott tisztán. Elengedtem, bár a manőver szá-

bálytalan volt.” A már 58 éves ellenfél természetesen másképp emlékszik. „Úgy rémlik, jó kis előzés volt, azzal tudtam nyerni.”

Történt, ami történt, Senna zsörtölődésének ellenére Fullerton fölöttes mutatott dominanciája nagy hatással volt a gokartban a koráért új fiúra.

Hogy ez nem csak egy legenda, arra bizonyíték is akad a Sennáról szóló dokumentumfilmben, amikor a brazil arról kérdezik 1994-ben, 34 éves korában bekövetkezett tragikus halála előtt egy évvel, hogy kit tartott a legjobb versenyzőnek, aki ellen valaha küzdött. Válaszként ádáz ellenfeleit, Alain Prostot vagy Nigel Mansellt, esetleg Nelson Piquet-t várhatja a néző.

Ehelyett Senna mosolyogva így felel: „Először voltam Európában, azért, hogy Brazilián kívül versenyezzek... Fullerton, Terry Fullerton csapatársaként. Nagyon tapasztalt volt, és élveztem vele versenyezni, mert gyors volt és következetes. Számomra egy nagyon teljes versenyző volt. Tiszta vezetés volt, tiszta versenyzés... ezt nagyon jó emlékként őrzöm.”

Az egykori ellenfél elismerte, hogy Senna dicséretéről nem sokkal a tragikus imolai verseny előtt ugyan hallott, de teljesen elfeledkezett róla. Ám annál boldogabb volt, amikor nemrégiben megnézte az ominózus interjút. „Igazán boldog vagyok, hogy ezt mondta. Ehhez kell tartanom magam, amíg élek” – mondta.



„Mivel Ayrton öt éves korában kezdte a gokartozást, és 14 évig csinálta – több idő, mint amennyit a Forma-1-ben töltött el – nem meglepő szerintem, hogy hatással voltam rá. Abban az időben én álltam a hierarchia tetején, tehát emiatt nem is távozhatott volna egy jó adag felém mutatott tisztelet nélkül. De még mindig örülök, és kicsit meglepett, hogy ezt ilyen nyíltan kinyilatkoztatta.”

Fullerton emlékszik arra, hogy mennyire fortyogott az ultraversenyképes Senna az 1980-as mozdulat után. „A futam után még Olaszországban maradtunk hétfőn, és a medence mellett hülyéskedtem a szerelőkkel, mialatt Ayrton sértődötten üldögélt” – mondta. „Nem jöttem rá arra, hogy elhatározta, a vízben fogok kikötöni, és csak várta a lehetőséget. Amikor aztán háttal fordítottam neki, belökött ruhástól, majd nevetett és elsétált.”

A London nyugati részén élő Fullerton az 1960-as évek óta a gokartozás sztárja volt, már sokkal azelőtt, hogy Senna három évre csatlakozott az olasz DAP csapatához, 1978-ban. Pályafutása elején a Forma-1-et és a motorversenyzést szemelte ki magának a brit, de testvérének, Alecnak a halálos balesete megváltoztatott mindent.

Megnyerte a Brit Junior Bajnokságot 1966-ban, 1967-ben, 1968-ban, és egy híres televíziós

reklámban is szerepelt 14 évesen, 1966-ban. Négy európai címe mellett három Hong Kong Nagydíjat, négy Bajnoki Kupát, két Fülöp-szigeteki Nemzetközi Bajnokságot nyert meg, és észak-amerikai bajnok is volt. Összesen nyolc brit címet szerzett, majd 1973-ban ért sportjának csúcsára, amikor első angolként gokart világbajnokká koronázták, legyőzve a címvédő Francois Goldsteint.

Az egykori csapatársa Goldsteint, Sennát és a szintén brit Mike Wilson tartja a legjobb gokartosoknak, akik ellen versenyzett. „Francois Goldstein nagyon jó volt, öt világbajnokságot nyert” – mondta Fullerton. „Senna szintén kiváló volt, természetes képességének és határozottságának köszönhetően, de nem maradt sokáig a gokartozásban, tehát nem lehet igazán értékelni az eredményei alapján. Végül Mike Wilson, aki hat világbajnoki címet nyert, minőségi versenyző volt. Ellenük mindig jó volt harcolni, tudtad, hogy a legjobbak ellen küzdesz, és ha nyertél, érezted, hogy megérdemelted.”

Fullerton felidézte azokat a napokat, amikor a fiatal Senna csatlakozott csapatához. „Emlékszem, amikor 1978 májusában a DAP gyárban feltűnt ez az új kölyök, akiről tudtam, hogy hevesebb és koncentráltabb, mint egy átlagpilóta” – mesélte. „Rendes gyerek volt, de soha nem lát-

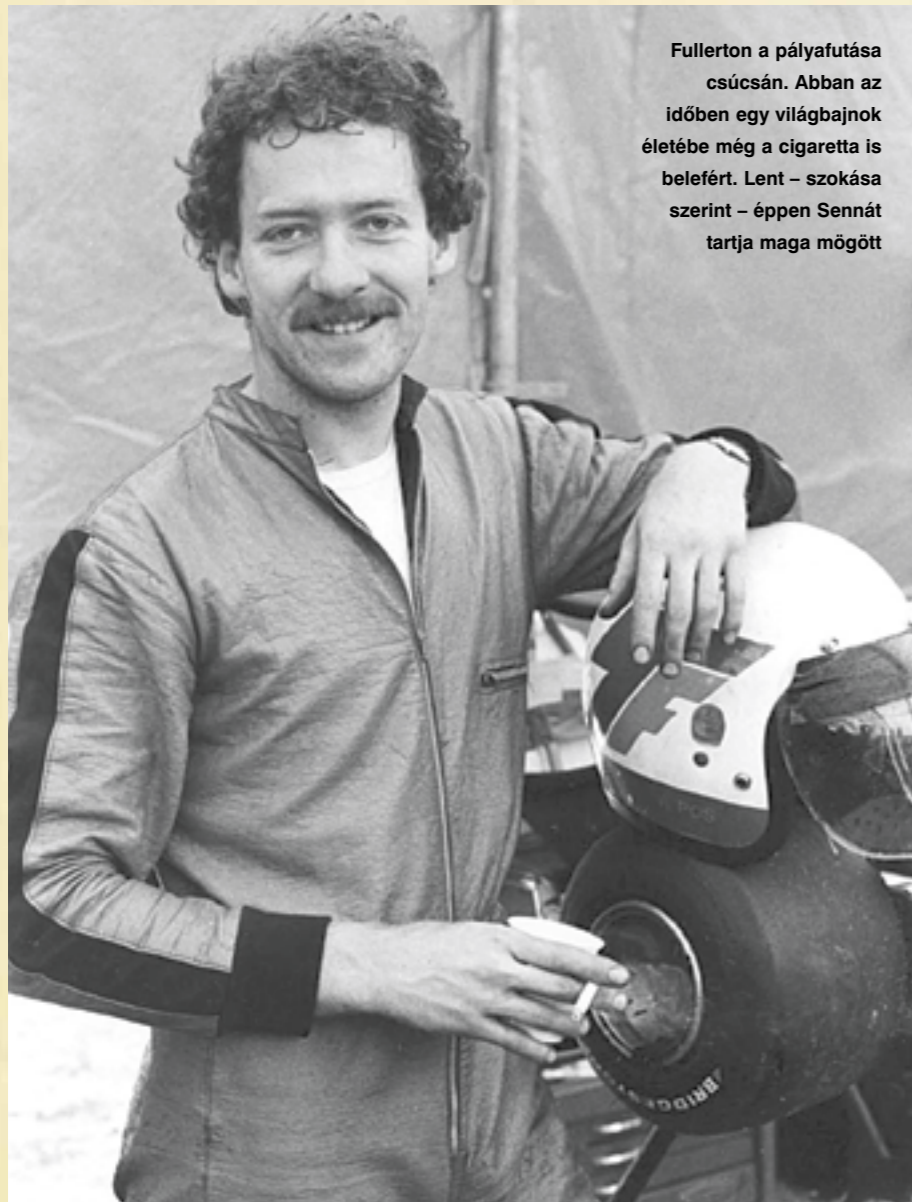
tad azt az oldalát, mert annyira megszállottan tette a dolgát. Állandóan készenlétben voltam miatta, csak a tapasztalatom és az, ahogy gyakoroltam, különböztetett meg bennünket.”

„Aztán az első teszten hirtelen tudatosult bennem, hogy egy tehetséges srác érkezett közelem – egy 18 éves nyers tehetség, aki egyre jobb lehet. A nap végén megkérdezett engem a vezetősérről. Elmondtam neki, hogy hogyan fejlődhetne, és szerintem meg is fogadta. Tanulni akart, és próbálta utánogni a stílusomat.”

Csapatársakként érinthetetlenek voltak. Angelo Parilla, a DAP főnöke ezt mondta akkor: „Terry Fullerton és Ayrton Senna a világ két legjobb versenyzője. A többiek megelégedhetnek a harmadik hellyel, de jobbal nem.”

A kettőjük közt kialakult versengés a későbbi McLarennél látott Senna-Prost heves rivalizálás kóstolója volt. Huszonöt évesen Fullerton fölülmény tapasztalata és technikája még mindig előnyt jelentett. „Nagyon gyorsan vezetett, de én voltam a teljesebb csomag. Egyértelműen megdolgoztatott, de soha nem nyerte meg a nagy versenyt gokartban” – emlékezett Fullerton. „Ennek ellenére én, a csapatom és a családom is Sennának szurkolt, hiszen ragyogó tehetség volt. Tudtad, hogy valami különleges dolognak vagy a részese.”

Fullerton a pályafutása csúcspontján. Abban az időben egy világbajnok életébe még a cigaretta is belefért. Lent – szokása szerint – éppen Sennát tartja maga mögött



Az 1980-as világbajnokság belgiumi fordulóján Fullerton megnyerte az első versenyt a háromból és egy második diadal bajnoki koronát hozott volna számára. Hét körrel a verseny leintése előtt azonban a motor felrobbanása miatt vezető helyről esett ki, így a következő futamot a rajtrács végéről kellett kezdenie. Összességében harmadikként végzett az utolsó futamon és összetettben is. Senna második lett a tabellán, de ő a bajnoki cím megnyerése nélkül az autóversenyzésben folytatta.

Fullerton egy családi tragédia fosztotta meg az autóversenyzésről, így sohasem tudta meg, hogyan is küzdött volna riválisával F1-es pályán. „Fiatal koromban, amikor 11-12 éves voltam, minden a motorozásról és a gokartozásról szólt. Tényleg csak ezekben tudtál versenyezni akkoriiban, és a gokartozás érdekelt. Nagyon lelkesedtem a versenyzésért, és a gokartozás megadta a lehetőséget, szóval amellet döntöttem.”

„A bátyám, Alec egy motoros balesetben halt meg Mallory Parkban, 1964-ben, és a családom a motorsportok veszélyeit többé nem akarta vállalni. De akkoriban a Forma-1 is nagyon kockázatos volt. Jackie Stewarttól hallottam 1968 és 1973 között, hogy háromból kettő az esélye annak, hogy valaki meghal az F1-ben. Nem akartam, hogy anyám és apám gyötrődjön a versenyautózásom miatt, látva a fájdalmat, amin a bátyám elvesztésekor mentek keresztül. Ráadásul profi pilóta voltam, jó fizetéssel, azt tettem, amit élveztem, utazgattam a világban. Még Miss Universe-zel is randiztam egyszer, miután elhívott, szóval nem szűkölködtem csillogásban. Miért váltottam volna?”

Fullerton hatalmas sikerét valamelyest természetes képességének tulajdonítja és annak,

hogy a győzelem utáni vágy miatt a legtöbbet hozta ki magából. „Azt hiszem, volt egy kis tehetségem, de igen keményen dolgoztam rajta” – mondta Fullerton. „Nagyon eltökéltem küzdöttem, állandóan dolgoztam. Élveztem a kihívást, és igyekeztem olyan profi lenni, amennyire tudtam. Szerettem új dolgokat kipróbálni, és mindig hű voltam magamhoz. Imádtam csinálni és imádtam versenyezni. Amikor még fiatal voltam, a móka kedvéért is szerettem, ez is segített. De a legfontosabb az lehetett, hogy maximális hozzáállásom volt: mindent beleadtam a versenyzésbe és nyerni akartam.”

A brit bajnok ismert volt a versenyzéshez való hozzáállásáról. Ahelyett, hogy minden edzést megnyert volna – Sennának ez volt a célja –, arra összpontosított, hogy a gokart tökéletes legyen az időmérő edzés előtt. Megvizsgálta a motort, a karosszériát, és pedánsan tesztelte a gumiabroncsokat. „Igazából próbáltam logikus lenni, hiszen csak bizonyos mennyiségű felszereléshez van hozzáférésem adott időn belül a pályán, így a legtöbbet igyekeztem kihozni ebből” – mondta Fullerton. „A pálya elég friss, amikor elindulsz, tehát butaság lenne abba az edzésbe fektetni mindent, először hozzá kell szokni a körülményekhez. Aztán ahogy halad

a hétvége és elérkezik a kvalifikáció, ideje tesztelni a gumiabroncsokat és a karosszériát, így logikus a fejlődés. Miután kiválasztottad a legjobb motort, és minden oldalról megvizsgáltad a gokart fejlesztésének szempontjából, a legjobb felszerelésekombináció áll rendelkezésedre.”

„A világbajnokság megnyerése karrierem csúcspontját jelentette, de kétségtelenül nagy tett volt az is, hogy Senna előtt maradtam három éven keresztül” – értékelte a történeteket.

Mivel a biztonság jelentősen javult akkorra, amikor 1984-ben a brazil a Forma-1-be került, így 1994-ben, az egykori csapattárs Imolában bekövetkezett halála megrendítette Fullerton. „Érzelmi csapás volt, pokoli sokk. Mintha egy barát ment volna el” – mondta. „Annyira szerencsétlen volt. Állítólag, ha a felfüggesztés egyik darabja nem ütődött volna a sisakjához, visszaszállhatott volna a boksza...”

Terry Fullerton 1984-ben befejezte a gokartozást, ma Norwichban lakik feleségével Nildával és hat éves kislányával Jennyvel. Hogy miért akasztotta szögére a sisakját? „Soha nem akartam autóversenyezni, ez olyasmi, ami nem fordult meg a fejemben” – mondta. Attól függetlenül, hogy mindössze 32 éves koromban vonultam vissza, nem lehetett akkoriban egyéb



Az egykori ellenfél ma a brit motorsport legsikeresebb utánpótlás-edzője

kartosokban. „Amikor megnézek egy 11, 12 vagy 13 éves versenyzés közben, a legfontosabb, hogy gyors legyen” – vélekedett Fullerton. „Gyorsnak kell lenniük, és aztán egy bizonyos intelligenciát is kutatni kell, mivel gyors észjárásúnak kell lenni. Képesnek kell lenniük a tanulásra és önmaguk kritizálására. Jó tanulóknak kell lenniük,

„Az embereket érdekli, hogy mik az esélyei annak, hogy a következő Sennát felfedezzék. De ez elég távolinak tűnik. Ő csak egyszer volt az életben. Egyszer jönni fog egy másik, de nem mostanában.”



A Senna című film szeptember közepétől kapható Magyarországon

versenyzési lehetőségeket kutatni. „Ráadásul a gokart politikájában is történt néhány dolog, amelyek segítettek a döntésben, tehát jókor hagytam abba.”

Az elmúlt években fiatal pilóták tanításával szerzett magának hírnevet: például a kétszeres Le Mans-i nyertes Allan McNish-sel, a volt F1-es pilótával, Anthony Davidsonnal, és a jelenleg a Force Indiánál versenyző Paul di Restával is dolgozott. „Megtanítok a fiatal pilótáknak mindent, amit tudok, és próbálok a lehető legjobb vezetőket faragni belőlük” – mondta Fullerton. „Vezetéstechnikát oktatok nekik, de a mentális felkészülésre is összpontosítok, így teljes pilótává válhatnak. Úgy vélem, hogy a jó gokartos vezetési képességekkel rendelkeznek, de egy remek gokartos megszállott, határozott és imádja, amit csinál. Ha birtokodban van ez a kombináció, akkor kitűnhetsz. Rengeteg gyors gokartos van, akikben nincs meg az elhatározás, hobbiként kezelik a sportot, de a jó srácok nem ilyenek.”

A sebesség mellett még számos személyiségjegye létezik, amelyet Fullerton keres a fiatal go-

ráadásul olyanoknak, akik tovább akarnak tanulni. Ezeket a tulajdonságokat kell felmutatniuk.”

„Őt tanítványom vezetett a Forma-1-ben az utóbbi években” – monda az egykori legenda. „Legutóbb Paul di Resta, aki a Force Indiánál versenyzik, és kelendő a Forma-1-ben. De hat pilótám versenyzik az IndyCarban, Amerikában, azaz a rajtrács majdnem ötven százalékára.”

Fullerton jóleső érzéssel tekint vissza a karrierje során elért eredményeire és az általa segített pilótákra. „Nagyon büszke vagyok arra, hogy megnyertem a gokart világbajnokságot. De szintén büszke vagyok a pilótáimra, akik nemzetközileg is jól szerepelnek, mint például Dan Wheldon. A három fickó, akik számomra különösen kitűnnek, Allan McNish, Anthony Davidson és Ralph Firman. Remek tanítványok voltak, és nagyon jó pilótákká váltak.”

„Az embereket érdekli, hogy mik az esélyei annak, hogy a következő Sennát felfedezzék. De ez elég távolinak tűnik. Ő csak egyszer volt az életben. Egyszer jönni fog egy másik, de nem mostanában.”



AZ ELSŐ NAGYDÍJ

BUDAPEST GRAND PRIX, 1936

Kevesen tudják, de nem 25, hanem 75 évvel ezelőtt, 1936-ban rendezték meg Magyarországon az első Grand Prix-versenyt. Szerzőnk az évforduló alkalmából a futam előkészítésének és történéseinek eddig nem ismert részleteivel rukkolt elő.



SZÖVEG: NÉGYESI PÁL KÉPEK: ARCHÍV

Idősebb olvasóink talán emlékeznek arra, hogy a Népligetben az 1960-as években több gokart- és túraautó-versenyt rendeztek – az utolsót 1972-ben. Ám az ezt megelőző, 1936-os „Magyarország Autós Nagydíja” elnevezésű rendezvény a nagy többség számára már a múlt homályába vész. Pedig a maga korában hasonlóan szenzációnak számított, mint az 1986-os első Forma-1 Nagydíj a Hungaroringen.

Magyarországon a második világháború előtt az autó- és motorkerékpársport leginkább „úri huncutság” volt. Még az 1930-as évek végén is alig 30 000 gépjárművet tartottak nyilván az országban. Az autózáshoz kapcsolható sportrendezvények legtöbbször kedélyes kirándulás, túraút-

volt, amelynek részeként a száguldás híveinek kedvéért tartottak egy-egy hegyi- vagy sebességversenyt. Példának okáért 1925 és 1929 között minden évben a Királyi Magyar Automobil Club hívó szavára közel száz autó és motor járta be az országot. Ez volt a Magyar Túraút, amelynek betétfutamaként a Mátrában hegyi felfutót, míg Nyíregyháza környékén síkversenyt tartottak. A kor menő, herceg Esterházy Antal, gróf Zichy Tivadar, Delmár Walter, Wolfner László és társaik itt élhették ki magukat. A KMAC hegyiversenye, amely a helyszín miatt leginkább Svábhegyi Verseny néven ismeretes, már keményebb erőpróbnak bizonyult, s 1930-ban az Európai Hegyiverseny Bajnok-

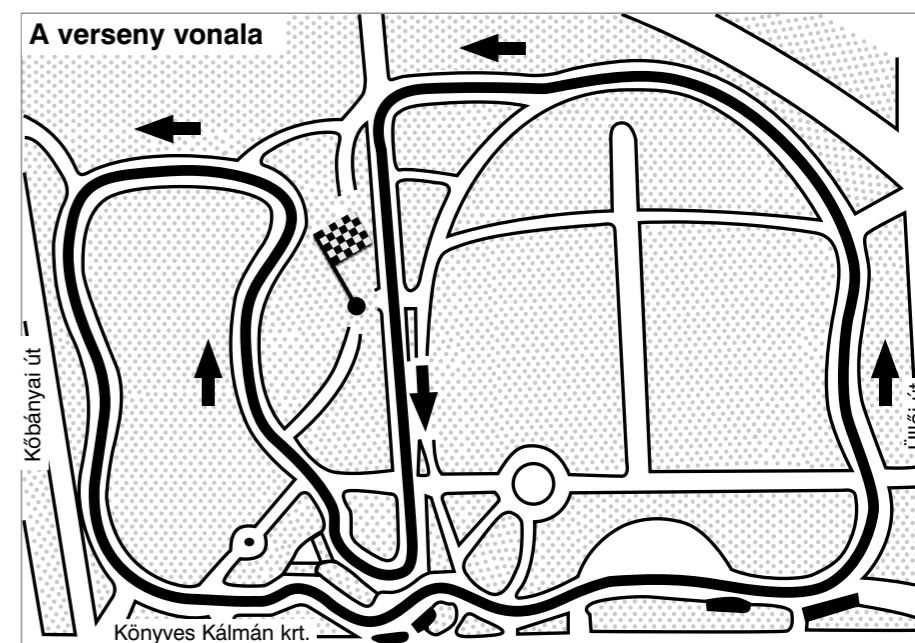
ság egyik futamaként felhívta Magyarországra a nemzetközi közvélemény figyelmét.

Ennek a hobbinak akkoriban az arisztokrácia képviselői, vállalatvezetők és egy-két módosabb gazda hódolt. Delmár Walter számára a családi hajókotró vállalkozás, Wolfner Lászlónak a nagyműltű Wolfner-börgyár, másoknak a családi vagyon biztosított megfelelő hátteret. Ám ezeknek a tehetséges, s néha nem annyira tehetséges amatőröknek a külföldi szintéren nem sok babér termett.

Ahogy ma a Forma-1, úgy egykoron a Grand Prix-versenyek számítottak az autósport csúcsának. Az első Grand Prix-futamot ugyan még 1906-ban rendezték, ám az olyan

világbajnokságra, amelyben nem csupán csapat-, de egyéni bajnoki címet is kiosztottak, egészen 1931-ig kellett várni. Az előző esztendő őszén az Elismert Autóklubok Nemzetközi Szövetségének (AIACR) sportbizottsága úgy döntött, hogy az 1931-es évad során négy nagyobb rendezvényt kiemelnek. A Belga, a Spanyol, a Francia és az Olasz Nagydíjak külön Grand Épreuve (Nagy Megmérettetés) címet kaptak, s az itt elért eredmények számítottak be a végső elszámolásba. 1931–1939 között annyi változott, hogy a Monacói Nagydíj is Grand Épreuve státuszba lépett. Ám ezeken kívül is több tucatnyi (!) Nagydíj-rendezvényre került sor Tripolitól Sao Paulóig. Ezekben a versenyeken Hartmann László, a festékkereskedő családból származó tehetséges pilóta képviselte hazánkat.

Az AIACR utóda, az FIA által megőrzött jegyzőkönyvekből, illetve hazai újsághírekből tudható, hogy a Királyi Magyar Automobil Club közvetítőjén keresztül már az 1930-as évek eleje óta lobbizott azért, hogy Magyarországra is ellátogasson a kor „száguldó cirkusza”. 1935-ben villant fel az első komoly esély, de végül az 1936-os versenynaptárban tűnt fel először a „Budapest Grand Prix” rendezvény. Az igen zsúfolt naptár – május 10-én és június 7-én is két-két Nagydíjra került sor – miatt még 1936 tavaszán is úgy tűnt, hogy május



közepén kerül sor a nagyon várt eseményre. Végül az utolsó pillanatban 1936. június 21-re módosult az időpont.

A korszak nagymenői közül Rudolf Caracciola és Hans Stuck már korábban is jártak Magyarországon – a Svábhegyi Versenyen mutatták be tehetségüket. Az Auto Union és a Mercedes-Benz „Ezüst Nyilait” viszont most először lehetett „éles” akcióban látni,

mi több, az Alfa Romeo is hivatalos csapattal képviseltette magát.

A privát résztvevők közül Hartmann László egy héttel korábban még a Nürburgringen versenyzett, s annyira sietett haza, hogy a Maserati gyártól kölcsönkapott versenyautójának rajtszámát csak az edzések alatt módosította. (A mellékelt illusztráción látható 65-ös rajtszámot még a német futamon használta.)





A nagy ellenfelek, Rosemeyer és Nuvolari a futam végén összekapaszkodtak egy fotó erejéig



A 75 évvel ezelőtti futamon a közönség a korabeli laza biztonsági előírások miatt szinte testközelből élvezhette a küzdelmet



A hivatalos rajtlista a következőképpen festett: Alfa Romeo – Tazio Nuvolari, Mario Tadini; Mercedes-Benz – Rudolf Caracciola, Louis Chiron, Manfred von Brauchitsch; Auto Union – Bernd Rosemeyer, Hans Stuck, Achille Varzi, Ernst von Delius (tartalék); cégtől független – Hartmann László (Maserati), Austin Dobson (Alfa Romeo), Charlie Martin (Alfa Romeo).

A Pesti Hírlap tudósítója így festette le a történeteket: „A szakértők még nem tudtak megegyezni, hogy 60 vagy 100 ezer ember árasztotta el vasárnap a Népligetet, annyi bizonyos,

hogy óriási tömeg gyűlt össze. Az első nagydíj rendezéséből a katonaság is kivette részét. A népligeti utak fölé és a pálya környékén több hidat építettek könnyen szétszedhető gerendahidakat, amelyek nemcsak jók, biztonságosak, hanem szépek is voltak. A főtribünre már délelőtt tíz óra körül egymás után érkeztek a notabilitások, negyedtizenegy tájban Colonna herceg, majd fél tizenegy előtt néhány perccel Horthy kormányzó. Ekkor felhangzott a Himnusz, egy kis piros versenyautó körülszárgulduzott a pályán, megnézni, hogy minden rendben van-e, és már tölték is a versenyautókat

a starthelyre. A nagytribün előtt, a fekete sima pályára hófehér kockákat meszeltek, minden kockába egy gépet toltak. A versenyzők utánuk sétáltak, beleültek. Pont fél tizenegykor start! A start után való helyezkedés szinte döntő volt, mert az aránylag keskeny és kanyarokban oly nagyon is bővelkedő népligeti pályán csak igen nagy kockázat árán volt lehetséges az előzés.

Az aszfalt csurog a melegtől, a fű gőzölög, a nők homloka gyöngyözik, már rég lemondtak a reményről, hogy az üzem, az arukat állandóan rendben tartásák. Népliget. Hosszú egyenes út, a közepe táján

tribünök, kétoldalt kisebb emelvények, az út fölött hidak. Műszerek, számtáblák, telefonok, írógépek, stopperórák, parfümillat és benzínbűz, ingujjban emberek. Mindenki az utat figyeli. Az út mindkét vége kanyarba torkollik. Mindenki a felső kanyar felé fordul, merev nyakkal, kissé tátott szájjal. Távoli bömbölés. Olyan hangok, mintha tömeggyilkos szabadult volna be egy állatkertbe, és most válogatott kínszakkal gyötörné az elefántokat, oroszlánokat, krokodilokat. Pokoli, hisztérikus sikoltozás, mély panaszkodó, vádoló hörgés, hirtelen feljajdulás. Most! A kanyarban felvillan egy ezüst golyó. Szaggatott mozdulat, behelyezkedik az egyenesbe, és villámgyorsan végigvágta rajta. Az arcok követik, kanyartól, kanyarig. Az emberi szem – gyatra műszer – csak ennyit tud észlelni: közeledik egy hosszúkás ezüsthenger, amelynek négy hatalmas fekete kereke van...

Az iram öldöklő. A gépek bömbölve, sikoltva ágyúgolyókként villannak végig a pályán, és csak az egyenesben történnek manőverek, kísérletek az előzésre. Bizonyos megállapított jelek vannak. Ha az egyik versenyző beletörődött abba, hogy előzések, akkor int a kezével. Néha nem törődött bele, és ilyenkor a pálya közepén maradt. Most két eset van: az ellenfél vagy megkockáztatja a halálos karambolt vagy nem. Rendszerint megkockáztatja, és ilyenkor kiugrik az elől haladó gép, és a pálya széle közötti kis helyen süvít végig. A nők ilyenkor eltakarják az arcukat, mert már látják maguk előtt a két autó összerobbanását, a levegőben repülő testrészeket. De ez alkalommal nem történt szerencsétlenség!”

Az öt kilométer hosszú pályán 50 kört tettek meg a versenyzők. Végül Tazio Nuvolari futott be elsőnek, s ezzel üdítő változatosságot jelentett az Auto Union-Mercedes hegemoniájában. Az időeredmények az alábbiak szerint alakultak: 1. Nuvolari, Alfa Romeo, 2 óra 14 perc 3,46 mp; 2. Bernd Rosemeyer, Auto Union, 2 óra 14 perc 17,69 mp; 3. Achille Varzi, Auto Union, + 2 kör; 4. Mario Tadini, Alfa Romeo, + 3 kör; 5. Stuck/Delius, Auto Union, + 4 kör; Dobson, Alfa Romeo, + 5 kör; Hartmann László, Maserati, + 6 kör.

1937-ben is történtek kísérletek nagydíj-futam megrendezésére, de végül nem értünk bele a naptárba. Közel fél évszázadot kellett várni tehát, amíg ismét Grand Prix-eseményre került sor Magyarországon...



Abban az időben szinte a plakátok jelentették az egyedüli reklámot. A 36-os futamát Gerster Károly tervezte

AZ MTI JELENTETTE

A MAC a verseny szervezése közben gondosan ügyelt arra, hogy a világ legjobbait gyűjtse össze, mert igazi vonzerőt és klasszikus küzdelmet csak a legnagyobb versenyzők jelenléte biztosít. Idegenforgalmi szempontból is jelentős a háromnapos gépkocsiverseny, aminek üdvös hatását a valutapiac, a szállodaipar is érezni fogja. (június 6.)

Húszezer ember nézte végig pénteken reggel a népligeti pályán a Grand Prix gépkocsiverseny első kötelező edzőnapját. A pályabírók és az időmérők is működtek, így tehát teljes képet lehet alkotni arról a nagyszerű küzdelemlről, amelyben vasárnap délelőtt lesz része a főváros közönségének. Caracciola, Chiron, Brauchitsch, Stuck, Varzi, Tadini, Hartmann László vezetésével eljöttek a budapesti nemzetközi versenyre a világ legjobb gépkocsivezetői. Szombaton, június 20-án délelőtt 9 órakor kezdődik a második edzőnap, amikor a versenyzők már sokkal nagyobb biztossággal fogják vezetni gépeiket az eddig ismeretlen pályán. A versenyzők általában igen meglegedettek a pályával, és egybehangozóan azt állították, hogy igen izgalmas lesz a nagy összecsapás. Az első napon 110 és 112 km-es óráátlagot értek el, pedig még nem is ismerték a szeszélyesen kanyargó pálya minden hajlását. (június 19.)

Nuvolari (Alfa Romeo) győzelmét már hirdette a főlharsanó olasz himnusz, amikor még a többi koci a pályán rohant. A verseny befejezése után a győztes Nuvolarit Dolmar Walter az autójával végigvitte az egész útvonalon. A díszpályában hatalmas babérszörűt akasztottak a nyakába, az út az öt kilométeres pályán valóságos diadalút volt. A nézőközönség szempontjából való rendezés semmi kívánnivalót nem hagyott hátra. A MAC ezerkezű rendezőgárdája boszorkányos ügyességgel, a legkisebb részletre kiterjedő figyelemmel és gondossággal készítette elő és bonyolította le ezt a rendkívül nagyszabású, hatalmas tömegeket megmozgató versenyt. (június 21.)

A mentők részéről 50 orvos, 12 ápoló és 46 egészségügyi frontharcos állott készenlétben a magyar automobil Grand Prix-versenyen, 8 gépkocsival és 1 teherautóval, amelyet a Vacuum 011 Comp. bocsátott a mentők rendelkezésére. Sérülések a verseny folyamán nem történtek. A közönség körében hat esetben kellett elsősegélyt nyújtani. Egy sérülés történt csupán – a pályán kívül, a Villám utca 20. sz. előtt Cseh Sándor 18 éves napszámos felmászott az egyik fára, hogy onnét nézze a versenyt, azonban leesett a fáról, és orrcsonttörést szenvedett. (június 22.)

A kiváló magyar szobrászművész, Lányi Dezső, aki az egyedüli színes plasztikus szoborkarikaturista, rendkívül sikertel karikatúrákat készített a Grand Prix világhírű versenyzőiről. (június 23.)

A nagyszerű versenyt a Királyi Magyar Automobil Club rendezőgárdája minden dicséretet megérdemlő módon rendezte meg. A vezetőség élén Andrassy Mihály gróf állott. A technikai előkészítés nehéz munkáját vitéz Farkas Ferenc vezérkari alezredes végezte, nagyszámú katonai segéderővel együtt, melyet Gömbös Gyula miniszterelnök bocsátott a rendelkezésére. (június 24.)

MTI SPORTKIADÁS



3D SYSTEM & LCD

FULL HD
1080p



CAM.HU

GoPro HD HERO

BLOG

GYULAY ZSOLT



PÁLYA

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



Lezajlott a magyar autósport történetének eddigi legrangosabb versenye, az IRC Mecsek Rali, és büszke vagyok rá, hogy ennyire jól sikerült a futam. Örült a több mint százezer néző, elégedettek voltak a környék vendéglátóhelyei és szállodái, a tévén keresztül ismét jó reklámot kapott az ország, a hazai versenyzők pedig végre itthon mérhették össze az erejüket a nemzetközi mezőny legjobbjáival. A szövetségnek sokat kellett dolgoznia, hogy előteremtse a kilencszámjegyű költségeket, szükség volt minden kapcsolati tőkére, az állam és Pécs támogatására, de utólag azt mondhatom, megérte a sok munka. A városban valódi fesztiválhangulat uralkodott, és a szervezők még arról is gondoskodtak, hogy én se maradjak ki a jóból: ifjabb Ranga László engem is megautóztatott, hogy megtapasztaljam a sportág „rejtett” szépségeit... Ami a folytatást illeti: már most tudható, hogy a 2012-es naptárban is helyett kapott a Mecsek Rali, és ha minden rendben megy, májusban megint vendégül láthatjuk az IRC legjobbjait. Akárcsak a WTCC mezőnyét, amely ugyancsak májusban költözik majd a Hungaroringre. Addig persze a szükséges forrásokat megint elő kell teremni. Nem titok, hogy a rendezvény ingyenességét jövőre nem tudjuk

megőrizni, de igyekszünk olyan belépőjegyárakat kalkulálni, amelyek nem terhelik túl a magyar zsebeket, és amelyek ismeretében a nézők is megérezhetik: ők is hozzájárultak ahhoz, hogy egy ilyen színvonalas rendezvény megint eljöhessen Magyarországra. És ha már a pályaversenyeknél tartunk, említsük meg, hogy néhány napja Mogyoródon tesztelt a DTM 2012-es mezőnye. Ez ugyan csak egyszeri alkalom volt, és hivatalosan még nem vetődött fel, hogy élesben is kipróbálna a BMW, az Audi és a Mercedes a magyar F1-es pályát, a távolabbi jövőben akár ennek a lehetősége is adott... Mindeközben egyébként megújulás előtt áll a Hungaroring. A pálya vezetése létrehozott egy fejlesztési igazgatóságot, amelynek az élére az autósportban már komoly tapasztalatokkal rendelkező Szalay Balázs került. Az ő feladata az, hogy a jövőben sokkal hatékonyabban működjünk, több fronton is nyissunk a nagyközönség felé, ne csak az aszfalt bérbeadására koncentráljunk, hanem a létesítmény más területeit is valóban kihasználjuk. Terveink között szerepel például, hogy új lendületet adjunk az Adventure Park működésének, és különböző pályázatokkal még színvonalasabbá tegyük a szolgáltatásainkat.



„Ne csak az aszfalt bérbeadására koncentráljunk, a Hungaroring más területeit is használjuk ki.”



» Születésnap játék « RALLYcafé

Vegyél részt a Rally Café születésnap játékán és nyerd meg a 100 000 Ft értékű fődíjat!



A születésnap játék jövő májusig tart. Az addig megjelenő számokban elrejtünk egy-egy puzzle darabot. Nem kell mást tenned, mint kivágni ezeket a képrészleteket, gondosan összeilleszteni (összesen 8 db) és elküldeni szerkesztőségünkbe. A beküldők között értékes nyereményeket sorsolunk ki, valamint egy szerencsés játékos megnyeri a 100 000 Ft értékű fődíjat!

Amennyiben nem tudsz jövő májusig várni, akkor keresd aktuális havi nyereményjátékunkat megújult weboldalunkon! www.rallycafe.hu
Legyél TE a szerencsés olvasónk!

Fizess elő itt, töltsd ki a szelvényt, vagy keresd weblapunkon az előfizetés menüpontot!

A megrendelőszelvényt (vagy másolatát) a következő címre kérjük beküldeni:

Race Média Kft.
2600 Vác, Dr. Csányi L. Krt. 50.

RALLYcafé
www.rallycafe.hu

Név:	Megrendelem a Rally Café magazint:
<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> Negyedév: 1180 Ft
Tel.:	<input type="checkbox"/> Félév: 1770 Ft
<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> Egy év: 2950 Ft
E-mail:	<input type="text"/>
<input type="text"/>	Cím:
<input type="text"/>	<input type="text"/>



Előfizetési lehetőségek:
K & H számlaszám: Race Média Kft.
10403246-50526570-82561002
Rózsaszín postai utalvány: Race Média Kft. 2600 Vác, Dr. Csányi László Krt. 50.

Elérhetőségeink:
Telefon: +36 30 522 41 25
E-mail: info@rallycafe.hu
Web: www.rallycafe.hu
Levelezési cím: 2600 Vác, Dr. Csányi László Krt. 50



AZ UTOLSÓ CSATA

GERSEKARÁT: EB KATEGÓRIÁJÚ VERSENY

Idén először rendezett közösen jet-ski versenyt a magyar szövetség és az Alpok-Adria Kupasorozat Gersekaráton, ahol minden körülmény adott volt a fantasztikus futamok lebonyolításához.

SZÖVEG: MAGYAR JET-SKI SZÖVETSÉG **KÉPEK:** TESÁNSZKI KRISZTINA

A 2011. évi országos bajnokság záró, ötödik versenyét, a Karát Kupát a hazai szövetség a 20. jubileumi évében, augusztus végén a Gersekaráti Karát Szabadidőpark taván rendezte meg, tizenkét nemzet versenyzőinek részvételével, az Alpok-Adria Kupasorozat részeként. A vizek szerelmeseit ismét kánikulai hőség fogadta a szombati versenynapon az indulók számát és eredményeit tekintve Európa-bajnokság kategóriájú jet-ski versenyen.

A délelőtti edzést követte a zárt pályás futamok első szériája, amelyek során 14 kategóriában (7 közös kategória, 5 Alpok-Adria kategória, 2 magyar bajnoki kategória) mérkőztek meg a versenyzők, a második ütközetre a vasárnapi versenynapon került sor, és az összesített eredmény alapján avattak bajnokot.

Délután kezdődött a profik offshore versenye a hosszú távú Formula-versenyekkel, amelyben új és nagy teljesítményű versenygépek szálltak vízre, a csúcsmodell például 350 lóerős volt, 135 km/h végsebességgel. Erős mezőny állt a felvezető hajók közötti képzeletbeli startvonalnál mind az ülős Runabout, mind pedig az állós Ski kategóriákban, amelyet kiegészített számos külföldi sztárversenyző.

A Runabout Offshore Formula 2 kategória versenyében a világbajnoki bronzérmes Kasza György magabiztos versenyzéssel felállhatott a dobogó legmagasabb fokára, megelőzve a Szlovákiából érkező tavalyi magyar bajnokot, Mario Lamyt és Varga Zoltánt – ezzel a magyar bajnoki címet is ő szerezte meg.

A Ski Formula 1 kategória 17 perces offshore versenyét a világhíressé Sümegi László fia, Sümegi Martin nyerte, az idén Eb címet szerzett D'Ess Alex és a 15 éves győri Szabó Barnabás előtt. A magyar bajnoki címet a Szlovákiából érkező, magyar színében versenyző Bohuslav Jozef nyerte el.

A magyar bajnokság Formula 1 „királykategóriáját” szintén Kasza György nyerte, a szlovák, tavaly magyar bajnoki címet szerzett Mario Lamy és az Európa- és világbajnok Heller Éva előtt. A 2011. év magyar bajnoki címét a 20 éves Mario Lamy szerezte meg.

A szombati igazi nyári kánikula mérséklődött vasárnapra, a benzingöz, a sáros férfi- és csinos női, versenyfelszerelésbe öltözött pilóták vonzották a látogatókat, és a depó

tele volt tuningolt versenygépeken száguldozó jet-skikkel.

Új kategóriaként került bevezetésre ez évben a Junior Ski F2 (Stock), amelyben állós Ski-gépekkel 10 és 16 év között lehet versenyezni. A győztes a 15 éves D'Ess Alex Bendegúz, maga mögé utasítva Terezie Procházkovát és Havlin Thomast. Itt a magyar bajnoki címet Szabó Barnabás gyűjtötte be.

Az újoncok zárt pályás versenyén ülős kategóriában (Novice Runabout F1) a KAMSE színeiben versenyző, eddig csak a Runabout Slalom versenyeken induló Jantos Gábor az első, Papp László a második és a szlovák Martin Predanoc a harmadik helyen végzett, a magyar bajnoki címet Papp László szerezte meg.

Az újoncok állós kategóriában (Novice Ski F2 – csak Alpok-Adria Kupa) az olasz Marco Lobina az első, D'Ess Alex Bendegúz a második és az osztrák Martin Kraus a harmadik helyen végzett. Novice Ski F1 kategóriában a dobogó legfelsőbb fokát ismét az olasz Marco Lobina szerezte meg a 15 induló közül, megelőzve D'Ess Alex Bendegúzt és Peinsipp Hans-Christiant. A magyar bajnoki címet Mitrovics Gábor érdemelte ki.

Az Alpok-Adria Kupasorozatba idén új kategóriaként bevezetett Expert Ski Lites kategóriában Sümegi Martin győzedelmeskedett, maga mögé utasítva Szabó Gábort és Bohuslav Jozefet.

Ski F2 (Stock) kategóriában magabiztos versenyzéssel diadalmaskodott az osztrák világbajnok Kevin Reiterer, második helyen végzett a 2011. év felfedezettje: Szabó Barnabás, a dobogó harmadik fokára pedig a Szlovéniából érkező kétszeres világbajnoki ezüstérmes hölgy, Pija Sumer állhatott fel.

Ski Limited kategóriában Kevin Reiterer ismétetlen diadalmaskodott, megelőzve az Észtországból érkező Markus Lutsokert és az olasz Giuseppe Donát.

A hölgyek Ladies SKI Limited kategóriájában a cseh 13 éves ifjú tehetség, Terezie Procházková elsőként, az osztrák Martina Dusswald másodikként és a Norvégiából érkező Urska Breznik harmadikként ért a célba.

Az Alpok-Adria Kupasorozaton a 35 évnél idősebb versenyzők számára rendezett Pro-Am Ski Gentleman Open kategóriában 14 versenyző közül az észt Andres Kalmer az első helyen ért célba, az olasz Sandro Cau lett a második, és a szintén olasz Giuseppe Dona állhatott a dobogó harmadik fokára.

Ski F1 (Superstock) kategóriában nyert az osztrák Kevin Reiterer, ezzel megszerezve a hétvége harmadik aranyát a magyar vízén, míg Sümegi Martin másodikként, a szlovén Tomaz Kete pedig

harmadikként ért célba. A magyar bajnoki címet az osztrák Markus Erlach szerezte meg.

Runabout F2 (Stock) kategóriában a győztesnek járó kupát Mario Lamy vihette el Szlovákiába, Kasza György a dobogó második és Varga

Zoltán a harmadik helyét csípte meg, a magyar bajnoki címet Kasza György érdemelte ki.

Runabout F1 (Superstock) kategóriában ismét folytatódott a szombati nagy küzdelem az első helyért. A két futam végeredményeként Kasza György lépett a dobogó legmagasabb fokára, megszerezve így a hétvége harmadik aranyát, és megelőzve a tavalyi év magyar bajnokát, Járányi Gergelyt, valamint a pár éves kihagyás után idén ismét versenybe szállt Heller Krisztiánt. A magyar bajnoki címet Kasza György gyűjtötte be, ezzel a kimagasló teljesítménnyel ez évben 3 elsőséget tudhat magáénak.

Az X2 kategóriát a tavalyi bajnok Oroszi Gábor nyerte, Járányi Gergely a második és Szilvási Péter a harmadik helyen ért célba, a magyar bajnoki címet ismét Oroszi Gábor szerezte meg.

A szombati látványos Freestyle-versenyt követően vasárnap ismét láthattuk az elkápráztató ugrásokat, fejen állásokat, a tűzoltó gyakorlatok és a víz alá merülések fergeteges kombinációit, ahol a Hollandiából érkező Albert van Heijninger vihette el a győztesnek járó kupát, a kategória tavalyi győztese, az örökös magyar bajnok Pelei Sándor és a Miskolcra érkező Stefán Péter elől. A magyar bajnoki címet Pelei Sándor szerezte meg.

Az ünnepélyes díjkiosztón az Alpok-Adria Klub és a Magyar Jet-Ski Szövetség képviselői adták át a serlegeket és a különdíjakat a győztes versenyzőknek.

GP2



A Fernando Alonso árnyékában elszünetelt 2009-es F1-futamok után megrendült Romain Grosjean renoméja, ám a kényszerpályán eltöltött (bár végül AutoGP bajnoki címmel végződő) következő év után a francia idén ismét a királykategória küszöbét tapossa. A spái esős első futamban ráadásul egy könnyű harmadik hely is legendó volt GP2-es bajnoki címéhez, miután az egyedüli kihívó van der Garde már a rajt-

nál balesetet szenvedett – az első győzelmét arató, rajtelső Victoris, valamint Bianchit pedig már nem lehetett utolérni. A másnapi sprinten szenzációs rajtját követően Johnny Cecotto találta magát a második helyen, ám a Král elleni harcot nem bírta olyan szívósan, mint a Safety Car-fázist is okosan kihasználó Filippi. A rajtelső cseh végül csak a harmadik helyről gratulálhatott az olasz újabb győzelméhez, hiszen

Bianchival szemben elvesztette az ezüstéremért folyó harcot. A monzai hétvége első futama ismét Filippiről szólt, aki már a rajtnál lépte a célig. Az évad utolsó futamának rajtjánál Victoris hagyta faképnél a rajtvonalon elszunnyadó Bianchit és Leimert, mögöttük pedig Pic tekintett kugligolyóként Grosjean és Filippi autójára. A sérült autóval ötödikként leintett korábbi Honda

F1-tesztpilótát végül a leggyorsabb körért járó pontocska segítette a – számára tavasszal kimaradt futamokkal kezdődő – bajnokság szenzációs második helyére.

GP2

Romain Grosjean	89
Luca Filippi	54
Jules Bianchi	53
Charles Pic	52
Giedo van der Garde	49

BALKAN OFFROAD

Hetedik helyen zárt a Sóllyom Team a Balkan Offroad Maratonon. Ezzel a helyezéssel a bajnokság második helyére lépett elő, holtversenyben másik két versenyzőpárossal. A futam nem tartozik a legkönnyebb európai versenyek közé, a táv és a terep egyaránt kimeríti a résztvevőket. A Bulgáriát és Görögországot érintő, nyolcnapos, 1114 km össztávú futam a Sóllyom Team tagjait

is próbára tette. A szervizcsapatnak mindig akadt dolga, mert a Hawkia szépen lassan elfogyott. A motoron és a felépítményen kívül mindent legalább egyszer cserélni kellett. Ahogyan azt várni lehetett, eddig ez volt a szezon legnehezebb versenye a csapat számára, bár a 2011-es Balkan Rally Raid Kupa utolsó versenye még hátravan: a novemberi, 24 órás athéni viadalon egy teljes nap alatt több, mint 900 km szelektívet kell majd teljesíteni.



DTM

Szinte perc nem maradt izgalom nélkül az oscherslebeni futamban, amelynek rajtjánál Spengler már az első kanyarban „megette” a meglepetésre pole-t szerző Miguel Molinát. A spanyol ezután Scheider kipörgetésével „nyert elégtételt”, míg a második helyre rajtoló Ekström a nyolcadik körben előzte meg Spenglert. A legjobb Mercedes-pilótáknak rövidesen beakonyulni látszott: a 2012-re már BMW-s szerződéssel rendelkező kanadai műszaki hiba miatt kiállt, a negyedikként legjobbját mutató Ralf Schumacher pedig megpördült. Eközben Tomczyk furakodott a második helyre, ám A4-esének lerepülő motorházteje, majd egy elfékezés miatt végül csak harmadikként feszíthetett a dobogón Ekström, valamint a bravúrosan taktikázó olasz Mortara mellett. A hátralévő két versenyen még hárman esélyesek a bajnoki címre, ám sokan fél szemmel már 2012-re tekintenek: amíg a BMW a Lausitzringen újabb titkos teszten csiszolgotta M3-asát, addig a vetélytársak jövő évi új típusai is napvilágot láttak. A Mercedes legfrissebb C-kupéjának és az Audi A5-öseinek fejlesztőire is sok munka vár még, hiszen az új német szuperfegyverek jövőre szé-



sebb, magasabb oldalfalú Hankook abroncsokon száguldanak. Hogy miképpen, azt akár a lapzártánk idején zajló hungaroringi teszten is láthattuk volna, ha nem tartották volna azt is zárt kapuk mögött.

DTM

Martin Tomczyk	58
Bruno Spengler	49
Mattias Ekström	39
Timo Scheider	29
Mike Rockenfeller	26

A Szlovákiaringen megrendezett Eb-hétvégén a Claudia Hürtgen/Walter Csaba páros (Schuberth Motorsport) mindkét futamban harmadik helyezést ért el, így öt helyet lépett előre a tabellán, és az éllovasoktól csak 25 pontra lemaradva várja a folytatást.



ELEKTRONIKUS EGYÜLÉSES

Az aerodinamikai szaktanácsadás és a szélcsatornagáztartás piacvezetője, a FondTech bemutatta a világ első, saját tervek alapján készített, teljes mértékben elektronikus meghajtású versenyautóját, az E-11-et. A feltölthető autó Jean-Claude Migeot és tervezőcsapatának hároméves munkájának gyümölcse, és a FondTech bázisán, Bolognában hullt le róla a lepel. A kocsit az első darabja a Formula REV koncepciónak. Ennek célja egy minden szinten elektronikus formula előállítás a versenypályákon. Az E-11 jelenleg egy Formula 3-as versenygép teljesítményére képes a világ bármely versenypályáján, „legalább 20 másodperces időtartamon át”. A kihívás tehát nagy, és még távol a kitűzött cél, de a modell készítése közben a versenykedv töretlen...



FORMULA 2

Miközben Bortolotti a Zeltwegben megszerzett újabb két második hellyel menetel a Soucek (2009) és – a rák elleni harcban a hírek szerint egyre sikeresebben fellépő – Dean Stoneman által kitaposott bajnoki ösvényen, a tabellamásodik Zanella lába alól szép lassan kicsúszni látszik a talaj. A május óta nyeretlen svájci az első futamban megpördüléssel és pályaelhagyás miatt „bekaszált” áthajtásos büntetés okán nullszaldózott, míg a másodikban rajtelsőként fékezte el magát, és csorgott be végül a negyedik helyen. Eközben a Pineiro „egy az egyben” menekítette át brands hatch-i nyerő formáját az osztrák hegyek közé: a mindkét futamot megnyerő spanyol mellett, a dobogó legalsó fokát pedig a román Marinescu bérelte ki.

FIA GT1



A hajrájába lépő bajnokság „kínai turnéjának” első állomásán a Marc VDS-csapat senkinek sem kegyelmezett. A kvalifikációs futamban győztes Maxime Martin és Frederic Makowiecki a bajnoki 34 körben sem

engedett egérvut a nyomában „szaglászó” Nissan-párosnak (Westbrook/Dumbreck), míg a 3. és 4. helyen a Hexis két Astonja osztozott (Piccione/Dusseldorp és Hohenadel/Piccini). Az eredeti braziliai

verseny helyére beugró (nem éppen világbajnoki szintű) pekingi Goldenport Circuit közönsége már izgalmasabb versenyt látott, igaz, a látványosan elrontott féktávokban (Dusseldorp, Basseng) leginkább a sűrű eső volt

a ludas. A „kacsaszatatóban” a Young Driver két autója bizonyult leginkább életrevalónak, bár a pit-stop-bajnok Hexis csapata a boksziállásoknál Piccininél „szervezte az éle”. Az olasz azonban az újabb kicsúszás miatt

beküldött Safety Car-szakasz alatt megpördült, így Mücke és Turner emelheték magasba a legnagyobb trófeát, csapattársaik (Enge/Müller) és a csendben pódiumra „avázkodó” tabella-éllovasok társaságában.

FIA GT1

Lucas Luhr	131
Michael Krumm	131
Stefan Mücke	120
Darren Turner	120
Marc Basseng	101
Markus Winkelhock	101

LE MANS SZÉRIA/ILMC

Aki végigjárja a nemzetközi autós kategóriák „szamárlétráját”, az Silverstone pályáját általában nem kerüli el, így duplán csoda, hogy – a főleg amerikai versenypályákon nevelkedett, így „a Brit Motorsport Hazáját” csak a tévéből ismerő – Simone Pagenaud szenzációs pole-pozíciót szerzett a Peugeot gyári csapatának. A versenyt az élről váltótársa, Bourdais kezdte, nyomában a kamikaze módra támadó McNisch-sel; kettejük – szinte az egész versenyen végigvonul, lekörözésekkel és kisebb koccanásokkal nehezített – küzdelmének holtteréből előbb a Peugeot-testvérautó szállt ki, amelyet Franck Montagny ütközése tett harcceptelenné, majd a verseny negyedik órájában a ve-

zetést ideiglenesen megkaparintó Fässler/Bernhardt Audi-duónak akadtak műszaki problémái. Pagenaud és Bourdais végül másfél perc előnnyel nyerték az utolsó európai ILMC-futamot, Bernhardték mellé pedig az OAK-Pescarolo legénysége (Nicolet/Premat/Pla) állhatott dobogóra. Az LMP2-ben a felrobbant kereke miatt súlyosan megrongálódott Strakka-HPD kiesésével a Greaves Motorsport Ginettája szerzett könnyedén győzelmet, míg a GT-autók között a futam elején egyeduralkodó két BMW Dunlop-gumijai nem bírták az iramot, így végül Fisichelláké (AF Corse) és Ortelliéké (Luxury) Ferrarija után a Lieb/Lietz-páros Porschéját intették le dobogós helyen.

CHRISTIAN BAKKERUD 1985-2011



Egyedüli volt az utóbbi évek Le Mans-i rajtrácsán, akinek valaha magyar versenyzői licenct nyomatattak. 2007-ben járt nálunk, a GP2 akkori újonca

a World Series by Renault hungaroringi hétvégéjén tanulta a mogyoródi aszfaltcsíkot, a Zengő Motorsport autójában, a hajdani magyar Clio Kupa mezőnyében, ideiglenes magyar engedéllyel. A sikertelen GP2-es évad után napjaink HRT-csapatfőnöke, Colin Kolles vette szárnyai alá, előbb a DTM-ben, később a 24 órás futamokon beülte levelelt gyári Audik (A4, R10) volánja mögé a dán versenyzőt. Az idei évadra állástalanul maradt, elkallódott tehetség szeptember 10-én autójával Wimbledon közelében szenvedett halálos közúti balesetet.

REKORD

325,33 kilométer óránként: még soha egyetlen Skoda sem száguldott sebesebben, mint az Octavia vRS Bonneville Special. A rekordot az amerikai egyesült államokbeli Bonneville sós síkságon állították fel, mégpedig a márka vRS modellek tízesztes jubileuma alkalmából. A több

mint 500 lóerős versenyautó ezzel a teljesítményével a legendás „Bonneville 200 MPH” klub tagjai közé lépett. A Team Skoda azonban nem elégedett meg ezzel, hanem egy további rekordot is célba vett: az Octavia vRS Bonneville Special 2 liter hengerűrtartalmú motorral szerelt első autóként érné el az óránként 345 km-es tempót.



GP3

Az új-zélandi Richie Stanaway idén mindent elsőprő fölényel nyerte a német F3-as kupát (16 futamból 14 győzelem!), és „szabadidejében” még arra is futotta tehetségéből, hogy spái GP3-as kiruccanásának második futamát (a pole-ből rajtolva) megnyerje a rutinos Nico Müller támadásait védve. A jövő „Chris Amon”-jának alkalmi dicsősége mellett Valtteri Bottas emelhetett magasba győzelmi serleget az ardenneki dobogóról, majd az évadzáró monzai verseny első futamában a csapattársa, Calado

ellenében kivívott győzelemmel a sorozat bajnoki címét is megszerezte. A Tech1 csapat versenyzője, Kiss Pál Tamás taktikai problémák (Spa), hidraulikai gondok (Monza 1) és egy műszaki hiba miatti boksztucából történő rajt (Monza 2) következtében az évad hajrájában nem tudott az első tíz közelébe férkőzni.

GP3

Valtteri Bottas	62
James Calado	55
Nigel Melker	38
Nico Müller	36
Adrian Quaife-Hobbs	36

NÉMET SEAT LEON SUPERCOPA

Az oscherslebeni első futam győztesének nevéhez Elia Erhart kiváló rajtja után már nem sok kétség fűződött, ám a második helyre hárman is pályáztak. Végül Williams, Wéber Gábor és Dablander csatájában a magyar pilóta hibája hozta meg a döntést, igaz: Wébernek osztrák ellenfele „háttán” az utolsó körökben sikerült visszakapaszkodnia a dobogó harmadik fokára. Erhart másnap csak a hatodik rajtkockából reménykedett a korai bajnokavatásban, ám a futam ezúttal Shaune Williamsról szólt – pozitív és negatív értelemben egyaránt. A dél-afrikai

az ötödik helyről rajtolva gyakorlatilag egy kör alatt kebelezte be ellenfeleit, ám fölényes győzelmétől utólag (egy nem szabályos alkatrész miatt) megfosztották, így a végül Marschall-Fullin-Dalbacher dobogóval leintett futamból kicsúszó Wéber kilencedik helye is megszépült egygyel.

Német Seat Leon Supercopa

Elia Erhart	187
Thomas Marschall	145
Petr Fullin	145
Wéber Gábor	135
Shane Williams	133

FORMULA
3 EUROSZÉRIA



Szinte már unalmas leírni Roberto Merhi újabb győzelmét, ám a silverstone-i első futamban a teljes mezőnynél körönként 1 mp-cel gyorsabb spanyol győztes hat futammal az évad vége előtt még mindig csak várományosa a bajnoki címnek – köszönhetően a második futamban nullázó, ám a harmadikban győzelemmel feltámadó Wittmann szívósságának. A rövidebb, második futamban a vendégként rajthoz álló Marco Sorensen (német F3 Kupa, képtünkön) okozott meglepetést: előbb a rajtelső Sató faképnél hagyva, majd a bajnoki címre törő Juncadella támadásait a Safety Car-szakasz után is derekasan állva. A jövőre új fejlesztésű Dallarákkal erősödő sorozat következő versenyét lapunk megjelenésével egy időben, Valenciában futják.

WTCC

A valenciai első futamban a jó öreg Tarquini majdnem bebizonyította, hogy van ellenszer a „kék hegemonia” ellen, hiszen az ötödik helyről rajtolva állt az élre, majd a verseny feléig tartotta a gumijaival spóroló Mullert. Ám miután a francia előzésével tisztázta a reális erőviszonyokat, az olasz Seatja megadta magát, így a verseny elején még Huff kipöcköléséért is felelőssé tett Menu kaparintotta meg az ezüsts helyet, a Seat hazai vereségét pedig Coronel tette teljessé, a sokáig harmadik Monteiro megelőzésével. Michelisz Norbert hetediként zárta a Villával és Huffal folytatott harcot, ám



a második futamban főszereplővé lépett elő – sajnos nem egészen fényes értelemben. A versenyt kettős márkabemutatóként indult: az élre ugró három BMW-t (Coronel, Villa és Michelisz) kezdetben különösebb nyomás nélkül követte a Chevy-armada, ám Villa és Coronel vitatható ütközését kihasználva Muller elúszott a magyar pilóta mellett. Michelisz az utolsó körökben még a lehetetlennel, a kétszeres bajnok visszatámadásával is megpróbálkozott, ám a célegyenesre fordító kanyarban elvesztette uralmát az autója felett, így kipörgő BMW-jét csak hetediként intette le a kockás zászló, az „amerikai hármas” (Muller, Huff, Menu), valamint Tarquini és Poulsen mögött.



WTCC	
Yvan Muller	333
Robert Huff	317
Alain Menu	253
Tom Coronel	158
Gabriele Tarquini	157

PORSCHE SUPERCUP

Ki gondolta volna, hogy az évről Abu Dhabi-beli futamokat várva egy lengyel fiú bajnoki esélyeit kell mérlegelnünk, amikor az évad elején szinte mindenki 2010 felfedezettjének, Nick Tandynek a „tarolására” fogadott? A spái pályán rajtelső Kuba Giermaziak a Hungaroring után ezúttal száraz pályán tartotta féken az egész mezőnyt, nyomában előbb

az évad eddigi legjobbját autózó Huismannal, majd a jubileumi, 25. győzelmében reménykedő holland megpördülése után az ötödik rajthelyről feltörekvő Rasttal. A szintén bajnoki babérokra törő Edwards az Eau Rouge-ban fékezte el magát, és csúszott a hatodik helyre – valamint a tabellán a másodikokra –, ám két hét múlva Monzában még szomorúbb



sors várt rá. A negyedik helyért tolatkodó Siedler ugyanis a Lesmo-kanyar kijáratánál korláthoz penderítette a brit F1-es csemetét, aki a pálya széléről totálkáros Porschéja látványán kívül már csak Kevin Estre első győzelmét figyelhette a legendás aszfaltsíkon. A tavalyi francia kupagyőztes már a rajtnál próbálkozott az immár tabella-éllovas Rast mellett, ám szélárnyékból indított nyerő támadására csak a Safety Car kiállításával vállalkozott. Siedler a dobogón harmadikként integető vendégpilóta, Balzan bronzérmes pontjával csúszott feljebb a ranglétrán, míg Giermaziak ezúttal a hatodik helyet hozta a konyhára.

Porsche Supercup	
René Rast	141
Kuba Giermaziak	124
Norbert Siedler	122
Sean Edwards	116
Nick Tandy	109

ALMS

Két autó – néha unalomba fulladó – küzdelemről szól az idei versenyek abszolút győzelméért folytatott harc, ám Road America pályáján Klaus Graf (Cytosport-Aston Martin) és Guy Smith (Dyson-Lola) sorrendjét négy óra

öldöklő küzdelem után egyetlen suhintással intette le a kockás zászló! Minden idők legszorosabb befutóját a GT-kategória csatája fűszerezte, ahol a hajrában a BMW-t (Dirk Müller) „faló” Jaime Melo a Ferrari 458 első tengerentúli győzelmét szerezte meg. Baltimore városi pályáján



a Cytosport alakulata műszaki gondok miatt került a partvonalon túlra, így Dysonék könnyű kettős győzelmet arattak – ám Smith-ék bokszutcai lefulladásá miatt ezúttal a Kane/Al Masaood kettős teljesítménye ért aranyat. A GT-mezőnyt vezető Auberlen BMW-jét Millner torpedózta ki a versenyből, így Henzler és Sellers aratták a Porsche idei második győzelmét. Laguna Seca „sivatagában” az AMR-One Le Mans-i (le-)szereplésétől megcsömörlött gyári Aston Martin-alkulat (Fernandez/Primat/Mücke) diadalmaskodott, az ezúttal Jay Cohrannal erősödő Dyson-autó komoly támadásai ellenében, míg a GT-csata az utolsó körben porzó benzintankkal félreálló Risi-Ferrari kárára Bergmeisterék (Flying Lizzard-Porsche), a kategória bajnoki címe pedig a Werner/Hand kettős számára dőlt el.

KÖNYVTÁR

Fél évszázad – ennyi időt töltött már a versenypályák közelében a Forma-1 legendás fotósa, Rainer W. Schlegelmilch. A „mestert” olvasóink is jól ismerhetik az AFM májusi számában megjelent interjúból. Akik szeretnének a munkásságába is bepillantást nyerni, azoknak figyelme-

be ajánljuk a „Golden Age of Formula 1” (vagyis a Forma-1 aranykora) című könyvet, mely Schlegelmilch ténykedésének első szakaszáról, az 1960-as évekről szól. A fotós 120, eddig még sohasem publikált fekete-fehér fényképet gyűjtött össze, melyekhez Hartmut Lehrbrink fűzött szakértő magyarázatokat angol nyelven. Vannak olyan könyvek, melyek talán több és szebb képet tartalmaznak, de olyan, amelynek lapozgatása közben ennyire a történet részesének érzi magát az olvasó, valószínűleg egy sem. A nagyalakú mű megrendelhető a teNeues kiadó honlapjáról (www.teneues.com), ISBN száma: 978-3-8327-9436-1, fogyasztói ára: 65 euró.



ELDŐLNI LÁTSZIK

USA, SAN MARINO, SPANYOLORSZÁG:
KETTŐ-EGY A HONDÁNAK

Augusztus utolsó hétvégéje és szeptember közepe között három újabb versenyt rendeztek a Gyorsasági Motoros Világbajnokságban. A mezőny ezúttal Indianapoliban, Misanóban, majd Aragónban gurult pályára.

SZÖVEG: FORGÓ, PERUSZA KÉPEK: GYÁRTÓK

Az idei szezonból már csak négy futam van hátra, ettől függetlenül azonban azt lehet mondani, hogy a királykategóriában tulajdonképpen már most véget ért az év, hiszen Casey Stoner végső győzelme egyértelműnek tűnik. Az ausztrál motoros Indianapoliban győzni tudott, akárcsak az Aragón ringen, aminek köszönhetően az idei szezonban immáron nyolc olyan trófeát vihetett haza a 25 éves versenyző, amit a diadalokért kapott. A hondás fő riválisának, Jorge

Lorenzónak volt ugyan egy nagyobb feltámadása Misanóban, ahol a spanyol győzni tudott, azonban mivel ezt követően Stoner az aragóni nagydíjon igen demoralizáló fölényrel nyert (miközben a regnáló világbajnok csak harmadik lett), így a spanyol kénytelen volt elismerni, hogy idén bizony az ausztrál elveheti a címét. „Casey inentől már csak elveszítheti a világbajnoki címet. Ő már nyolc győzelemnél jár, míg nekem csak három elsőségem van, úgyhogy azt gon-

dolom, a számok eléggé magukért beszélnek. De nem is kérdés, hogy megérdemli az elsőséget” – nyilatkozta Jorge Lorenzo, értelemszerűen kissé letörten, ámde elismerően. Nagyon úgy néz ki tehát, hogy a 2007-es esztendőt követően Stoner idén megszerzi a második világbajnoki címét is, azonban immáron a Repsol Honda színekben. Ha pedig már szóba került ez az igen nagy múltú alakulat, ahol többek között Valentino Rossi is versenyzett, akkor meg kell emléte-

ni, hogy Casey Stoner aragóni diadala a Repsol Honda történetének századik győzelme volt.

Amíg a Honda a mennyekben jár, addig a Ducati gyakorlatilag a poklok poklát éli át Rossival, hiszen a Desmosedici egyszerűen nem akar versenyképesé válni a „Doktor” alatt. Magazinunk előző számában már beszámoltunk róla, miszerint Rossi igen komoly nyomás alatt tartja az olasz gyárat a motorja folyamatos fejlesztését illetően, hiszen az olasz fenomén egyszerűen nem

boldogul az idei géppel, akárcsak a többi ducatis, legyen szó Nicky Haydenről vagy a márka szatellit versenyzőiről. Ennek köszönhetően a bolognaiak már vagy négy variánst is elkészítettek a versenygépből: Rossi ugye – a többi versenyzőhöz hasonlóan – a GP11 kódjelű géppel kezdte meg az idei szezont, majd Assenben váltott a GP11.1-re, amely gyakorlatilag a Ducati jövő évi motorja, vagyis a GP12, leszámítva persze azt, hogy nem ezres, hanem még az idei szabályoknak megfele-

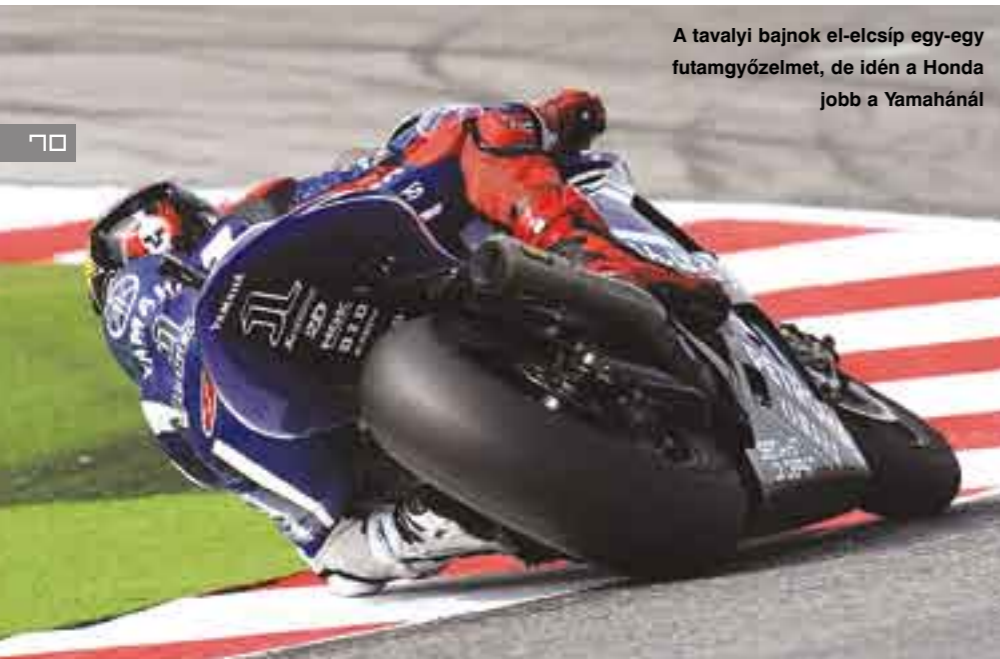
lő nyolcszáz motorblokk hajtja. Mivel azonban a vörösek kénytelenek voltak szembesülni azzal, hogy a GP11.1 nem váltja be a hozzá fűzött reményeket – és így nagy valószínűséggel a GP12 is egy zsákutca – ezért elkészítették a GP12.1-et, ami lényegében azt jelenti, hogy a GP12-t új alkatrészekkel fejlesztették tovább – például friss vázat is kapott. Hogy ez pontosan mit is takar? A Ducati bepróbálkozott egy félig meddig alumínium vázzal – nevezzük inkább vázelemnek –,



„Casey inentől már csak elveszítheti a világbajnoki címét.”

Jorge Lorenzo





A tavalyi bajnok el-elcsíp egy-egy futamgyőzelmet, de idén a Honda jobb a Yamahánál

amit Rossi élesben ki is próbált az aragóni viadalon, azonban a kilencszeres világbajnok szerint lényegesen nagy fejlődést nem hozott az újítás, ami a futamon is bizonyosodott. Ettől függetlenül azonban nagyon úgy tűnik, hogy a karbon helyett beépített alumínium még mindig jobb megoldásnak tűnik, hiszen a legújabb hírek szerint a Ducati elkészített egy immáron teljesen alumíniumból készült, hagyományosnak mondható, deltabox vázat (ilyen jellegű vázzal versenyez a többi márka), amelyet Rossi a szeptember 20-i héten tesztelt. Meglátjuk, hogy vajon ez az újítás meghozza-e az áttörést a Ducatinál, hiszen a legtöbben úgy vélik, hogy az alumíniumnál jó-

val merevbb karbon jelentette a legfőbb problémát. Már ami a vázat illeti.

Annak ellenére, hogy a Japánt sújtó természeti, majd az ebből adódó atomkatasztrófák az év első felében történtek, a versenyzők körében továbbra sem örvend nagy népszerűségnek a Japán Nagydíj, amelyet október elején rendeznek. Mivel azonban egyre több vizsgálati eredmény bizonyítja, hogy az atomszennyezettség szinte elhanyagolható a Fukushima-tól mindössze száz kilométerre fekvő „Twin Ring” körzetében, ezért egyre több pilóta erősítette meg, hogy részt vesz a távol-keleti viadalon. A „nagy-menők” közül azonban Casey Stoner (akinek



felesége, Adriana Stoner várandós) továbbra sem jutott döntésre, pedig a következő futam pont Motegiben lesz. Egyébként a hírek szerint a Ducati például egy saját megbízású szakértő csoportot küldött a helyszínre, hogy a lehető legmegbízhatóbb forrásokból tudják meg, hogy valóban biztonságos-e a helyszínre utazni.

Végeredmény

Indianapolis

1. Casey Stoner	Honda	
2. Dani Pedrosa	Honda	+4.828
3. Ben Spies	Yamaha	+10.603
4. Jorge Lorenzo	Yamaha	+16.576
5. Andrea Dovizioso	Honda	+17.202

Misano

1. Jorge Lorenzo	Yamaha	
2. Dani Pedrosa	Honda	+7.299
3. Casey Stoner	Honda	+11.967
4. Marco Simoncelli	Honda	+17.353
5. Andrea Dovizioso	Honda	+17.390

Motorland Aragon

1. Casey Stoner	Honda	
2. Dani Pedrosa	Honda	+8.162
3. Jorge Lorenzo	Yamaha	+14.209
4. Marco Simoncelli	Honda	+20.646
5. Ben Spies	Yamaha	+27.739

A világbajnokság állása

1. Casey Stoner	Honda	284
2. Jorge Lorenzo	Yamaha	240
3. Andrea Dovizioso	Honda	185
4. Dani Pedrosa	Honda	170
5. Ben Spies	Yamaha	146

KISZÁLLT, DE JÖVŐRE...

A brnói futamot követően eredetileg úgy volt, hogy Sebestyén Péter Indianapolisban még KTM-mel, viszont Misánóban már Aprilával fog versenyezni, azonban utóbbi végül is nem valósult meg, ugyanis az amerikai futamot követően a magyar motoros közös megegyezéssel felbontotta a szerződését a Forward Racinggel. Ezt követően a 17 éves tehetség menedzserre, Roberto Favaro természetesen akcióbba lendült, hogy Petit idén még láthassuk a MotoGP 125-ös kategóriájának mezőnyében, azonban sajnos a pozitívan alakuló tárgyalások ellenére sem sikerült csapatot találnia a magyar pilótának. Természetesen ez nem jó hír, azonban Petinek így sem kell nagyon szomorkodnia, hiszen Misánóban bemutatkozott a Caretta Technology Racing team nevű magyar-olasz alakulat, amelyben Stefano és Roberto Favaronak is jócskán van érdeklősége, és ahol 2012-ben Sebestyén Peti versenyezni fog. Jövőre ugye az idén még két-

ütemű 125-ös motorok helyett immáron négyütemű 250-es gépek fognak menni a Moto3-mas névre keresztelt legkisebb kategóriában, ahol számos új gyártó, valamint „saját készítésű motor” is megjelenik majd, akárcsak az manapság a Moto2-ben látható. Ennek kapcsán érdemes megjegyezni, hogy a magyar csapat Sherco MR3 elnevezésű versenygépe Franco Moro kezei alatt született meg, aki egyébként korábban éveken át az Aprilia versenymérnöke volt, és olyan pilótákat segítette, a világbajnoki címekhez, mint például Valentino Rossi, Loris Capirossi vagy Marco Melandri.



CSAK A GYORSULÁS

KUNMADARAS, A LÓERŐK HAZÁJA

Hazánk és Kelet-Közép-Európa legmagasabb szintű gyorsulási versenyét 13 éve rendezték. A kunmadarasi volt szovjet repülőtérre kilátogató közönséget már akkor lenyűgözte a világ leggyorsabb motorsportja, és ez ma sincsen másképpen.

SZÖVEG: SZABÓ LÁSZLÓ KÉPEK: GÉMESI BALÁZS



Mivel magazinunkban még nem foglalkoztunk behatóan ezzel a sportággal, íme néhány alapvető szabály: két jármű (autó vagy motor) versenyez egymás ellen, egynegyed mérföld (402,33 méter) hosszú pályán. Aki hamarabb beér a célba, az nyeri a futamot.

Ez elég egyszerűnek hangzik, ám rengeteg változó van, ami a sima futást meghiúsíthatja... A versenyző részéről például hatalmas összpontosítást igényel maga a rajt (0,0x másodperces reakcióidő), valamint a tökéletes váltások, a kormányzás és nagy G-hatás mellett. Néhányan odáig is képesek elmenni, hogy maszkon keresztül tiszta oxigént lélegeznek a menet előtt a gyorsabb reflexek érdekében. A technika részéről szintén maximális összhang és precizitás szükséges, hogy a nem ritkán 1300-1500 lóerős motorok és az akár 8000 lóerős autók egyben maradjanak. A szerelőknek alapvető, hogy képesek legye-

nek akár egy órán belül szét- és összeépíteni az egész erőforrást.

Hazánkban a volt katonai reptereken létesítenek ideiglenes vagy állandó pályákat a versenyezéshez. Jelenleg a kunmadarasi HDA (Hungarian Drag Arena) a legjobb minőségű, hiszen már három éve kezelik a felületét speciális ragasztóanyaggal és gumival, így elég jó tapadás érhető el rajta. Minden évben három versenyt tartanak (országos bajnokság), ebből egy – és egyben az első, április 28-ától május 1-jéig – az Európa-bajnokság.

A kunmadarasi versenyek zárórendezvényét az augusztus huszadikai hétvégén tartották, amit hívhatunk talán a rekordok hétvégéjének is. Hazánkban még nincs annyi dragbike, hogy az előbb felsorolt kategóriák szerint osszák be a nevezőket, így a kitámasztóval rendelkező gépeket egységesen a Competition géposztályba sorolják.

A versenyen Papp László, eddigi rekorder megdöntötte saját, 2005-ben beállított csúcását: 7,39-et futott a Sovereign Team egyik G2-es fejlesztésű Pro Stock gépével, ezzel 5 századdal gyorsabb volt, mint a 2005-ös rekord (7,44), plusz a magyar bajnoki címet is bezsebelte. Az olasz Davide Ricci a Pro Mod géppel szintén nagyon egyenletes teljesítményt produkált. 7,43 és 288 km/h volt az eredménye, és az egész hétvégén hasonlókat futott. Megjegyzendő: a meleg időjárás igencsak kedvezett a nitróval feltöltött motoroknak. Matusik Andi is élete legjobbjával térhetett haza, hiszen 7,94 másodperces ideje az 1428 cm³-es motorral nagyon jónak számít. A versenyen végig 7,9–8,0-as időeredményeket produkált. Varga Sándor Csaba a Helltuning Team versenyzője élete legjobbjával, 8,4 másodperces idővel zárta az idejnyt a Funnybike-kal, ami az előző évi gyenge időeredmények és a nehéz váz ellenére szép teljesítmény, 6. helyezett lett. Borsay Szabolcsnak az egész szezonban nem sikerült összerakózkodni Black Cat névre hallgató Pro Mod gépével. Az augusztusi verseny előtt két héttel sikeresen beállították a kuplungot és a nitrorendszert, ám ez a ragasztós pálya totálisan más karakteristikájának köszönhetően nem sokat ért az évadzárón. Hat év után visszatért az egykori svájci Funnybike Európa-rekorder Peter Bossert is, aki a betegségéből felépülve 7,9 másodperc alatt tudta maga mögött a negyed mérföldet – első futásra...

Hogy mi a jövő? Túljesen világos, hogy a rendezvényben hatalmas potenciál van, és ennek megfelelően a további versenyek is egyre komolyabb színvonalat fognak képviselni Európa-szinten. A pálya felülete – reptér mivoltánál fogva – nem elég sima, ezért le kell csiszolni és újratekni, valamint kiszolgálóépületeket, irányítóközpontot kell építeni ahhoz, hogy az UEM mellé eljőjön a FIA autós dragster Eb is hazánkba. Reméljük, az állam és a befektetők látnak fantáziát a dologban, és támogatják a gyorsulást, ezáltal egy tényleges Drag Aréna épülhet az országban, ahol az 500 km/h feletti sebesség sem lesz ritka.

(További információk: www.kunmadarasmotorsport.hu)

DOBOZBA ZÁRT IZGALMAK

A TÉVÉS KÖZVETÍTÉSEK REJTELMEI

Nem kérdés, hogy a MotoGP egyike a leglátványosabb és legizgalmasabb sportoknak. Azt viszont csak kevesen tudják, hogyan jut el a helyszíni hangulat a nappalink tv-képernyőjére. Manel Arroyo, a Dorna médiáért felelős igazgatója szerencsére elmesélte...

SZÖVEG, KÉPEK: KOVÁCS NIKI



Minden itt dől el, a keverőszobában választják ki, mi kerüljön adásba, és mit nem láthatnak a tv-nézők



A szerencsések a helyszínen követhetik az eseményeket (hétvégenként átlagosan százezren), de nyilván ők sem utazhatnak el tizennyolc helyszínre, Európa és a világ különböző pontjaira.

Ezért is örülünk annyira mindannyian, hogy az élő sportközvetítés ma már az élet legtermészetesebb dolgainak egyike.

Nagyjából 10 órányi élő közvetítés minden egyes futamról, több mint 200 televíziós társaság világszerte, akik ezt (részben vagy egészben)



megosztják nézőikkel. Így közel 340 millió háztartásban kísérik figyelemmel Valentino Rossi, Casey Stoner vagy épp Jorge Lorenzo csatáit. Hatalmas számok, hatalmas felelősség.

Így érthető, hogy a MotoGP kereskedelmi és médiajogait birtokló Dorna mindent megtesz azért, hogy a lehető legmagasabb színvonalú műsort nyújtssa az embereknek.

„Ez egy varázslatos sport, amit a lehető legjobban akarunk megmutatni” – kezdi Manel Arroyo. „Nem véletlen, hogy a MotoGP ma az egyik legnépszerűbb sport a világon. Az alaptevényt természetesen maga a verseny és az azt körülvevő izgalom, de ha ezt nem tudnánk visszaadni, akkor nem biztos, hogy ennyi rajongója, szerelmese lenne ennek a milliőnek. Mi voltaképp a sportot fordítjuk le a mozi nyelvére. A különbség csak annyi, hogy ez a film márciustól novemberig tart. A történetet persze az élet írja, mi csak rögzítjük azt.”

Manel Arroyo 1992, azaz a kezdetek óta dolgozik a Dornánál (a spanyol cég ekkor szerezte meg a fent említett jogokat), és 1994 óta igazgatja a médiaügyeket.

„Régebben helyi emberekkel, helyi közvetítőkkel dolgoztunk, de az évek során megtapasztaltuk, hogy akkor tudjuk mindig ugyanazt a színvonalat nyújtani, ha kizárjuk a lehető legtöbb rizikófaktort. Ezért állandó stábbal készítjük a közvetítést, ami ugyan többbe kerül az utaztatás miatt, de a Dorna részéről ez egy befektetés. Fontos, hogy ezek a munkatársak (rendező, operatőrök, riporterek, mérnökök, összesen úgy 180-an) pontosan ismerik a sportot és a történéseket. Tudják, hogy mi zajlott az előző versenyen, kikre kell adott esetben jobban odafigyelni, mikor-hol történnek izgalomok.”

A kamerák száma helyszínről függően változik. A pálya hosszától függően 17-22 operatőr dolgozik a aszfalt körül, amihez átlagosan 40 kilométernyi kábel szükséges. Egy fix kamera mutatja a depót, míg négy kézi kamerával rögzítik a bokszutca eseményeit.

A 110 onboard (azaz fedélzeti) kamera nagy része természetesen a MotoGP-s motorokon található. Nagy újítás volt tavaly az első giroszkópos kamera, amely követi a motor dőlésszögét ellentétes irányban, azaz folyamatosan tartja a horizontot, ezáltal új szemszögből láthatjuk a történéseket. Így sokkal élethűbb képet kapunk, még inkább érezhetjük például, hogy

mennyire dönti le a versenyző a motorját egy-egy kanyarban, és hogy ott milyen erőhatások érik. Természetesen az első ilyen kamera Valentino Rossi motorján debütált, 2010-ben, a Sachsenringben. Nem meglepő, hogy annak idején, 2003-ban szintén az ő kétkerekűjén mutatkozott be az első, akkor szintén forradalmi újításnak számító, hátul elhelyezett fedélzeti kamera.

„A kilencvenes évek elején, még nagy ellenállás volt a csapatok részéről az onboard kamerák kapcsán. De ne felejtjük el, hogy több millió eurós motorokról beszélünk, és nyilván a csapatok, gyárak nem szeretik, ha ezekhez bárki is



A bokszutcában történeteket ilyen jól felszerelt operatőrök rögzítik

hozzányúl. Gondoljunk bele: egyszer csak beállt valaki, hogy helló, itt vannak a kamerák meg az aksik, a hozzájuk tartozó elektronikával, és én ezt most jól felszerelem a te több millió eurós motorodra. Éppen ezért az egyes csapatokkal mindig ugyanaz a kameramérnök dolgozik, természetesen a szerelők felügyelete mellett. Ma már ez teljesen természetes, sőt a motorok tervezése során a kamerák súlyát, helyét ugyanúgy figyelembe

veszik, mint a féket, kuplungot vagy a motorblokkot. Nagyon büszkék vagyunk erre, mert ez fontos összetevője a munkánknak.”

A kamerákból érkező jelek a keverőszobába (International Program Feed) érkeznek be, ott még hozzáadódik a grafika (MotoGP-nél kettő van, az eredmények és a telemetria adatok – sebesség, fokozat, fordulat stb.), és ott a főrendező dönti el, hogy mi megy ki élő adásba. A végső jelet három nagy szatellitől kapják meg a csatornák. Az európai jelet általában Londonban veszik le, és onnan lövik tovább Amerikába és Ázsiába.

A televíziós társaságok természetesen komoly összegeket fizetnek a jogokért, függően attól, hogy milyen közvetítési formát választanak. Léteznek olyan csatornák (pl. Italia 1, TVE, BBC, DSF), akik teljes stábbal érkeznek (extra kamerák, operatőrök, riporterek, rendező stb.), de ezeket csak extra interjú készítésére használhatják, hiszen szerződésben kötelezik őket arra, hogy a pályán történő eseményeket csak a Dorna által rögzített képekkel mutathatják.

Átlagosan 20-25 olyan csatorna van, melyek a helyszínről kommentálják az eseményeket, de saját stábot nem visznek. Nekik lehetőségük van extra kamerákat bérelni, és így elkészíteni a saját riportokat, anyagokat. A többség azonban senkit sem küld a helyszínre, otthonról kommentálják az élő képet. Persze figyelnek egy-egy ország speciális igényeire is, így szükség esetén a Dorna saját stábbal készít és küld anyagot a hazai versenyzőről.

Akadnak olyan csatornák is, akik egy az egyben a központi anyagot veszik át, beleértve a kommentárt is, amit 1993-óta Nick Harris neve fémjelez, évek óta Gavin Emmett-tel az oldalán. Az összeszokott brit páros élvezetes közvetítéseit bárki meghallgathatja, aki a MotoGP hivatalos oldalán előfizetést vásárol.

Ha megengednek egy személyes véleményt: nagyon megéri...

EGY KIS HAZAI

Mivel Magyarországra a DigiTV vette meg a közvetítési jogokat, ezért csak náluk lehet élőben, valamint felvételtől megtekinteni az időmérő edzéseket és a futamokat. Ám mivel több helyen még nem építették ki a saját hálózatukat, a MotoGP és még sok más érdekes sportesemény megtekintésének lehetőségétől eselik az, aki idegenkedik a műholdas szolgáltatástól. Az sem előny, ha valakinek már UPC- vagy valamely más egyéb hálózat működik az otthonában, hiszen neki nem marad más lehetősége az események követésére, mint az idegen nyelvű tv-csatornák keresgélése, vagy a legális, fizetős (lásd cikkünket), végsősükség esetén pedig az illegális internetes online közvetítések (streamek) felderítése.

AZ UTOLSÓ SZTORIK

BÖRÖCZKY JÓZSEF BETEGSÉGÉBEN IS CSAK A MOTORSPORTNAK ÉLT

Biztatásnak terveztük ezt az írást, de sajnos Pepi már nem élhette meg a megjelenést. Egy évet kért még az égiektől, amikor fény derült a betegségére, de alig másfél hónap jutott neki, rettentő gyorsan elvitte a gyilkos kór. Kollégánk a kórházban beszélgetett utoljára Böröczky Józseffel.

SZÖVEG: KOVÁCS NIKOLETT KÉPEK: ARCHÍV



A régmúlt legnagyobb sztárjaival, illetve a motorral, amelyet Pepi szerzett Juhász Károlynak

Nehezen jönnek a szavak múlt időben vele kapcsolatosan, de igyekszem azt ismételtetni, hogy legalább már nem fáj neki. Meg azt, hogy: „Köszönöm, hogy ismerhettek. Remélem, már jó helyen vagy Papa, Öcsi, Drapál Jancsi és a többiek társaságában – az égi pályák mellett”

Gyerekkoromban találkoztunk először. Néhány hónapja még együtt ettük a bagulyást, és a világ megváltását terveztük (legalábbis a motorosét), majd a kórházban láttam őt újra. Látogatásomkor csak egyetlen dolog foglalkoztatta: a brnói versenyről hoztak neki eredményeket, hiszen 1968 óta egyszer sem hagyta ki a Cseh Nagydíjat.

Pepi, Börö, azaz Böröczky József a gyorsasági motorsport élő lexikonja volt, nem nagyon akadt olyan versenyző, akit ne ismert volna, akiről ne lett volna egy-egy jó sztori a birtokában.

Olyan tudást és barátokat tudhatott magáénak, amit senki más kis hazánkban. Vajon ki mondhatja még el magáról, hogy Giacomo Agostini hívja telefonon, vagy hogy Phil Read portásnak öltözött a 60. születésnapján? Ez csak a Pepi lehetett!

Az eredmények mellett persze egy kis meglepetéssel is készültem a cseh futam után. Mivel nagyon sokan ismerik őt a MotoGP-depóban, nem okozott gondot, hogy a „Get well soon Pepi!” (azaz Gyógyulj meg hamar, Pepi!) felíratú olyan sztárokat fotózzak le, mint Valentino Rossi, Jorge Lorenzo, Marco Simoncelli, Randy Mamola, vagy egy olyan barátot, mint Carlot Pernet (Capirossi legendás menedzsere).

A képek láttán elírta magát örömben, pedig nem azért készültem az ajándékkal, hogy sírjon, sőt! Amikor ezt elmondom, mosolyra kerekedik a szája. Kérdezni se kell, az albumot lapozgatva rögtön mesélni kezdi számtalan történetét.



Böröczky, Agostini, Rossi: a színész-kommentátor nem csak ölelkezett, jóban is volt a legendákkal

„Kocinski, aki sosem szerette Rainey-t, üzent hasonló módon versenytársának (Miss you Wayne), miközben ő az 1993-as misanói balesete után a kórházban épp megdöntötte a kerekesszékekkel fenntartott rekordot.

Tudod, Kocinski szerelmes voltam. Nem, mint férfi, hanem mindig is lenyűgözött a ruhája, a motorja, a sisakja, és nagyon bírtam, ahogy ment. Nem éppen az okos emberek között tartották számon, de motorozni azt nagyon tudott. Nemegyszer röghögte magát halálra a rögtönzött előadásaimon.”

És nem ő volt az egyetlen. Amikor Simoncellit kértem meg, hogy fotót készíthessek az üzenettel, a sajtósa magyarázni kezdte, hogy egy magyar úriembernek lesz, de erre semmi szükség nem volt. Amikor Sic meglátta a nevet, felkiáltott: „A Pepi?” És mesélni kezdte a történetet, amit én a másik főszereplőtől már is-

mertem. A 2009-es sachsenringi viadalt követően egy étteremben kötöttek ki, ahol az olasz épp a futamgyőzelmét ünnepelte. Pepi már túl volt néhány pohárkán, amikor a fülénél fogva megragadta Simoncellit, átvitte egy másik terembe, majd mondta neki, hogy most visszamegy, és azt mondod, hogy következzen Pepi. Nem akármilyen felvezetés, amit követhetett a másfél órás műsor. Pepi kincsként őrzi a közös képet, melyre Sic később azt írta: „Életem legszebb estéje volt.”

De vajon melyik volt az első vb-futam, amit Börö a pálya széléről látott, és egyáltalán honnan jött ez az örült rajongás a motorsportért?

„Az általános iskola, ahova jártam, a Városligetre nézett, ahol egymást érték a motorversenyek. Azonnal és mindörökké beleszerettem ebbe a világba. Az első GP-m hatalmas élmény volt. Akkor,

1968-ban, a Sachsenringen hallottam először az MV Agusta csodás hangját ott az erdőben, ahogy jött felfelé. Vónattal mentem ki Karl-Marx-Stadtba, ahol fogtam, és megállítottam egy motoros rendőrt, hogy vigyen ki a pályára. Micsoda??? – háborodott fel. Majd letett Szabó II. Laci bácsiék buszánál. Szóval egyszer csak megjelentem ezen a versenyen, ott volt Kurucz Gyuri, Szabó II., Bereg Karsai, Rontó Nándor és úgy 250 000 néző. Frenetikus hangulat volt. Sok nagy barátság vette ott kezdetét. Például Harald Bartollal is. Kurucz Gyuri bácsi megengedte, hogy a földön aludjak a buszában. A következő, brnói versenyre már Szabó II. Laci vitt át, akinek később a mindenesem lettem.”

Ahogy Pepi történeteinek nagy része, persze ez is a nőkből torkollik, de mi most maradjunk a motorok világánál. Hogy lesz valaki Giacomo Agostini barátja?



Simoncelli utólag ezt írta a fotóra:
„Életem legszebb estéje...”



„Egyszer megkérdezte Rijekában, hogy hol van a díjkiosztó, aztán beszélgettünk egy kicsit. Évekig csak ezen a szinten voltunk, majd jött az ominózus 1992-es GP, a Hungaroringen. Akkor kaptam a Claudio Castiglioniól egy Cagivát bőrhúrával meg mindennel. Szóval elmentünk Agóval (aki akkor a Cagiva-csapat menedzsere volt) egy étterembe, és viccesen mondtam, hogy holnap itt akár Cagiva-győzelem is születhet. Másnap aratta azt a legendás győzelmet Eddie Lawson. Száraz gumival rajtolt el a vizes pályán, ami később tényleg felszáradt, és ő mindenkit megelőzött az utolsó körben.”

Ekkor már te is csapatfőnök voltál, nem? „Így is mondhatjuk. Pénz kivételével mindig mindent tudtam szerezni, amire szükség volt, és ebbe a motor is beletartozott. Igaz, némi szerencse is kellett hozzá. Egyszer elvittem Mike Krausert és a feleségét a Mátyas pincébe. Nagyon jól érezhette magát, mert később biztosított két gyári motort nekünk, Juhász Karszi versenyzett vele.”

Aztán eszébe jut még egy történet. „Én úgynevezett csapatmenedzserként dolgoztam a Krausernél, Ago pedig a Cagivánál ugyanígy. Ekkor már Clinton is voltam, de ez az alakításom annál is jobban sikerült. Megérkezünk Váresébe, és kérdezte Ago, hogy mit keresel itt, Pepi? Mondom, nem az a baj, hogy én mit keresek itt, de neked véged. Olyan szemtelen voltam, és olyan hitelesen mondtam el, hogy forgott vele a világ. Claudio nem elégedett a munkáddal – mondtam –, és jeleztem, úgy néz ki, megoldották a dolgot, ezért már itt is vagyok. Kiült a döbberet az arcára, nem értette az egészet. Azt tudta, hogy én egy senki vagyok, de közben mégis benne vagyok ebben az egész körforgásban. Végül annyira

elkezdett röhögni, hogy mindenkinek elkezdte mutatgatni a Clinton-képeket. Tavaly, amikor a brnói verseny után elvittem őt a bécsi reptérre, megkérdeztem tőle, hogy mi miatt vagyunk ilyen jóban. Attól, hogy ezer éve ismerlek, és nagyon jól érzem magam a társaságodban – mondta. Ezt ismételte meg néhány napja a telefonban is.”

Közben az egyik legnagyobb riválisával, Phil Readdel is nagyon jóban vagy...

„Igen, talán nem olyan szoros a barátságunk, mint Agóval, de rengeteget járt nálam egy időben. Van egy Agostini poszterem, amire egyszer ráírta Read, hogy You're the best after me (azaz: te vagy a legjobb, utánam). Még most, 100 évesen is képesek rivalizálni. Hihetetlen!”

Ezeket a történeteket hallgatva, úgy tűnik, neked sosem létezett lehetetlen. Tényleg?

„De nem ám! Mindenhova bejutottam, ahova akartam. Képes voltam arra, hogy 1983-ban, amikor nagyon keservesen kijutottam Monzába, és nem engedték be a depóba, akkor másnap reggel felvettem az ither előre elkészített zakómat, amire az volt ráírva, hogy FIM Budapest Hungary. Este már rendőrmotorosok vittek a fogadásokra. Még örültek is, hogy végre friss vér érkezett a motorsportba. A következő versenyen, Hockenheimben megkérdeztem, hogy a szállodát hogyan fizessem, mire mondták, hogy már rendezve van.”

Történeteinek száma a végtelenhez közelített, de többé sajnos már nem mesélheti el őket, és a paródiáit sem élvezhetjük tovább.

De ahogy a mondás tartja, csak az hal meg, akit elfelejtenek. Hidd el, mi sosem feledünk... Isten veled, Pepi!

A SZÍNPADTÓL A MOTOGP-IG

Böröczky József humorista és motorsport-komentátor 1948. március 3-án született Budapesten. Huszonnyolc esztendőes volt, amikor a Kamara Varieté társulatához került, kilenc évre rá a Vidám Színpadhoz szerződött, 1992-től pedig a Mikroszkóp Színpad tagja volt. Színészi munkássága elismeréseként megkapta a Magyar Köztársasági Érdemrend Lovagkeresztjét, de nem csak a világot jelentő deszkákon nyújtott kiemelkedőt, hanem motorsport-komentátorként is. Tíz évig tartozott a Eurosport kötelékébe, sokan talán nem is tudták, hogy a motorsportnak nemzetközileg is mennyire elismert személyisége volt. Méltó búcsúztatásáról a Mikroszkóp Színpad a később intézkedik.



HÁTTÉR

MOTOKROSSZ

A JÖVŐ MOTOROSA

IZSOLD ZOLTÁN, A KAWASAKIS TEHETSÉG

A magyar motokrossz egyik ifjú reménységét Izsold Zoltánnak hívják. A fiatalember már a győzelem ízét is megtapasztalta, így biztosan hallunk még róla a jövőben.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ KÉPEK: VARGA ZOLTÁN



Fent Zoltán, lent Krisztián. A motokrossz családon belül marad...



A hazai krosszosok között szerencsére nincs hiány az utánpótlásban. A 19 éves Izsold Zoltán csak pár éve kapcsolódott be a versenyzésbe, de sokan máris nagy ígéretnek tekintik. Moto-rozás iránti szeretetét édesapjának, idősebb Izsold Zoltánnak köszönheti, aki már egészen fiatalon, 14 évesen kivitte magával fiát a versenyekre. 2008-ban aztán ko-

molyan belelendült a fiatal tehetség, és verseny-szerűen kezdte el tűzni az MX-et.

„Világéletemben Kawasaki gépeken mentem, és nem is áll szándékomban változtatni ezen, hiszen maximálisan elégedett vagyok a technikával. A motor felkészítésében hatalmas szerep jut Bajner Józsefnek, aki a Kawasaki csapat fő szerelője, és nagyon sokat segített nekem” – mesélte a fiú. „85 és 125 cm³-s motorokkal kezdtem gyakorolni, de ma már egy 450-essel versenyzek. A legelső futamom még a tömegsport keretein belül zajlott. Akkor egy esést követően az 5-6. helyen végeztem, az ismétlésben viszont már javítottam, második helyen zártam. Utána az Extra kategóriában, Monoron sikerült még egy második helyezést begyűjtenem, legutóbb pedig Nyársapáton mind a két versenyt megnyertem.”

Kérdésünkre, hogy támogatják-e ezt a sportot a szülők, igennel válaszol. „Édesapám mindenben igyekszik mellém állni, de édesanyámmal más a helyzet: ő általában attól fél, hogy bajom esik. Sok vita adódott már ebből, de a motorozás iránti szerelmem eddig győzött. Mivel még tanulok, ezt össze kell egyeztetnem a versenyzéssel. Van egy komoly kapcsolatom, másfél éve vagyok együtt barátnőmmel, aki szintén támogat engem. Az időm nagy részét ezek emésztik fel, és persze az edzés. Korábban Sóki Zsolttal készültem, ma már családilag edzünk, egy héten többször is.”

Zoltánnak azonban újabban egyéb támasza, társa is akad a pályán, hiszen unokatestvére, Koller Krisztián is elkezdett aktívan versenyezni. „Ő a legutóbbi, nyársapáti versenyhétvégén indult először hivatalos futamokon. Amikor én átültem a 85-ösről a 125-ösre, ő örökölte a kisebbik versenygépet. Imád motorozni, de eddig még nem sikerült igazán jó eredményeket elérnie, és voltak nagyobb bukásai is. De emiatt senki nem türelmetlen, hiszen ő még fiatal, bőven van ideje javulni. Jelenleg ő is tanuló, és most egy 250-es Kawasaki-val indul. A versenyei legutóbb nem alakultak túl jól, hiszen előbb belekeveredett egy rajtbalesetbe, majd a második futamon a technika hátráltatta, de mindannyian támogatjuk őt és bízunk az előrelépésben.”



HAJSZÁL HÍJÁN

KŐSZÁRHEGY: IZGALMAS ZÁRÓFORDULÓ

Ideálisan előkészített pálya, ragyogó napsütéses nyári időjárás és szurkolók tengere fogadta a zárófordulóra érkező versenyzőket a híres kőszárhegyi pályán.

SZÖVEG, KÉPEK: VARGA ZOLTÁN (MXFOTO.HU)

Az előzetes esélyeket latolgatva az MX Open idei bajnoki címére Németh Kornél volt a legnagyobb sansza, hisz a bajnokságot 15 ponttal vezetve érkezett a helyszínre, és az előző versenyeket, amelyeken indult, egy kivételével végig nyerte. Az üldöző Szőke Márk stabil teljesítményével azért komolyan kellett számolni, hisz elég lett volna egy technikai hiba vagy defekt Kornél részéről, és máris borulhattott volna minden. A harmadik helyen táborozó

Szvoboda Bencének is maradt azért némi esélye, hisz a negyvenpontos hátrányból akár tíz-pontos előny is lehetett volna. Az MX2-ben talán még kiegyeztebb volt a helyzet, mert a tabellát vezető Szolga Richárd csak négy ponttal állt Szvoboda Bence előtt. Firtosvári Gábor ötvenpontos lemaradása viszont már behozhatatlan hátrány volt, ugyanis ha mindkét előtte lévő fiú nullázott volna, a jobb helyezések akkor is Szolga javára billentették volna a mérle-

get. A versenynek Hujbér Péter és Nagy Alex is kétütemű 250-es motorral vágtak neki, ami megint csak fokozta az érdeklődést, a fentiek tudatában pedig minden csapat izgatottan várta az időmérő utáni történéseket.

Az első futamban Németh Kornél az első körben előretörve megkezdte menetelését. Mögötte Lécz Gergely, Szvoboda Bence, majd Marosi Dávid és Szőke Márk küzdöttek. A harmadik körben aztán egyszer csak Kori eltűnt

az élről, és sétálva tartott a depó felé, mire a Szőke-szurkolótábor felerősödvé biztatni kezdte Márkot. És megindult a számolgatás is, hogy ugyan lehet-e még így is esélye Korinak a bajnoki címre, illetve milyen helyezés kell Szőke Márknak az első futamban, hogy eldőljön a bajnoki cím sorsa. Márk Marosi Dávidot megelőzve a harmadik helyig tudott feljönni, ami azt jelentette, hogy Németh Kornélnek a következő futamot meg kell nyernie, és a Szőke Márknak nem szabad harmadiknál jobb helyen végeznie, különben a rutinos „öreg” róka helyett a fiatal motoros a Magyar Open Bajnok. MX2-ben Szvoboda, Firtosvári, Szolga sorrend alakult ki, így már Bence vezetett egy ponttal Szolga Richárd előtt.

A második futamra végül sikerült Németh Kornél motorját versenykéssé állapotba hozni. Kori a rajtot követően egyből az élen kezdte róni köreit, míg mögötte Lécz Gergely és Szvoboda Bence kemény csatába kezdtek a jobb pozícióért. Szőke Márk a negyedik helyen várta, mi lesz ebből a küzdelemből (ha véletlen kiütik egymást, meglehet a bajnoki cím), s valóban, majdnem mindkét versenyző ráment a harmadik körben. Végül Lécz húzta a rövidet, és visszaesett az ötödik helyre. Ekkor az aktuális helyzet pontegyenlőség Németh Kornél és Szőke Márk között. Őket szédült tempóban üldözve Firtosvá-



Németh Kornél majdnem elbukta a bajnoki címet, végül pontegyenlőséggel, de több győzelemmel lett az idei legjobb

ri rózta köreit, egészen a negyedik körig, amikor a célba ugró után nagyot esett, de összeszedve magát újra megkezdte a felzárkózást. A második futam sorrendje: Németh Kornél, Szvoboda Bence, Szőke Márk, Lécz Gergely, Décsi Balázs, Nagy Alex lett, ami annyit jelentett,

hogy pontegyenlőséggel, de Kornél (#108, KTM Bódís Kecskemét versenyzője) lett 2011 bajnoka. Az MX2-es kategóriát ismét Szvoboda nyerte, Szolga és Somlóvári előtt, így ott Bence (#2, OXXO Energy KTM OKR Team versenyzője) lett a legjobb idei motoros.



A bajnokságok végeredménye

MX Open:					
1.	#108	Németh Kornél	KTM	KTM Bódís Kecskemét	265 pont
2.	#795	Szőke Márk	Kawasaki	Kawasaki M.o.	265 pont
3.	#2	Szvoboda Bence	KTM	OXXO Energy KTM OKR Team	251 pont
4.	#411	Szolga Richárd	Honda	TS Integrál	207 pont
5.	#321	Firtosvári Gábor	Kawasaki	Kawasaki M.o.	167 pont
6.	#49	Pál Markó	Kawasaki	MX Maximum	144 pont
MX2					
1.	#2	Szvoboda Bence	KTM	LR Cosmetic	295 pont
2.	#411	Szolga Richárd	Honda	TS Integrál	291 pont
3.	#321	Firtosvári Gábor	Kawasaki	Kawasaki M.o.	239 pont
4.	#49	Pál Markó	Kawasaki	MX Max Energy	219 pont
5.	#26	Ragats Roland	Kawasaki	Real Motor Győr	172 pont
6.	#120	Somlóvári Dániel	KTM	KTM Bódís Kecskemét	155 pont

MEGLEPETÉS-GYŐZELEM

HÓDMEZŐVÁSÁRHELY: BÉRES UGROTT AZ ÉLRE

A nyár utolsó sugarai összehozták a quadosok apraját-nagyját Hódmezővásárhelyre, ahol egy sokak számára még ismeretlen, ám nagyon jól előkészített pálya várta a versenyzőket.

SZÖVEG, KÉPEK: KADOSA ÁKOS



Előzetesen a mezőny talán legérdekesebb híre az volt, hogy Szatmáriéknál végre megtörtént a váltás. Lecserélték a sok bosszúságot okozott Kawasakit, és beálltak a sorba, illetve választottak egy ütőképes motort, azaz Imi egy KTM nyergébe ült. Az edzésen már látszott, hogy ez jó döntés volt, mivel az összeharátkozásnak szánt métereken is eszement tempót diktálva nem kis meglepetést okozott a többieknek. Ez ugyan még nem számít, de ekkor még Béres Zsolt volt a leggyorsabb.

Aztán Béres az időmérőre már nem tudta átmenteni ezt az eredményt, mivel Szatmári, jelezvén, hogy nem kell neki már több edzőkilométer 1,58-at vert rá, így másodikként választhatott rajthelyet. 2,81-et kapott a harmadik Sirok, viszont a negyedik Uzsák már 10,3-at. Ötödikként Herner Péter állította meg a stoppert.

Az első futamban olyat láthattunk, amit az MQX1-ben még soha. Rajt után Béres fordult elsőként, Sirok másodikként és Szatmári harmadikként. Eddig semmi különös, viszont Szatmári még az első körben megelőzte Sirokot, és Béres üldözésébe kezdett. A hátrányát négy kör alatt sikerült ledolgoznia annyira, hogy az élre ugorjon, és megszerezze élete

első MXQ1-es győzelmét. Zsoltnak nem volt elég a pozícióvesztés, még a váltó rakoncátlankodásával is meg kellett küzdenie, így másodikként futott célba. Sirok egy rossz gumiválasztásnak köszönhetően nem tudta kihasználni az előtte haladó problémáját, mivel annyira csúszkált a pályán, mintha jégen motorozott volna.

A második futam azonban már sima volt. A rajt után minden úgy alakult, mint az első futamban, viszont így is maradt. Béresnek ezúttal nem rakoncátlankodott a váltója, Sirok is jó gumit rakott fel, és Szatmári megpróbált ugyan mindent, de a pálya be nem locsolása megpecsételte mindenki sorsát. Aki ahol elfordult, az ott is maradt, ha túl közel mentek egymáshoz, akkor az előző versenyző porától semmit sem láthattak a pályából, így nem igazán alakulhattak ki küzdelmek. Az első négy sorrendje a következőképpen alakult: Béres, Sirok, Szatmári, Herner. Az összesítettet Béres nyerte, Szatmári és Sirok előtt.

Egy érdekes verseny után izgalommal várjuk az évadzáró futamot Pannonhalmán.

MX Quad bajnokság állása

1. Béres Zsolt	209
2. Sirok Martin	185
3. Busz Patrik	172
4. Román Szabolcs	135
5. Szatmári Imre	132
6. Repa Roman	111
7. Uzsák Tibor	101
8. Jarjabka József	91
9. Herner Péter	59
10. Varga Norbert	29

KILOMÉTERGYŰJTÉS

SZATMÁRI IMRE: EDZÉS KIESÉSSSEL ÉS FUTAMGYŐZELEMMEL

Bugyin és Hódmezővásárhelyen is a kilométergyűjtés volt a leglényegesebb szempontja Szatmár Imrének – más nem is lehetett, hiszen egyrészt Fortuna nem kedvezett neki, másrészt új motorja van, ami még küzd a gyerekbetegségekkel...

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: KADOSA ÁKOS

– **Bugyin nem kisebb problémád adódott, minthogy kettétört a motorod blokkja: mi történt?**

– A versenymotoromnak tört ketté, de már az időmérő edzésen. Ezután sem volt szerencsém: az edzőmotorom erőforrása az első futamban felforr és hengerfejes lett, így a második futamban már nem is tudtam elindulni. Nagyon nem örültem, mert mindez hazai pályán és hazai közönség előtt történt, pedig ott nagyon akartam bizonyítani, és legalább dobogóra állni. Ez sajnos nem sikerült, és ez volt az utolsó csepp a pohárban: elhatároztuk, hogy motort váltunk. A Kawasakikat lecseréltük egy KTM-ekre és Hódmezővásárhelyre már azokkal mentem.

– **Hogy vált be az új gép?**

– A szabadedzés még tulajdonképpen csak a beemelegítés volt, de az időmérőt már másfél másodperccel sikerült megnyernem. Nagyon bizakodó voltam, de az időmérő végén, amikor

akartam menni még egy gyors kört, szétment a versenymotor váltója. Így a versenyen az edzőmotorral kellett indulnom. Az első futamon elég kevesen indultunk, de így is nagy csatát vívtunk, amit végül az döntött el, hogy Béres Zsoltinak váltóproblémái voltak, így azt a kört meg tudtam nyerni. A másodikban a pálya nem igazán volt felkészítve a versenyre, mert nem locsolták be. A rajt után harmadik lettem, és sajnos ott is maradtam, mert a portól annyira nem láttam semmit, hogy inkább a biztonságos versenyzést tartottam szem előtt. Azt tudtam, hogy a bajnokságban már nem léphetek előrébb, inkább próbáltam végigérni, és járattni közben az új motort, valamint kilométert gyűjteni.

– **A váltógondokból úgy tűnik, hogy a KTM sem hibátlan...**

– Azt mondják a KTM-mel tapasztaltabbak, hogy ez gyári problémája a motornak, általában elő szokott fordulni az elején, de ezt le-

számítva azt kell, hogy mondjam, hogy lényegesen jobb motor, mint a Kawasaki. Már az időmérőn látszott, hogy sokkal versenyképebb vagyok, mint korábban. Most megcsináljuk a váltót, és bízunk benne, hogy többet nem lesz vele gondunk: az is igaz a KTM-re, hogy sokkal szervizigényesebb, lévén biztos, hogy sűrűbben fogjuk ellenőrizni az állapotát, mint eddig. Húsz üzemóránként szét kell szednünk, de ha ez meglesz, akkor biztos, hogy versenybiztosabb lesz, mint a Kawasaki volt. Most az elsődleges feladat, hogy megszokjam a KTM-et, mert az utolsó futamon, a szokásos Pannonhalmán szeretnék a dobogóra, talán annak is a legtetetejére állni. Utána sem ér véget az év, mert szeretnénk még elindulni néhány külföldi futamon: a sok induló a fontos, így arra gondoltunk, hogy Csehországba mennénk versenyezni, és ha ez jól sikerül, szóba került, hogy jövőre néhány Eb-futam is elindulhatok.

Bugyiban pontot sem sikerült szerezni, míg Vásárhelyen egy győzelem is összejött Imrének



HÁROM-KETTŐ-HÁROM

RÉGI ISTVÁN ÉS A KETTLEBELL

Amilyen peches volt az idén ifj. Régi István, annyira vidáman mesélt a kakucsi versenyhétvégéről, ráadásaként pedig megtudtuk tőle, mi is az a kettlebell...

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: KADOSA ÁKOS

– **A legutóbbi futamotok Kakucson zajlott: hogy ment?**

– Szerintem ez volt az év legjobb versenye – nekem legalábbis ez tetszett a legjobban. Az első futamban harmadik, a másodikban második, a harmadikban pedig újra a harmadik lettem. Most jártam először a pályán, de nagyon kulturáltak voltak a körülmények, nagyon jó volt az aszfaltos szakasz, arról nem is beszélve, hogy ezen a hétvégén a bajnoki ponttáblázatban az eddigi ötödik helyemről fel tudtam jönni a negyedikre.

– **Ahhoz képest, hogy mennyi probléma volt az idei évben, nem is olyan rossz eredmény...**

– Nem, persze, de azért lehetne jobb is.

– **Ezért próbáltad ki Bugyin az ugrálós MX Quadot?**

– Nem, csak egy kicsit nosztalgizáltam. Én ebben kezdtem, amikor először quadra ültem, és

most volt egy lehetőség, így csak megemeltük a motorom futóművét, hogy hosszabb legyen a rugó útja, és már mentünk is. De nagyon kemény volt: a Short Track-hez is komoly kondi kell, de ehhez az ugrálóhoz még edzettebbnek kell lenni!

– **Pedig korábban mesélted, hogy vannak erőnléti edzéseid. Hogyan készülsz a versenyekre?**

– Tíz perc alatt kell megcsinálnom 100 felülést, 100 fekvőtámaszt, 100 felhúzózkodást, valamint vasgolyókat is emelgetek.

– **...vasgolyókat...?**

– Igen, ezt úgy hívják, hogy kettlebell, és 12 kilós golyókat kell emelni: guggolásból felállva százszor, valamint állva a fejem fölé nyomni egy kézzel, egyenként szintén százszor. Nagyon jó edzés, de sajnos hetente csak kétszer-háromszor jutok a tornaterembe, a munkám miatt.

– **Ez a komoly edzés, meg a Cross Quad verseny jelenti, hogy elhagyod a Short Track mezőnyét?**

– Nem, ez csak egy egyszeri kiruccanás volt. Nem kellett sokat alakítani a motoron, így sok veszténi valónk nem volt. Meg nagyon nagy kihagyás volt a versenynaptárunkban – úgy egy hónapig nem volt futamunk –, és ez a verseny Bugyin kapóra jött. Most úgy tűnik, a bajnoki szezonzáró is ugyanitt lesz, remélem ismét sikerül hoznom a kakucsi formámat.





HELYCSERE

KAKUCS: BENES ÁTVETTE A VEZETÉST KAZÁRTÓL

Ideális körülmények között futották a Short Track bajnokság utolsó előtti futamait a sokak által nagyon kedvelt Kakucsringen, ahol a 70%-ban aszfaltos pálya és a nyár közepét idéző, gyönyörű napsütés szédületes jó versenyt és különleges izgalmakat eredményezett.

SZÖVEG, KÉPEK: KADOSA ÁKOS

A szabadedzésen a rutinos menőnek számító sokszoros győztes, Kazár Miklós mutatta meg mindenkinek, mi az az idő, amit túl kell szárnyalniuk, ha győzni szeretnének. A két kategória, a Prestige és az Open népes mezőnye meg is próbált mindent, de megszorítani – ekkor még – nem tudták.

Az időmérőn hiába futott Jarjabka József egy tizeddel jobb időt Kazár előbbi eredményénél, mégis be kellett érnie a Prestige kategória második helyével, mivel a tavalyi bajnok a kva-

lifikáció legvégén megint odatett egy lapáttal, megőrizve vezető helyét. Harmadikként Benes László szerzett rajthelyet, folyamatosan javuló teljesítménnyel. Mögöttük két suzukis, Régi István és Varga Norbert állította meg a stopert. Az Open kategória időmérőjét Negyedi Ferenc nyerte a profik közé is beillő idővel, mögötte a rutinosnak még cseppet sem nevezhető Herner Péter végzett. Harmadik és negyedik két épített motor lett, Lestyán Christopherral



Fordulatos, izgalmas verseny láthatott mindenki, aki ellátogatott Kakucsra. A közönség Varga Norbert jóvoltából többek között azt is megfigyelhette, hogyan kell három kerékes quadozni



és Popik Jánossal, ötödiknek pedig Rácz Sándor futott be Hondájával.

Az első verseny rajtja Jarjabka Józsefnek sikerült a legjobban, aki körökön keresztül vezetette a mezőnyt. A versenytáv felénél azonban Kazárnak sikerült hátrányát előnnyé változtatni, amit a futam végéig meg is tudott őrizni, annak ellenére, hogy üldözője mindent megpróbált. A leintésnél is csak egytized volt kettes között a különbség Kazár javára. Miután Benes László egy technikai probléma következtében visszaesett a negyedik helyre, Régi István harmadik pozícióját nem veszélyeztette senki, a kettős mögött pedig Varga Norbert futott be utolsónak. Az Open kategória futama ennél sokkal simább volt: Negyedi Ferenc simán hozta az első versenyt. Az egyetlen körön belüli motoros Herner Péter lett, így ő futott be a második helyen, mögötte azonban már mindenki kapott 1-et, 2-t, 4-et, sorrendben Lestyán, Rácz és Popik.

A második futam már sokkal tragikusabb véget ért az előző győztesnek. Jarjabka ismételt jó rajtja után Kazár úgy döntött, nem vár sokáig, hamar dűlőre viszi a dolgot. Ám egy ötödik teligázás kanyarban elvesztette az uralmat a gépe felett, és hatalmasat bukott. Ezután Jarjabka már simán behúzza ezt a futamot Régi, Benes és Varga előtt. A valódi izgalmakat a két külön kategóriáértékelés miatt nem, de az egónak igenis sokat számító küzdelem hozta. Varga Norbert és Herner Péter öldöklő csatát vívott egymással, körökön keresztül előzget-

ték egymást, mígnem az újonc Herner elfáradt, így átengedte a rutinos Vargának az összetett pozíciót. A nagyobb probléma akkor jelentkezett, amikor az eddig második helyen motorozó Negyedi bejelentkezett az első helyért, amit Herner már nem tudott megvédeni, így újra másodikként zárt. Mögöttük ismét körhátrányban Lestyán, Popik és Rácz futott be.

A harmadik futam két versenyzőnek is korábban zárult, mint azt szeretnék volna. Kazár Miklós tartalék motorja is megadta magát – ismét a pálya szélére szorította őt. Varga Norbert motorjának bal hátsó kereke is külön életre kelt, és a csavarokon átszakadva önállósult, így téve mozgásképtelenné a quadozt, pont amikor Hernerrel újra egymásra találtak volna. A rajtot kivételesen Benes László hozta el, aki az így megszerzett első helyet Jarjabka minden támadása ellenére is meg tudta őrizni. A kategóriában még állva maradt versenyző, Régi István futott be harmadikként. Az Opent ismét Negyedi nyerte Herner, Lestyán, Popik és Rácz előtt.

Az összesített eredmény a Prestige-ben Jarjabka, Benes, Régi, Varga, Kazár, míg Openben Negyedi, Herner, Lestyán, Popik és Rácz lett.

A bajnokság állása (Prestige)	
1. Benes László	250
2. Kazár Miklós	233
3. Jarjabka József	221
4. Régi István	196
5. Kunkli Tivadar	164
6. Varga Norbert	79

ADOK-KAPOK

NÉMET ÉS AUSZTRÁL RALI: OGIER ÉS HIRVONEN ÖRÜLHETETT

Loeb csapattársával szemben bukta el a német versenyt, a világ túlsó végén viszont egy baleset miatt csak tizedik lett. Előnye így 15 pontosra kopott Hirvonennel szemben.

SZÖVEG: AMBER PR **KÉPEK:** SZÁNTÓ FRIGYES, ROGOSZ PÉTER

Sebastien Ogier megszerezte első győzelmét az eddig Sebastien Loeb ralijának tartott német versenyen, így a csapattársnak nem sikerült begyűjtenie kilencedik győzelmét a szőlőültetvények között futott aszfaltos megmérettetésen. Az ifjú ellenfél ezzel felugrott az egyéni ponttábla második helyére, 25 pontos lemaradással címvédő honfitársa mögé. Loebé lett az ezüstérmes helyezés, a dobogó harmadik fokára pedig a Mini színében brillírozó Dani Sordo állhatott fel.

„Loeb nagyon erős ezen a ralin, így az elsőségem és a Power Stage-győzelemért járó bónuszpontok megszerzése nagyon jó eredménynek szá-

mítanak. A világbajnokság matematikailag még nyitott, és hinniem kell abban, hogy még esélyes lehetek. Amíg ez így van, mindent meg is teszek érte” – szögezte le magabiztosan a győztes pilóta.

Ami az összképet illette: látható módon kifeszítő volt a Citroën augusztusi aszfaltos tesztje, hiszen az ott résztvevő mindhárom félégyári pilóta pontszerző helyen ért célba. Petter Solberg lett a legjobb az ötödik helyezéssel, pedig egy sor defekttel kellett megküzdenie, ráadásul a norvég pilóta az utolsó Power Stage-ponttal is gazdagodott. Kimi Räikkönen hatodik lett Solberg mögött, míg a holland Peter Van Merksteijn az

utolsó előtti pontszerző helyen ért célba. Rádás-ünnepszóra adott okot a Citroën számára az a tény is, hogy a francia csapat megelőzte a Fordot, amikor 78 győzelmével minden idők legtöbb világbajnoki raliversenyt nyert csapata lett.

Sebastien Loeb még soha nem kapott ki Németországban azóta, hogy a futam a világbajnokság része lett 2002-ben, ám ezúttal nem bántódott. Így is szerencsés volt ugyanis, hogy második lett, hiszen egy defekt hátráltatta. „Nagyon szeretek győzni Németországban, az biztos. Azonban nem lehetek tökéletes minden év minden percében, s emiatt mondtam, hogy

ennek a győzelmi sorozatnak egyszer vége lesz. Ezúttal vége is lett. Balszerencsés voltam, pedig a legjobb formámat igyekeztem hozni” – nyilatkozta a legenda a verseny végén.

Mikko Hirvonen negyediként lett a legjobb helyezett fordos, csapattársa, Jari-Matti Latvala azonban nem ért célba. A finn pilóta szombaton kiesett, és vasárnap ugyan a SupeRally szabályának megfelelően folytatta a versenyt, nem járt sok sikerrel. A harmadik gyári csapat, a Mini első dobogós helyezését ünnepelhette, Sordo révén. Miközben a spanyol ünnepelt, Kris Meeke búslakodhatott. A brit ugyanis az utolsó napot az ötödik helyen kezdte meg, de defekt és egy kis letéroról az útról hátrébb dobta, Petter Solberg mögé. Később, az utolsó előtti szakaszon aztán az autója meghibásodott, így kénytelen volt feladni a versenyt. Kimi Räikkönen mögött Henning Solberg ért célba a hetedik helyen, pedig a norvég

pilóta nagyon szeretett volna az ex-Forma-1-es ellenfél előtt célba érni. Solbergnek a kézifékkjével is gondjai voltak, majd az utolsó nap első gyorsasági szakaszain használt lágy összetételű gumik fogtak ki rajta. Őt Armino Araujo követte a nyolcadik helyen, aki ezzel első idei világbajnoki pontjait gyűjtötte be a Motorsport Italia Mini Cooperjében. Az első tizet Dennis Kuipers zárta, ő szintén egy defekthátrányból verekedte vissza magát a pontszerzők közé.

A folytatásban, Ausztráliában aztán egészen másképpen alakultak a dolgok. Az a Mikko Hirvonen nyert, akinek a szezonnyitó óta nem sikerült felállnia a dobogó legfelső fokára. Fél év után azonban megtört a jég, és a finn pilóta győzedelmeskedett. Nagy vetélytársa, Sebastien Loeb csak tizedik lett, így sikerült a fordos pilótának 15 pontosra csökkentenie a különbséget az egyé-

ni ponttáblán a franciához képest. Bár Jari-Matti Latvala jó úton haladt a győzelem felé, azt végül átengedte csapattársának, és megelégedett a második hellyel. A bronzérmes helyen a félégyári autóval versenyző Petter Solberg ért célba.

„Nagyon fontos ez az eredmény a csapat számára és az én világbajnoki esélyeim szempontjából is. Nagy köszönetet kell mondanom Jari-Mattinak, hogy lelassított. Így ismét harcban állok az év végi elsőségért, de nagyon keményen kell majd dolgoznunk ahhoz, hogy javítsunk a tempónkon aszfalton, amely a következő két verseny felszíne lesz” – szögezte le Hirvonen.

Petter Solberg igazán elégedett lehet harmadik helyével. Félégyári csapatként jobban szerepelt a neves márkatársaknál. „Baldog vagyok, mivel már régóta vártam erre. A csapat nagyszerű munkát végzett, nagyon jó érzés ismét az élvonalban autózni” – nyilatkozta a norvég.



Sordo a németeknél csendben megszerezte a Mini első dobogóját





Ha csak csapatsegítséggel is, Hirvonen nyerte az Ausztrál Ralit, a győzelemmel így továbbra is harcba áll a vb-elsőségért

Matthew Wilsonnak a számára kiváló negyedik helyen sikerült célba érnie, öt Khalid Al-Qassimi követte az ötödiken, amely az arab pilóta legjobb világbajnoki ralieredménye. Az utána következő versenyzők nevei kevésbé ismertek, így a hatodik új-zélandi Hayden Paddon, a hetedik lengyel Michal Kosciuszko, a nyolcadik ukrán Aleksander Saliuk és a kilencedik mexikói Benito Guerra sem csillogtatta tehetségét a vb-futamokon.

A címvédő világbajnok Sebastien Loeb a pénzteni bukását követően visszaverekedte magát

a tizedik helyre, így még pontszerzőként tudott célba érni. Csapattársa, Sebastien Ogier Latvalához hasonlóan utasítást kapott, hogy az utolsó előtti gyorsasági szakaszon engedje át a helyét illusztris csapattársának. Ogier öt perc késéssel kezdte meg a gyorsasági szakaszt, így 50 másodperces büntetést kapott, s ezzel Loeb mögé esett vissza. A fiatal francia rosszul viselte a történeteket, hiszen így ő értékes pontoktól esett el, amelyek még kellhetnének neki a végelszámolásnál. Ráadásul ismét le kellett lassítania

a Power Stage befejezése előtt, hogy biztosan ne vegyen el bónuszpontokat Loebtől. Így utóbbi még három extra pontot is begyűjtött. A Citroën 27 éves pilótája nem kommentálta az esetet, mindenkire rábízta, hogy vonja le a következtetést maga.

Az Ausztrál Rali után a Rali Világbajnokság visszatér Európába, az utolsó három rali helyszínére. Elsőre a 35 évig Korzika néven ismert Francia Ralin küzdenek meg egymással a legjobbak, még hozzá Sebastien Loeb szülővárosában, Alsace-ban...

Német Rali végeredménye

1. S. Ogier	Citroën DS3	3:32:15,9
2. S. Loeb	Citroën DS3	3:32:55,7
3. D. Sordo	Mini Cooper WRC	3:34:11,5
4. M. Hirvonen	Ford Fiesta RS	3:34:59,6
5. P. Solberg	Citroën DS3	3:36:03,9
6. K. Räikkönen	Citroën DS3	3:39:40,5
7. H. Solberg	Ford Fiesta RS	3:40:01,8
8. A. Araujo	Mini Cooper S2000	3:41:45,7
9. P. Van Merksteijn	Citroën DS3	3:42:17,5
10. D. Kuipers	Ford Fiesta RS	3:42:24,9

Ausztrál Rali végeredménye

1. M. Hirvonen	Ford Fiesta RS	3:35:59,0
2. J-M. Latvala	Ford Fiesta RS	3:36:13,7
3. P. Solberg	Citroën DS3	3:36:43,8
4. M. Wilson	Ford Fiesta RS	3:44:44,2
5. K. Al-Qassimi	Ford Fiesta RS	3:48:32,3
6. H. Paddon	Subaru Impreza	3:53:28,3
7. M. Kosciuszko	Mitsubishi Lancer Evo X	3:55:00,3
8. A. Saliuk	Mitsubishi Lancer Evo IX	3:57:07,5
9. B. Guerra	Mitsubishi Lancer Evo X	3:58:47,9
10. S. Loeb	Citroën DS3	4:06:01,9

A világbajnokság állása

Piloták	
1. S. Loeb	196 pont
2. M. Hirvonen	181 pont
3. S. Ogier	167 pont
4. J-M. Latvala	116 pont
5. P. Solberg	110 pont
6. M. Östberg	56 pont
7. M. Wilson	52 pont
8. K. Räikkönen	34 pont
9. H. Solberg	32 pont
10. D. Sordo	23 pont

Konstruktörök

1. Citroën	347 pont
2. Ford	285 pont
3. M-Sport Stobart	117 pont
4. Petter Solberg WRT	98 pont
5. Ice 1 Racing	48 pont
6. Munchis Ford WRT	32 pont
7. Team Abu Dhabi	30 pont
8. FERM WRT	22 pont
9. Van Merksteijn MS	12 pont
10. Monster WRT	11 pont



MEGVÉDTE A CÍMÉT

IZSÁK JÓZSEF-SIMON NIKOLETT: FELJEBB LÉPNÉNEK Idén is megnyerte a Tamási Motorsport Egyesület által szervezett versenysorozatot Izsák József, így már háromszoros bajnoknak mondhatja magát.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ KÉPEK: KOVÁCS NORBERT

– Mikor kezdődött ez a kaland a rali világában?

– Három évvel ezelőtt kezdtünk bele az autósportba, de a versenyzés okozta mámor korántsem ismeretlen számomra. Régebben rendszeresen indultam ralikrossz futamokon Nyírádon. Először egy A-s Zsigulival, amivel kategóriabajnokságot nyertem, majd egy dízel Volkswagen Golf volánja mögött sikerült ezt megismételni.

– Hogyan lehet összeegyeztetni ezt a fajta életmódot a civil munkával és a családdal?

– A civil életben teherfuvározással foglalkozunk, ami sajnos igen sok időt vesz igénybe, hiszen mindent szállítunk, ami folyékony élelmiszer. A versenyek persze hétfévente vannak, de sokszor előfordul, hogy egy hónapban azokat a hétféket töltjük a versenyhelyszíneken, amiket épp nem munkával. Ezért is vagyok nagyon hálás a családomnak, hogy támogatnak a szenvedélyemben.

– Hol indult idén és milyen technikával?

– Az idei év már a harmadik esztendő, amikor a Tamási Motorsport Egyesület által szer-

vezett versenyeken elindulunk. Mivel úgy érzem, hogy én is ehhez a társasághoz tartozom, megpróbálunk minden futamon ott lenni. Büszkén mondhatom, hogy 2009 és 2010 után idén is mi lettünk a bajnokok úgy, hogy még három verseny hátravan az idényből. Ez persze nem csak az én érdemem, hanem navigátoromé, Simon Nikoletté is, valamint Hodula Misié, aki segít felkészíteni a Mitsubishi Evo VIII-ast, fordulóról fordulóra. Idén egyébiránt elindultunk más verse-

nyeken is, ahol egy első (Cered) és egy ötödik (Vác-M2) helyezést sikerült elérnünk.

– Mi a tervük a jövőre nézve?

– Mivel tavaly az MNASZ által szervezett országos amatőr bajnokságot is megnyertük, és idén is jól teljesítettünk, jövőre szeretnénk elindulni a ralitúra sorozatban. Más tervek egyelőre nincsenek, de ebből a szezonból is van még hátra három futam, és arra kell koncentrálnunk.



Izsák József egyelőre amatőr szinten brillírozik és ér el sikereket navigátorával, Simon Nikolettel

SZUPERFINÁLÉ

45. CANON MECSEK RALI



Nagy dolognak kell történnie ahhoz, hogy egy ob-finálén, ahol matematikailag még heten lehetnek bajnokok, ne erről essen a legtöbb szó. Ezt a nagy dolgot, IRC-nek hívják.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA

KÉPEK: KUMMER, BENŐZE, LÁZÁR, KOLLÁR, KOVÁCS-BARNA, SZABÓ, MAN

Első alkalommal látogatott hazánkba az Intercontinental Rally Challenge mezőnye, amely egyben azt jelentette, hogy a 45. Canon Mecsek Rali volt a magyar autósport történetének legmagasabb raliversenye. A 21 Szuper-2000-es autó és a világsztárok sorát felvonultató mezőny rengeteg szurkolót vonzott a pályák szélére. Amíg az elmúlt években azon keseregünk, hogy egyre jobban fogy a rali közönsége, most úgy érezhettük magunkat, mint azokban a bizonyos régi szép időkben.

A verseny előtt már hónapokkal ment a találgatás, hogy magyar páros vajon befér-e az első háromba, ötbe, tízbe? A három túl optimista volt, az öt még mindig merész, a tíz viszont biztosra vehető. Nagyjából be is jött ez a számítás. Aki azt gondolta, hogy a magyar versenyzők majd jól megmutatják a nemzetközi élmezőnynek, hogyan kell versenyautót vezetni, az nincs tisztában a háttérbeli különbségekkel. Az IRC-versenyzők egyrészt

sokkal többet ülnek autóban, mint a magyar pilóták, másrészt sokkal több teszt-lehetőségük van. Az nem igaz, hogy éjjel-nappal versenyautót vezetnek, de már néhány nap teszt is csodákat művelhet.

A Mecsek Rali ettől függetlenül izgalmasan alakult az IRC-mezőny számára is, hiszen ilyen gyors pályákon nagy részük még nem versenyzett, és a sok lassító is szokatlan volt, a kanyarok belső ívére kihelyezett gumit pedig nem is nagyon értették a külföldiek. De például a magyar aszfalt tapadásával is meg kellett barátkozniuk.

A sztárok közül a Skoda UK színeiben versenyző Andreas Mikkelsen vitte a prímet, aki az első gyorsaságító kezdve első volt, egészen addig, amíg az utolsó előtti szakaszon egy murvakihordáson fának nem csapódott és ki nem esett. Ekkor Jan Kopecky, a Skoda gyári versenyzője vette át a vezetést, és már

majdnem biztos volt a győzelme, amikor az utolsó gyorsasági szakaszon a belga Thierry Neuville Peugeot 207-esével jól le nem osztotta. Azonban Neuville nem volt elég gyors, Kopeckynek maradt 0,8 másodperc előnye, és az IRC történetének legszorosabb befutójával nyert, Neuville lett a második. Freddy Loix beismerte, hogy Skoda Fabiájával nem tudta felvenni a versenyt a fiatalokkal, így meg kellett elégednie a harmadik helyezéssel. Győzni jött Magyarországra Bryan Bouffier a Peugeotot France autójával, de nagyon nehezen ment neki a barátkozás a magyar pályákkal, így csak negyedik lett.

Kiválóan hajrázott a Volkswagen Polo WRC egyik várományosa, Hermann Gassner junior, aki a Red Bull Skoda-csapat színeiben érkezett hazánkba, és szombati tizedik helyezése után vasárnap az ötödik helyre repítette Fabia S2000-esét.

És ezzel el is érkezünk a verseny legjobb magyar résztvevőjéhez. Ez némi meglepetésre

eleinte a Turán-Zsiros kettős volt, akik Ford Fiesta S2000-esükkel a világbajnokságon versenyeznek, és csak erre az egy futamra látogattak haza. Az első gyorsaságin mindjárt futottak egy harmadik időt, majd a negyedik szakasz után is még ötödikek voltak, de az ötödiken egy farönknek mentek, felborultak, hármát perdültek és kiestek.

A magyar értékelés első helyét tőlük örökölte meg az Asi-Pikó kettős, akiknek Mit-subishije mind a két első gyorsaságin elromlott. Az elsón a töltés ment el, a másodikon a kormányoszlop. Asi nem is nagyon forszírozta, és a célban is egykedvűen vette tudomásul, hogy nyert, amivel megvédte bajnoki címét, és nem utolsósorban az IRC-értékelés hatodik helyén végzett.

A többi bajnokesélyesnek sem volt sima futama. A Mecsek Rali előtt a pontversenyt még vezető ifj. Tóth-Tagai kettős Peugeot-jában a második gyorsaságin romlott el a váltó, amit a következő



Balra és fent két esélyes kieső: a 13. gyorsig vezető Mikkelsen és az éjszaka elvérző Kazár

„Nem tudtam volna meg-
verni Mikkelsent, ha nem
történik vele baleset.”
Jan Kopecky



szervizparkban kicseréltek, de annak a váltónak a kihajtása is hibás volt, így még két szakaszt teljesítettek lesántult autóval. Ezt követően már jól hajráztak, a verseny vége felé Janika is elégedett volt a tempójával, de a műszaki hiba miatt annyit veszítettek, hogy csak (a magyar értékelésben) a negye-

dik helyre tudtak felkapaszkodni. Ezzel a bajnoki cím ugyan elúszott, de az éves pontverseny második helyén végeztek.

Két bajnokesélyes is a hetedik szakaszon, a sötétben esett ki. A Kakuszi-Kakuszi páros kiütötte a Ford futóművét, míg a Kazar-Percze duó árokba esett a Mitsubishivel.

A Herczig-Benics kettős Skoda Fabiája a vasárnapi első gyorsaságin állt meg. Szinte végig a magyar értékelés második helyén autózott a Bútor-Bacigal kettős, akiknek Eger óta a Mecsek Rali volt az első jól sikerült versenyük. Asi mögött a második helyen végeztek, és a bajnokságban is a harmadik helyre léptek előre.



Amíg el nem talált egy rönköt, Turán Frigyes versenyben volt az IRC élmezőnnyel. Így az anyagi kár jelentős



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



Bujdos Miki az S csoport bajnoki címéért már nem tudott harcolni, de fontosnak tartotta, hogy a rangos nemzetközi mezőnyben is megmértesse magát. A Mitsubishi pilótájának nagyon tetszett a hosszú verseny, a rengeteg néző, a hangulat, különösen, hogy kategóriamásodikként a bajnoki ezüst is az övék lett. Jövőre a cél az N4-es géposztály, amely ugyan nagyobb kihívás, ám a család, a szurkolók és a támogatók segítségével ott is a legjobb eredmények jelentik a célt.



Mögöttük a Trencsényi-Verba kettős lett a nyolcadik, míg a gyorsaságin kicserélt defekt után az Elek-Ferenc páros a kilencedik. A tizedik helytől lefelé már a legjobb kétkezesek következtek. Az 5. géposztály versenyét az idén már negyedszerre a Krózsér-Papp kettős nyerte Citroën DS3 R3-mal, amivel a bajnoki cím is az övék lett. A verseny és a bajnokság második helyét is az Ollé-Budai kettős szerezte meg, Suzuki Swift S1600-assal. A 6. géposztály bajnoki címét már korábban begyűjtötte a Bessenyei-Papp kettős, így ők nem indultak. A Baracska-Véres duó viszont három dobogós helyezést után megszerezte idei első győzelmét a Citroën C2 R2 Maxszal. A Hibján-Szilágyi páros Ford Fiesta ST-jével



győzelemmel ünnepelte meg a bajnoki címet, a versenyen és a pontversenyben is a második helyen végző Lantos-Táky kettős Opel Astrája előtt. A 9. géposztályban egyedül a Spindler-Csizmadia páros ért célba, akik Suzuki Swift-jükkel idei harmadik győzelmüket ünnepelték.

Idei legjobb formáját hozta a Botka-Szenner kettős, akik több peches verseny után a harmadik helyre kormányozták a Mitsubishi Lancert. Bár a Mecsek Rali távja több mint másfél magyar bajnoki futamnak felelt meg – ezért másfélszeres pont is járt érte –, nem csak az IRC-értékelés első helyéért folyt komoly harc az utolsó méterekig, hanem a magyar értékelés ötödik helyéért is. Erre három mitsubishis páros volt esélyes az utolsó szakasz előtt, amiből az ifj. Ranga-Benkő duó került ki győztesen, akik két másodperc előnnyel szereztek meg az ötödik helyet a Pethő-Rubóczky kettős előtt. Pethők viszont az utolsó gyorsaságin előzték meg 3,9 másodperccel az így a hetedik helyre szorult Matics-Viczena duót.

GT3
STUDIO
www.duen.hu!
RALLYE RADIO

IRC TOP 10

1. Jan Kopecký-Petr Stary	(Škoda Fabia S2000)	2:00:06,7
2. Thierry Neuville-Nicolas Gilsoul	(Peugeot 207 S2000)	+0,8
3. Freddy Loix-Frédéric Miclotte	(Škoda Fabia S2000)	+1:00,0
4. Bryan Bouffier-Xavier Panser	(Peugeot 207 S2000)	+1:35,6
5. Hermann Gassner Jr-Timo Gottschalk	(Škoda Fabia S2000)	+2:35,6
6. Aschenbrenner György-Pikó Zsuzsa	(Ralliart Lancer Evo IX)	+2:38,2
7. Toni Gardemeister-Tapio Suominen	(Škoda Fabia S2000)	+3:05,6
8. Bútor Róbert-Igor Bacigál	(Peugeot 207 S2000)	+3:16,8
9. Bruno Magalhães-Paulo Grave	(Peugeot 207 S2000)	+3:51,7
10. Beppo Harach-Andreas Schindlbacher	(Ralliart Lancer Evo IX)	+4:14,0

SHARP
KENWOOD
PHILIPS
Canon
SONY
SAMSUNG
DENON
iRobot
Apple
Pioneer
Panasonic

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



VERSENY HELYETT...

...Salgótarjánban járt Borsi Gergő és csapata, a Cafe Frei által szervezett Japán Nap elnevezésű rendezvény részeként. A keleti konyhaművészet bemutatásán túl – ahol az érdeklődőket többek között beavatták a szushi-készítés rejtelmébe is – az autósport szerelmesei is sok remek program között válogathattak. A team mindhárom aszfaltzaggatóját megtekinthették az érdeklődők: a Mitsubishi Lancer Evo IX-et, a Suzuki Ignist és a Suzuki Swiftet, valamint egy 650-es Kawasakit is, ami egy világrekord-kísérlet főszereplője volt az elmúlt hetekben. A nap élményautózással folytatódott, ahol néhány szerencsés kipróbálhatta, milyen egy igazi raliautóval csapni a hegyekben, meglepetésvendégként pedig Karvai Sándor, az első vak motoros is ellátogatott a rendezvényre.

Igazi kuriózum volt, hogy az Országos Ralibajnokságból száműzött WRC-vel, egy Subaru Imprezával nyerte az S csoport és a 11. géposztály versenyét a Michna–Kismődi kettős a Bujdos–Csonti duó előtt, de a bajnoki cím itt már korábban eldőlt a hiányzó Budavári javára.

Bajnokhoz illő teljesítménnyel nyerte a 13. géposztályt és a bajnokságot is a Kovács–Holó páros Lada VFTS-sel, a verseny elején hibá-

zó Németh–Szegő és az idén először célba érő Szolyka–Gál kettős előtt.

Amikor már mindenki a céllal meg az ünnepléssel foglalkozott volna, egy sajnálatos baleset még becsúszott a legvégére: a 14-es gyorson, a Lévai–Schweighardt kettős (Honda Civic) szenvedett balesetet. A navigátornak eltört a bokája és több bordája, illetve kisebb agyrázkódást kapott, a pilóta kisebb zúzódásokkal és szegycsonttöréssel „úszta meg” a dolgot.

Összességében a szakmai rendezőgárda és a város is elégedett lehetett a futammal, hiszen rengeteg néző (becslések szerint 130-150 ezer) látogatott ki a pályák mellé, amiből egészen biztosan anyagilag is jelentősen profitált a régió. Mindez pedig – amint az a célceremónián a város vezetői szájából is elhangzott – remek ajánlólevél lehet a jövő évi pécsi IRC-futamra, amely a 2012-es versenynaptárban a május hónapnál szerepel.



Az óvatosabbaknak nem okoztak gondot a lassítók, de sokan így is pórul jártak a gumikötegekkel

A Mecsek Rali végeredménye (ob)		
1. Asi–Pikó	Mitsubishi Lancer Evo IX	02:02:44.9
2. Bútor–Bacigal	Peugeot 207 S2000	02:03:23.5
3. Botka–Szenner	Mitsubishi Lancer Evo IX	02:04:58.2
4. Ifj.Tóth–Tagai	Peugeot 207 S2000	02:05:22.6
5. Ifj. Ranga–Benkő	Mitsubishi Lancer Evo IX R4	02:07:59.5
6. Pethő–Rubóczky	Mitsubishi Lancer Evo IX RS	02:08:01.5
7. Matics–Viczena	Mitsubishi Lancer Evo IX RS	02:08:05.4
8. Trencsényi–Verba	Mitsubishi Lancer Evo IX	02:08:46.5
9. Elek–Ferencz	Mitsubishi Lanver Evo IX	02:09:54.6
10. Krózsér–Papp	Citroën DS3 RS3	02:10:33.8
11. Hadik–Juhász	Subaru Impreza	02:11:42.2
12. Vizin–Csökő	Subaru Impreza WRX R4	02:12:33.2

A bajnokság állása	
1. Asi–Pikó	80
2. Ifj. Tóth–Tagai	69
3. Bútor–Bacigal	56,5
4. Kazár–Percze	53
5. Herczig–Benics	45
6. Botka–Szenner	40
7. Hadik–Juhász	34
8. Kakuszi–Kakuszi	31
9. Elek–Ferencz	26
10. Pethő–Rubóczky	24
11. Matics–Viczena	18
12. Ifj. Ranga–Benkő	12

ORFŰ TÁBLA, TE DRÁGA!

szombati nap 2. gyorsasági szakaszán, az orfűi körgyorson jártam. Még sosem voltam a híres „Orfű-táblás” kanyarban, de a kétkerekezős Turi-vidé 2005-ből mindig is ott motoszkált a fejemben. Eredetileg idén kifejezetten ide készültem, de végül a picivel fentebbi „keresztes-kanyarba” sétáltam el. Aztán egyszer csak füstfelhő szállt fel a lenti tábla irányából...

Mire leértem, már az út közepén tolták Hozmannék autóját, megkönnyebbülve láttam, hogy mindenki jól van, és már a motort is sikerült eloltni.

Még fel sem ocsúdtunk, mikor Schuck Janiék a poron lecsúsztak az útról, majd az orrán átfordítva, a menetiránnyal szemben leparkolták a Fordjukat. Természetesen rengeteg ember szaladt oda segíteni nekik, mi pedig, akik távolabb voltunk a kocsitól, az érkező autókat próbáltuk lassítani, de nem mindig sikerült megértetnünk a pilótákkal, mi a baj...

Nem telt el négy perc Schuckék esése után, mikor dr. Varga Attila „verte telibe” a Radar Control figyelmeztető táblát, ami a magasba emelve a Suzuki hátulját, jó pár méterrel odébb tette a kocsit.

Alighogy letolták az autót az útról, máris érkezett az első Civic, melyet Sárosi doktor irányított. Az ideális ívről lecsúszva neki megakadt az eleje, és bár elég magasra emelkedett a hátul-

ja, nagy szerencséjükre nem borultak át, de továbbmenni sajnos ők sem tudtak.

A fényképezéssel felhagyva minden autó után törekedtem én is – ahogy rajtam kívül még sokan mások – az érkezők lassítására, míg a szurkolók az épp bajban lévő kocsikat mentik.

Volt akinek ez sem volt elég, Kurtos Robi is gázt adott a murvás kanyar közepén, és hatalmas lendülettel – teljesen keresztbefordulva az úton, lapjával sodródott Astrájával a szurkolók és a roncs felé. Csak a jó Istennek köszönhető, hogy végül – bár nem sokkal, de – megállt az autó.

Ekkor már azt hittük, véget ér az esések sorozata, de még hátravolt a legnagyobb, amelyet a második Hondás, Práj Ferenc mutatott be. Neki „sikerült” orral átfordítani a Civic Type R-t.

Egy kanyar, több hiba és öt roncs, még jó, hogy személyi sérülés végül nem történt. Ezek után nem csodálkoztunk, hogy az S-csoport már csak etapként teljesíthette a szakaszt.

Arról, hogy a második körben ugyanitt mi történt, azonban már jobb nem is beszélni...

Vigyázatok magatokra, és figyeljünk egymásra, hogy legközelebb ne fordulhasson elő ilyen fejtelenség; mert akkor már nem biztos, hogy ekkora szerencsénk lesz a szerencsétlenségben...

Béres Gábor/Rallyworld.hu



„Egy kanyar, több hiba és öt roncs.”



LIBABŐR KISVASZARON

KAZÁRÉK DOBOGÓKÖZELBEN FEJEZTÉK BE A BAJNOKSÁGOT

Úgy érkezett a 45. Mecsek Ralira, a bajnokság hatodik, zárófutamára a Kazár Miklós–Percze Nándor duó, hogy akár még a bajnoki címet is elcsíphetik. Aztán a verseny 7. gyorsasági szakaszán kiszálltak a ténckből.

SZÖVEG: JUHÁSZ-LÉHI ISTVÁN **KÉPEK:** KUMMER, BENCZE, KOLLÁR

Kazár Miklós: „A 7. gyorsasági szakasz... Nem teszteltünk éjszaka, és próbáltam olyan gyorsan közlekedni, mint nappal. Az út poros volt, lecsúsztunk és beestünk. Olyan mélyre, hogy nem tudtuk folytatni a versenyt. N-es autóval igyekeztünk nagyon jó időket menni, hiszen jól álltunk a mecseki verseny előtt a bajnokságban. Nem bánkódtunk, hiszen versenyhelyzetben mi voltunk a legjobb N-esek, ugyanakkor Hadik Bandiéknek gratulálunk. Borzasztóan jó dolog volt ebben az évben versenyezni. Kisvaszar hihetetlen volt! Sok mindent éreztem már rali közben, de olyat még nem, hogy kiráz a hideg. Most ezt is megérezhettem... A libabőrt. Nagyon jó érzés volt sok néző előtt versenyezni, ugyanakkor meg kell emelnünk a képzeletbeli kalapunkat az IRC élménye előtt: hihetetlenül versenyeztek! Remélem, hogy Jelen Pistáké jövőre is megrendezhetik ezt a viadalt. Nagyon köszönöm Nándi, Asiék és a csapat segítségét, lelkesedését, munkáját. Sok mindent tanultunk az idén is egymástól. Technikailag azonban mindenképpen fejlőd-

ni szeretnénk, ezért jövőre R4-es Evo IX-essel igyekeztünk rajthoz állni. Előtte viszont az idén még Ausztriában szerencsét próbálunk.”

Percze Nándor: „Ismét kiderült, hogy jobban kell koncentrálnunk. Nem szabad soha megnyugodnunk, elbizni magunkat. Meg kell

tanulnunk lassan is menni, és tanulgatni kell becsülettel az aszfaltos versenyeket. Összességében persze csalódtok vagyok, hiszen összetettben még előrébb végezhetünk volna, de nincs ha... Az IRC menőt elnézve kijelenthető, hogy mindig van mit tanulni, hiszen testközelből mutatták meg, hogy miként is kell gyorsan menni.”



Kazár Miklós egy hónapig vezette a hazai rali bajnokságot, de a végső győzelem még várat magára

HOZTA A FORMÁJÁT

RANGA LÁSZLÓ HAZAI VERSENYÉN KIVÁLÓAN AUTÓZOTT

Topp Zoltán a mecseki IRC futamon két autót tervezett indítani, de csak egy vághatott neki a versenynek. Ifjabb Ranga László végül bizonyította tehetségét, és az abszolút 5. helyen zárta a küzdelmeket.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI **KÉPEK:** KOVÁCS-BARNA, KOLLÁR

– Miután az édesapjakkal dolgoztál, egyértelmű volt, hogy a Ranga-gyerekek nálad fognak versenyezni?

– Tulajdonképpen igen. Persze foglalkozom bérbeadással is és más versenyzőkkel is, de miután ők együtt nőttek fel a saját gyerekeimmel, gyerekkoruk óta ismerem őket, és követem a pályafutásukat, így mindig a favoritjaim leszek. Én magam sosem versenyeztem, mert nem volt meg hozzá az anyagi hátterem, hogy navigáljak Lacinak, így inkább maradtam a saját szakmámnál, és szereltem: a Ladájától kezdve, ahogy ő fejlődött, én is úgy haladtam a korral, és egyre jobb műhelyekben dolgoztam. Később saját vállalkozást alapítottam, és mellé egy csapatot...

– A fontos versenyek tehát nem voltak idegenek számodra. De gondolom, másféle felkészülést igényel, ha a csapat egy IRC futamra készül...

– Teljes mértékben! Ez megfelelt két magyar bajnoki futamnak, úgyhogy mind felkészítésben, mind tartalék-alkatrészekben is így készültünk. A versenyautóban mindent kilométer-mennyiség után cserélünk, úgyhogy most fokozottabban átnéztünk mindent, hogy 300 kilométer gyorsasá-

VIGYÁZZ!

„Az IRC előtt szintén a Mecsekben volt egy Historic Rali, amin próbaképpen elindultam, valamint teszteltünk úgy 30-40 kilométert közvetlenül a futam előtt, majd egy mérnökkel beállítottuk a kocsit. Ezekkel együtt nekünk a két pályabejárás lehetőség elég volt, és ha azt vesszük, hogy idén most mentem együtt először a magyar mezőnyre, akkor azt kell mondjam, hogy elégedett vagyok az eredménnyel. Kicsit zavarba jöttünk a nagy nevektől, akik körülvettek minket a hivatalos teszten és a versenyen is: akiket eddig csak a Eurosporton néztünk, és akikre felnézünk, azok most itt voltak... Vigyázzba is vágtuk magunkat néha! De a hétvégén jókat csatáztam, végül célba értünk, és nagyon jól éreztük magunkat.”

ifj. Ranga László

git kibírjanak az alkatrészek. Nagy szerencsénk, hogy nekünk a Mecsek hazai pálya, úgyhogy meglepetések nem értek, és nincs is annyi lehetőségünk cserélni, mint mondjuk egy S2000-es autónál van: például egyféle homologizációjú váltónk van, nem változtatjuk a pályáknak, versenyeknek megfelelően, úgyhogy csak az esetleges hibákra kellett felkészülnünk.

– Két autót terveztetek, de csak egy indult el...

– Igen, azt terveztük, hogy mindkét Ranga-testvér menjen, de sajnos nem úgy jöttek össze az anyagiak. Az utolsó pillanatig úgy nézett ki,

hogy Lacika mellett el tud majd rajtolni az öcsém is, de miután nem álltunk úgy pénzügyileg, ahogy kellett volna, és Petinek ez lett volna az első komoly versenye, nem akartam, hogy egy probléma esetén negatív élmények maradjanak benne. Nem kockáztattunk. Lacival tudtunk tesztelni a verseny előtt, és sikertült úgy beállítani, hogy neki már csak a versenyzéssel kelljen foglalkoznia. Egyetlen problémánk volt a hétvége alatt: nem számoltunk a 30 fok feletti hőmérséklettel, és egy-két pályán jobb lett volna keményebb gumival menni. De mivel nem ezen múltott a verseny, így elégedettek vagyunk az eredménnyel.



Rangáké idén keveset versenyeztek, mert nem álltak jól anyagilag. Ami pénzük volt, azt az IRC-re tartogatták – és a számításuk bejött

EGY HÓNAP – KÉT IRC

MATICS-VICZENA: BARUM ÉS MECSEK RALI

Arad helyett a Barum Ralin indult a Matics-Viczena kettős, hogy ezzel a versennyel készüljenek fel az idei év legnagyobb hazai erőpróbájára, a Mecsekben megrendezett első magyar IRC futamra.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ KÉPEK: KUMMER, KOVÁCS-BARNA



Maticsék Pécssett a 3., a Barum Ralin a 7. helyet szereztek meg a kategóriájukban



Csehországban teljesen ismeretlen pályákon és környezetben zajlott a verseny, mely mindkettőjük számára az első IRC futam volt. A verseny előtt többeket megkérdeztük, akik már indultak előtte ezen a viadalon, és az egybehangzó vélemény ez volt: fantasztikus, de egyben nagyon kemény élményre számítsanak.

Mindkét „előrejelzés” beigazolódott. Talán karrierjük legnehezebb pályái és leghosszabb versenye várt rájuk. Változatosak voltak a szakaszok, technikás, szűk, nagy szintkülönbségek, tele bukkanóval, és kanyar kanyar hátán... A gyorsasági szakaszok hossza is változó volt. Már a pályabejáráson kiderült, hogy fejből menni szinte lehetetlen lesz. Ezzel akadt is problémája Maticséknak, mert itthon évről évre ugyanazokat a gyorsasági szakaszokat futják, a hazai bajnokságban már szinte fejből megy mindenki. Zlinben erre nem lehetett építeni, már csak azért sem, mert minden szakaszon csak kettőt lehetett edzeni. Ezt el kellett fogadni, és ennek megfelelően kellett iterni.

„Nagyon vártuk már a péntek éjszakai első városi gyorsaságit, mely már beleszámított a versenybe. Rengeteg néző volt, végig álltak a pálya mellett, több tízezer lehetek, és már ez megadta az egész verseny alaphangulatát” – fogalmazott Viczena István navigátor. „Kicsit bealudtunk, mint ahogy az első gyorsan lenni szokott, de gond nélkül teljesítettük. Másnap reggel a nyitó gyorsasági már nem volt ilyen sima. Egy 9 km-es szakasszal kezdtünk, és rögtön a felénél defektet kaptunk. Végigmentünk, de jókora hátrányba kerültünk a többiekkel szemben. Aztán a második gyors etap lett, mert valaki rossz helyre esett, és nem lehetett kikerülni. Itt kell megemlíteni a rendezők határozottságát, mert kb. 5-6 perc után jelezték, hogy a szakasz törölve, mindenkinek etap, és már mentünk is tovább. Ezek után a nap további részében nem voltak problémáink, egyre jobban belejöttünk, és estére jó pár helyet tudtunk előrejönni.”

„Vasárnap talán kicsivel könnyebb volt, a gyorsok jobban feküdtek nekünk. Ez az eredmé-

nyeken is meglátszott, egyre közelebb tudtunk kerülni kategóriánk élmezőnyéhez, és egyre jobban feljöttünk. A nap végére abszolútban a 32., kategóriánkban a 7. helyet szereztük meg. Elsőre, ilyen hosszú versenyen, ismeretlen pályákon, tele cseh versenyzőkkel, úgy gondoljuk nem rossz eredmény.

A szervezők figyeltek minden apróságra, például, ha parc fermé volt, árnyékba ültették a versenyzőket (ez most Pécsen is így volt), kaptunk szendvicset, üdítőt, gyümölcsöt, kávét, stb. De a 30 km-es gyorsasági rajtja előtt is ugyan ez volt. A nézőkről sem felejtkeztek meg, voltak kijelölt nézői útvonalak, nézői pontok az erdő közepén, ahol egész nap italt és ételt lehet venni a sörösátorban. Az is igaz, hogy a nézők, akik ide eljöttek, versenyt akartak nézni. Teljesen más az autósport iránti érdeklődés, mint nálunk. Itthon ez nem mindenkinél van így, és nem mindenhol lehet megcsinálni” – mondta a navigátor.

A Barum után következhetett a hazai versenysorozat utolsó állomása, a Mecsek Rali, mely szintén az IRC sorozat egyik állomása volt. Már az első körben kialakultak a párharcok. A Matics-Viczena páros Pethő Tyutyuékkal vívott nagy csatát, pont úgy mint régen a VFTS-es időkben, és a verseny végéig ment az adok-kapok. De szombat délelőtt voltak kisebb beállítási gondok az autón, emiatt nem tudtak olyan tempót menni a Mitsubishihival, mint amilyet szerettek volna.

„Az első nap utolsó körére sikerült megtalálni az egyensúlyt az autóval, és az a verseny végéig jó is volt. A nap végére a nagy adok-kapok meghozta az eredményét, igen szorosan voltunk hárman egymás mögött. Rangáértől 0,9-re voltak a Tyutyuék, és mi a Tyutyuéktól szintén 0,9 másodpercre. Már az első nap kemény volt a küzdelem a kategória dobogós helyeiért. Vasárnap ott folytattuk, ahol szombaton abbahagytuk. Volt, hogy mi adtunk tizedeket vagy 1-2 másodpercet nekik, volt, hogy fordítva. Aztán az utolsó körre elhatároztuk, hogy nekünk kell a dobogó második foka. Nagyon jól is alakult az utolsó gyors, ami előtt 'már' 1,2 másodperccel Pethőék előtt voltunk. De közben Ranga Lacika megelőgött majd 10 másodpercre, így abszolútban már nem tudtunk volna előrébb lépni. Az utolsó gyorsan, a vége előtt 5-6 kilométerrel aztán jött a feketeleves, defektet kaptunk, emiatt a tempós részekben csak a balos kanyarokat váltaltuk el, így Pethőék megelőztek bennünket, és meg kellett elégednünk a 3. hellyel!”

„Összességében azt gondoljuk, hogy érdemes volt feláldozni az aradi futamot, és belekóstolni egy nagy nemzetközi sorozat hangulatába, hiszen az ott szerzett tapasztalatok a jövőben mindenképpen a hasznunkra válnak” – értékelt Viczena.

HÁROM VERSENY

RONGITSÉK KIHAJTOTTÁK MAGUKAT, DE NEM BÁNJÁK

Három igen fontos futamon indult másfél hónap alatt Rongits Attila, amiből egy már hagyományosnak számít a csapat életében, ráadásul a Harrachot már kétszer megnyerték. A Barumon viszont először álltak rajthoz, a Mecsek pedig idén először IRC futam volt, így bőven volt mit mesélnie...

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: BENCZE, KUMMER

– **Menjünk időrendben, és beszéljünk először a Harrach Rally Sprintről, amiről úgy tudom, hogy az egyik kedvenc versenyetek..!**

– Ez így van, nagyon szeretjük! Egyrészt, mert ez van a legközelebb a külföldi versenyek közül, másrészt, mert egy nagyon jó minőségű murvás pályáról van szó, amit már tényleg ismertünk, mint a tenyerünket. Kétszer már sikerült megnyernünk ezt a futamot, és bár idén megtréfáltak a rendezők, mert megfordították a pályát, és máshol volt a rajt, de azért harmadszorra is sikerült győznünk. Ez a kis csavar a szakasz minőségén és technikáságán mit sem változtatott: megint nagyon élveztük az ottani versenyt. Így kezdtünk nagyon pontosan, hiba nélkül menni, és az autó felkészítésére is nagy hangsúlyt fektettünk: ezek mind kellett a sikeres versenyhez.

– **Ez a verseny csak a bevezetője volt a külföldi futamoknak: életetekben először elindultok a Barum Ralin, ami kevesebb, mint két héttel követte a Harrachot...**

– Igen, ez a térség egyik legjelentősebb versenye, ami ráadásul IRC futam, így jó bemelegítésnek

tartottuk az itthoni, mecseki futamra. Meglepően jól sikerült: álmodni sem mertük előtte, hogy a kategória hetedik helyén állunk majd az első nap után. A két pályabejárás lehetőség nagyon furcsa volt számunkra, és az a tény, hogy az ottani pályák még a magyarországiaknál is technikásabbak, ezek együttesen jócskán meg is nehezítették a dolgunkat. Nagyon keskenyek voltak az ottani szakaszok, és két bejárás után néha azt sem tudtam, hol járunk, így teljes mértékben a navigátoromra voltam utalva. Az első nap eredménye után a másnapra pályák már nem feküdtek annyira, így visszacsúsztuk a tizedik helyre, de akkor is nagyon pozitívnak értékeljük a versenyt, mert nagyon jó volt abban a komoly mezőnyben részt venni, főleg célba érni. Így ha tehetjük, jövőre is mindenképpen elindulunk majd rajta.

– **Nagyon gyorsan jöttek egymás után a versenyek: elég volt az idő a felkészülésekre?**

– Igen, nagyon, és hogy tovább ugorják a Mecsek Ralira: addigra talán kicsit ki is égtünk. Elégge megterhelte a csapatot, így Pécsre kicsit „kipurcanva” éreztünk. De nagyon vártuk, mert Magyarország eddigi legnagyobb versenye

volt ez az IRC futam, és ugyanazzal a mezőnyrel mehetünk, mint akikkel a Barumon már találkoztunk. És bár tudtuk, hogy nem tudjuk majd megszorítani őket, ennek ellenére nagyon élveztük. Első nap ugyan voltak fájó pontok: például a nézők pont elénk toltak ki egy beesett autót, ahol meg kellett állnunk, és az időnket nem írták jóvá, majd az üzemanyag-ellátással voltak nehézségeink, és még egy defektet is kaptunk. Másnap próbáltunk ezeket feledve egy jót autózni, ami sikerült is: a kategória elejével tudtunk menni, ami nagyon jólesett, így ki tudtuk adni az első napi bánatunkat.

– **Té magad is mondtad, hogy nagyon sűrű volt: vár még rátok valami, vagy most pihenés következik?**

– Kicsit pihenünk, de csak október végéig, akkor ugyanis megyünk a Wald4-tel Ralira, ami nekünk szinte kötelező őszi program: nem is tudom, hányszor indultunk eddig Ausztriában, de hatszor biztosan. Annak idején VFTS-sel is sokat mentem rajta, de manapság Mitsubishi-vel állunk rajthoz, és nagyon szeretem, nagyon várom azt a versenyt.



ELVÉREZTEK

BAKÓÉKNAK NEM TERMETT BABÉR PÉCSETT

A magyar bajnokság utolsó versenye nem hozott szerencsét Bakó Lászlónak. Ugyan a versenypáros, a szerviz és a kis „méregzsák” is kellőképpen felkészült a pályabejárással és átvételekkel együtt a csaknem egy hetes eseményre, a futamot mégsem tudták befejezni. A csapat beszámolója.

SZÖVEG: TIBA ANITA KÉPEK: KUMMER, KOVÁCS-BARNA, BENCZE

„A pénteki prologon hatalmas emberáradat várta az IRC nagyjait, és persze reméljük, minket, hazai versenyzőket is. Régen lehetett ennyi embert látni a pályák szélén, ami igencsak sok erőt adott mindenkinek. Az első napon annyi néző látogatott ki a gyorsokra, hogy az utolsót biztonsági okokból törölni kellett.

De ez már minket sajnos nem érintett, mert az első gyorsaságin egy lassító eldöntötte a bajnokságban elért helyünket. Több csapattal együtt mi is panaszkodtunk a gumik nem megfelelő kihelyezésére, sőt a nemzetközi verseny nagyjai nem is értették, mi ez a sok lassító. A célba érkező autók száma mutatta a pécsi pályák nehézségét. Igaz, sokan technikai okok miatt estek ki, de valljuk be, sokkal többen lettek áldozatai a rosszul elhelyezett akadályoknak, valamint a furcsa módon nem itiner szerint elrendezett gumiknak a kanyarok belső ívén. Kormányösszekötőnk törését is egy

A C2-es Citroënek jól kezdtek, de a gumilassítók miatt végül mindkét kocsit idő előtt befejezte a versenyt

ilyen okozta, amely miatt a pályán ragadtunk, és végignéztük a minket követő raliversenyzőket, ahogy sorban szétütik a lassítók gumijait. Megjegyzendő: csapatunk másik autója szintén egy belső ívre kihelyezett gumi miatt vészelt el, a második versenynap elején.

Kíváncsian várjuk, hogy jövőre lesz-e újból IRC Magyarországon, hiszen az idei első magyarországi szervezés nagy némi kívánnivalót maga után. Sérelemzük a szervizparkból

való kiszorulásunkat, a kevés sportbíró jelenlétét és a versenyzők nem egyenrangú kezelését is... Istállónk az idén nem lett dobogós, de nem csüggedünk, jövőre újult erővel és még több teszttel, valamint jobb technikai háttérrel készülünk a következő évi, nem biztos, hogy hazai versenysorozatra.

Köszönjük a szurkolóknak a biztatást, a miniket támogatóknak pedig az évről évre megszavazott bizalmat!”



EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ



AUTÓ

Név: Mitsubishi Evo IX
Gyártási év: 2009
Teljesítmény: 300 LE
Csapat: Ralda Rallye Team
Pilóta: Barna Tibor

LÁNY

Név: Magyar Andrea
Kor: 24
Lakhely: Nyíregyháza
Foglalkozás: főiskolai hallgató

Fotó: Janics Attila



HÁTTÉR

TEREPRALI

A MAGYAR CÍM NEM ELÉG

HANGODI ZOLTÁN NEMZETKÖZI DIADALRA VÁGYIK

Három éve versenyez a quadosok között Hangodi Zoltán, akinek idén majdnem minden összejött, így egy fordulóval az évad vége előtt már magyar bajnoknak vallhatja magát. Most akár hátra is dőlhetne, de ehelyett Eb-re készül, ahol még szintén van esélye felérni a csúcsra.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ **KÉPEK:** KOLLÁR, KOVÁCS-BARNA



– Milyen célkitűzésekkel vágátál neki az idei évnek?

– Idén jött az ötlet, hogy a magyar bajnokság mellett ki szeretném próbálni magam európa-bajnoki és világcupa fordulón is. Ez olyannyira jól sült el, hogy a kontinensviadalon jelenleg harmadik helyen állok összetettben és második vagyok kategórián belül. Jelenleg teljes erőmből arra készülök, hogy jól szerepeljek az utolsó versenyen Portugáliában, hiszen van még esélyem akár a végső győzelemre is, bár realisabb a második-harmadik pozíció.

– Indultál a lengyel bajnokságban is. Ott hogyan szerepeltél?

– Lehetőségem adódott arra, hogy ott is kipróbálhassam magam. Tudtam, hogy nagyon színvonalas versenyeket rendeznek, és idén nyílt volt a bajnokság, tehát beadhattuk a nevezésemet. Nem bántam meg, hiszen amellett, hogy nagyon élvezem ezt a sorozatot, vezetem is, és szeretném, ha ebben a pozícióban is zárnam a szezon, ehhez még egy versenyen kell jó teljesítményt nyújtanom. Nem akármilyen idény lenne.

– Melyik győzelmedre vagy a legbüszkébb idén?

– Két ilyen futam van. Az egyik a Hungarian Baja, hiszen ott ünnepelhettem az első magyar bajnoki címet, és ezt sosem fogom elfelejteni. A másik egy lengyel futam, a Baja Polonia, ahol nagyon erős és színvonalas mezőnyben sikerült kiemelkedően teljesítenem.

– Mik a célkitűzések a közeljövőre nézve?

– Egyértelműen szeretnék javítani jelenlegi Eb-helyezésemen, és megnyerni a lengyel baj-



nokságot. Emellett nagy álmom, hogy kijussak a Dakarra. Az eredményeim alapján mehetnék is, de egy szabálmódosítás miatt nem biztos, hogy lesz rá lehetőségem 2012-ben, ugyanis a verseny döntéshozó

szerve úgy határozott, hogy 800 cm³-re korlátozza a motorok térfogatát, az én quadom pedig 900-as. Eszem ágában sincs szétszedni, olyan sokat dolgoztunk vele és olyan jól megy. Építünk viszont egy másik gépet. Ha elkészül, semmi nem állhat az utamba.

– És a távolabbi jövő?

– Azt hiszem, nem vagyok még a pályám csúcsán, talán 4-5 évem hátra van még ebben a sportágban, utána már könnyebben kiütnek a nyeregből az ifjú titánok. Minél hamarabb szeretnék címeket és győzelmeket gyűjteni, és addig nem fejezem be a karrieremet, míg el nem jutok a Dakarra.

– Hogyan alakul a következő szezon? Jövőre is annyi sorozatban és versenyen szeretnél indulni, mint idén?

– Először érjen véget az idei. Ha sikerült lezárnom a bajnokságokat, akkor teljes erőmből a Dakarra fogok fókuszálni. Természetesen 2012-ben is indulok a magyar bajnokságon, és Eb-futamokon is szándékomban áll szerepelni.

MX-ST-TEREP: MI A KÜLÖNBSÉG?

„Úgy hiszem, a legszembetűnőbb különbség a motorok között van. Az én gépem sokkal nehezebb, viszont gyorsabb is a zárt pályákra épített masináknál. Azok fűrgébbek, de jellemzően rövid távon jók. A versenyzők között is akad bőven eltérés. Terepen mi kicsit már az idősebb korosztályt képviseljük, hiszen itt fontos a megfontoltság és az, hogy jól tud beosztani az erőt és az időt. A quados bajnokságokban a srácok 20-30 percet motoroznak, nálunk ez az idő még semmit nem jelent, szinte el sem indultunk. Én sosem próbáltam ki magam rövid távon, maximum tréningezni szoktam ilyen körülmények között. Nagyon más a kettő. Ha lehet így fogalmazni: az egyikken Forma-1-es autóval indulnak, a másikon WRC versenygépekkel!”

BEELOZTÉK A BAJNOKOT

HUNGARIAN BAJA: A FAZEKAS-HORN KETTŐS NYERT GYŐRBN

Augusztus végén világkupafutamot rendeztek Győrben, de a rangos erőpróbán a magyar mezőny legjobbjai is rajthoz álltak, hogy megvívják külön csatájukat.

SZÖVEG: TEREPRALI.HU KÉPEK: SPEEDLIGHTPHOTO, KOLLÁR, KOVÁCS-BARNA



Győrben a BMW-nek jött ki legjobban a lépés: a világkupafutamot Novitskij (fent), a magyar értékelést Fazekas nyerte (balra)

Pénteken délután közel 40 fokos melegben rajtoltak el az autók és a motorok az ETO Park melletti szervizközpontból, hogy a Rábaring körüli utakat vegyék célba. A verseny első napján egy 5 kilométeres szuperspeciált kellett teljesítenie a mezőnynek, amely a résztvevők szerint inkább off-roados volt, mint terepralis. A leggyorsabban az orosz X-Raid-es Novitskiék teljesítették a pályát, de csak 1 másodperccel előzték meg Korda Eriket, két másodperccel lemaradva pedig érkezett a márkatárs, a cseh Zapletal. A nemzetközi értékelésben a harmadik helyen végző Gadasin reménykedett abban, hogy szombaton nem ilyen körülmények várják majd, hiszen zavarta a keletkezett porfelhő. Ugyancsak a látási viszonyokkal akadt gondja Fazekasnak, Casuncanunak és Szalaynak is. A magyar címvédő nem tudta megelőzni az előtte rajtoló Porizeket. Érdekes színfoltja volt a napnak az első szakaszt követő rajtdobogó, amelyet Győr egyik legszebb pontján, a városháza előtt állítottak fel, és valóban ünnepi helyszínt jelentett a másnap versenybe induló párosoknak.

Szombaton a délelőtti 36 fokos hőséget délutánra 16 fokos szélviharra cserélte az időjárás, és bár ez fennakadást nem okozott, a HunGarian Baja mégis próbára tette a versenyzőket. A motorosok kezdtek korábban, de csak azért, mert

nekik a távolabbi, kapuvári szelektíven indult a verseny, míg az autósok a Hollómajor-Rábaring közti, negyvenkilométer hosszú szakasszal indították a világkupafutamot. A két szakasz után egy szerviz következett Győrben, majd két szelektív a másik pályán. Ha nem is meglepetés, de talán kevesen várták, hogy nem Novitskij és nem is Gadasin produkálja majd a legjobb időt az első pályán. A cseh Zapletal volt a leggyorsabb a szakaszon, bár csak hat másodperccel előzte meg Gadasint, míg a harmadik helyre a másik orosz, a BMW X3-asal versenyző pilóta érkezett meg. A magya-

rok közt Fazekasék teljesítménye volt a legjobb, ők az abszolút negyedik helyen zárták az első szelektívet, tizenkét másodperccel megelőzve Szalayékat. A befejező szakasz bombameglepetést hozott. Bár a dobogós helyeket illetően nem változott a sorrend, Novitskij, Zapletal, Gadasin volt az első három, de a magyar értékelésben Fazekasék újra az élre álltak. Sőt, a BMW-s kettős szakaszgyőzelmet szerzett, ezzel sikerült fordítania és megelőznie a Szalay-Bunkoczi párost, így vasárnap közel másfél perces előnnyel vághattak neki a verseny utolsó két szelektív szakaszának.

Rónai hosszabb szünet után ült vissza az Opelbe, és rögtön negyedik lett



NYILATKOZATOK

Leonid Novitskij: „A vasárnapi első szelektíven ugyanúgy bealudtunk, mint a verseny összes nyitó szakaszán. Zapletalnak komoly esélye volt arra, hogy utolérjen minket, de a másodikon annyira jól mentünk, hogy akkor sem tudott volna megfogni minket, ha nincsen gondunk. Boldogok vagyunk, hogy ezzel a győzelemmel tovább növeltük az előnyünket, azonban az összetett elsőséghez az Egyiptom Rali még hiányzik!”

Boris Gadasin: „Meváltoztattuk a beállításokat, kicseréltük a stabilizátort, így már lehetőségünk nyílt arra, hogy támadjunk. A végső értékelésben megelőztük Zapletalt, de a szakaszon nem tudtuk. Sok időt veszítettünk, amíg végig a porában mentünk, de kárpótol, hogy sikerült felkapaszkodnunk a második helyre.”

Miroslav Zapletal: „Nem tudjuk, hogyan, de eltört a kardánunk, sajnos pont akkor, amikor nagyon gyorsan mentünk, azt hiszem ez lett volna a legjobb eredményünk. Egyszer csak hallottunk egy nagy csattanást, és nem működött megfelelően az autó, innentől kezdve csak nagyon lassan tudtunk menni. A harmadik hely nem rossz, de abból az aspektusból nézve, hogy a győzelemért hajtottunk, már nem is olyan jó. Reméljük, Egyiptomban szerencsésebbek leszünk!”

Fazekas Károly: „A verseny számunkra fantasztikusan sikerült, nagyon boldogok vagyunk, ez különleges szülinapi ajándék. Technikai gondjaink nem voltak, az autó végig hibátlanul működött. Az összes sérülésünk mindössze annyi, hogy az utolsó előtti gyorson megsúrtunk kicsit egy fát, látszik, hogy a fiúk remek munkát végeztek. Így a bajnokság továbbra is nyitott maradt, majdnem egálban vágunk neki a következő futamnak, ahol a bajnoki cím sorsa is eldőlt!”

Szalay Balázs: „Ilyen az autósport. Az jelent a szépségét és az izgalmát, hogy bármelyik pillanatban történhetnek váratlan események, bármelyik pillanatban változhat a kép. Az utolsó futam dönt a bajnoki címről, ott mindkettőnknek kockáztatni kell, de ez nem újdonság, hiszen eddig is minden versenyen gyorsan kellett menni, ha győzni akartunk..”

Rónai Péter: „Nagyon tetszett nekünk ez a verseny, így csak pozitívan tudok róla beszélni. Egy nehéz, küzdelmes, meglehetősen versenyen vagyunk túl, de itt vagyunk a célban, ami mindenért kárpótol, nagyon sokat jelent!”



A Korda-Tóth kettős csak a hazai bajnoki értékelésben vett részt, így ők a harmadik helyen álltak szombaton. A pilóta egyedül az utolsó szakasz eredményére csodálkozott rá, egyszerűen nem tudta feldolgozni, hogy öt percet kapott Fazekastól. A Lónyai-Martón páros is elégedett lehetett az eredménnyel, hisz összetettben a negyedik helyen várták a vasárnapot. Lónyaiakat Rónaiék követték az ötödik helyen, itt a pilóta hosszabb szünet után ült vissza az Opelbe, és jól érezte magát ezeken a pályákon. Vargáék soroltak be a hatodik helyre, akik a futam előtt is kiegyeztek volna ezzel az eredménnyel. A Liszi-Liszi kettős a második szakaszon idő előtt kijött, mert lezult egy csavar és ettől folyamatosan áramtalanított a motor. Aztán délutánra elment a fék a Mitsubishi-ben, így nem volt szerencsés napja a szakágvezetőnek, mivel forfajtoznia kellett, amely 3 órás büntetéssel járt a nap végén.



Aztán jött a vasárnap és jött egy újabb diadal. Ahogy eddig minden évben, úgy 2011-ben is új győztest avatott a HunGarian Baja. Az idén először világcupa rangra emelkedett versenyen az orosz Novitskij beosztotta az előnyét, és megnyerte a viadalt. A szintén orosz Gadasin a befejező szakaszon javított egy helyezést – gyakorlatilag utolérte az addig második helyen álló Zapletalt, és mivel kettőjük közt kevesebb, mint egy perc volt a különbség, a két csapat helyet cserélt egymással.

Rosszul indult a napja a Szalay-Bunkoczi kettősnek. Az első szakaszon kénytelenek voltak kijönni, mert eltaláltak egy fatuskót, és eltörtött a differenciálmű, valamint a lengőkarok is meghibásodtak az Opelben. A legvégére még a fék is elment, így be kellett tolni az autót a nap végi célba, a kettős ráadásul még a bajnokságban is a második helyre csúszott.

A motoros/quados mezőnyben máris – egy futammal a vége előtt – magyar bajnokot avat-

tak, ezúttal Hangodi Zoltán lett a quadosok legjobbjá, vagyis ő a 2011-es legjobbjá. A motoros nem mellesleg a nemzetközi értékelésben is az előkelő második helyen végzett a lengyel Laskawiec mögött. A kétkerekese mezőnyében Costa Rui teljesítette a legrövidebb időn belül a kiírt távot, Brundo Andrea és Basso Alberto előtt.



A teljes mezőny látványosan autózott, de talán a román Casuneanu vezetett a legkeményebben

Abszolút végeredmény

1. Novitskij-Schulz	(BMW X3CC)
2. Gadasin-Schhemel	(G-Force Proto)
3. Zapletal-Ourednicek	(BMW X3)
4. Fazekas-Horn	(BMW X5)
5. Poryzek-Sykora	(H3 EVO II)
6. Casuneanu-Zani	(Mitsubishi MPR13)
7. Lónyai-Martón	(Nissan Pickup)
8. Beier-Beier	(Mercedes G30 CDI)

Abszolút magyar végeredmény

1. Fazekas-Horn	(BMW X5)
2. Korda-Tóth	(Nissan Pickup)
3. Lónyai-Martón	(Nissan Pickup)
4. Rónai-Galambos	(Opel Frontera)
5. Varga-Hujber	(Nissan Pickup)
6. Sebestyén-Nyerges	(Toyota Land Cruiser)
7. Liszi-Liszi	(Mitsubishi Pajero)
8. Szalay-Bunkoczi	(Opel Antara RR)

A bajnokságok állása

Autó	
Fazekas-Horn	148
Szalay-Bunkoczi	144
Korda-Tóth	112,5
Varga-Hujber	84
Lónyai-Garamvölgyi	63
Liszi-Liszi	44
Lukács-Szegedi	40
Rónai-Galambos	20

Quad/motor

Hangodi Zoltán	160
Fekete László	124
Mészöly Tamás	102,5
Somfai Mátyás	99
Benyó-Benyó	68
Horváth Lajos	57
Hodola Richard	24,5
Nagy Bertold	24
Marczinek Zsolt	23

HÁTTÉR

TEREPRALI

FELÉRT A DOBOGÓRA

ÚJ NAVIGÁTORRAL IS HARMADIK LÓNYAI

Lónyai Pál egy versenyhétvégére navigátort cserélt, de így is sikerült nagyszerű teljesítményt nyújtania és felérnie a magyar bajnoki dobogó legalsó fokára.

SZÖVEG, KÉP: SZÁNTÓ FRIGYES

A Gyulán mutatott sebességet szerette volna tartani a GarZone Racing szervezésében zajló Hungarian Baján Lónyai Pál, aki mellett ezúttal a magyar terepralis világkupa futamon új navigátor mutatkozott be. Garamvölgyi Zoltán helyét Marton Dániel vette át a Nissan Navarra jobb oldali ülésében. A csere oka az volt, hogy a versenyt maga az állandó navigátor rendezte, emiatt nem vállalta a szokásos teendőket. A változás azonban csak erre az egy versenyre szólt, a folytatásban Garamvölgyi visszatér a jobb egybe.

Lónyai pénteki napja a tesztelésről és ismerkedésről szólt, a GarZone Racing versenyzője ugyanis a prólagon tette meg első versenykilométereit új társával, és próbálta ki autója friss fejlesztéseit. Végül az abszolút 16. helyet szereztek meg. „Valójában kettőnknek ez volt a tűzkeresztség, mert a verseny előtt nem volt alkalmunk a közös autózásra. De úgy gondolom,

hogy meg fogjuk találni a közös nyelvet az autóban, a hangulat már most is jó. A versenyen kapcsolatban nagyon jók a megérzéseim, amik nem szoktak megalapozni” – fogalmazott Marton Dániel navigátor.

A szombat délelőtti szakaszokon Lónyaiék aztán folyamatosan gyorsultak, és a nap végén a világkupa mezőnyében is elismerésre méltó eredménnyel rukkoltak elő. A páros akkor hívta fel magára leginkább a figyelmet, amikor a nap utolsó szelektív szakaszán a nemzetközi mezőny 8. legjobb időeredményével érkezett célba. Az egész napi javuló tendenciájuknak köszönhetően a magyar bajnoki értékelés negyedik helyéről várhatták a vasárnapi folytatást. „Sajnos hátulról kellett kezdenünk, ezért több lassabb autót is viszonylag hamar utolértünk, és időbe telt, amíg megelőztük őket a szűk helyeken. Borzasztó fárasztó volt a mai nap autónak, navigátor-

nak, pilótának egyaránt. Úgy érzem, hogy a nap végére mégis sikerült olyan tempót autózni, amire itt talán kevesen számítottak. Ezt szeretnénk holnap is folytatni” – fogalmazott a pilóta.

Vasárnap aztán pályafutása eddigi legjobb eredményével ünnepelte születésnapját Lónyai Pál, aki a magyar bajnokság harmadik helyén érkezett célba. „Nemzetközi hetedik, abszolút magyar harmadik és kategória második – ezt kaptam az idei Hungarian Bajától. Pályafutásom eddigi legjobb eredménye, így nagyon boldog vagyok. Új navigátoromnak és csapatnak nagyon nagy része van abban, hogy elértük ezt az eredményt, úgyhogy köszönet érte mindenkinek. Külön szeretném kifejezni gratulációt Garamvölgyi Zolinak ezért a színvonalas versenyért” – értékelte a csapat teljesítményét Lónyai Pál.

„Álmosan vágtam neki a mai napnak, de mire kiértünk a szakaszra, felpörögtünk. Az elejét talán egy kicsit elővatoskodtuk, próbáltunk vigyázni a technikára, de a mai utolsó szakaszon úgy érzem, nagyot autóztunk, aminek meglelt az eredménye. Megérzéseim ezúttal sem csalnak meg, sikeres versenyt tudhatunk magunk mögött. Ezúton is szeretnék Palinak nagyon boldog születésnapot kívánni” – nyilatkozta Marton Dániel.

A GarZone Racing partnerei: Bioextra ZRt., MetalCom ZRt., Negarent Kft., Szerverház Kft., El Yucateco, Rack Auto Kft., GarZone R.O.P., HunGarian Baja, garzoneracing.com
További információk a Garzone Racing hivatalos honlapján találhatóak: www.garzoneracing.com



CARDIO KOMBI

Koenzim Q10, L-karnitin és Omega 3 zsírsav tartalmú étrend-kiegészítő készítmény

- ↳ Elősegíti a megfelelő izomműködést.
- ↳ Hozzájárul a szív egészséges működésének fenntartásához.
- ↳ Támogatja a szervezetet jelentős szellemi és fizikai igénybevételkor.
- ↳ Hozzájárul a szív-érrendszer egészségéhez és a normális koleszterinszint fenntartásához.

Keresse a gyógyszertárakban, gyógynövény-szaküzletekben és a drogériákban.



EGÉSZSÉG ALAPÁRON

BIOEXTRA Zrt. • 1149 Budapest, Bibor u. 10.

Tel.: (1) 383-8546 • bioextra@bioextra.hu

www.bioextra.hu



A Max-Immun Kft., a Vanilin Kft. és a Szemerey Transport Zrt. a Maximun Racing Team kiemelt partnerei



MAX-IMMUN

SZEMEREY





MEGINT MÁSODIK

GYŐRBE REMEKELTEK KORDÁÉK

A Korda-Tóth kettős remek versenyzésének – és kicsit talán a szerencsésének – köszönhetően második helyen zárta a Hungarian Baja küzdelmeit.

SZÖVEG, KÉP: SZÁNTÓ FRIGYES

Bizakodva várta az új helyszínre költözött magyar tereprali világkupa futam rajtját Korda Erik és Tóth György, a Korda Racing párosa. A kettős tavalyi futamgyőzelme megismétlésére készült a Győr környéki pályákon, és ehhez mérten a hazai értékelésben magabiztosan nyerte az első szelektív szakaszt.

Nem esett viszont jól a fiúknak, hogy már az elején tudták, csak a magyar bajnokságban értékelik majd az eredményüket, mivel a technikai gépátvételen egy számjegyet nem tudott elolvasni az FIA spanyol küldötte. Így ugyanazt a távot teljesítették, mint külföldi kollégáik, de azzal a hátránnyal, hogy csak a nemzetköziben is értékelt párosok után rajtolhattak el. „Nagyon elszomorodtam, amikor megtudtam, hogy nem engedik, hogy részt vegyünk a világkupa értékelésében. Mivel számunkra a magyar bajnokság a legfontosabb, ezért vállaltuk, hogy a többiek után vágjunk neki a versenynek. A prológon elért időeredményünkkel szerencsére vezetjük a magyar bajnokságot, és a világkupában is csak a bajnokság ellovasa, a gyári BMW-vel versenyző Leonid Novitsky ment egy másodperccel jobb időt nálunk, aminek nagyon örülünk” – fogalmazott Korda Erik.

Szombaton aztán négy szelektív szakasszal folytatódott a verseny. Kezdeként a Rába Ring környéki pályát kellett teljesíteni kétszer, majd délután a Rábaköz Kupáról ismert vidéken tett meg két kört az FIA Világkupa versenyzőivel megerősített mezőny. A Korda Racing párosa reggel tovább növelte az előnyt az üldözőikkel szemben. A nap második fele viszont már nem sikerült ilyen jól, a Fazekas-Horn és a Szalay-Bunkoczi kettősöket is maga elé kellett engednie a közönségkedvenc duónak. „Amilyen jól indult a napunk, olyan rosszul folytatódott. Tudtam, hogy a kapuvári pálya nem fekszik a mi stílusunknak, mégis meglepett, amennyit itt kaptunk Fazekaséktól. Komolyan mondom, hogy amikor lejtöttünk a szakasról, azon gondolkodtam, hogy visszaadom a licencünket, 5 percet egész verseny alatt nem lenne szabad kapnunk, nemhogy 40 kilométeren. Még akkor sem, ha mindig utolérjük az előttünk 10 perccel

rajtolókat. Tényleg úgy érzem, hogy itt a határ, ennél többet nem tudunk beleadni, de ha mégis ekkora a különbség, akkor nincs értelme, hogy versenyezzek. Persze, van különbség az autók közt, de nem ekkora” – nyilatkozta a pilóta.

Vasárnap visszatértek a versenyzők a Rába Ring környéki pályára. A befejező napon két szelektív szakasz után érkezett célba a mezőny. A Korda Racing Nissan Navarája a magyar bajnokság harmadik helyéről kezdte a napot, de Szalay Balázs műszaki problémái után már a nyitó szakasz után előreléptek a másodikra. A befejező szelektív szinte tét nélkül autózhattak, a célban pedig idei harmadik ezüstérmüket vehették át. „Nem rossz ez a második hely, de egyáltalán nem vagyok elégedett. Megpróbálunk a pozitív dolgokra koncentrálni, ma például sokat javított a hangulatunkon, hogy visszatértünk a Rába Ringre, ami nekem nagyon tetszett. További pozitívum, hogy versenyautóink a Hungarian Baján is tökéletesen tüzemelt, szinte nem is emlékszem rá, hogy mikor volt utoljára komolyabb műszaki problémánk az autóval. Az idei bajnokságból még hátra van egy futam, és ameddig matematikai esélyünk van a bajnoki címre, addig küzdeni fogunk érte” – zárta mondanóját a Korda-Tóth páros.

A KORDA RACING EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREI:

ADMIRAL ELECTRONIC CLUB, Metrober Kft., Bioextra ZRt., Corax Bioner ZRt., J.Press, Mercur Rent a Car Kft., Pannoncom-Kábel Kft., Alabárdos Étterem, Lugas Konyhastúdiók, D&G, Study Kft., Colonell Kft., Árverező Ház ZRt., Novum Kft., Tatár Pékség, Webprint Kft.



NEM VOLT AJÁNDÉK

FAZEKAS KÁROLY GYŐZELEMMEL ÜNNEPELT GYŐRBE

Izgalmassá tették Fazekas Károlyék a bajnokság idei menetét: világkupas szereplésükkel átvették a vezetést a tabellán, és négy ponttal vezetnek Szalay Balázsék előtt, így a mindent eldöntő futam majd az utolsó, nagykállói lesz...

SZÖVEG: H. PÁJER ANI **KÉPEK:** KOVÁCS-BARNA



– Nagyon szép születési ajándékkal lepetted meg magad...

– Igen, nekem is nagyon tetszett: a világkupa értékelés negyedik, a magyar bajnokság első helyén sikerült végeznünk a versenyen. Tökéletes hétfvégnk volt!

– Műszakilag is?

– Igen, és ezért megint a csapatnak vagyok igen hálás: nagyon jó munkát végeztek. Az egyik szervizben például észrevettük, hogy az egyik gumink sérült, és ha azt akkor nem cserélik ki, akkor tuti, hogy defektet kapunk az első gyorsan, és elszáll minden esélyünk erre a jó eredményre. Az utolsó előtti gyorsan sűröltünk egy fát, de a fiúk a szervizben azt is nagyon gyorsan orvosolták.

– A versenyen az elejétől kezdve vezettek...

– Nagyon jól kezdtünk, és ugye mi Balázsékot kell, hogy figyeljük, és ők folyamatosan

Fazekas Károlynak komoly esélyei vannak a 2011-es magyar bajnoki cím megszerzésére

maradtak le tőlünk, ráadásul a végén hibáztak is, mert egy tuskónak mentek, így már kicsit nyugodtabban, jobban koncentrálni mehettünk.

– Milyen volt a külföldi nagymenők között küzdeni?

– Velük versenyezni nagyon jó, bár mindig rájövök, hogy fényekkel vagyunk lemaradva tőlük: Zapetal például idén már ment a kocsijával úgy 20 ezer kilométert, mi most tartunk mondjuk 4 ezernél... Ez behozhatatlan, és akkor a technikáról még nem is beszéltem. De az például nagyon jólesett, mikor sikerült egy abszolút mentünk: páran vádoltak is, hogy biztos nem az úton mentünk, hanem levágtunk néhány részt... Majd, amikor kitéttük a netre a belső kamerás felvételünket, és látszott, hogy az úton sikerült ilyen jól



mennünk, akkor igen jólesett az a sok vállvergetés és a külföldi pilóták elismerése.

– Egy futam van hátra, és négy pont az előnyötök: van ilyenkor valamilyen taktikátok?

– Nem, nincs. Megpróbáljuk jól felkészíteni az autót, hogy ne legyenek technikai zűrjeink, nekünk meg ugyanazt kell csinálni, mint eddig: a leggyorsabbnak kell lenni az elejétől kezdve. Nem szabad, hogy az elején elengedjük a dolgot, mert többször beleestünk már abba a hibába, hogy lassan kezdtünk, Balázs elhúzott, és hiába mentünk jó időket, nem tudtuk utolérni. Most az utolsó két versenyt mintázzuk majd: azokon sikerült az elejétől jól menni. Mindent meg kell tennünk, amit tudunk, mert bajnokok szeretnénk lenni!

KOMMUNIKÁTOR

NÉMETH OTTÓ: TÁMOGATÓ ÉS CSAPATVEZETŐ

Az egyik legnagyobb hazai hirdetési büdzsé felett rendelkező szakember már sok éve ismeri és használja a motorsportot, talán jobban és többet is, mint kollégái. A csapatvezetőként is dolgozó Németh Ottó elmesélte, mi a munkája lényege, és mire figyeljen, aki komoly támogatókat szeretne találni az autójára.

SZÖVEG: BETHLEN TAMÁS **KÉPEK:** SZALAY DAKAR TEAM

– A Henkel Magyarország Kft. marketing- és médiakommunikációs vezetőjeként, a vállalat Right Guard Racing nevű motorsport programjának irányítójaként és az ebben résztvevő Opel Dakar Team csapatfőnökeként is ismert vagy. Hogyan alakult ez ki? Megférnek egymással a pozíciók?

– A motorsport programunk pillérei a négykerekű és a kétkerekű gépekkel száguldozó nagykövetek, illetve az őket versenyeztető csapatok. Az ezzel kapcsolatos feladatok irányítását úgy látjuk jónak, ha egy kézben összpontosul. Köszönettel tartozom feletteseimnek, hogy a program vezetésével engem bíztak meg. Az Opel Dakar Team is cégünk stratégiai együttműködő partnere, de a megállapodásunk részeként náluk a csapatfőnöki tisztséget is egy kolléga töltheti be. Szalay Balázs személyes felkérését elfogadva lettem én a 2010-es és 2011-es versenyvadra ez a személy.

– Eddig milyen munkakörökben és hol dolgoztál? Korábban is volt kapcsolatod a motorsportokkal?

– A Henkelt megelőzően a Gillette magyarországi leányvállalatánál töltöttem be hasonló pozíciót. Szerencsésnek tartom magam, hiszen az ott eltöltött idő alatt lehetőségem volt több termékkel is dolgozni, és arra a tényre, hogy marketingmenedzserként a zászlóshajó Gillette márkáért is én felelhettem évekig, külön büszke vagyok. A borotválkozási szerekről és borotvairól ismert márka a Henkel-termékekhez hasonlóan szintén aktívan jelen volt különböző sportágakban, így a nemzetközi és helyi szintű sportmarketinggel több mint tíz éve foglalkozom. Motorsportokkal a munkámból adódóan kerültem szorosabb kapcsolatba, amit egyáltalán nem bánok, hiszen remek munkatapasztalattal, sok száz ismerőssel, néhány barátal, illetve életre szóló élményekkel lettem gazdagabb. A benzingóz és a versenypályákon, a bokszokban, a műhelyekben tapasztalható hangulat engem is rabul ejtett, de tengerész felmenőkkel és bajai származással büszkélkedve, illetve a síelő csa-

ládtajaim révén talán nem csoda, hogy gyermekkorom óta nyáron a víz és a tél beköszönésével a havas sportok szerelmese leszek.

– Jól tudjuk, hogy a Henkel az egyik legtöbbet reklámozó vállalat Magyarországon? Milyen büdzséből gazdálkodik, ebből melyik kategóriában mennyit költ? (Print, elektronikus média stb.)

– A pontos összeget és ezek felosztását nem árulhatom el, de a vállalatunk három üzletágának (tisztítószer, kozmetika és ragasztástechnika) együttes költségével valóban a legnagyobb hirdető közét tartozunk. Bár ez versenytársainkról szintén elmondható, hiszen a reklám-költési rangsor első helyein évek óta leginkább a nagy FMCG (gyorsan mozgó fogyasztási cikkek gyártó – a szerk.) cégeket láthatjuk. Eszközárunkat tekintve a klasszikusnak mondható televíziós hirdetések helyezzük előtérbe, amit egyre nagyobb mértékben egészítünk ki különböző digitális marketingprogramokkal.

– Megéri ma jelen lenni a sportban, különösen a motorsportokban egy támogatónak? Mit kell elviselnie ehhez manapság egy marketingigazgatónak?

– A sport továbbra is remek lehetőség bizonyos vállalati és márkavértékek megjelenítésére, vagy akár egy konkrét márkázület eljuttatására. A mostanában előtérbe került csapatsportokon túl meggyőződéssel állítom, hogy a motorsportokat és versenyzőket is érdemes támogatni. A nagy kérdés a mérték, a miként, a mikor és a hogyan. A stratégiaileg megalapozott, kellő tapasztalattal, megfelelő költségvetéssel és professzionális eszközökkel, illetve hozzárendelt emberi erőforrással felépített projekt sikere szinte garantált, de ezen elemek valamelyikét nélkülöző szponzoráció értelme, kimenetele és legfőképpen a megtérülése kérdéses. Marketinges kollégáimhoz és hozzám is napi szinten érkeznek megkeresések, de sajnos ezek többnyire valódi értéket nem képviselnek.

Szomorúan tapasztalom, hosszú évek után még manapság is nap mint nap, hogy a legtöbbször kizárólag egy-egy rendezvény vagy a versenyhez szükséges anyagiak előteremtésében gondolkodnak. Ráadásul néhányról első pillantásra látszik, hogy csak a közvetlen vagy közvetett anyagi haszonszerzés érdekében tett próbálkozások. Sok a szerencselovag még mindig, akik csak kapni és nem adni akarnak.

– Mint marketingvezető és mint csapatvezető, mik a konkrét feladataid?

– Marketingvezetőként a hozzám tartozó márkák teljes körű marketingfeladataiért vagyok felelős, kizárólag magyarországi hatáskörrel. Rendkívül összetett munkakör ez, hiszen az üzletági, az egyes termékkörökre, illetve adott esetben akár termékekre lebontott stratégiai és taktikai tervezéstől kezdve ezen tervek éves és havi szintű gyakorlati végrehajtásán át a teljes, hozzárendelt atl és btl kommunikációval bezárólag minden folyamatért és ezek pénzügyi eredményességéért is felelek.

A sportprogramunk része a marketingkommunikációs tervünknek, tehát ezen a téren leginkább projektmenedzseri teendőim vannak. De az Opel Dakar Team csapatfőnökeként néhány további elemmel is kiegészül a „munkaköri leírásom”. Stratégia felállítása, pénzügyi és marketingkommunikáció-tervezés és -végrehajtás, illetve Balázssal közösen a partnereinkkel való kapcsolattartás. A magam részéről a csapatra úgy tekintek, mintha ez egyik Henkel-márka lenne, amit ugyanúgy építenem és gondoznom kell. Szerencsére a kormányt sem nekem kell tekerni, csak ha a magam örömére megyek egy kört, és a futamokon sem én vagyok a mindenható főnök. A műhelymunka és versenyhétvége egy előre részletesen kidolgozott forgatókönyv szerint zajlik, minden résztvevő számára egyértelmű feladatkörökkel, folyamatokkal, döntési jogkörökkel és határidőkkel. Büszke vagyok, hogy az utóbbi évek munkájának köszönhetően ez a csapat mára sok





tekintetben úgy dolgozik, mint egy professzionális üzletmenettel rendelkező nagyvállalat.

– Mit kell tennie annak a versenyzőnek vagy csapatnak, aki szeretné a Henkel támogatását elnyerni?

– A programunk elindulásakor megfogalmazott alapszabályaink értelmében kizárólag aktív és si-

mindkét sportembert mi kerestük meg annak idején, és mi kínáltunk fel nekik egy együttműködési ajánlatot. Számos elemzés, belső és külső egyeztetések sokasága után, regionális szervezetünk jóváhagyását követően indult el a közös munka. Az Opel Dakar Team és Szalay Balázs felvételét még a Gáborénál is összetettebb előkészítés előzte meg, hiszen Balázt

„Tapasztalatom szerint a jelentkezőknek egyszerűen fogalmuk sincs, hogy milyen feltételrendszernek kell megfelelniük.”

keres versenyzőkkel, illetve a jövő nemzedékének érvényesülése érdekében a különleges tehetségekkel szeretnénk és tudunk együttműködni. Fontos, hogy sportolóink személyiségjegyei és az általuk képviselt sportág a Henkel termékeihez szorosan kapcsolhatóak legyenek. A konzern jelentős autóiipari beszállító, így kapcsolódásunk a motorsportokhoz kézenfekvő.

Márkanagyköveti együttműködéseink meghívásos alapon működnek. Példaként említhetem az utóbbi öt évünk két kiemelkedő partnerét, Talmácsi Gábort és Szalay Balázt.

a Henkel Loctite márkájának globális, a Dakar versenysorozathoz kapcsolódó partneri programja hazai nagykövetének csak a sikeresen lezajlott nemzetközi szintű egyeztetések után kérhettük fel.

Együttműködéseink minden esetben évekre szólnak, a következő két-három esztendőre már többé-kevésbé elköteleztük magunkat.

– Milyen tanácsokat adnál annak, aki 2011-ben vagy 2012-ben hozzátok hasonló vállalatok, támogatók meggyőzésén fáradozik?

– A motorsportban érdekeltek számára különösen javaslom, hogy kérjenek professzionális segítséget az üzleti tervük elkészítéséhez. Tapasztalatom szerint a jelentkezőknek egyszerűen fogalmuk sincs, hogy milyen feltételrendszernek kell megfelelniük és milyen szempontok alapján, ki és mikor, miért és hogyan dönt sorsukról. A tanulmány központjában a tévhitell ellentétben a kommunikáció álljon, és ne a versenyzés vagy az ehhez szükséges felszerelés, illetve ezek költségei. Tisztában vagyok vele, hogy ez időigényes és költséges, de a megítélem szerint a döntéshozók számára ezek meglehetősen alapvető feltétel egy nagyobb lélegzetvételű projekt érdemi elbírálásához. Ajánlom továbbá, hogy lehetőség szerint keressenek kisebb-nagyobb médiatámogató és egyéb együttműködő partnereket is. Gondolják át, hogy meglévő és tervezett partneri körük hogyan tud esetleg egymást segítve együttműködni, hiszen adott esetben ez szintén előny lehet. Aztán a felsorolt elemekkel kiegészített, részletesen kidolgozott, cégre, illetve konkrét márkára szabott, a díjazást tekintve pedig eredményfüggő és célprémiumokat is tartalmazó együttműködési javaslattal induljanak neki a támogatókeresésnek.



2011-ben ők voltak a támogatók: Szalay Balázs (fent), Sebestyén Péter (balra) és Kiss Pál Tamás



HÁTTÉR

RALI/SÚLYEMELÉS

SPORTÁGAT VÁLTOTT

JÁRÓKA ÁRPÁD: KORÁBBAN RALI, MA SÚLYEMELÉS
Korábban otthonosan mozgott a rali világában Járóka Árpád, de manapság már inkább a súlyemeléssel van elfoglalva: másfél éve az Oroszlányi Városi Súlyemelő Egyesület elnökeként dolgozik.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ KÉPEK: ARCHÍV

– Melyek voltak a legjobb eredményeid korábbi pályafutásod alkalmával?

– Ralis pályafutásom során én csak amatőr szintig és a másodosztályig jutottam el. A legjobb eredményemet egy Renault Clióval értem el Németh Imrével egyetemben, egy Esztergom Ralin. 2005 áprilisában is sikerült egy kiváló versenyt futnunk Kaposvárott még egy VFTS Zsigulival. Az utolsó futamom 2009-ben volt a Mikulás Ralin. Azóta csak a súlyemeléssel foglalkozom.

– Miként következett be egy ilyen éles váltás?

– Támogattam a sportágot már korábban is, ennek köszönhető egy bizonyos kapcsolatrendszer kialakulása, és az is, hogy a régi elnök lemondását követően engem kértek fel az Oroszlányi Városi Súlyemelő Egyesület vezetésére.

– Milyen célokat szeretnél elérni ebben az újfajta kihívásban?

– Magyarországon sajnos kevés olimpiai kvóta jut a súlyemelőknél. Oroszlányban viszont kiemelkedő képességű atlétáink vannak, és a serdülő-, valamint az utánpótlás-képzésünk is egyedi. Ennek köszönhető az is, hogy az év végén a mi városunk rendezheti meg az Utánpótlás Magyar Bajnokságot, melynek a B&O Engineering Kft. vállalta a szponzorálását. A célom az, hogy az általunk kiválasztott két sportoló jusson hozzá az olimpiai kvótákhoz.

– Kikről van szó?

– A hölgyek között Krutzler Eszter az, aki esélyes a kvóta megszerzésére. 2004-ben ő már szerzett egy olimpiai ezüstérmet Athénban, jelenleg azon dolgozik, hogy novemberben megerősítse ezt az indulási engedélyt a női világbajnokságon. A férfiak között Baranyai János lesz az, aki kiharcolhatja a 2012-es londoni szereplést. Ő indult 2008-ban Pekingben is, de ott egy igen súlyos sérülést szenvedett, amikor kifordult a könyöke. Azóta szerencsére gyorsan és teljesen felépült, célja, hogy legyőzze nagy hazai ellenfelét, Nagy Pétert, és tavasszal megszerezze



Csapatkép OVSE Oroszlány Városi Súlyemelő Egyesület II. Westcast Kupa, Oroszlány Város Bajnoksága



Krutzler Eszter 2011 Kazany EB 3. hely 3 bronz: szakítás, lökés, összetett



Baranyai János kapja az érmet Benedek Jánostól (Világbajnok 1970-ben, összetettben aranyérmes (382,5 kg))

a kvótát az Európa-bajnokságon. Tavaly egyébiránt ők ketten lettek az év legeredményesebb sportolói az országban.

– Mit kell még tudni az Oroszlányi Súlyemelő Egyesületről?

– Tavaly az oroszlányi lett az ország legjobb súlyemelő egyesülete. Kiemelkedő tehetségek

sportolnak itt, és az év végén rendre elhosszabbítják a sportág különböző díjait. A legutóbbi eredmények is minket igazolnak, hiszen az országos szinten kiemelt Oroszlány Város Versenyén 10 arany, 2 ezüst, és 1 bronzérmet gyűjtöttünk be. Szeretnénk, ha ezek az eredmények egy sikeres londoni olimpiai részvételben csúcsonnának ki.



PRESZTÍZSHARCOK

KAKUCS: EZ MÉG MINDIG NEM A VÉGE

Az év hetedik futama a Kakucsra kilátogató komoly közönség örömeire kiélezett versenyeket, nagy csatákat hozott. A rajthoz állók közül végül Harsányi Zoltán (SC), Majerszky Gábor (S1600), Roman Castoral (SN) és Lajos Gyula (MK) örülhetett a végén.

SZÖVEG: LEGEZA MIKLÓS **KÉPEK:** KOLLÁR, TDK

Bár az időmérő edzés eredménye nem feltétlenül mérvadó, általában mégiscsak tükrözi az erőviszonyokat. Ezúttal Spitzmüller Csaba volt a leggyorsabb az edzésen, de a második Harsányi csak 0,042 mp-cel volt lassúbb. Az edzéseredmények alapján további jó szereplést ígért a 4. Castoral, az 5. Ország és a 7. és 8. Majerszky és Lajos Gyula szereplése is. És az eredmények kiváló „jóсна” bizonyultak...

A SuperCars versenyében Harsányi nem adott esélyt másnak a győzelemre. Autója tö-

kéletesen működött, és a pilóta rendkívül agresszív vezetéssel már az első két futamban bebiztosította első helyét a döntőre. A verseny leggyorsabbja, Spitzmüller két második helye mellé egy megforgás következtében becsúszó negyedik helyével, meglepetésre a harmadik helyet szerezte meg a döntőre, míg Vass Zoltán a szerényebb képességű autójával, de szemfüles versenyzéssel és jó taktikával egy első és egy második hellyel a döntőre második lett. A negyedik, az év közben újjáépített, de

az élmezőnyhöz technikailag hátrányban lévő autójával Kotán Péter, aki bár többször megvilantotta tudását, egyenletes versenyzéssel, három harmadik hellyel a döntő negyedik rajthelyét szerezte meg, míg Vnoucek László, autója kétszeri meghibásodása folytán az előfutamokban kiesett a versenyből.

A döntő aztán papírforma szerint alakult. Harsányi elment elől, és az ötödik körben teljesített Joker-köréről már simán jött vissza az első helyre, amit a célíg meg is tartott. Spitzmüller, akinek nem valami jól sikerült a rajtja, rákapcsolt, így az első kanyarból a második helyen jött ki, és innen már nem hibázott, magabiztosan szerezte meg a második helyet. Spicivel ellentétben Kotán Péter rajtja jól sikerült, és a második helyről induló Vast megelőzve a harmadik helyen teljesítette az első három kört, ekkor azonban az első körét elrontó, de a körönként közel két másodperccel gyorsabb autójával közlekedő Vass előzött, és megszerezte a harmadik helyet.

Az 1600-asok versenye több kellemes meglepetéssel is szolgált. Az utolsó pillanatban érkező Bánkuti Gábor is ide nevezett, és három



Nem ellenségek, hanem ellenfelek: Spici, Harsányi, Vass

verseny kihagyása után ismét rajthoz állította bivalyerős Suzukiját Ország Zsolt, és – szerintem – eddigi pályafutása legjobb versenyét teljesítette Majerszky Gábor. A kisebb létszám miatt az előfutamokat az SN-nel együtt teljesítették, ahol Ország és Majerszky számára csak az Európa-bajnok Castoral Astrája volt elérhetetlen, a C2-vel versenyző Hurtot rendre verték. Az előfutamok elkülönített eredménye szerint Ország két első és egy második idővel első, Majerszky egy első és két második idővel második, mögöttük Ujházi Béla egyenletes teljesítménnyel harmadik, Bánkuti negyedik és a gyengélkedő Fordban Petrilla az ötödik lett.

A döntőt a bizonyítani kívánó Bánkuti korai rajtja indította. A megismételt starttól – a lökhárítóján Majerszkyval – Ország jött el legjobban. Az első kanyar végére Bánkuti Ujházit megelőzve feljött a harmadik helyre. A leintésig élen haladó, a többiek számára megfoghatatlan Ország mögött a második helyért nagy csata alakult ki. Bánkuti a második körben megelőzte Majerszkyt, aki azonban nem adta fel, és az utolsó körben visszavette a második helyet. Bánkuti mögött a negyedik Ujházi lett, ötödik Petrilla. A SuperNational hét főt számláló mezőnyében Castoral volt az úr. A cseh versenyző mindent vitt. Két első hellyel első az előfutamokban, és rajt-cél



Bár az esélyesek hozták a papírformát, az üldözők is alaposan kitétek magukért Kakucsra

JUNIOR KUPA 2012

Már biztos, hogy a szakág 12-17 év közötti fiatalok számára kiírja az ob keretein belül lebonyolítandó Junior Kupa 2012-es versenysorozatát. Várhatóan három helyszínen, Máriapócs, Nyírad és Kakucsring pályáin rendezik az utánpótlásfutamokat. A szériában egyforma, Suzuki Swift 1,3-as versenyautóval lehet részt venni. A ReTaHáz Kft. által biztosított kocsikat teljes szervizháttérrel, bérleti díj (75 000 Ft/autó/verseny), illetve kaució ellenében lehet igénybe venni. A nevezési díjat a szakág határozza meg, a bukósíkok, a ruha, a cipő és a kesztyű biztosítása a versenyző feladata. Az induláshoz szülői engedély szükséges. A 2012-es év bajnoka, amennyiben minimum 6 induló részt vesz a bajnoki futamokon, fődíjként megkapja azt a kocsit, amivel az esztendő során versenyzett. Az első néhány héten jelentkező fiatalok tesztelése már el is kezdődött, de a szervezők továbbra is várják a ralikrossz iránt érdeklődő ifjú pilótákat.



További információk:
<http://jrc.atw.hu>,
 Ujházi László, 20/9117714.
 E-mail: ujhazirenata@gmail.com



Majerszky Gábor nem nyert, de így is talán élete legjobb versenyét futotta

győzelemmel első a döntőben. Mögötte a lengyel Lukás Kabacinski és Tom Hurt hajtott, váltakozó eredménnyel. Akárcsak Castoral, Hurt sem állt ki a harmadik sorozatban, így a lengyel versenyző első helyet szerezve a döntőre megelőzte ellenfelét, ott azonban Hurt nem hibázott, és Castoral mögött kasszírozta a második helyet, a harmadik Kabacinski lett. A magyar színekben versenyző Ujházi Ádám, mint korábbi versenyein is a „különfutásban”, az edzésen jól szerepel, itt harmadik, versenyben most a döntőkre negyedik, ott azonban az erőszakosabb BMW-s Sztarobrat megelőzte, és végül az ötödik helyen végzett.

A Magyar Kupába nevező kilenc pilóta versenyében a motokrosszból ebben az évben érkezett Lajos Gyula egyre inkább magára találva a mezőny legjobban felkészített autójának volánja mögött magabiztos autózással lett első az edzésen, első az előfutamokban és rajt-cél győzelemmel első a döntőben is. A második, harmadik, negyedik helyen az előfutamokban egyenletes teljesítménnyel konzekvens eredmény alakult ki; Papp Viktor két második, Varga Viktor két harmadik és Csirmaz Brúnó egy harmadik és egy negyedik helyet szerezve sorolódott be az „A” döntőbe. Ötödik az 1400-

asok csoportját vezető ifj. Erdei István. A létszám biztosította lehetőséggel élve az előfutamok utolsó négy helyezett versenyzője a „B” döntőben zárta le a versenyt. A győztes Peitler Zsolt az „A” döntő hatodik küzdője lett. Az „A” döntőben aztán a Lajos Gyulát követők csatájából a döntőre megtámaszkodó autójával Csirmaz Brúnó került ki győztesen. Harmadik Papp Viktor, negyedik Varga Viktor volt.

Kötelességünk leírni: nagyszerű verseny volt! Nyírad előtt Harsányi vezető pozíciója biztosabbá vált az SC-ben, Majerszky is tovább erősítette vezető helyét az S1600-ban, a SuperNationalban és a Magyar Kupában pedig még minden lehet.

A bajnokságok állása

SuperCars	
1. Harsányi Zoltán	106
2. Spitzmüller Csaba	81
3. Révész Tamás	70
Super1600	
1. Majerszky Gábor	77
2. Ujházi Béla	60,5
3. Ország Zsolt	57,5
SuperNational	
1. Tomas Hurt	63
2. Lukás Kabacinski	61
3. Ujházi Ádám	57,5
Magyar Kupa	
1. Lajos Gyula	73
2. Csirmaz Brúnó	71
3. Ifj. Erdei István	68

„A 206-osunk új fejlesztésű motort és új szekvenciális váltót kapott. Ezeknek a tesztelése van folyamatban, már most megkezdjük a 2012-es év Eb-futamaira történő felkészülést. A 2011-es év hátralévő futamait is ennek szellemében, a minél eredményesebb jövő évi versenyzésünknek rendeljük alá” – nyilatkozta Bánkuti Gábor



MEGELŐZHETI A BAJT, hiszen most fillérekért javíthatat!

MŰSZAKI VIZSGA, ZÖLDKÁRTYA!
minden típusra már 17.770,- Ft tól

A LEGOLCSÓBB AUTÓSZERVIZ!
olajcsere már 5.700,- Ft tól
javításra 1 év garancia!

LAKATOS ÉS FÉNYEZŐ ÜZEM
helyszíni kárfelvétel minden típusra!
javítás idejére bérautó 3.500,- Ft/nap tól!



Kövesdán Kft.
Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz

1221 Budapest, Hajo u. 1. www.kovesdan.hu
Tel.: 06-1-229-2500 szerviz@kovesdan.hu
Nyitva tartás: H-P: 7:00-17:00

ÚJABB TAPASZTALAT

VNOUCSEK KAKUCSON TECHNIKAI HIBA MIATT NULLÁZOTT

Alakulhatott volna jobban is a kakucsi hétvége Vnoucek Lászlónak, aki két futammal a bajnokság vége előtt ezúttal nem szerzett pontot, így visszacsúszott az abszolút értékelés ötödik helyére.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: KOLLÁR

– **Mi történt Kakucson?**

– Minden hiba, amit egész évben vártunk, az most egy versenyen kijött. Reggel a melegítő edzésen és az időmérőn még semmi baj nem volt. Aztán elrajtoltam volna az első selejtezőn, és váltottam volna egy másodikra, de a váltóban széttört egy büttyök, és megállt. A kocsit kihúzták, a szerelők megcsinálták – most is nagyon gyorsak voltak, így a második selejtezőn végig is mentem gond nélkül. Aztán jött a harmadik, ami kellett volna ahhoz, hogy egyáltalán el tudjak rajtolni, ott meg szétszakadt a hátsó hajtás, de úgy, hogy szétnyírta mind a tíz csavart. Ez már mindegy, hisz benne volt a pakliban, de sajnálom, hogy oda a negyedik helyem, és csapatban is csak másodikok vagyunk. De Nyirádra kész van már a kocsí, és lesz lehetőség a javításra.

– **Amíg ment a kocsí, figyelted az időket?**

– Igen, azt néztem, hogy már közelebb kerültem: tudom tartani a lépést a többiekkel – ha nem is a legelejével, de a közepével mindenképpen. A szerelők szerint egyébként ez is az egyik oka, hogy tönkrement a kocsí: ahogy gyorsulok, kezdem ideálisan kezelni a kocsit, úgy kerül

egyre nagyobb terhelés alá, és így viszont benne van, hogy az alkatrészek gyorsabban kopnak. Összességében azt gondolom, hogy a fejlődésem látható, így azt beszéljük, hogy jövőre az első három hely megcélzása nem is tűnik olyan nagyon elrugaszkodott álmoknak...

– **Közös futam volt Kakucson: milyen volt az autókrossz és a quad mezőnyrel együtt menni?**

– Engem egyáltalán nem zavartak, sőt, nagyon pörgős volt a hétvége. Korábban, mikor versenyeket rendeztünk, már akkor is szerettem az autókrossz versenyeket, így most is szívesen nézem őket és megyek velük együtt. Az pedig, hogy feltűrik a pályát, a rendező felelőssége: csak el kell simítani, és nekünk már rendben van. A hangulatot viszont nagyban növeli, hogy sokan indulunk: olyan dzsembori-jellege lesz tőle a versenynek.

– **A hátralévő futamokon rajthoz állsz, ugye?**

– Természetesen! Annál is inkább, mert Nyirádra is jönnek osztrák versenyzők, aztán Ausztriába megyünk versenyezni, nekünk pedig a ter-



veink között szerepel jövőre, hogy egy nagyobb autóval az osztrák bajnokságban is induljak – most van lehetőségem ismerkedni egy kicsit az ottani pilótákkal, technikákkal. Egyébként szerencsés vagyok: semmi más dolgom nem volt idén, csak hogy tanuljak, fejlődjek, és most is az esélytelenek nyugalmával tudom mozogni, hogy hogyan mennek a többiek. Én így szeretek versenyezni, nem pedig ad hoc módon: felépítek magamban pályát, mezőnyt, és utána folyamatos tanulással próbálok egyre jobban menni. Nyirád meg egyébként sem új pálya: már azzal álmodom, hogy melyik kanyarban hogyan tudok javítani az eddigi időkön.



NEGYEDSZER MÁSODIK

SPICINEK MEGINT JÓL MENT KAKUCSON

Az előkelő második helyen zárta Spitzmüller Csaba a Kakucsringen megrendezett országos ralikrossz futamot. A miskolci pilóta Harsányi Zoltán mögött végzett a dobogó második fokán, ezzel pedig az összetett értékelésben is fölzárkózott az éllovas mögé.

SZÖVEG: MAROSRÉTI ERVIN KÉPEK: DUEN

A Kakucsringen ebben az esztendőben Spicinek az ezüst jut. Két hónappal ezelőtt és most is harcban volt a győzelemért, végül meg kellett elégednie a második pozícióval. Az első ralikrossz évében ez is komoly fegyvertény, ráadásul két versenyhétvégével a befejezés előtt az összetett értékelést tekintve ugyancsak a második pozícióban található.

„Ezen a versenyen az előző kakucsringi tapasztalatokból indultunk ki” – tekintett vissza Spitzmüller Csaba. „Akkor sikerült megnyerni a három előfutamot, és az első rajtkockából indulva zártam a második helyen. Ennél azonban sokkal fontosabb volt, hogy az autó rendkívül jól lett beállítva. Ezzel most sem volt gond, és mindaddig kiválóan alakult minden, amíg egy

váltóhiba nem hátráltatott a versenyében. Végül a harmadik rajtkockát sikerült megszerezni, és a váltó is ki lett cserélve. Optimistán vártam a futamot, hiszen a rajtjaimmal korábban sem volt gond. Most is tapadtam Harsányi Zolira, de szoros küzdelemben

végül ő győzött. Úgy tűnik, hogy ebben a sorozatban idén be vagyok állítva az ezüstre, hiszen már a negyedik alkalommal léphettem föl a dobogó második fokára.”

A pilóta mindent egybevetve elégedett az azzal, amit a szakágban eddig elért. Újoncként folyamatosan harcban van a dobogóért, és az összetett sem lefutott még. Az eddig megszerzett 81 pont annak fényében is nagyszerű eredmény, hogy a sorozatba beleszámító külföldi futamokon nem vett részt, tehát az eddigi hét fordulóból csak ötször tudott rajthoz állni.

„Nagyon sokat tanultam a versenyzőtársaimtól, már ezért megéri végigcsinálni ezt a bajnokságot” – tette hozzá Spitzmüller Csaba. „Az összetett szempontjából elég nagy a hátrányom, de arra talán még lesz lehetőség, hogy ezen csökkenteni tudjak. A Kakucsringen remek üldözései csatát vívtunk, kiváló volt a hangulat, ilyen légkörben öröm versenyezni.”



A közönségkedvenc Spici a ralikrosszban kitűnően szerepel

HORVÁTH
WWW.HORVATHBORHAZ.HU
Horváth Borház • Zánka, Tagyon-hegy

DÁVID PONYVA REKLÁM KFT.

PONYVAKÉSZÍTÉS
XL COD minősítés (EN 12641-2 szabvány)
SafetyNet biztonsági ponyva

PONYVAJAVÍTÁS
VASSZERKEZETI MUNKA
AUTÓKÁRPITOZÁS

REKLÁM FESTÉS, MATRICAZÁS
Telefon: 06 24 520 150 Fax: 06 24 520 161
davidponyva@invitel.hu

A biztos partner a változó világban!

FER-VILL
Autóvilágosság
Autóklíma
Alkatrész
Javítás

Minden egy helyen!

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

fenstherm NYILÁSZÁROK

Tartsa pénzt otthonában!
Értékálló, energiatakarékos nyílászárók

Garantált minőség, A kategória 5 és 7 kamrás műanyag nyílászárók - Extra passzív házakkal - 3 nívó-es falvastagság, design megvalósítás - Komplex garancia szolgáltatás - Garancia szelvény, formai és méretpontosság - Alumínium függönyök és bejártó portálok - Kábel és fűtéstelepek csatlakoztatása

Fensterm Kft. Füzesszabony, Hányadi út 72. Telefon: (06-36) 542 577
Visszatelepedésért elérhetőségét megtalálja a www.fensterm.hu internetes oldalon.

KARÁSZY LENGÉSCSILLAPÍTÓ SPECIALISTA

KONI KARÁSZY.HU

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

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

- ▶ KONI, BILSTEIN, ÖHLINS lengéscsillapítók sport és verseny célokra
- ▶ Egyedi igényeknek megfelelően sport futóművek tervezése és gyártása eredeti alkatrészekből
- ▶ Állítható magasságú sport futóművek, változtatható csillapítási karakterisztikával
- ▶ Egycsőves, nagynyomású lengéscsillapítók időszakos átvizsgálása, szervizelése
- ▶ Lengéscsillapító felújítás
- ▶ Sport rugók,
- ▶ Computeres lengéscsillapító mérés ki és beszerelt állapotban
- ▶ Profesionális technika, garantált minőség / ISO 9001-2009 /

1033 Budapest, Szőlőkert utca 11.

A lengéscsillapító specialista

KARÁSZY

SÁS

MINDEN EGY HELYEN!
BÁRMELY TÍPUSÚ GÉPJÁRMŰVET VÁLLALUNK!

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

KEDVEZMÉNYEK AZ ALÁBBI MÁRKÁKRA

PEUGEOT CITROËN

INGYENES CSEREAUTÓ A JAVÍTÁS IDEJÉRE!

SÁS AUTÓKAROSSZÉRIA KFT.
cím: 1037 Budapest, Pomázi út 7-15.
tel.: 06-1/250-4743
mobil: 06-30/925-3085
06-70/619-8195
e-mail: sasauto@t-online.hu

KONI COIL-OVER: Állíthatóság maximumon

A tuning szerelmesei nem elégednek meg a közepszerséggel. Ami számít: csúcsmínőség és maximális teljesítmény elfogadható áron. A KONI, a legjobb lengéscsillapító megoldások fejlesztője és gyártója egyesíti a sport- és az állítható futóműveiben a COIL-OVER sorozat minden összetevőjét, hogy megbogtassa az autórajongók szívét.

A Kárászy Cég több mint 20 éve áll kapcsolatban a prémium lengéscsillapítógyártók legnagyobbjával és elégíti ki a sportos autózás megszállottjait. Ami utcán nagyobb kanyarsebességet jelent a KONI COIL-OVER lengéscsillapítókkal, addig az a BÁNKUTI-MotorSport számára egy újabb győzelem a versenypályán. Ugyanis a COIL-OVER lengéscsillapítók állíthatósága határtalan. Nem csak a keménységet, hanem a rúgótányér magasságát is állítani lehet, így mindig optimális beállítás érhető el. A BÁNKUTI-MotorSport számára egyedileg átalakított KONI versenygátlók is hasonló tulajdonságokkal rendelkeznek, mely a rallycross versenyeken elengedhetetlen a győzelemhez.

A KONI COIL-OVER termékek és egyéb tuning lengéscsillapítók hivatalos magyarországi szállítója a KÁRÁSZY Cég. A KONI termékek értékesítése mellett a tapasztalt mérnökök egyedi gyártású, esetleg tuningcélokra átalakított lengéscsillapítók építésével elégítik ki a tuning öröltek egyre magasabb szintű igényeit. További információ a honlapon: <http://www.karaszy.hu/>, tesztvideó megtekintése a: <http://www.bankutimotorsport.hu> honlapon.

MOST AKÁR 10-15% ELŐFOGLALÁSI KEDVEZMÉNY HORVÁTORSZÁGI APARTMANOKRA!

KÜL- ÉS BELFÖLDI AJÁNLATOK • HORVÁTORSZÁGI ÜDÜLÉSEK • SÍ UTAK
EGZOTIKUS UTAK • WELLNESS PROGRAMOK • UTAZÁSI BIZTOSÍTÁS
JEGYRENDELÉS UTAZÁSHOZ ÉS KULTURÁLIS PROGRAMOKRA

fenstherm

A MOTOROKAT AZ **AFR** BIZTOSÍTJA – info@af.sk

ÉLMÉNY VOLT

ÁDÁNDON BÁRKI BELEKÓSTOLHAT A RALIKROSSZBA

Elhiszi bárki is, hogy egy egyszerű újságíró a legendás ádándi ralikrossz pályán száguldhathat bivalyerős, 300 lóerő körüli raliautókkal, egészen pontosan egy Mitsubishi Lancer EVO IX-essel és egy Subaru 2008 WRX STI-vel? Pedig nem hazudunk...

SZÖVEG, KÉPEK: BORBÁS BÁLINT, SIORALLY.HU



A Sió-Rally Autós Parkban bárkinek része lehet hasonló kalandokban, ha valamely tetszőleges hétfői napon – időpontot egyeztetve (30/582-0898 vagy 30/582-0898) – személyesen kilátogat a helyszínre

127

Ádánd neve bizonyára ismerősen cseng a motorsportok rajongói számára. A részben laza burkolatú, részben aszfaltborítású pályán 1987 és 1999 között rendeztek rendszeresen első osztályú ralikrossz-bajnoki futamokat (volt, hogy egy évben három is), és túlzás nélkül állíthatjuk, hogy a sportág magyarországi hőskora az évek során gyakorlatilag egybefonódott a pálya történetével.

A hazai motorsport olyan legendás alakjai vívták egymással emlékezetes csaták tucatjait itt, mint Ferjancz Attila, Ranga László, Móczár Péter, Maruzsi László, Dudás „Kokó” Gyula, ifj. Tóth János, Kotán Péter és Harsányi Zoltán, hogy a teljesség igénye nélkül tényleg csak néhány nevet említsünk a legnagyobbak közül.

Egy ilyen pályán száguldhattunk egy 340 lóerős fenevaddal, egy ralis EVO IX-essel. Hogy mit kell tudni erről az autóról? Miután kényelmesen elhelyezkedtünk a pilótáülésben, a következő megjegyzést böktük oda a mellettünk a jobb egyben helyet foglaló profi instruktornak, mintegy a feszültséget „oldandó”: „Az elején még kicsit óvatosabbra veszem a figurát, ha nem baj, mert

utcai autót sem vezettem már vagy egy hónapja!” Aztán kikanyarodtunk a pályára, megláttuk magunk előtt a célegyeneset, és egy szempillantás alatt felejtettünk el mindent, amit az előző percekben mondtunk. Tövig nyomtuk a gázt, hadd dolgozzon az az 540 Nm és az a 340 lóerő! Mert nem, ez nem az az autó, amivel akár egy kört is végig lehetne bírni lassú tempóban. Nem arra találták ki.

Később, amikor egyszer csak azt is megtapasztaltuk, hogy milyen az, amikor sok, és a belső ösztöntünk egyből visított, hogy „fék, fék, fék!”, mellettünk az instruktor nyugodt hangon mondta: „gáz, gáz, gáz”. Mert „majd az összerékmeghajtás megoldja”. Egy gyakorlottabb sofőrnél ez nyilván így is van, de nekünk csak annyit sikerült elérnünk a hirtelen gázadással és a korigálással,

hogy végül a jobb oldalra vágódtunk ki az autóval, és nem balra. „Na, látjátok, ez tényleg gáz!” – gondoltuk magunkban, de már raktuk is újra 1-esbe a váltót, és mentünk tovább, amíg lehetett.

Mert ilyen élmény azért nem mindennap adatik meg az ember életében. Zárásképpen csak annyit: eddig is tiszteltünk és becsültünk minden egyes autóversenyzőt, és ez a jövőben is így marad...



A bajnokságok végeredménye

Touring Autocross	
1. Lajos Gyula	134
2. Emődi János	128
3. Kotán Péter	17
Buggy1600	
1. Radák Attila	122
2. Illés Tamás	101
3. Ábrahám Károly	85
SuperBuggy	
1. Ifj. Szabó Kálmán	133
2. Tóth Sándor	109
3. Oros Sándor	88

MÉLTÓ BEFEJEZÉS

KAKUCS HÁROM ÚJ BAJNOKOT AVATOTT

Matematikailag még nyitott volt minden kategória bajnoki címe az autokrossz ob zárófutama előtt, de valódi izgalmak már csak egy elsőség körül voltak várhatóak. Ettől függetlenül fantasztikus versenyeket láthatott a közönség Kakucson.

SZÖVEG: GERLEI SÁNDOR **KÉPEK:** KOLLÁR, TDK

Új autót is láthatott a szép számmal kilátogató szurkolóereg, mert Klenánicz Szabolcs ezen a versenyen debütált Igor Vlaszty régi autójával, amelyet meglepően jól terelgetett. Sőt, a bemutatkozás olyannyira jól sikerült, hogy a Buggy1600-as kategóriában rögtön a legjobb edzésidőt futotta. Nála jobb eredményt csak Lajos Gyula tudott felmutatni, az öregecske, ám elég gyors, kasznis kategóriájú Mitsubishiivel. Az edzés negatív szencziója volt Ábrahám Károly ismételt motorproblémája (idén már ez volt az 5. hibás erőforrása), aki kényszerű kiválásával az előre várható lát-

ványos csatáktól fosztotta meg a közönséget.

Az első két előfutamban a még nyitott bajnoki cím miatt mind a Buggy1600 kategóriában, mind a SuperBuggy kategóriában az élen állók, Radák Attila, illetve ifj. Szabó Kálmán biztonsági autózást mutattak be, meghagyva az ellenfeleknek a futamgyőzelmeket. A Touring Autocross kategóriában Lajos Gyula már elsőre mindent megtett, hogy megmutassa, méltó lesz a bajnoki címre. Sajnos ellenfele, a hazai autósport legidősebbje, Emődi János nem tudott belészólni „Luigi” elképzelésébe, mert az első elő-

futamban szétszakadó hajtása miatt már csak nézőként volt jelen a többi futam alatt.

Két előfutam után nyilvánvalóvá vált, hogy nem lesz változás az élményökben, mert az érintettek sikerrel teljesítették a pontokhoz szükséges „penzumot”, illetve Emődi János kiválásával Lajos Gyuláé lett a bajnoki cím. Ennek megfelelően a harmadik előfutamokban már mindenki teljes erőbedobással, örömautózást bemutatva küzdött, sokszor a technikát sem kímélve.

A SuperBuggy döntőjében ifj. Szabó Kálmán állt az élre, mögötte Oros Sándor, Tóth Sándor, Lux



Klenánicz József látványosan autózott, de a fia végül jobban szerepelt
Kakucson: Szabolcs a döntőben harmadik lett



János volt a sorrend, amely nem változott a leintésig. A kategória bajnoka így édesapja tavalyi sikerét lemásolva az 1,6-osoktól fellépett ifjabb Szabó Kálmán lett, Tóth Sándor a tabella második helyét, míg Oros Sándor a harmadikat szerezte meg.

A Buggy1600 döntője ígérte a legparázsabb küzdelmet. Radák Attila kapta el jobban a rajtot, Brezovszki Sándorral szorosan a nyomában, aki minden lehetőséget megpróbált kihasználni az élre kerüléshez. Az utolsó kanyarban végül meg tudta csinálni a szinte lehetetlent, megelőzte Radákot, és füstölő motorral futott át a célvonalon. A harmadik helyet a mindössze 14 éves Klenánicz Szabolcs szerezte meg. A bajnoki cím Radák Attiláé lett, a második helyen klubtársa, Illés Tamás zárta az évet, míg a harmadik hely az egész évben pechszériával küszködő Ábrahám Károlyé lett.

A TAX döntőjét az egész nap villámgyors Lajos Gyula „Luigi” nyerte meg, az erre a versenyre átránduló, rallycrossban is induló Kotán Péter előtt. A győzelemmel a bajnoki cím is az övé lett, az utolsó futamon peches Emődi János előtt.



A magyar értékelésen kívül is volt tétje futamoknak: itt dőlt el, hogy a Közép-Kelet Európai Rotax Max Challenge háromfordulós megmérettetése alapján kik nyerik a kiírást, és ennek alapján a versenyzési jogot az év végi, Dubaiban megrendezendő Rotax Világdöntőre

KECSKEMÉTI KIHÍVÁS

GOKART: NÉHÁNY ELSŐSÉG MÁR ELKELT

Nemzetközi verseny zajlott Kecskeméten szeptember közepén: a Gokart Stadionban tíz ország közel 130 pilótája mérte össze tudását. A tét néhány kategóriában már a bajnoki cím volt.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI **KÉPEK:** FEKETE KRISZTIÁN

Lapunknak a Kecskeméti Gokart Stadion vezetője, Márton László mesélt a versenyről.

„Mint esemény, szerintem a legjobban sikerült futamokat élvezhette a közönség az idei évben, látszott ez az indulók, de a nézők létszámán is. A rendezéssel sem volt gond: bár ebben a sportágban nagyon ritka, hogy ne történjen semmi váratlan probléma, szerencsére most így

alakult. A legnagyobb fejtörést tulajdonképpen az okozta, hogy megtelt a parkoló... A verseny az időtervnek megfelelően, hiba nélkül zajlott, sokan mondták utána, hogy jó lenne több ilyen. Tervezzük is, csakúgy, mint a pálya és a környezet további fejlesztéseit is. A fellendülés tehát látszik, ez pedig csak növeli azt a közép-kelet európai összefogást, aminek az eredménye a CEE

bajnokság és a jóval nagyobb indulói létszám egy-egy kategóriában. Jövőre a reményeink szerint a nevezők létszáma már a 200-at is elérheti. Az idei versenynek érdekessége volt még, hogy nem csak magyar bajnoki futam volt, hanem a CEE Rotax Max Challenge harmadik, egyben utolsó állomása is, és eldőlték a három nemzetközi kategória, a DD2, a Rotax Max Senior és



a Rotax Max Junior helyezései. Az elsősk jutottak ki automatikusan a novemberben, Dubaiban rendezendő világdöntőre. Az eredmények szerint szép számmal lesznek magyar résztvevők, úgy-hogy lesz kiért izgulnunk.”

És hogyan alakultak az egyes kategóriák végeredményei?

DD2-ben egy második és egy első hellyel Tóth Péter volt a hétvége legjobbjá, mögötte Klemen Pressern (4. és 2.) és Hargitai Győző (kétszer 3.) végzett. Bernáth Zoltán az előfutamot ugyan megnyerte, de a döntőben csak 6. lett, míg Locskai Lajos egy 5. és egy 4. hellyel ezúttal nem a megszokott formáját hozta. A pontversenyben egy futammal a vége előtt Tóth vezetett.

Formula Openben Németh Csaba nagy csatát vívott Kimdiroglou Alexandrosszal, akivel váltották egymást: utóbbi a második,

előbbi az első futamot nyerte. Ez a tény azonban nem veszélyeztette Németh Csaba első helyét a bajnokságban, akinek az előnye a második helyezett Anda Csabával szemben már behozhatatlan.

A Maxterinóban jelenleg az élen álló Markos Márkn nem tudott nyerni, de két második helyet hagyhatta el a kecskeméti pályát. A legjobb napot Gellér Axel fogta ki, aki kétszer is a dobogó tetejére állhatott, míg Major Bence harmadik pozícióját duplázta meg. A legkisebb kategória érdekessége, hogy eredetileg ugyan a bajnokságra is esélyes Körmöczi Balázs-Körmöczi Gergő ikerpár nyerte mind a két futamot Kecskeméten, ám utólag technikai szabálytalanság miatt kizárták őket az értékelésből.

Mint szinte mindig, most is a Rotax Maxban volt a legnépesebb a mezőny, ahol Kancsár

Ferenc ellenállhatatlan volt. Az első futamot másfél, a másodikikat öt másodperccel zárta, így indulási jogot szerzett a világdöntőn. Mögötte előbb Ferencz-Jurkovie, majd Sandro-Jakab sorrendben futottak be a legjobbak. A bajnokságot vezető Wieszt Jankó nem volt túl szerencsés: egy ötödik és egy hatodik hellyel zárt, így a magyar elsőség még nem dőlt el.

Rotax Max Juniorban Darvasi Marcel csökkentette hátrányát a bajnoki táblán Hercsikkel szemben, mivel Kecskeméten az elődöntőben és a döntőben is ő bizonyult jobbnak. Vince ezúttal „csak” egy negyedik és egy harmadik helyet szerzett, de ezzel is bebiztosította magyar bajnoki első helyét, sőt a közép-kelet európai értékelést is megnyerte, ami számára is dubai repülőjegyet ér – ám miután egyszerűen két indulási joggal nem élhet, feltehetően



Marcellal együtt utazik. Németh Balázs egyetlen tizedik helye nem hozott sokat a konyhára, mégis meg tudta őrizni harmadik helyét a bajnokságban.

A Rotax Max Mastersben a bajnokságot vezető Hornyák István első és időbüntetés miatt „beszerzett” hatodik helyével még magabiztosan áll az élen Fekete Balázs és Virágh Attila előtt, akik végig nagy csatát vívtak egymással a kecskeméti helyezésekért (5. és 2., illetve 2. és 3. po-

zíciónkat szereztek). A két eldobható futam miatt azonban a gyöngyösi fináléban még minden változhat.

Mick Wishofer mesterhármast állított be: immáron harmadik verseny óta nem talált legyőzőre a Rotax MiniMax mezőnyében, így Kecskemét után is ő a bajnokesélyes. Rónai Tamás és Kovács Zsombor követik őt a táblán, előbbi két második, utóbbi egy harmadik és egy hatodik hellyel büszkélkedhet.

Ha az utolsó versenyen nem történik nagy baj, Baló András, a SWF mezőnyében már bajnoknak érezheti magát, hiszen Kecskeméten ő szerezte a legtöbb pontot. Attramini Mirko és Péntes József most nagy csatát vívtak, és igazságosan osztozkodtak: a második-harmadik helyeket váltogatták egymás között.

A magyar bajnokság utolsó futamán, tehát rengeteg izgalom várható – ha tehetik, szurkoljanak kedvenceiknek élőben, a Mátra lábánál.

A bajnokságok állása

Maxterino

1. Markos Márk (TTS Bau Racing)	595
2. Albrecht Patrik (C.R.G. GSE)	571
3. Gellér Axel (PI-DO Racing)	562

Rotax Max

1. Wieszt Jankó (Kálmán Motorsport)	610
2. Ferencz Márk (TTS Bau Kft.)	596
3. Fodor Árpád (Energy Sportbusz)	569

DD2

1. Tóth Péter (Hargitai Racing)	611
2. Locskai Lajos (Hargitai Racing)	570
3. Hargitai Győző (Hargitai Racing)	499

Super World Formula

1. Baló András (Visual Motorsport)	320
2. Attramini Mirko (Visual MS)	286
3. Péntes József (Péntes ASE)	187

Rotax MiniMax

1. Mick Wishofer (Kálmán MS)	606
2. Rónai Tamás (CRG Gokart SE)	600
3. Kovács Zsombor (CRG Gokart SE)	556

Rotax Max Junior

1. Hercsik Vince (Kálmán Motorsport)	620
2. Darvasi Marcel (Kálmán Motorsport)	598
3. Németh Balázs (CRG Gokart SE)	578

Rotax Max Master

1. Hornyák István (Energy Sportbusz SE)	607
2. Fekete Balázs (Kálmán Motorsport)	582
3. Virágh Attila (Energy Sportbusz SE)	546

Formula Open

1. Németh Csaba (Hargitai Racing S. Klub)	276
2. Anda Csaba (Bálint Team)	186
3. Koltai Péter (Bálint Team)	160



Körmöczi Balázs és Körmöczi Gergő: hiába nyertek, kizárták őket

KORÁT MEGHAZUDTOLÓ

KOVÁCS ZSOMBOR, A SZÁZHALOMBATTAI TEHETSÉG

Nem egy átlagos kisfiú: Kovács Zsombor, a Minimax kategóriájának 9 éves indulója 12 éves gokartosok ellen küzd, egyelőre kiváló eredményekkel. A tehetségről Szendrei Ádámmal, az ifjú pilóta pályáját egyengető mérnökkel és menedzserrel beszélgettünk.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ KÉPEK: FEKETE KRISZTIÁN, SZABÓ TÍMEA

– Hogyan indult Zsombor karrierje?

– Nagyon fiatalon kezdett versenyezni. Először quadozott, de volt pár komolyabb bukása, ezért mindenki jobbnak látta, ha valami kevésbé veszélyes sportágra vált. Így jutottunk el a gokartozáshoz. Idén márciusban indult először bajnoki futamokon, a nála idősebb profik között igyekszik bizonyítani. Mindezt úgy, hogy mindössze egy rövid bér gokartos időszak van a háta mögött. Ettől függetlenül meglepően szép eredményeket produkál.

– Mik ezek az eredmények?

– Júliusban a Pannónia Ringen harmadik helyezést ért el a Közép-Európa Zóna Trófea második fordulóján. Ezt az eredményt szeptemberben is meg tudta ismételni, sőt a második helyen ért célba, de egy utólagos büntetés miatt végül a harmadik helyre sorolták be. Ez egy magyar bajnoki harmadik hellyel is együtt járt. Ha ehhez hozzávesszük, hogy minden egyes futamon nála idősebbekkel küzd, elégedettek lehetünk.

– Szembetűnő a fiú viselkedése, hozzáállása. Hogyan sikerül fiatalon ilyen életmódra állnia?

– Zsombor abszolút érett módon viselkedik, ami szintén meglepő a korához mérten. Egyéni étrend szerint táplálkozik, és külön a számára előállított edzéstervet követi. Napi másfél órára edzésre kell gondolni, futással és egyéb gyakorlatokkal. Mindezek mellett szellemi felkészülést is folytat, elemzi a versenyait és hasonlókat. Hozzá kell fűznöm, hogy közben ez nem megy a tanulás rovására, hiszen kitűnő tanuló.

– Milyen gokarttal megy az idei évben, és milyen célkitűzések vannak a jövőre nézve?

– Jelenleg egy CRG vázas Rotax 125 cm³-es versenygépe van, amit két helyen szabályoztak le. A kipufogóban és a karburátorban vannak a fojtások. A célok között természetesen a Forma-1 is szerepel, de realitásban nézve valamelyik nagyobb nemzetközi versenysorozatba már jó lenne elérni. Itt a DTM-re, WTCC-re, GP3-ra gondolok. A lehetőség megvan Zsomborban és a tehetség is. Ami ezeken túl nagyon fontos, az a szponzoráció és a pénzügyi támogatás, de ilyesmivel szerencsére nem neki, hanem a mögötte álló stábnak kell foglalkoznia.



Zsombor felkészülésében komoly segítséget jelent a Naturo-Kork Kft. támogatása és Szendrei Ádám szakértelme

KÉTSZERES BAJNOK

HERCSIK VINCE ELSŐ A HAZAI ÉS
A KÖZÉP-EURÓPAI JUNIOROK KÖZÖTT

Legutóbb ugyan csak egyszer állhatott fel a dobogóra, így is megnyerte a magyar bajnokságot és a Közép-Európa Rotax Max Challenge sorozatot. Az Euro Challenge szériában van még mit tanulnia, de Hercsik Vince így is büszke lehet az idei eredményeire.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ KÉPEK: TDK

A kiváló szezonnyitó versenyek után a miskolci fiatalember a szezon közepén négy szériára koncentrált. Ezen belül az MNASZ-MGSZ magyar bajnokság juniorjainak küzdelmeibe előbb Bruckban szállt gokartba. A Kálmán Motorsport versenyzőjét az időmérőn és az első futam során sem tudták megelőzni. A második versenyen szintén jól ment, de a végső győzelmet nem tudta megszerezni, ketten is elé kerültek. A következő kihívás szerencsére kiválóan sikerült: a magyar bajnokság 5. és 6. fordulóját követően egy első és egy második helyért járó trófeával a kezeiben hagyhatta el Kecse-

métet. Dunaszerdahelyen aztán már senkinek nem hagyott beleszólást a győzelmekbe, az időmérőtől az edzéseken át a futamokig mindent megnyert. A csapattal ezt követően Győrbe, az Extrém Motorsport Fesztiválra látogattak, ami egyben bajnoki futamokat is jelentett. Itt a hazai szériában szereplők közül ismét Vince volt a legjobb, majd szeptember közepén következett egy újabb kecskeméti kiruccanás, ahol a 12 éves versenyzőnek esélye nyílt arra, hogy egy fordulóval a vége előtt újabb magyar bajnoki címnek örülhessen. Ehhez végül elég volt egy negyedik és egy harmadik hely, így 2010-et



követően a Hell Racing Team pilótája ismét kategóriája bajnokává vált. Október közepén még két verseny vár Vincére Gyöngyösön, de már tét nélkül róhatja a köröket – ami nem jelenti azt, hogy ne akarna nyerni...

A Közép-Európa Rotax Max Challenge küzdelmei egybeestek a magyar futamokkal. Összesen három versenyhétvégén kellett eldöntenie a Rotax Max Junior kategória indulóinak, hogy ki a legjobb. Először májusban vágta neki a harcnak Ausztriában, ahol Vince a nemzetközi verseny összesített harmadik helyét szerezte meg. A második fordulóra július elején került sor a Pannónia Ringen. Az időmérő edzést megnyerte, ezért az első helyről vágathott neki a vasárnapi elődöntőnek, melyen egyetlen vetélytársának sikerült csak megelőznie őt. Később kiderült, hogy szabálytalan módon, így Vince állhatott fel a dobogó legfelső fokára, akárcsak a döntőben, ahol szintén ő bizonyult a legjobbnak. Ezekkel az eredményekkel átvette a vezetést ebben a szériában is, és szeptemberben, Kecskeméten már nem is engedte ki kezei közül a végső győzelmet, így 2011-ben már két sorozat legjobbjának vallhatta magát.

Ami a szlovák bajnokságot illeti, a Kálmán Motorsport versenyzője ebbe a sorozatba is nagy elánnal vágott bele. Miután azonban a szezonnyitón, Mytóban csak egy ötödik helyet sikerült megszereznie, és több, a Morava Kupával párhuzamos esemény is szerepelt a naptárjában, a csapattal egyetértésben végül úgy döntöttek, hogy fontosabb a magyar bajnokság és a Közép-Európa Rotax Max Challenge. (Ettől függetlenül az utolsó versenyen azért még indul Vince, hiszen remek edzéslehetőségnek számított a dunaszerdahelyi rendezvény.)

A legnagyobb kihívást persze kétségkívül az Euro Challenge és a többi nemzetközi sorozat versenyei jelentették. Az Eb-n egyelőre nem jön ki a lépés, a széria második fordulóján Wäckersdorfban Vincét például vagy a technika ördöge hátráltatta, vagy saját hibáinak köszönhetően végzett a mezőny végén. Az egyetlen pozitívum a hétvégében az volt, hogy a genki első eseményhez képest gyorsult a 12 éves pilóta. Július utolsó hétvégéjén aztán következett a harmadik forduló, a dániai Thy-ben, ahol Vince bár tisztesen helyállt, de az élménöket befogni még itt sem volt esély. Az első két selejtező futamban

még minden jól ment, hiszen Vince 12. és 13. helyezéseket tudott elérni a 70 fős nemzetközi mezőnyben, de ami utána következett, az csak átlagos teljesítménynek nevezhető.

Angerville-ben aztán a miskolci fiú összességében sokkal jobb teljesítményt nyújtott, mint eddig bármelyik nemzetközi versenyén. Magabiztos és egyenletes formát hozott, és csak a szerencsén, valamint a rutintalanságon múltott, hogy nem sikerült kiemelkedő eredményt elérnie, de ezeknek a hibáknak az esélye futamról futamra egyre kisebb, ahogyan Vince tapasztalatai sokasodnak.

Kálmán Péter versenyzője más nemzetközi kihívásoknak is eleget tett, hiszen elindult az Academy Trophy második fordulóján Franciaországban, Essay-ben és ennek a sorozatnak a zárófutamán, Sarnóban is rajthoz áll majd. Addig persze következik még egy Rotaxos kiruccanás a Zuera International Openen, és mindezek megkoronázásaképpen az év talán legfontosabb versenye is tartogathat különleges élményeket: november utolsó hétvégéjén rendezik Dubaiban ugyan is a Rotax Világdöntőt, melyen Vince kategóriájának bajnokaként Magyarországot képviseli majd.



Vince a tavalyi Minimax bajnoki címe után idén a juniorok között is a legjobb tudott lenni

NEM VOLT IDŐ PIHENNI

PANNÓNIA-RING ÉS HUNGARORING: NÉPES MEZŐNYBEN



Két hónap pihenőt követően augusztus végén és szeptember közepén is futamokat rendeztek a Duna Autós Gyorsasági Országos Bajnokság indulóinak. A Pannónia-Ringen a versenyek egyben szlovák és lengyel bajnoki, valamint Közép-Európa Zóna Trófea fordulók is voltak, Mogyoródon „csak” magyar bajnokikat rendeztek.

SZÖVEG: TDK KÉPEK: GÉMESI, LÁZÁR

Mint ahogy az is valószínűsíthető volt, hogy a kistúrák futamában a Pannónia-Ringen az Alfásoknak különösen figyelniük kell az ötödik helyről startoló Tomás Kusy zöld-sárga Lotusára, és a rajtnál aztán nagyjából minden az előzetes várakozásoknak megfelelően történt. Gáspár Csaba az pole-pozícióból jól indult, de ez mégsem volt elég ahhoz, hogy megtart-

sa helyét a két sorral hátrábbról előre törő pilótával szemben. A három Alfa azután, ahogy az eddigi versenyeken is, hamar az élre állt. A futamot végül Gáspár Csaba nyerte, Matej Homola és Nagy Norbert előtt. A magyar F-2000 géposztály értékelésében Gáspárt és Nagyot Tomsics Gábor követte a harmadik helyen. Az F-1600 géposztály győztese Major Benedek lett,

öt Mohácsi Ákos és Blaskovits Tamás követte. Az A-2000 géposztályban Dr. Laczkó László állhatott föl a dobogó legmagasabb fokára, Müller János és Karajánnisz Manolisz előtt.

A két liter alatti túraautók vasárnapi versenye kivételesen nem hozott annyi izgalmat a Pannónia-Ringen, mint amit az idén megszokhattunk. Ennek egyik oka valószínűleg az volt, hogy a három ex-WTCC-s Alfa Romeo egyike, Nagy Norberté, műszaki problémák miatt nem indult a versenyen. Az időmérő edzésen a rajtrács negyedik helyét megszerző Kiss Norbert szintén nem tudott rajthoz állni, mivel a kvalifikáció alatt a Renault Clio több mint egy liter

motorolajat fogyasztott el, így a csapat nem akarta vállalni a jelentősebb anyagi kár kockázatát. Mindezekről függetlenül a futam a papírforma szerint indult és végződött.

A 2000 cm³ fölötti túraautók szombati versenyének rajtja annál izgalmasabbra sikeredett. Az indulás utáni kavardást legjobban a negyedik kockából induló Zdeno Mikulasko használta ki, és Porschéjával az élre ugrott. Az első körben jó néhány autóhossznyi előnyre tett szert az öt üldöző saleenes Miro Konopka és a Ferraris Max Stanco előtt. Liedl hamar elkezdett visszakapaszkodni a rajtnál elvesztett pozíciójába, és pár körön belül át is vette a vezetést. A futamot végül Tomas Liedl nyerte, a második Miro Konopka, a harmadik Zdeno Mikulasko lett. A Kalaschnikow Nagy-túraautók versenyében a Konopka (SK) győzött Mikulasko (SK) és Stanco (PL) előtt. Az F-3500 géposztályban Mato Konopka (SK) állhatott a dobogó legtetejére, Kontra Györgyöt és Krysztof Spyrát (PL) megelőzve.

Vasárnap a pole-ból induló Tómas Liedlnek ismét nem volt szerencséje a rajtolással, hiszen hasonlóan a szombati futamhoz, megint beragadt a piros lámpák kialvása után. A futamot

Miro Konopka nyerte, a második Max Stanco, a harmadik Zdeno Mikulasko lett. Az F-3500 géposztályban vasárnap is Mato Konopka nyerte, míg legjobb magyarként az előző napi teljesítményét megismételve Kontra György lett a második. A dobogó alsó fokára Keskeny László állhatott fel.

A Hungaroringen szeptember közepén már együtt gurult pályára a kis-és nagytúra mezőnye. A szombati futam során elmaradtak az óriási izgalmak: az első helyről rajtoló porschés Walter Csabát Barta Attila (BMW) már az elején megelőzte, és a 15 körös verseny során ez a felállítás már nem is változott. A másnap reggeli időmérőn Walter Csaba futotta a legjobb időt, így ő foglalta el az első rajthelyet. Barta indult másodiknak, míg Alfa Romeóval Gáspár harmadikként. A pole-pozíciós rajt után jelentős előnyre tett szert, míg a mögötte lévő sorrend nem változott, így Walter megnyerte a futamot, Barta végzett másodikként, a harmadik helyre Gáspár futott be. Birzsdót negyediként és a legjobb setosként intették le, míg Major pedig az F-1600 győztese lett, összességében a hatodik helyen.

A Pannónia-Ringen a Duna Autó Suzuki Bio Kupa hetedik versenyét megelőző időmérő

edzést Bárkovic Zoltán nyerte Tim Gábor és Tózsér Áron előtt. A bajnokság harmadik helyén álló ifj. Ficz Ferenc motorhiba miatt nem tudott mért kört menni, az utolsó helyről kellett rajtoljon. Bárkovicot egy durva ütközés miatt a felügyelők 20 másodperces büntetéssel sújtották a futamot követően, így hiába öt intették le az első helyen, végül csak harmadik lett, Tim és Ficza mögött. A második versenyen az élről a szombaton nyolcadik helyen végző Csík János rajtolhatott. A lámpák jelzését azonban nem ő, hanem a mellőle induló Lévai Zoltán figyelte jobban, és át is vette a vezetést. A mezőny közepéből induló élménők is elkezdtek a felzárkózást. Tim Gábor az első körben négy helyet javított, a negyedik körben pedig már Lévai mögött autózott, sőt, később meg is előzte őt. Az idei bajnokesélyes és a címvédő végül egy nagyon élvezetes versenyt produkált. Tózsér majd nyolc másodperces hátránnyal ért célba a harmadik helyen.

A Hungaroringen is nagy csaták zajlottak. A szombati rajtot még sikeresen teljesítette a Suzuki-armada, de az első körben Csík és Deák ütköztek – szerencsére mindketten folytatni tudták a versenyt. A kilencedik körre



Barta BMW-je és Walter Porschéja a Hungaroringen nagy csatát vívott



Ficza elsősége egyértelműnek látszott, akárcsak a mögötte autózó Tim és Bárkovics pozíciója, a beugró Makai pedig feljött az ötödik helyre. A célba végül a 2010-es első futott be először, Tim és Bárkovics pedig megőrizték második, illetve harmadik helyüket. Őket Takács, Makai és Csuti követték a dobogós pozíciókban.

Vasárnap a szombati végeredmény első nyolc helyezette indult fordított sorrendben, így az első kockából Nagy Dániel előtt állt az őríási lehetőség a bizonyításra. A rajtot követő első kanyarban azonban már átalakult a sorrend. Az első helyre Makai jött fel, másodiknak Takács Ákos, Laczkó Lehel pedig a harmadik pozícióban autózott. A leintésig azonban ismét változott a helyzet: Bárkovics állhatott a dobogó felső fokára, Tim Gábor a második helyet szerezte meg, míg Ifj. Ficza a harmadik hellyel volt kénytelen beérni. Takács a negyedik, Makai az ötödik, Csuti a hatodik legjobb lett.

A formaautók ostfnyasszonyfai hétvégéjének szombatján a két versenyt kihagyó Chanoch Nissany nyerte az időmérőt. A második helyre Fekete Krisztián, a harmadikra Mendre Róbert kvalifikálta magát. A rajtnál azonban utóbbi beragadt, és csak miután a mezőny elhaladt mellette, tudta megkezdeni a többiek üldözését. A versenyt végül Fekete Krisztián nyerte,

majdnem 20 másodperces előnnyel Chanoch Nissany előtt. Harmadikként Eszenyi Lászlót intették le a kockás zászlóval.

Szombati naphoz hasonlóan Nissany vasárnap reggel is jól rajtolt. A második sorból induló Fekete Krisztián azonban megelőzte csapattársát, Mendre Róbertet, és üldözőbe vette az F1-et is megjárt pilótát. A verseny vége felé Nissany lecsúszott a pályáról, és Fekete átvette a vezetést, és nyert, harmadik Mendre lett.

A Hungaroringen igazi érdekesség is akadt a formula autók csatájában: a hétfős mezőnyben a B3 Racing versenyaatójában rajthoz állt a Lotus Ladies Cup bajnoka, Bús Edina – viszont Chanoch Nissany és Mendre Róbert hiányzott a rajtrácsról. A hölgy nem sokat teketóriázott: az utolsó sorból rögtön a harmadik helyre ugrott, míg az élre a pole-pozícióból rajtoló Fekete Krisztián állt, ahogy ezt már az idei futamokon megszokhattuk, miközben a második helyen a korábbi bajnok, Eszenyi László körözött. Mivel nem sokkal a vége előtt a piros Renault megpörgött, és a beugró pilótát nem értékelték a futamban, így a győzelmet Fekete Krisztián szerezte meg, a második helyen Kőszegi Tamás, míg a harmadikon Tóth Csaba végzett.

A vasárnapi futam ezek után szinte már csak formáság volt: a célvonalon azonban így is

„A három Alfa azután, ahogy az eddigi versenyeken is, hamar az élre állt.”



A Saalen ellenállhatatlan, a nagytúrások magyar bajnoki címét már nehéz lesz elvenni Konopkától

Fekete haladt át elsőként, aki az összes 2011-es bajnoki futamot megnyerte, ezzel is megkoronázva bajnoki címét. A második helyen Kőszegi, a harmadikon a korábbi bajnok, Eszenyi fut be az évad utolsó formula autós futamán.

A bajnokságok állása	
Formaautók (végeredmény)	
Fekete Krisztián	98
Mendre Róbert	50
Galambos Szabolcs	45
Kistúra 1600 cm³ alatt	
Major Benedek	79
Mohácsi Ákos	68
Mink Zoltán	50
Kistúra 2000 cm³ alatt	
Gáspár Csaba	96
Nagy Norbert	60
Tomsics Gábor	28
Nagytúra 3500 cm³ alatt	
Herter Gusztáv	61
Konopka Matej	60
Birizdó Imre	20
Nagytúra 3500 cm³ felett	
Konopka Miroslav	61
Mikulasko Zdeno	60
Stanco Max	48
Seat Leon Kupa	
Kiss Norbert	44
Kontra György	34
Birizdó Imre	30
Suzuki Kupa	
Tim Gábor	185
Bárkovics Zoltán	164
Ifj. Ficza Ferenc	155



ÚJ EDZÉSMÓDSZERREL

VIZIN TAMÁSNAK SIKERT HOZOTT A PANNÓNIRING

A Közép-Európai Lotus Kupa bajai indulója, Vizin Tamás kifejezetten jól teljesített Ostffyasszonyfán. A pilótával a futam után beszélgettünk.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: LÁZÁR, GÉMESI

– A Pannóniaring már nem új számokra: hogy készülsz egy ilyen versenyre?

– Nagy reményekkel vártam azt a versenyt, ugyanis nagyon szeretem azt a pályát – mondhatjuk, hogy a kedvencem. Szeretem a gyors és a technikás részeit egyaránt. Bízom benne, hogy az én autómnál erősebb versenytársakat is meg tudom majd előzni. Erre a felkészülés mind fizikailag, mind mentálisan nagyon jól sikerült.

– Különleges edzésprogramot vetettél be a siker érdekében. Mi a módszer lényege?

– Elektrodákat tesznek rám, és egy gép árammal stimulálja az izmait. Hihetetlenül intenzív az edzés, mert nagyon rövid idő alatt nagyon hatékony a munkavégzés. Ennek azért örültem külön, mert a bal vállam fájós, ami miatt nem tudtam egyformán edzeni a két karomat.

Ez a program viszont lehetővé tette, hogy a gyengébb is erősödjön. Így már a heti fallabdázásom is könnyebben megy, és az autóban sem fáradok el. Mert eddig úgy szálltam ki a kocsiból, mint akin

átment az úthenger, most úgy, mintha mi sem történt volna... Nagyon élvezem!

– Pedig a Vas megyei helyszín egy nagyon gyors pálya...

– Igen, bár annyira azért mégsem, mint mondjuk a Slovakia és az A1 Ring, mégis talán ezért is tudtam nagyon jól autózni rajta. Vannak trükkös,

technikás részei, amelyek nagyon fekszenek. Szombaton hiba nélkül kellett végigmennem ahhoz, hogy nyerhessek, ami nagyon jól sikerült, lévén első lettem aznap. A vasárnapi futam ennél sokkal kalandosabb volt. Az időmérőn akkora előnyt tudtam szerezni, hogy azt gondoltam: ez a versenyen is elég lesz, de aznapra a legnagyobb ellenfelem, Kusy valamit talált a kocsiján, amitől gyorsabb lett. Én kiautóztam, ami a kocsimban volt, de ő még így is elérem került, így vasárnap második lettem mögöttem. Ennél sokkal

fontosabb, hogy a kategóriámban azért mindkét napon sikerült nyerni.

Idén egyébként folyamatosan egyetlen taktika van: én legyek a leggyorsabb, és ha ez megvan, akkor – nem túlbonyolítva a dolgokat – nyugodtan autózva az élen kell maradni a leintésig. A nyugalomhoz persze nagyon kellenek a háttér és a támogatóim: külön köszönöm a segítséget a Kaloplasztik Kft.-nek, a Magtár Kft.-nek, és a fizikai felkészülésemet segítő SpeedFitnessnek.



Tamás versenyzését a Hungaroringen végig műszaki hibák hátráltatták, de a csapat nagyszerű munkájával végül sikerült befejeznie a futamokat



FIATALOKÉ A JÖVŐ

PROEX MOTORSPORT: TAKÁTS ÁKOS ÉS FÜGE KRISZTIÁN

A Proex Motorsport mindig is nagy hangsúlyt fektetett az új tehetségek felkutatására és segítésére. Idén például Takáts Ákos bontogatja a szárnyait náluk, és bele-belekóstol az autózásba a most 14 éves Füge Krisztián is.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: TDK

Ákos idén az első szezonját tölti a gyorsasági szakágban, és a Suzuki Kupában gyűjtögeti szorgalmasan a pontjait.

– Lassan itt az év vége: mennyire vagy elégedett?

– Az eddigi versenyekkel elégedett vagyok. Korábban nem volt elképzelésem, hogy hová so-

roljam magam, mert a mezőny nagyon erős. Sajnos volt két nullás futamom: a Slovakia Ringen már az időmérőn tönkrement az autóm, és nem tudtam rajthoz állni, a második hungaroringes fellépésem pedig kicsúsztam, és a vasárnapi versenyen már nem tudtam rajthoz állni. Most érzem azoknak a pontoknak a hiányát, de azzal, hogy most az első tízben lehetek,

maximálisan elégedett vagyok. Bízom benne, hogy tudok még fejlődni, és nem állok meg itt.

– Mi az, amiben szerinted a legnagyobbat fejlődöttél az eltelt csaknem egy év alatt?

– Korábban nem volt saját technikám, lévén előtte hobbigokartos voltam, úgyhogy nekem mindent meg kellett tanulnom. Nagyon sokat segítettek a csapatnál. Áron, Robi és Kiss Norbi: amit tudok, mindent tőlük tanultam. Kiss Norbi nagy példaképem, és minden erőmmel azon vagyok, hogy a nyomdokaiba lépjek, és mindent el-sajátítsak, amit tanít nekem. Nagyon szeretek egyébként a proexesek közé tartozni, jó velük lenni, és nagyon hálás vagyok nekik mindentért.

– Korai még a jövőről beszélni?

– Nem, már konkrét tervek vannak – legalábbis jövőre. Az idei tanulóév után 2012-ben is a Suzuki Kupában szeretnék indulni, megnéznük, igazából mennyit fejlődtem. Utána pedig majd meglátjuk. Korábban azt gondoltam, hogy formulázni kéne, de arra jöttem rá, hogy talán már késő lenne elkezdni, valamint a magyar mezőny nem túl nagy: nagyobb kihívás egy népszerűbb Suzuki Kupában rajthoz állni.



Ő MÉG CSAK 14

A 14 éves Füge Krisztián még csak a tesztelésbe kóstolt bele: a Pannóniaringen próbálhatta ki magát. Szabolcs Robi, a Proex Motorsport csapat vezetője ajánlott lehetőséget a tehetséges fiúnak, hiszen mindig szerettek volna egy saját versenyzőt kinevelni, a szerencsés pedig Krisztián lett. „Körülbelül 7 évesen kezdtem gokartozni, és ahogy teltek az évek egyre inkább megszerettem. Apukám vetette fel a lehetőséget, hogy mi lenne, ha kipróbálnám magam kocsiban is. Támogat mindenképpen, csakúgy, mint a Proex Motorsport, akiknek hálás vagyok a lehetőségért, amit tőlük kaptam. Két éve ültem először versenyautóban, egy Opel Astrában, és azt is a Proex Motorsport biztosította. Idén pedig kipróbálhattam egy Suzukit a Pannóniaringen, és amikor van ideje a csapatnak, akkor Örökényben szoktunk gyakorolni. Nagyon sokat kell hogy fejlődjek, és bár Szabolcs Robi sűrűn tréningezett velem, még nem volna értelme versenyen elindulnom. De remélem, jövőre javulnak az időim és a technikám annyit, hogy rajthoz állhassak a kupában” – mesélte a fiatal ember.

BAJNOKOT AVATTAK

UNIQA LOTUS LADIES CUP: BÚS EDINÁÉ LETT A KORONA

Két-két pannónia-ringi és hungaroringi futammal véget ért a Lotus Ladies Cup első szezonja. Ahogyan az várható volt, a sorozat bajnoki címét Bús Edina szerezte meg, Walterné Dancsó Adrienn és Budaházi Nóra előtt.

SZÖVEG: TDK KÉPEK: FÖLDI D. ATTILA

Az ostffyasszonyfai időmérőn Bús Edina produkálta a leggyorsabb kört, így az első versenyen ő indult a pole-pozícióból, de meglepetésre másodikként Kiss Ramóna rajtolt. A harmadik kockáról induló Walterné Dancsó Adrienn azonban már az induláskor átvette Ramónától a második helyet, ám a folytatás el-

maradt: ez alkalommal még csak szó sem lehetett a győzelemért folyó csatáról Bús Edinával, mert a bajnokságot hatalmas előnnyel vezető lány jócskán elhúzott a mezőnytől. Így a dobogós sorrendje nem változott: a második helyen Walterné, a harmadikon Kiss Ramóna végzett, míg a negyedik helyen Budaházi Nóra

zárt, Sas Szilvivel a háta mögött. Az ötödik hely után kisebb rés támadt a mezőnyben, Kőváry Anett és Dr. Bánki Ágnes autózott, kissé lemaradva a többiekől. Nem sokkal a vége előtt a népszerű rádiós a célegyenes előtti kanyarban megpördült, így végül hetediként gurult át a célvonalon. A mezőnyt Bende Adrienn zárta,

Érdekes és izgalmas sorozatot ismerhettünk meg a női kupában, kár, hogy több mint fél évig nem láthatjuk a Lotusokat

aki az időmérőn egészségügyi okokból nem tudott részt venni, ezért az utolsó rajtkockából vágott neki a futamnak, amit hősiiesen, óvatosan, a pályát tanulgatva, végül végig teljesített. A versenyt követően Budaházi a Sas Szilvivel való ütközés miatt 20 másodperces büntetést kapott, amellyel a negyedik helyre Sas Szilvi került, Budaházi az ötödik helyen végzett.

A vasárnapi futamon a szombati verseny első öt helyezettje fordított sorrendben rajtolt el. Budaházi azonban nem tudott sokáig élni az első rajthely kínálta lehetőségekkel, szinte rögtön megelőzte őt a mögötte induló Sas Szilvi. Nem sokkal ezután azonban Walterné Dancsó Adri tört az élre, mögé pedig Kiss Ramóna érkezett. Az élbolyból már csak az ötödik helyről nekiiramodó Bús Edina hiányzott, aki bi-



zony nem is váratt sokáig magára: előbb Sas és Budaházi közé ékelődött be, majd kisebb csatával végül feljött a harmadik helyre. Ezt követően a sorrend már nem változott: Walterné tetemes előnyét tartotta Ramónával szemben, és ezzel meg is szerezte az idei második futamgyőzelmet. Rami gyorsan és ügyesen kivívott előkelő második helyét senki sem vehette el. Edina ez alkalommal csak a tőle szokatlan harmadik pozíciót szerezte meg, ami viszont elegendő volt arra, hogy már két futammal a szezon vége előtt bajnokká avassák a Pannónia-ringen.

Pár hét múlva már a jól ismert F1-es pályán, Mogyoródon készültek a lányok a zárófordulóra. Szombaton, a Lotus Ladies Cup 11. futamának rajtja után Bús Edina szokás szerint elhúzott a többiekől, mögötte egy darabig együtt autózott egy négyes boly, amiben gyakori előzések borzolták a kedélyeket. Walterné, Budaházi, Sas és Dr. Bánki nagyot küzdöttek. Kőváry Anett és Nánási-Ördög Nóra tisztes távolságból követte a mezőnyt, sőt ez alkalommal egymástól is kellőképpen távol voltak. 14 kör megtétele után így a dobogóra Bús Edina, Walterné Dancsó Adrienn és Budaházi Nóra állhatott.

A Lotus Ladies Cup idei utolsó futamára vasárnap került sor. A bajnokság első két he-

lyének sorsa ugyan már eldőlt, de a harmadik helyre még mindig hárman pályáztak. A rajt utáni helyezkedést követően Sas Szilvia került az élre, Bús Edina másodikként fordult, míg Budaházi tartotta harmadik helyét, a második kört azonban már Edina kezdte meg az első helyről. A jól rajtoló Kiss Ramóna a negyedik pozícióból üldözte az élbolyt. Dr. Bánki egy kínáló alkalmat merészen ki szeretett volna használni, hogy megelőzze Ramit, de nem mérte fel jól a lehetőséget, és a rázóköre szorult. Ahogy visszatért a pályára, Kőváry autójával összeért és Ági megpördült, majd az utolsó előtti helyre esett vissza. Ezalatt Walterné megelőzte Ramónát, a 11. körben viszont Ramóna beforgatta Walternét, aki ezt követően a bokszt utcába gurult. Rami ezt követően újabb ellenfélre akadt, ha csak egy rövid időre is, Bende Adri személyében, aztán ismét megnőtt a távolság közöttük, és már nem változott a sorrend. Az első három helyen lényegében hamar kialakultak az erőviszonyok és a lányok nem igazán veszélyeztették egymás pozícióját. Így Bús Edina újabb futamgyőzelmet gyűjtött be, Sas Szilvi nagyszerű teljesítményt mutatva a második helyre hozta be a Lotust, míg Budaházi Nóra biztos harmadikként végzett.



A bajnokság állása

1. Bús Edina	252
2. Walterné Dancsó Adrienn	189
3. Budaházi Nóra	157
4. Bende Adrienn	156
5. Kiss Ramóna	153
6. Sas Szilvia	149
7. Benik-Garami Anett	131
8. Dr. Bánki Ágnes	104
9. Kőváry Anett	96
10. Nánási-Ördög Nóra	51
11. Nagy Brigitta	26
12. Dr. Molnár Ágnes	22

Csapatverseny

1. 3B Ladies	Bús Edina, Bende Adrienn, Budaházi Nóra	433
2. Főnix Ladies	Dr. Bánki Ágnes, Benik-Garami Anett, Walterné Dancsó Adrienn	363
3. School Team Ladies	Kiss Ramóna, Nánási-Ördög Nóra, Sas Szilvia	303

BIVALYERŐS BMW

TREVOR RACING: LASSAN EGYENESBE JÖNNEK

A BMW Alpina GT3-as autóval versenyző Barta Attilának eddig egyelőre nem alakult túl jól a szezonja. A Trevor Racing versenyzője azonban tudja: a tanulóév után a bivalyerős 6-ossal képesek lesznek kiugró eredményeket elérni.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ KÉPEK: KOLLÁR ATTILA

– Nagyon örülünk, hogy újra feltűnt a neved a rajtlistákon, de aránylag régen hallottunk rólad. Merre versenyeztél az elmúlt években?

– A magyar sajtóban akkor szerepeltem utoljára, amikor Bódis Kálmánék csapatában indultam Dubaiban és a Hungaroringen, a hosszútávú futamokon. Tavaly a magyar formaautók között is tettem egy rövid kitérőt, de az utó-

bi esztendőben igazából komoly szlovák istállóknál vezettem. Ott szerencsére kézzel kézre adtak, a Machanek és a Konopka Team színeiben is küzdhettem, GT3-as futamokon és CEZ-versenyeken egyaránt. Innen az ismerettségem a jelenlegi csapattulajdonossal, Gregor Zsigóval is, aki tavaly Brnóban megnézett, összeharagtunk, idén pedig vele együtt vezetem a jelenlegi BMW-t.

– Hogyan alakult eddig 2011?

– Nem túl jól. Eddig nem úgy mennek a dolgok, ahogyan elterveztük, de ez talán azért is van így, mert új az autó, és gyermekbetegségei vannak. Pontosan ezért nem tudtunk ebben az évben több mint három versenyen elindulni. Két futamot teljesítettünk a Slovakia Ringen, egyet pedig a Pannónia-Ringen. Az utóbbi aszfaltcsík ráadásul nem is a legalkalmasabb



egy ilyen autónak, hiszen keskeny a vonalvezetése és szűkek a kanyarok, ehhez túl erős a versenygép. Szlovákiában már jobb eredményben reménykedtünk, de a problémák miatt a rajtra is alig értem fel. Végül egy körrel később indultam el, mint a többiek, de így is sikerült a 10. helyre beérnem a 28 fős mezőnyben. Vasárnap a kipörgésgátló-rendszer romlott el, így

az a rajtom sem sikerült jól. Aztán fel tudtam zárkózni a harmadik helyre, de valami megint megadta magát a gépezetben. Hogy mi hibásodott meg, az csak Németországban derült ki, az Alpine gyárban, ahol megállapították, hogy az olajpumpa-ékszj szakadt el. A csapatfőnökünk végül úgy döntött, hogy a komplett motorcsere a legideálisabb megoldás.

– És így milyen a kocsi?

– A mostani motornál nincs erősebb. 574 lóerős, és eddig úgy tűnik, hogy nagyon szépen működik...

– Mik a célkitűzések így az idei évre?

– Eddig minden verseny tulajdonképpen csak egy teszt volt a számunkra. Fel kellett mérnünk az autót, és rájönni, milyen hibákat rejt. Bízunk benne, hogy ez mostanra sikerült is, és már minden egyben van. Összel szeretnénk a legtöbbet kihozni a versenygépből, különösen egy számunkra nagyon fontos eseményen. Csapatunk, a Trevor Racing október 21. és 23. között szervez egy hatórás versenyt a Slovakia Ringen, ott szinte kötelező a jó eredmény, és reméljük, hogy a magyarok közül is sokan eljönnek majd. Minél népesebb rajtrácst szeretnénk látni...

– És 2012-ben minek tudnál a legjobban örülni?

– Vannak számításaink, de egyelőre nem szeretnék konkrétumokról beszélni, azt már csak akkor, ha minden biztos lesz. Mindenképpen egy névösebb versenysorozat a cél...



A BMW-nek az idei még csak tanulóév, komoly eredményekre jövőre számítanak



CSAPATAFŐNÖK- CSAPATTÁRS

Gregor Zsigo a BMW szerelmese, de egészen különleges módon lett autóversenyző. Mivel annak idején elégedetlen volt az utcai autóját, egy E30-ast szerelő szakemberrel, alapított egy saját műhelyt. Később a szerviz mellett alkatrész-kereskedéssel is foglalkozni kezdett, majd Komárom után Pozsonyban is nyitott egy vállalkozást. A munka mellett hobbiól versenyekre is gyakran elutazott, Dubaiban például alkalmanként Konopkáék szerelőinek segített be. A volán mögé először tavalyelőtt ült, akkor egy Z3-assal próbált sikereket elérni. Tavaly „kényszerből” tett egy kísérletet a Porscheval, de a szíve visszahúzta a bajor márkához, így idén egy vadonatúj Alpina kupéval harcol a győzelemért. 2011-ben versenyszervezőként is be fog mutatkozni: csapata fő támogatójával a Slovakiaringen ő szervezi az ESET 6H Final Race-t.



ITT AKAR MEGÖREGEDNI

TÓTH TAMÁS: EGY CSAPATVEZETŐ KÖZELRŐL

Tíz éve került az autósport világába Tóth Tamás, aki jelenleg a gyorsasági szakágban működő Gender Racing Team csapatvezetője. Szerencsésnek tartja magát, hiszen a munkája a hobbi, és ha rajta múlik, ez az élete végéig így is marad.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: KOLLÁR ATTILA

– Hogy kerültél az autósport közelébe?

– Tíz éve kezdtem a Homimpex Autósportnál, ahol klasszikus autókkal foglalkozva két évet töltöttem. Majd Szigetvári Matyival úgy döntöttünk, hogy alapítunk egy formaautó-csapatot, amit hét évig csináltunk, végül az idei évtől a Gender Racing Team csapatvezetője vagyok. Én sosem ültem versenyautóba, mert etikailag nem fért számomra össze, hogy csapatvezető is legyek és futamokon is induljak, ráadásul a saját pilótáim ellen...

– Nem titok, hogy egy autósport-csapat legnagyobb bevételeit a szponzorok jelentik. De mennyire nehéz megszerezni és megtartani a támogatókat?

– Nagyon. Ha nulláról kéne kezdeni, nem is tudom, hogy képes lennék-e összehozni. Fenn tartani sem könnyű egy csapatot, nemhogy egy újat szervezni... Mi nagyon szerencsések vagyunk, mert a munka oroszlánrészét a T&V reklámügynökség, azon belül Tóth Viktor végzi: a csapatunk hirdetési felületeit ők értékesítik. Szerintem leginkább olyanok hirdetnek autókön, akik imádják ezt a sportot. Szeretnek kint lenni a versenyeken, ismernek egy-egy versenyzőt, vagy egyszerűen csak jó bulinak tartják – innentől kezdve viszont jó üzlet nekik is, hiszen a pályákon sok a néző, és a médiában is sok megjelenése van a sportnak, így a hirdetésük célját éri.

– A szponzorok rendszeres látogatók a versenyeiteken?

– Igen, szinte mindegyik ott van minden futamunkon. Szerintem jól érzik magukat nálunk – akár családi, akár céges eseménynek is tökéletes egy-egy ilyen hétvége. Ezúton is szeretném megköszönni a támogatásukat, hogy

kitartanak mellettünk, még ilyen nehéz gazdasági körülmények között is.

– Ha másik oldalról, mondjuk a tiédre nézzük ezt az üzletet: mi az, ami miatt hiszel ebben?

– Egyszerűen szeretem. Szerencsés vagyok, mert abból élek, amit szeretek. Persze mindig volt mellette munkám is – foglalkoztam személy- és teherszállítással, biztonsági cégben vagyok érdekelt –, de a vállalkozások jöttek-mentek. Egyedül az autósport számít mindig biztos pontnak az életemben.

– Melyek a Gender Racing Team céljai?

– Cél a fiatal tehetségek felkutatása és a formaautók számának növelése a magyar mezőnyben. Ehhez a háttér a rendelkezésünkre áll, és annyira szeretjük ezt a szakágat és ezt a fajta autót, hogy ha bárki szeretne versenyezni, és nálunk akarja ezt tenni, akkor képesek volnánk újabb autót is csatorba állítani. Hiszen közös célunk, hogy egyre izgalmasabbá váljanak a futamaink.



A Gender Racing Team kamionja mellett jelenleg csak egy autót szerelnek, de a jövőben bővíteni szeretnék a csapatot

– Anélkül, hogy turkálni akarnék a zsebedben: meg lehet élni az autósportból?

– Ebből senki nem lesz gazdag, az biztos! Ezenkívül szerintem az a csapat, amelyik jól akar szerepelni, fejlődni akar, akár csapatszinten, akár technikailag, annak a bevételeit vissza kell forgatnia – mi ezt tesszük, hiszen mindig van mire költeni. Persze a pénz nem minden: nagyon fontos a családi és a baráti támogatás is, ami mögöttem van.



TETSZENEK NEKÜNK

ÉRDEKES, MODERN, TRENDI ÉS SZÉP KÜTYÜK

A technikai sport egyenlő a mindenkori csúcstechnikával, a gyönyörű formákkal, a sebességgel na és persze a szenvedéllyel. Ám ha ezeket a tulajdonságokat soroljuk, nem csak autók és motorok jutnak az eszünkbe, hanem tárgyak is. Szerkesztőségünk mostantól minden hónapban bemutatja kollégáink kedvenc kütyüit.

ACER ICONIA TABLET A500 ANDROID HONEYCOMB 3.2



Sokak szerint a táblagépek a jövő, és mi is úgy hisszük, hogy sok helyzetben jelentenek tökéletes megoldást az újdonságok. A szórakozásban mindenképpen, hiszen a 10 coll széles képernyője éppen ideális méret a böngészésre, az e-mail-ezésre, a játékokra, az olvasásra – és még ki tudja mennyi mindenre. Az Acer különlegessége, hogy Honeycomb 3.2 operációs rendszerrel fut, és kevesebb, mint egy kilo a súlya, ennek ellenére töltő nélkül is 8 órán keresztül szolgál bennünket. Élvezze a teljesen új érintés élményt!

Ár: 99 000 Ft (acer.shop.hu)

CANON POWERSHOT SX30 IS

Az SX10, illetve az SX20 hússzoros zoomátfogása sem volt semmi, de az utódjuk, az SX30 rátett még egy lapáttal, és hihetetlen, 35x (24-840 mm) zoomot sűrített egy kompakt kamerába. Mindez a laikusok számára annyit tesz: a legkisebb szobában is benne lesz a teljes család a képen, de ha a szükség úgy hozza, nyugodtan fotózhatjuk a teliholdat is. A dolgunkat optikai képstabilizátor könnyíti meg, és akkor még nem szólnunk olyan különlegességekről, mint a zoom-segéd. A zajtalan működésnek a videók rögzítésénél vesszük hasznát – a visszanézéshez pedig ott a HDMI kimenet. A gépben egyébként egy 14,1 megapixeles érzékelő található, DIGIC 4 processzorral, a teljes kényelmet a kihajtható, forgatható kijelző garantálja.

Ár: 116 800 Ft (camerakft.hu)



TW STEEL DARIO FRANCHITTI LE 887

Hol vannak már azok az idők, amikor egy fehér kaucsuk-szíjas és számlapos, túlméretezett óra tulajdonosára fircsán néztek? Ma már ez a trendi, különösen, ha az időmérő a motorsportok legújabb szponzorától, a TW Steeltől származik, a modell pedig modern korunk talán egyik legnagyobb autóversenyzőjének, a kétszeres IndyCar-bajnok és Indianapolisi 500-ast is nyerő Dario Franchitti nevéhez köthető. Az 500 darabban, 48 mm-es átmérőjű tokkal készült szépségnek egyszerűen nem lehet ellenállni...

Ár: 275 000 Ft (next-time.hu)



PANASONIC TX-L42E30E FULL HD LED LCD TELEVÍZIÓ

Az IPS-Alpha panel, amely széles látószögéről és kiváló fényerejéről ismert, most további fejlődésen esett át, ami nem más, mint a még energiatakarékosabb LED háttérvilágítás. Ennek segítségével magas fényerő és alacsonyabb fogyasztás érhető el. A Viera Connect használatával számos tartalmat, videót, zenét, sportműsorokat, játékokat és egyéb szolgáltatásokat is el lehet érni: ehhez csak a távirányító, a tévére és internetes kapcsolatra van szükség. A felhő-alapú szolgáltatás igénybevételével interaktív tartalmak között is böngészhetünk, sőt hamarosan akár online is vásárolhatunk. További paraméterek: 178 fokos látószög, 1920x1080 pixeles felbontás (Full HD), panel: IPS-Alpha LED LCD 1080p (WSXGA), V-Audio Surround hangzás, VIERA Image Viewer, 4 HDMI bemenet, PC-bemenet, 5.1-csatornás digitális hangkimenet, 2 USB, 1 LAN, Viera Link, játék üzemmód.

Ár: 219 000 Ft (avplanet.hu)



F1 2011 XBOX 360

Végre itt a 2011-es játék! Válj névtelen kezdőből az F1 világbajnokává! Válogass kedvedre a valódi Forma-1-es csapatok teljes választékából, és vezesd az összes ikonikus autót! Versenyezz 19 pálya, köztük a Buddh International és a Nürburgring aszfaltján, és mutasd meg, mire vagy képes a lélegzetelállítóan izgalmas, 16 szeplős futamokon!

Ár: 10 500 Ft (konzolvilag.hu)



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

MAXIMUM KEDVEZMÉNY!
MINIMUM ÁR!

AV
PLANET
WWW.AVPLANET.HU



EGY LÁNY ÉS EGY AUTO



A Porsche 911 Turbo maga a megtettesült tökéletesség. A róla készült fotók önmagukért beszélnek. A látványa okozta katarzist csak egyetlen módon lehet fokozni: ha egy a maga nemében szintén felsőkategóriás szépséget állítunk mellé...





AUTÓ

Név: Porsche 911 Turbo (997)
Gyártási év: 2010
Teljesítmény: 500 LE
Motor: 3800 cm³

LÁNY

Név: Szabó Fruzsina
Kor: 21
Lakhely: Miskolc
Foglalkozás: modell

Fotó: Rogosz Péter



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

Megnyílt Miskolc-Martinkertváros és Szirma között a

svájci AVIA

benzinkút-hálózat legújabb tagja.



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

Üzemanyagjaink:

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

Shop szolgáltatás:

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

Egyéb szolgáltatás:

- Gyorsszerviz és gumiszerelő műhely

Teljesgépjárművel rendelkező ügyfelek részére elszárazott parkolókat vagy nehézsúlyú tudunk biztosítani. A részletekről érdeklődjön a kft.állományon.

*Már Miskolcon is kapható az E85 Bioetanol üzemanyag! Tankoljon Ön is E85-Bioetanol üzemanyagot, ha szeretné: *gazdaságosan autózni - 105-os oktávorszámú üzemanyagot használni - növelni a motor teljesítményét - környezetbarát módon közlekedni - meghosszabbítani a motor élettartamát, csökkenteni kopását - támogatni a magyar mezőgazdaságot!*

*Alkalmazza át benzines gépjárművet, tankoljon kezeleményrel és élvezze az E85-bioetanol előnyeit. A részletekről érdeklődjön a kft.állományon. *Figyelem! Az E85 üzemanyag kizárólag arra alkalmas benzines gépjárműveknél használható. Felhasználás előtt kérjük, olvassa el a kihelyezett tájékoztatót és tájékozódjon gépjárműve gyártójánál!*

GYORSKOCSI-ŐRÜLET

FRANKFURT - 2011: ERŐSEK ÉS MÉG ERŐSEBBEK

A Frankfurter Autószalon idén javarészt zöldben pompázott, de a különféle formában megjelenő környezetbarát járművek között azért sportautókat is bőséggel lehetett találni. Szemezgettünk a kínálatból.

SZÖVEG: BENEDEK ATTILA KÉPEK: GYÁRTÓK



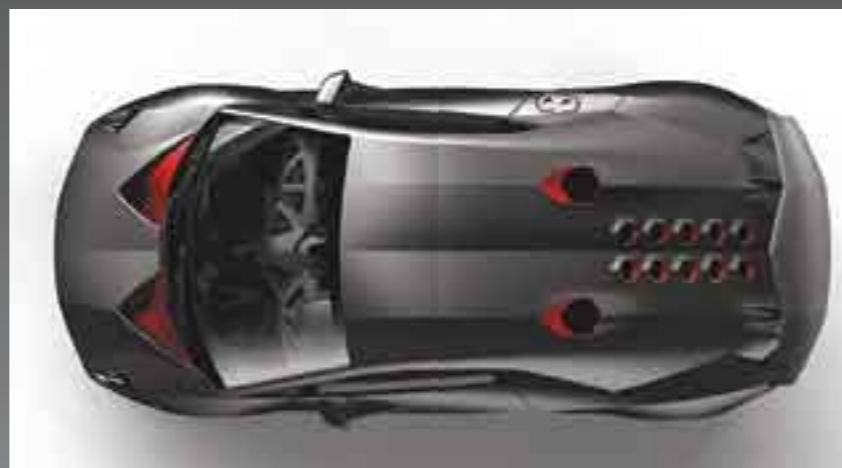
A Maseratinál a **GranCabrio Fendi** kivitele és a szériaérett Kubang szabadidő-autó jelentette az újdonságokat. Az olasz sportkocsigyárnak ez lesz az első SUV-os kísérlete, de a műszaki adatok egyelőre nem publikusak

A Lamborghini, az LP 570-4 Super Trofeo Stradale változattal búcsúztatta a Gallardót. A márkakupában használatos, 1370 kilóra lefogyasztott versenyautó kapott rendszámot, és 150 darabos szériában engedték utcára. Az 570 lóerős masina melletti szenzáció, hogy húsz darabos szériában gyártásba kerül a **Sesto Elemento** nevű tanulmányuk. A csillagászati áron várható egytonnás, szénszálas csodagép 2,5 mp alatt gyorsul százra

155



A Mercedesnél a fő slágert a **SLS AMG** nyitott verziója jelentette. A hagyományos ajtókkal elérhető kétüléssel 571 lóerős dupla turbós V8-as hajtja, a száguldás 317 km/óránál áll meg, nulláról százra 3,8 mp alatt szökken az 195 160 eurós hajborzoló



A „klasszikusok popritmusban” jelző kiválóan illik az 1963 óta gyártásban lévő **Porsche 911**-hez. A stuttgarti sportautó legfrissebb generációja hazai pályán lepleződött le, az újdonság tengelytávja 100 millimétert növekedett, a kerékméret 20 collnál kezdődik... Az összetéveszthetetlen külső alatt az elődnél zöldőbb és erősebb motorokat talál. Az alapmodell 3,4 literes, 350 lóerős hathengeres hajtja, az S-sel jelölt szélesebb kivitelben 400 lovas, 3,8 literes található



A bajor konkurencia az **i8-cal** parádézott, a Misson Impossible legfrissebb részében is szerepet kapó szénszálaz vázú újdonságot benzin/elektromos motor párosítása hajtja, így a kocsi kellőképpen zöld és élvezhető a vezetése. Mellette szinte szürke egérnek tűnik a friss M5, amely alig különböztethető meg az egyszerűbb társaitól. Az eltérést a gyorsulás és a versenypályán való használhatóság jelenti, a kék-fehér emblémás sportlimuzint 560 lóerős turbómotor hajtja



A Ferrari Frankfurtban leplezte le a **458 Spider** kivitelét. A 4,5 literes sportkocsit 570 lóerős V8-as hajtja, ami 320 km/órás végsebességet és 3,4 mp-es gyorsulást garantál az ágaskodó lovacska autónak



A VW-tulajdonú **Bentley** is otthon volt a németeknél. Az első pillanatban változatlanok látszó GTC megújult. Az angolok újjávarázsolták a nyitott négyüléset, a munkák eredménye távirati stílusban: 314 km/óra végsebesség, 575 lóerős, tucat hengeres motor. A százra gyorsulás 4,8 mp alatt zajlik le

GOKARTPÁLYA

A MÁTRA LÁBÁNÁL

Bérgokartozási lehetőség 200-270 köbcéntis motorokkal Budapestről, Salgótarjánról, Balassagyarmatról, Egerből, Miskolcra és Szolnokra is könnyen elérhető Motorozási, illetve autózási lehetőségek, szlalom-, szupermoto-, gokartversenyek. Létesítményünk lehetőséget kínál, rendezvények lebonyolítására, bográcsolásra, a pálya bérlésére, vagy akár „csak” egy kellemes nap eltöltésére

Ha egy jó gokartozásra vágysz, gyere el a Gyöngyös külterületén található pályára!

- hossza: 1016 méter
- szélessége: 6-8 méter
- kulturált környezet, büfé
- gyermek játszósarok



KIPRÓBÁLNÁD, MILYEN EGY VERSENYGOKARTTAL SZÁGULDANI?



Itt ezt is megleheted!

6 darab új, Maranello-vázás, Rotax-motoros, 30 lóerős, időmérős, korszámláló versenygép és egy felejthetetlen élmény vár rád!

**GYERE EL
ÉS NÉZD MEG
NÁLUNK
A GOKART OB
DÖNTŐJÉT
OKTÓBER
15-16-ÁN!**



VÁGYTÁRGY

PEUGEOT RCZ 1.6 THP

A márka 200. születésnapjára készült sportkocsi leginkább egy Audi TT-re hasonlít, de ezt nem kell szégyellni. Sőt, a franciás csomagolása miatt az RCZ szebb, mint német konkurense.

SZÖVEG: ŐSZ LÁSZLÓ KÉPEK: TDK

A rövid orrsz és elnyújtott hátsó: ha valaki oldalról tekint az autóra, egyértelmű számára, hogy egy középmotoros sportkocsit lát. Pedig tesztautónk az orrában hordja nem túl nagy, mindössze 1,6-os az erőforrását. Erőben persze ettől még nem szenved hiányt, hiszen a szépséget 200 lóerő repíti, miközben a magasabb fordulaton megfelelő hanghatás kíséri a jelenséget – hála a rezonátoros sportsomagnak.

A 308-as alapjaira épített, de alaposan megváltoztatott modell belső terében a vezetőre hangolt, jól átgondolt és kialakított utastérben találjuk magunkat. A kezelőszervek számosak, de nem vonják el a vezetéstől a figyelmünket. A manuális váltó rövid, pontosan mozog, lehetővé teszi, hogy a vezető gyorsan kapcsoljon és így maximálisan kihasználja az autó adta lehetőségeket. A bőr és a műszerfal kiképzése hozzá a franciáktól megszokott divatosságot és eleganciát – itt nincs helye kritikának.

Az alacsony súlypont miatt az RCZ úgy fordul, mint egy gokart. Mivel a tervezők a mellső



tengelyre helyezték a motor teljes súlyát, iszonyatos az első kerekeken a tapadás, nagytempójú vezetéskor a hátsók viszont szinte csak lobognak. A kanyarokban az autó mégis semlegesen viselkedik, bár vezetési stílustól függően könnyen a fékek és gázadás változtatásával lehet túl- vagy alulkormányozottá is tenni. A fékek sincsenek alulméretezve, a lassítás rendszerét nem különösebben terheli meg az sem, ha az ember nagy tempóról gyorsan állítja meg az egyébként majdnem 1,3 tonnás sportkocsit. Fogyasztás a tesztünk során vegyes volt, átlag-

ban valamivel 9 liter fölött teljesített a kocsi. Ha komolyabban megfuttatja a sofőr az RCZ-t, akkor 12 litert is könnyedén elfogyaszt, bár ez a paraméter ebben a kategóriában nem szempont, hiszen a pluszköltségekkel járó élmény szinte minden mennyiségű benzint megér.

Az autó ára egyébként versenyképes, az alapmodell (156 LE) már 7,8 millióért rendelhető, míg az erősebb motorral (200 LE) szerelt változatért 8,8 millió forintot kérnek. Ám hiába minden, ha maga a kategória egyelőre nem a hazai lehetőségekhez szabott...



A HETEDIK

VW PASSAT 2.0 TDI

Ízlésről vitatkozni felesleges, viszont tény, hogy a Passat hetedik generációjának megjelenése a korábbinál sokkal szigorúbb, puritánabb – egyszóval németesebb lett.

SZÖVEG, KÉPEK: ŐSZ LÁSZLÓ

A Volkswagen tervezői azt gondolhatták, hogy a vetélytársakkal ellentétben az ő középkategóriásuk az ellenfelek már-már túlfomázott karosszériáival ellentétben inkább legyen letisztult. Szokni kell a látványt, de hosszú távon bejöhet az elgondolás. Különösen, hogy ugyanezt a formavilágot tükrözi a belső tér is, amely minden a régebbi modellekben sikeres kialakítást tovább használ. Így nem szokatlan a kapcsolók és a kezelőszervek elhelyezése, a műszerfal kialakítása.

A nagy áttörést számunkra a Blue Motion megoldásai jelentették, de az autó megdöbbentő fogyasztása mellett sem lehet szó nélkül elmenni. Óvatos közlekedés mellett akár az 5 liter alatti értéket is produkálhat a kocsi 100 kilométeren, de hosszú távú átlagban sem ment 6,5 liter fölé a TDI étvágya – mi más képes manapság mosolyt csinálni egy autós arcára, ha nem ez? A motorleállító-szerkezet néha picit zavaró, de egész biztos, hogy a károsanyag-kibocsátás és a spórolás tekintetében sokat hoz a konyhára. Az autón található kis ellenállású kerékab-



roncsok is segítik, hogy a benzinkutat ne kelljen naponta látogatni, így ha a méretes tankot egyszer teletöltjük, minden gond nélkül elautózzunk a kocsival 1200 km-t.

Az autó futóművében nem éreztünk sok változást az elődhöz képest, a benne található DSG váltó is a megszokott VW-precizitást hozta. Figyelmesség, bár az extrák közé tartozó megoldás, hogy fékezés után az autót rögzíti mindaddig, amíg nem lépünk picit gázra, így nem kell, a lámpánál folyamatosan taposunk a féket, de ez a lehetőség gombnyomással ki is kapcsolható.

Az általunk használt Comfortline autó fontosabb extrái: 16 hüvelykes könnyűfém kerekek, komfortülések elektromos gerinctámasszal, mp3-as rádió, tempómat, elektromos ablakok és tükrök, automatikus világítás, nappali fény, ESP, visszagurulás-gátló, a képernyőn követhető első-hátsó parkolási radar. A 8,654 millió forintos alapárú tesztautót ezekkel kiegészítő extrákkal 9,388 millió forintért vihetnénk haza, amely egy jól felszerelt Passat esetében az elfogadható árat jelenti, még ha az összes konkurens gyártó olcsóbban is kínálja saját portékáját.



RAJTRÁCSFOTÓK

Az elmúlt hetekben ők voltak a versenypályák legszebbjei



Széria: **MotoGP**
Helyszín: **Indianapolis**



Széria: **DTM**
Helyszín: **Brands Hatch**



Széria: **Superbike**
Helyszín: **Brit GP**



Széria: **FIA GT3**
Helyszín: **Slovakia Ring**

1

2

3

4

FOTO: SPEEDLIGHTPHOTO

TISSOT

SWISS WATCHES SINCE 1853

INNOVATORS BY TRADITION



További információk: www.tissot.ch

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



TISSOT T-RACE MotoGP
LIMITED EDITION 2011

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

MEGÉRINT AZ IDŐ



Btech
DISTRIBUTION

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



© InSomnia

Terepre termett

Az új **GPSMAP 62s** kézi navigációs eszköz 5,1 centiméteres képátlójú, napfénynél is olvasható, 65000 színű kijelzőjével minden helyzetben utat mutat. Beépített, 3 tengelyű elektronikus iránytűje akkor is pontos, ha a készülék nincs szintben tartva. A barometrikus magasságmérő folyamatosan követi a nyomásváltozást, így megtudhatja az aktuális magasságot, sőt, a várható időjárást is megbecsülheti. A nagy érzékenyséű műholdpozíció-becllés segítségével akár sűrű lombzat vagy nagy épületek környékén is kiválóan tájékozódhat. A **GPSMAP 62s** tárolja és megjeleníti a fontos információkat, úgymint helyszín, terep, vagy nehézségi fok. Terepálló és vízálló gumírozott borításával, kis súlyával a készülék extrém körülmények között is ideális társa lesz.



GPSMAP® 62s