

A világ vezető F1-es magazinjának legizgalmasabb cikkeivel

Autósport és Formula



WWW.FORMULA.HU

MAGYARORSZÁG MOTORSPORT MAGAZINJA

XII/5. szám, 2011. május



Az MNASZ
kiemelt
médiapartnere

AMIKOR NYOLC PILÓTA

HARCOL

A CSAPATTÁRSÁVAL

50 ÉVE F1-ES FOTÓS

Schlegelmilch-interjú

KÓRHÁZ A PADDOCKBAN

Itt gyógyulnak a MotoGP pilótái

A KÖVETKEZŐ BAJNOK?

Ogier csapattársa nyomába lépne

148
OLDALON



Ára: 795 Ft
Előfizetőknek:
499 Ft

WTCC: MICHELISZ MINDENT MEGMOND
Új versenygép + hungaroringi esélyek

20 ÉV UTÁN VISSZATÉRTÜNK ODA AHOVÁ TARTOZUNK. TÖBB MINT SZÁZ KÖZÚTI ÉS PÁLYA TESZT, SZAKÉRTELEM, ELHIVATOTTSÁG ÉS ADRENALIN SEGÍTTET KIFEJLESZTENI AZ IGAZI P ZERO VERSENY ABRONCSOKAT. EZÉRT VÁLASZTOTT MINKET AZ F1 NEM CSAK HIVATALOS GUMIABRONCS BESZÁLLÍTÓNAK, HANEM HIVATALOS ÉLMÉNY BESZÁLLÍTÓNAK IS. NYERJEN BELÉPŐT A FORMA 1 MAGYAR NAGYDÍJRA! RÉSZLETEK: PIRELLI.HU

LET'S DANCE



MIT ÉR AZ ERŐ HA NEM URALOD



Autósport és Formula

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

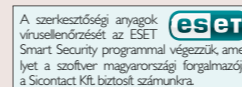
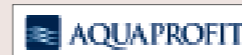
Előfizetési díj: 6 hónapra 3790 Ft, 12 hónapra 5490 Ft, 12 hónapra ajándékkal 6990 Ft, 3 hónapra 2385 Ft
ISSN: 1785-9484

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



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

Együttműködő partnereink:



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

JEGYZET

BETHLEN TAMÁS

148

Üzenem mindenkinek, aki a nyomtatott sajtó lassú halálának hírére terjeszti: lapunk él és virul. Sőt, ebben a hónapban olyan terjedelemben kerül az újságosokhoz, mint még soha: száznegyvennyolc oldalon kínáluk minden eddiginél színesebb és izgalmasabb információkat a benzingőzők szerelmeseinek.



Fotó: Tordai Krisztina

Ezernyi indokkal lehet persze magyarázni az okait annak, miért kapták fel olvasóink és miért szeretik a motorsport-szurkolók az Autósport és Formula Magazint. Az egyik legfontosabb azonban kétség kívül a brit **F1 Racing** kiadójával kötött együttműködés, melynek keretében májusban is számos olyan írás került a kiadványunkba, amelyet Magyarországon nem lett volna módunk sem megszervezni, sem elkészíteni.

Itt vannak aztán a hazai sportvezetők, akik partnerül fogadták az AFM-et, és segítő kezét nyújtanak ahhoz, hogy akár a szövetségektől, akár a szakágaktól a legfrissebb és legérdekesebb információk juthassanak el szerkesztőségünkhez. A közös munka révén mára oda jutottunk, hogy már alig akad olyan komoly honi széria, amelyik nem szerepel oldalainkon.

Kell persze még az újságírók és a fotósok áldozatos és segítőkész munkája, méghozzá nem

is akárhányuké. Ha velünk szerződésben álló, és ki tudja hány fényképpel dolgozó ügynökségek létszámát nem számolom, a zurnaliszták és a „képirók” létszáma akkor is közelíti a fél-százat, kezdjenek csak böngészni a szerzők között a magazin oldalain.

A legfontosabbak azonban mégsem ők, hanem akik a sor végén az újságosnál, a benzinkúton vagy a szupermarketekben leemelik kiadványunkat a polcra, átpörgetik az oldalait, majd a tárcájuk után nyúlnak, hogy megvásároljanak bennünket. Pénzt adnak a munkánkért, ami ezekben a nehéz időkben nagy szó, még akkor is, ha tudjuk, hogy elsősorban nem a „sanyarú helyzetben szenvedő lapkiadót” akarnak segíteni, hanem egyszerűen csak el szeretnének egy-két órára mertülni közös szerelmünk, a motorsportok titkaiban.

Köszönjük a bizalmukat, reméljük ezúttal is részlőgtünk!

A navigáció.



Nüvi 3790 T – a díjnyertes navigáció

Tapasztalja meg az egyedülálló navigációt, melyet az elegánsan keskeny nüvi 3790T nyújt Önnek! Az épületek és domborzati viszonyok 3Ds megjelenítésére, valamint több nyomópont érzékelésére is képes (multitouch) üveg kijelző kényelmes és egyszerű használatot biztosít. Élvezze továbbá a nüRoute™ technológia, a napi forgalmat elemző trafficTrends™ és a kedvenc útvonalakat eltároló myTrends™ szoftverek kínálta előnyöket, és használja a sávinformáció szolgáltatás, a csomópont előnézet, valamint a telefon kihangosítás funkciókat vezetés közben!

További információért látogassa meg honlapunkat: www.garmin.hu.



TARTALOMJEGYZÉK

2011. MÁJUS

FORMULA-1

KÜLÖNVÉLEMÉNY	21
Dávid Sándor rovata	
CSAPATCSATA	24
Amikor nyolc pilóta küzd a csapattársával	
TE KÉRDEZEL	30
Jarno Trulli válaszol	
FESTÉK	37
Az F1 legféltettebb titkainak leleplezésére	
VÖRÖS KÖD	38
Amikor a pilóták elvesztették a fejüket	
ÖT PRIVÁT ISTÁLLÓ	42
Eltűnt, de nem feledett	
MI LETT VELE?	47
Tarso Marques	
VISSZATEKINTŐ	48
Nevezetes F1-es események a régmúltból	
SCHLEGELMILCH & SCHLEGELMILCH	50
Két generáció a Forma-1-es pályák mellett	
GUMIDOMINÓ	54
Hogyan lett főszereplő a Pirelli?	

MOTORSPORT

ELNÖKI NOTESZ	57
Mi történt Gyulay Zsolttal áprilisban?	
MICHELISZ MINDENT MEGMOND	66
Milyen a BMW, milyenek a hazai esélyek?	
MEGINT A HONDA	70
MotoGP: Jerezben Pedrosa visszatért	
UTAZÓ KÓRHÁZ	72
Mobilklinika a pálya szélén	
MÁSODIK KÖR	74
Gyorsasági motoros versenyösszefoglaló	
ÖSSZEVONT	78
Ácson együtt küzdött a teljes MX-es mezőny	
A CITROEN ELŐNYBEN	84
Rali vb: Jordánia	
KÖNNYED GYŐZELEM	88
Miskolc Rali: Asi hozta a kötelezőt	
FÜRDŐZÉS HELYETT	100
Szoboszlón Fazekas nyerte a terepralit	
MEZŐNYHARC	106
Új arcok a máriapócsi RC-évadnyitón	
ÚJ DIVÍZIÓK	114
AC: Kevés induló, de izgalmas futamok	
KAPTAK MELEGET ÉS HIDEGET	130
Gyorsasági Ob, Hungaroring Kupa	
AUTÓK – LÁNYOK	
TRUE BLUE2	140
A Hyundai és az üzemanyagcella	
CSAK A NEVE KICSI	142
Menetpróba: Mini Countryman	
A LEGNAGYOBB	144
Menetpróba: Suzuki Kizashi	
RAJTRÁCSLÁNYOK	146
Ők voltak a legszebbek áprilisban	



30



66



130



Sepang

Sepang International Circuit

A pálya hossza:	5,543 km
Versenytáv:	56 kör – 310,408 km
Időjárás:	száraz
Levegő hőmérséklete:	28-30 fok
Aszfalt hőmérséklete:	28-31 fok
Leggyorsabb kör:	
Mark Webber	1:40,571



MÁR MEGINT VETTEL

ISMÉTLÉS: RED BULL, MCLAREN ÉS RENAULT A PÓDIUMON

Vettel a Maláj GP-n is legyőzhetetlennek bizonyult, melbourne-i fölénye azonban eltűnni látszott Sepangban, ahol a jóslott eső elmaradt, de az új szabályoknak köszönhetően egészen izgalmas küzdelmet láthatott a nagyeredmű.

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

Míg a valós erőviszonyokra nézve kevésbé reprezentatív, félig utcai pályának tekinthető Melbourne-ben KERS nélkül is aggasztóan nagy volt Vettel fölénye, addig a tempós, a gyorsan kopó Pirelli-abroncsokat jobban megterhelő malajziai helyszínen keményebben meg kellett dolgoznia az újabb sikerért. Sőt, ha Adrian Newey műszaki stábjának nem hozza félig-meddig működ-

dóképes állapotba a KERS-t, talán másként is alakulhatott volna a viadal.

Jól jött a körönként 7 másodpercig 80 plusz löerőt biztosító rendszer az időmérő zárófelvonásában, amikor a hétvége korábbi részében átlagosan muzsikáló német remek formaidőzítéssel az utolsó pillanatban megfutotta a rajtelsőséget érő 1:34,870-es idejét, 0,1 másodperccel ver-

ve a McLaren fenegyerekére, Lewis Hamiltonra. A melbourne-i rajtnál KERS nélkül is lazán verte a britet, itt azonban jóval hosszabb volt az 1-es kanyarig vezető egyenes, így nem kizárt, hogy a hibridloket nélkül komplikáltabb lett volna az egyébként sima diadal: három sima boksziállás az 56 kör alatt, majd jöhetett a már-már szokásos ünneplés.

Akárcsak Ausztráliában, Sepangban is egy McLaren és egy Renault végzett Vettel mögött, de ezúttal Jenson Buttonnal és Nick Heidfelddel a volánjánál. A kvalifikációt csak a 4. helyen záró britet legfőbb fegyvere, a gumikímélő autózás juttatta a dobogóra, míg a Kubica-helyettes német egy álomszerű rajttal alapozta meg jó eredményét: a 6. pozícióból elrugaskodva olyan lendülettel robbant be Vettel mögé az első kanyarban, hogy az elbizonytalanította a világbajnokot is. Heidfeld egészen a boksziállások első köréig repszett a vezető Red Bull mögött,

nyomában a McLarennekkel, valamint az 5. helyről startoló Fernando Alonso Ferrarijával. A kerékcserék után Hamilton vette üldözőbe Vettelt, míg Alonsónak a 17. körben sikerült megelőznie Buttont: a 2009-es világbajnok csak a második szerviznél előzte vissza a spanyolt, a harmadiknál viszont a csapattársát is letudta, amikor a szerelők túl sokáig maszatoltak Hamilton bal első kerekének cseréjével.

Míg Button hajszolni kezdte a 30. körtől már KERS nélküli autózó Vettelt, Hamilton újabb kellemetlen meglepetések érték: a keményebb

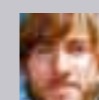
A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1 Sebastian Vettel: „Két hete egyáltalán nem használtuk a KERS-t a futamon, de ha ma a rajtnál nem lett volna, a verseny teljesen másként alakult volna. Úgy gondolom, hogy nagyon boldognak kell lennünk, de figyelniük kell arra is, hogy megőrizzük a lendületünket. Két verseny után két győzelem, szerintem tökéletesen kezdtek az évet.”



2 Jenson Button: „A rajtrácsra menet úgy döntöttem, hogy változtatok az első szárny beállításán, de ez hiba volt, mert alulkormányzottság lépett fel, és ez sértette a hátsó gumikat. Egyszerűen nem volt elég jó a balansz. Minden boksziállásnál kértem a csapatot, hogy növeljék a szárnyállást, így a tempóm egyre jobb és jobb lett. A mai futam az abroncsok kíméléséről szólt.”



3 Nick Heidfeld: „A rajtom jól sikerült, de Vettel sokkal gyorsabb volt nálam. Később szerencsém volt, mert Alonsónak gondja adódott, Hamilton pedig élvezetes csatában előztem meg. Az utolsó néhány körben Webber közel járt hozzám, de elég gyors voltam ahhoz, hogy előtte maradjak. Csodálatos eredmény a mai, immáron nyilvánvaló, hogy a csapat hatalmasat lépett előre.”

MINDENFÉLE

Sebastian Vettel pályafutása 17. rajtelsőségét és 12. futamgyőzelmét szerezte meg Sepangban, ezzel a pole pozíciók örökranglistájának 15. helyén beírta Sir Jackie Stewartot, győzelmek tekintetében pedig a 21. helyre ugrott fel, csatlakozva Mario Andrettihez, Alan Joneshoz és Carlos Reutemannhoz.

Minden tekintetben mozgalmassnak bizonyult a Maláj Nagydíj, ami elsősorban a gyorsan kopó Pirelli-abroncsoknak és az állítható hátsó szárnynak volt köszönhető. A versenyzők összesen 56 helyeseres manővert hajtottak végre, és szinte végig légkulcsoktól volt hangos a boksztutca: a szervizcsapatok összesen 63 alkalommal voltak akcióban a futam során.

Nick Heidfeld, a Renault beugrója történelmet írt 3. helyezéssel: a német pályafutása során 13. alkalommal állhatott fel a pódiumra, ezzel a Forma-1-es történelem legtöbb dobogós helyezést jegyző, de győzelmet egyszer sem arató pilótája lett. A mostanáig nyolc 2. és öt 3. helyezést szerző Heidfeld a dobogón győzelem nélkül 12 alkalommal pezsgőző Stefan Johanssonnal taszította le a kétes értékű trónról.

Áttörésként értékelte a Maláj Nagydíjat a Lotus-istálló: Heikki Kovalainen és Jarno Trulli a világot ezúttal sem váltotta meg a T128-assal, de az időmérő edzésen mindössze 1 másodperc választotta el a párost a Q2-től, amire korábban még egyszer sem volt példa. Kovalainen a futamot a két Toro Rosso mögött, a 15. pozícióban zárta, míg a leggyorsabb körök táblázatán 16. lett, maga mögé utasítva például a két Williams-t vagy épp Alguersuari Toro Rossóját. „Mióta a Forma-1-ben vagyunk, egyértelműen ezen a hétvégén voltunk a leg-erősebbek” – nyilatkozta a technikai igazgató, Mike Gascoyne.

Érdekes helyzet alakult ki a Mercedes GP-nél Sepangban: Nico Rosberg pályafutása során a 91. alkalommal sorakozott fel a rajtrácsra. Ez megegyezett csapat- és honfitársa, a hétszeres világbajnok Michael Schumacher futamgyőzelmeinek számával.





Parkoló a pódium alatt, ahonnan Vettel éppen pezsgőlocsolásra indul

gumikat a vártnál jóval hamarabb elkopattatva a McLaren, így Alonso utolérte. A spanyol Ferrariján megadta magát az állítható hátsó szárny, mégis vehemensen támogatta riválisát: a 45. körben a 4-es kanyarnál előzésre szánta el magát, de eltrafálta a McLaren jobb hátsó kerekét, így a Ferrarinak orrkúp-cserét kellett beiktatnia. Az incidensre a futam után mindketten ráfizettek: a szigetországi szabálytalan védekezésért (egynél többször váltott irányt), a hispánt

pedig az elkerülhető koccanás miatt sújtották 20-20 másodperces időbüntetéssel. Előbbi járt rosszabbul, ugyanis egy pozíciót is veszített a szankció miatt. Hamilton viszontagságai az Alonso-csörte után is folytatódtak a pályán. Heidfeld az 52. körben megfosztotta a 3. helytől az egyre lassabb McLarent, majd miután a kopott abroncsokon megcsúszott, Mark Webber is elment a negyedszer is kerékcserére kényszerülő, a 7. helyen leintett, de a büntetés miatt a 8. helyre rangsorolt 2008-as világbajnok mellett.

Webber az utolsó két körben hőiesen hajszolta Heidfeldet is, akit már nem tudott megelőzni, de az ausztrál így is dicsőretet érdemel. RB7-esében a KERS már a rajtrácsra menet bedöglött, így a rajtnál kapásból visszacsúszott a középmezőnybe, de négy kiállásra szabott stratégiájával sikerült felküzdenie magát a 4. helyre. A melbourne-i szerény teljesítménye miatt sokat bíralt tavalyi vb-bronzérmes a 40. körben megfutotta a leggyorsabb kört, tíz fordulóval később pedig a futam

talán legszebb előzését mutatta be, amikor legyűrte Felipe Massa működő KERS-szel és állítható hátsó szárnyal felvértezett Ferrariját. A brazilnak sikerült maga mögött tartania Alonsót, így a vártnál gyengébb szezonkezdést produkáló Ferrari-párosáé lett az 5-6. hely. Őket Vitalij Petrov követhette volna, de a melbourne-i dobogós Renault-menő 3 körrel a leintés előtt lesodródott a pályáról és ráhajtott egy szegélykőre, amelyen az R31-es a levegőbe repült és a földetéréskor törött kormányrúddal volt kénytelen félrehúzódni. Kamui Kobayashit, a Sauber versenyzőjét inntették le a 8. pozícióban, de Hamilton büntetése után helyet cserélt a brittel, így 7. lett. A japán újfent bizonyította, hogy a C30-as bának a legkíméletesebben az abroncsokkal, a pontszerzők közül egyedüliként teljesítette két kiállással a távot. Kobayashi látványos, előzésekben gazdag csatában szorította a 9. helyre Michael Schumachert: miután az időmérőn ismét elvázott a Q2-ben, és csak a 11. helyről rajtolhatott, a német pontokkal koz-



Egy félreállt Williams az egykori szponzor reklámtáblája alatt: ráférne a biztonság az alakulatra

metikázta az újabb gyenge hétvégét. Erre szüksége is volt a Mercedes GP-nek, hiszen csapat- és honfitársa, a 8. helyről induló Nico Rosberg a futam elején visszacsúszott, és leköroztéként a 12. pozícióban futott be. Paul di Restával, a Force India újoncával egészült ki a pontszerzők zónája: a silverstone-i csapat tavalyi DTM-bajnoka érett versenyzéssel második Forma-1-es nagydíján is eredményesen szerepelt, maga mögé utasítva jóval rutinosabb csapatársát, Adrian Sutilt.

Kakukktojás:
a második futamon már a második Renault-pilóta ért a dobogóra



A Maláj Nagydíj végeredménye

1. S. Vettel	Red Bull RB7-Renault	56 kör, 1:37:39,832
2. J. Button	McLaren MP4-26-Mercedes	+ 3,261
3. N. Heidfeld	Renault R31	+ 25,075
4. M. Webber	Red Bull RB7-Renault	+ 26,384
5. F. Massa	Ferrari 150 Italia	+ 36,958
6. F. Alonso	Ferrari 150 Italia	+ 57,248
7. K. Kobayashi	Sauber C30-Ferrari	+ 1:06,439
8. L. Hamilton	McLaren MP4-26-Mercedes	+ 1:09,957
9. M. Schumacher	Mercedes MGP-W02	+ 1:24,896
10. P. di Resta	Force India VJM04-Mercedes	+ 1:31,563
11. A. Sutil	Force India VJM04-Mercedes	+ 1:41,379
12. N. Rosberg	Mercedes MGP-W02	+ 1 kör
13. S. Buemi	Toro Rosso STR6-Ferrari	+ 1 kör
14. J. Alguersuari	Toro Rosso STR6-Ferrari	+ 1 kör
15. H. Kovalainen	Lotus T128-Renault	+ 1 kör
16. T. Glock	Virgin MVR02-Cosworth	+ 2 kör
17. V. Petrov	Renault R31	+ 4 kör

Nem érték célba:

V. Liuzzi	HRT F111-Cosworth	46. kör
J. D'Ambrosio	Virgin MVR02-Cosworth	42. kör
J. Trulli	Lotus T128-Renault	31. kör
S. Perez	Sauber C30-Ferrari	23. kör
R. Barrichello	Williams FW33-Cosworth	22. kör
N. Karthikeyan	HRT F111-Cosworth	14. kör
P. Maldonado	Williams FW33-Cosworth	8. kör

Totálkárosra tört Sergio Perez Sauber C30-asa a viadal 23. körében: a mexikói reményesség eltrafált egy közel 6 kilogrammos ballasztarabot, amely egy Toro Rossóról vált le. A nehezek kilyukasztotta az autót, és kis híján a pilóta is megsérült. „Sergiónak új autót kell építenünk Kínára. Eddig egyébként csak egyszer fordult elő, hogy egy autót nem tudunk megjavítani. Azt, amelyiket Frentzen tört össze 1994-ben, Monacóban” – mondta a csapatmenedzser, Beat Zehnder.

Puskagolyóhoz volt hasonlítható a felverődő gumitörmelék Sepangban – jelentette ki a győztes, Sebastian Vettel. A jelenség a mezőnyben mindenütt megkeserítette a versenyzők életét: Paul di Resta, a Force India újonca a kezét fájalta, miután több erős találatot is kapott, s panaszkodott a ferraris Fernando Alonso is. Paul Hembery, a milánói gyártó sportigazgatója leszögezte: a gyorsan kopó gumik miatt a jelenség teljesen természetes, túl sokat nem tudnak javítani a helyzeten.

Melbourne-nél ellentétben Sepangban már túlvészelt a 107 százalékos szabályt a Hispania-istálló, így Liuzzi és Karthikeyan idén először sorakozhatott fel a rajtrácsra. Bár a kockás zászlóig nem jutottak el, a sínylődő alakulaton már a futamon való indulás is felvillanyozta. Bevetettek egy új fejlesztésű első szárnyat is az F111-esen, s mint kiderült: a szélcsatorna-tesztek a Mercedes GP-nél bonyolították.

Christian Horner, a Red Bull csapatfőnöke dicsőretben részesítette Webbert, akit a melbourne-i harmatos szereplés után többen is élesen bíráltak: „Nagyszerű munkát végzett, a stratégiájának és saját remek teljesítményének köszönhetően majdnem felküzdötte magát a dobogóra. Mark elég öreg ahhoz, hogy tudja, a szezon nagyon hosszú, és ezek a pontok roppant értékesek. Semmi kétségem afelől egyébként, hogy hamarosan eljön az ő ideje is” – mondta a szakvezető.



A PIRELLI JELENTI

„Ha az Ausztrál Nagydíjról azt gondoltuk, hogy jó, akkor a maláj események láttán azt kell mondanunk, hogy fantasztikus futam volt. Szerencsére nem esett az eső, így a nedvességfaktor nem szólt bele a verseny alakulásába. A megfelelő keverékek választása a megfelelő időben – ez volt a kulcs a lehető legjobb eredmény eléréséhez. Az első három helyezett pilóta elfogadta azt a tényt, hogy a lehetőségük mellett az abroncsokra kell a legnagyobb hangsúlyt fordítani. Az utolsó körig folyt a harc a helyezésekért. Rögtön szeretném megragadni az alkalmat, hogy gratuláljak Nick Heidfeldnek, aki az első tesztpilótánk volt, miután megkötöttük egyezésünket a Forma-1-gyel. Csak egy szusszanásnyi időnk marad a pihenésre, hiszen utunk most rögtön Kínába vezet, a következő nagydíjunk helyszínére.”

Paul Hembery, motorsport igazgató



AQUA

electromax

Vásárolj olcsón! >>> www.aqua.hu

SZÁMÍTÁSTECHNIKA



2011-ben a szállítás díját elengedjük! *

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



SZÓRAKOZTATÓ ELEKTRONIKA



HÁZTARTÁSI BERENDEZÉSEK



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



AQUA Békéscsaba
VII. Budapest,
Dohány u. 36.

AQUA Pécs-Csanada
XV. Budapest,
Szentcsihály út 131.

AQUA Miskolc-tér
II. Budapest,
Mátyás tér 10.

AQUA Karinthy
XI. Budapest,
Karinthy Frigyes út 17.

AQUA Pálfi
A Václav szobrászok,
Békéshelyvár, Tolnai u. 1.
Tel: (22) 786-024

Központi információ: (06-1) 244-2424

MALAJZIA



Kuala Lumpurban minden csapat nagy hangsúlyt fektetett a protokollra, de Mercedesnek a szponzora, a Lotusnak pedig a tulajdonosa miatt ezen belül is kiemelt feladatok jutottak.



Sanghaj Shanghai International Circuit

A pálya hossza:	5,451 km
Versenytáv:	56 kör – 305,256 km
Időjárás:	száraz
Levegő hőmérséklete:	21-23 fok
Aszfalt hőmérséklete:	26-32 fok
Leggyorsabb kör:	
Mark Webber	1:38,993



MEGLEPETÉS

KÍNÁBAN KIKAPOTT VETTEL ÉS NYERTEK A GUMISTRATÉGÁK

Lewis Hamilton révén Sanghajban megtört Sebastian Vettel egyeduralma, de ehhez kellett a Red Bull KERS-hibája és stratégiai baklövése is. Az előzőekben gazdag viadal hőse kétségkívül Mark Webber volt, aki káprázatos vágát produkált.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR, RUSZANOV ANDRÁS KÉPEK: HOCHZWEI, ATP, KRAELING, FOP, REUTERS



Előzetesen semmi jel nem utalt arra, hogy Vettel hegemóniája megtörhet Sanghajban, sőt! Bár a McLaren-legénység dicsérte az MP4-26-os már Sepangban is kipróbált, továbbfejlesztett padlólemez-kipufogó kombóját, a világbajnok német az összes tréninget uralta, az időmérőn pedig több mint 0,7 másodpercet vert a wokingi duóra, ahol Jensen Button a 3. pozícióba szorította Hamiltont.

Vasárnap mégis fordult a kocka: a páratlan izgalmakat tartogató futamon a KERS újra cserbenhagyta Vettel, ráadásul a Red Bull rosztul döntött, két kiállásos stratégiával versenyzett a címvédőt, aki így a hajrában, kerék a kerék melletti csatában bukta el a győzelmet

után az időmérőn KERS nélkül, a határozottan lassabb kemény gumikon már a Q1-ben elvérzett, és mindenképp megdöbbenésére csak a 18. rajthelyet szerezte meg, a versenyen új stratégiai taktikákat nyitott: a viadal elején még a keményebb keverékeken autózott, amiket hamar lecsért, hogy aztán az időmérőről megmaradt friss, lágy abroncsokon kíméletlenül áthámozza magát a mezőnyön.

Vettel már a rajtnál elveszítette a vezető pozíciót: ugyan RB7-esében ekkor még működött a KERS, a két McLaren megelőzte, s a német csak nagy csatában tudta maga mögött tartani Nico Rosberget, aki a Mercedes idei legjobb kvalifikációs eredményét produkálva a 4. helyről



Nem és nem és nem: Schumachernek nem sikerül előre lépnie a középmezőnyből

Hamiltonnal szemben, aki – köszönhetően a McLaren jó helyzetfelismerésének – menet közben váltott három kiállásra.

Noha a brit eredménye mérföldkőnek számít az idei szezonban, a futam hőse egyértelműen a 3. helyen végző Mark Webber volt. Mi-

startolt. Az éltrió – az üldöző Rosbergtől és a két Ferraritól, Felipe Massától és Fernando Alonso-tól meglépve – a bokszkiállítások első hullámáig szorosan együtt maradt. Vettel a 14. körben az állítható hátsó szárny segítségével megelőzte a kopott gumikon egyre lassabb Hamiltont,

A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1. Lewis Hamilton: „Nagyon boldog vagyok! Úgy gondolom, jól jött, hogy az időmérőn megspóroltam egy szett friss, lágy gumit. Ma ez nagyon sokat segített, mert a jelek szerint picit tartósabb volt, mint az előtűnk autózó srácoké. Most egyébként minden jól összejött. A bokszkiállítás fantasztikusan sikerültek, a srácok egyre jobban dolgoztak, és az autó is nagyszerű volt.”



2. Sebastian Vettel: „Talán túlságosan ragaszkodtunk a két kiálláshoz. A középső szakasz hosszabb is lehetett volna, de aztán felraktuk a keményebb gumikat, és azt láttam, hogy Lewis egyre közelebb van. Nem lett volna értelme túl nagy harcot vívni, de amíg tudtam, védekeztem. Elkövettünk néhány hibát és adódtak problémáink is, de így is második lettem, amivel elégedett vagyok.”



3. Mark Webber: „Elkeserítő volt 15 kör után azt látni, hogy még mindig csak 17. vagyok, de aztán egyre jobbnak éreztem az autót, s mivel maradt néhány szett lágy abroncsom az időmérőről, a helyzetem egyre jobb lett. Egyébként talán mindig így kellene csinálni, kihagyni az időmérőt és innen rajtolni! A bajnokságnak jót tesz, hogy végre valaki legyőzte Sebet...”

MINDENFÉLE

Sebastian Vettel idei 3. pályafutása 18. pole pozícióját szerezte meg Sanghajban, ahol Lewis Hamilton karrierje 15. diadalát aratta. A McLaren-istálló fennállásának 170. győzelmét arató brit sofőr sikerével az örökranglista 15. helyén áll és ott olyan neveket előz meg, mint például a 14 sikert jegyző Graham Hill, Emerson Fittipaldi és Jack Brabham.

Röviddel a futam előtt veszélybe került Hamilton 3. rajthelye, a brit autója ugyanis a rajtrácsra indulás előtt egész egyszerűen nem indult be. Bár a McLaren-legénység csak az utolsó pillanatban tudta kijavítani a problémát, a versenyző saját bevallása szerint megőrizte hidegvérét: „Csak azt láttam, hogy a srácok leszedték a borítóelemeket. Tudtuk, hogy csak hat perc van hátra, de szerencsére minden rendeződött” – mondta az ominózus problémáról a 2008-as világbajnok.

Hiába produkálta karrierje eddigi legjobb időmérő-eredményét a 7. rajthelyet megszerző Toro Rosso-reménység, Jaime Alguersuari a futamon csak a 9. körig volt versenyben. Első kerékcseréje után a katalán sofőr visszatért a pályára, de STR6-osáról lerepült a rosszul rögzített jobb hátsó kerék: a versenybírók „nem biztonságos kiengedés” miatt 10 ezer eurós pénzbírsággal sújtotta a faenzai együttest.

Fernando Alonso különleges óvintézkedések mellett élte napjait Sanghajban, miután a helyi illetékesek előzetesen arról tájékoztatták a csapatokat, hogy a japán nukleáris katasztrófa miatt fennállhat a radioaktív sugárzás veszélye, illetve a helyi húsok fogyasztásával egy doppingszernek minősülő szteroid, klenbuterol juthat a versenyzők szervezetébe. Alonso Kínában csak a Ferrari-konyha főztjét fogyasztotta, azon kívül csak ásványvízben főtt rizst és otthonról vitt műzliszeleteket rágcscált. A spanyol kizárólag rövid zuhanyokat vett, s fogmosáshoz is csak a csapat ellátmányából származó palackozott ásványvizet volt hajlandó használni.





Van baj bőven a HRT háza táján. A 107%-ba már beleférnek, de a további javulás késik...

majd Buttont követve a boksza hajtott kerékcsere. Ekkor a brit döbbenetes hibát vétett, ugyanis előbb a Red Bull-garázshoz állt be, majd továbbgurult a sajátjaihoz: a német kihasználta a pillanatnyi zavart, és a brit elé tért vissza, míg a 15. fordulóban szervizelő Hamilton az első boksziállását már a 12. körben letudó Rosberg, valamint Massa is megelőzte.

Az első boksziállás után a korai szervizből profitáló Rosberg állt az élen, akit Vettel, Button, Massa, Hamilton, Michael Schumacher és Alonso követett. Mivel a 25. körben Button, majd

Massát is levadászta. A brazil a 45. kör elején előzte meg, a kopott gumikon lassuló németet pedig az 50. fordulóban érte utol. A hátsó hosszú egyenesben, a hátsó szárny segítségével nem tudta megelőzni a Red Bullt, az 52. körben azonban sikerrel járt: a 6-os kanyarból jobban gyorsított ki, így a gyors 7-es kanyarban a belső íven sikerült leküzdenie Vettelt, eldöntve ezzel a győzelem sorsát.

Button a 45. körben előzte Rosberget, amikor a német támadást indított Massa ellen, de elhárította azt. A brazil a kopott gumikon nehezen tudott védekezni a Mercedes ellen is, aki az 50. kör



a következő fordulóban Rosberg és Hamilton is letudta második kerékcserejét, Vettel és Massa pedig a pályán maradt, nyilvánvalóvá vált, hogy a német és a brazil két kiállásos stratégiával próbálkozik. Úgy tűnt, hogy ez jó megoldás lehet, ugyanis a Red Bull és a Ferrari a 31., illetve a 33. körben letudott második boksziállás után az egy kiállással még adós Rosberg, Button és Hamilton mögött a 3-4. helyen haladt, ráadásul az élről nem tudott komoly előnybe kerülni. Hamiltonnak a 35. körben sikerült megelőznie Buttont, majd a 3 körrel később megejtett boksziállása után Rosberget is legyűrte. A 40. fordulóban szervizelő német épp a brit elé tért vissza, s bár egy darabig sikeresen maga mögött tartotta a McLarent, túl sokáig nem védekezhetett, ugyanis versenymérnöke arról tájékoztatta, hogy az üzemenyagszint „kritikus” vált. Hamilton tovább szárnyalt, s hamarosan a boksziállások során élre álló Vettelt és

végén, a célegyenes bejratánál egy határozott manőverrel ment el mellette. Massa ettől kezdve már Webber elől menekült, aki a lágy gumikon mindenkori másnál legalább 2 másodperccel volt gyorsabb: az ausztrál az 52. körben ment a brazil mellett, két körrel később megelőzte Rosberget, majd az utolsó előtti fordulóban Buttont is leküzdötte, aki így kénytelen volt beérni a 4. helyezéssel.



Hamilton gratulál a második helyhez Vettelnek. Ő az első, aki idén meg tudta verni a német világbajnokot

Massa végül a 6. helyen zárt, maga mögé utasítva Alonsót, aki egyértelműen lassabb volt, ráadásul a boksziállásai után rendre meggyűlt a baja a forgalommal. A spanyol Michael Schumacher követte a célban, aki ezzel kozmetikázott valamiképp a helyzetén, miután az időmérőn ezúttal sem jutott be a Q3-ba és csak a 14. helyről rajtolhatott. Az utolsó két pontot érő helyen Vitalij Petrov és

„Úgy gondolom, hogy ez a malőr érdemben nem befolyásolta a versenyemet.” *Button*

Kamui Kobayashi ért célba: a Renault dobogós sorozata megszakadt ugyan, de az orosz 9. helyéig ismét zsákmányolt 2 pontot a fekete-arany együttes, míg a Sauber japánja lyukas orrkúppal autózott a táv nagy részében.

Paul di Resta, a Force India újonca – aki első ízben küzdötte be magát a Q3-ba az időmérőn, ahol 10. lett – sokáig a pontszerzők között autózott,

de végül a 11. pozícióban intették le, s hiába jutott Q3-ig mindkét Toro Rosso, a Red Bull-juniorok is elszalasztották a pontszerzés lehetőségét. Abszolút csalódást okozott a Williams, amely folytatta soha nem látott vakrepülését, a Lotus pedig kellemes meglepetéssel szolgált: a 16. helyen záró Heikki Kovalainen Sergio Perez Sauberét és Pastor Maldonado Williamsét is maga mögé utasította.

A Kínai Nagydíj végeredménye

1. L. Hamilton	McLaren MP4-26-Mercedes	56 kör, 1:36:58.226
2. S. Vettel	Red Bull RB7-Renault	+ 5,198
3. M. Webber	Red Bull RB7-Renault	+ 7,555
4. J. Button	McLaren MP4-26-Mercedes	+ 10,000
5. N. Rosberg	Mercedes MGP-W02	+ 13,4448
6. F. Massa	Ferrari 150 Italia	+ 15,840
7. F. Alonso	Ferrari 150 Italia	+ 30,622
8. M. Schumacher	Mercedes MGP-W02	+ 31,026
9. V. Petrov	Renault R31	+ 57,404
10. K. Kobayashi	Sauber C30-Ferrari	+ 1:03,273
11. P. di Resta	Force India VJM04-Mercedes	+ 1:08,757
12. N. Heidfeld	Renault R31	+ 1:12,739
13. R. Barrichello	Williams FW33-Cosworth	+ 1:30,189
14. S. Buemi	Toro Rosso STR6-Ferrari	+ 1:30,671
15. A. Sutil	Force India VJM04-Mercedes	+ 1 kör
16. H. Kovalainen	Lotus T128-Renault	+ 1 kör
17. S. Perez	Sauber C30-Ferrari	+ 1 kör
18. P. Maldonado	Williams FW33-Cosworth	+ 1 kör
19. J. Trulli	Lotus T128-Renault	+ 1 kör
20. J. D'Ambrosio	Virgin MVR02-Cosworth	+ 2 kör
21. T. Glock	Virgin MVR02-Cosworth	+ 2 kör
22. V. Liuzzi	HRT F111-Cosworth	+ 2 kör
23. N. Karthikeyan	HRT F111-Cosworth	+ 2 kör
Nem ért célba:		
J. Alguersuari	Toro Rosso STR6-Ferrari	9. kör

A PIRELLI JELENTI

„A versenyek idén egyre jobbakként és jobbakként lesznek. Szerintem senki nem tudta volna megjósolni az utolsó körökig, hogy mi lesz a befutó. Mi pontosan ezt akartuk elérni már akkor is, amikor úgy döntöttünk, hogy csatlakozunk a Formula-1 mezőnyéhez. Nagyon izgalmas versenystratégiákat láthattunk ma. Hamilton végül három kiállással nyerte meg a versenyt, de Vettelnek is majdnem sikerült az két kiállással. A versenyzők nagyjából 20 kört tudtak teljesíteni a kemény keverékeken. A végén mindenki nagyon közel ért célba az előtte haladóhoz. Nehéz elképzelni ezek után, hogy mi várható a soron következő nagydíjon Törökországban. Megpróbálunk azon lenni, hogy legalább ilyen jó verseny alakuljon ki!”

Paul Hembery, motorsport igazgató

Bár ezúttal mindkét Williams eljutott a célig, Rubens Barrichello és Pastor Maldonado eredménye egyértelműen megerősítette, hogy a nagy múltú grove-i csapat fennállása legmélyebb válságát éli. Adam Parr ügyvezető már a futam előtti napokban jelentős átszervezést ígért, s Sam Michael, az alakulat technikai igazgatója elárulta: nem lesz meglepődve, ha elveszíti az állását. „Technikai igazgatóként én állítottam össze a stábot, s ha nem működik, az egyértelműen az én felelősségem” – fogalmazott a szakember.

Csalással vádolta meg a Red Bull egyik szerezője Jensen Buttont, aki az első boksziállásakor az energiatalosos szervizcsapatához állt be: „Úgy gondolom, hogy csalni próbáltak. Szerintem ez egy arcátlan húzás volt a részükről, amivel megpróbálták lassítani bennünket” – mondta Mark Lenton, aki a bal hátsó keréknél a légkulcsért felelős és egyben Mark Webber főszerezője is. Button az esettel kapcsolatban elmondta: „Épp a kormányt figyeltem, állítottam az egyik kapcsolón, s amikor felnéztem, azt láttam, hogy a Red Bull szervizcsapata van körülöttem. Úgy gondolom egyébként, hogy ez a malőr érdemben nem befolyásolta a versenyemet.”

Menet közben váltott a győztes, három kiállásos stratégiára a McLaren – árulta el Phil Prew, a wokinger istálló vezető versenymérnöke. „Másokhoz hasonlóan eredetileg nekünk is két kiállítás volt szándékunkban, de sikerült időben a három kiállítás mellett dönteni, mert láttuk, hogy a gumikopás mértéke jelentős lesz” – nyilatkozta a szakember.

Szélcsatorna-problémák hátráltatják a szezon a vártnál klasszissokkal gyengébben kezdő Ferrari-istállót – nyilatkozta egy olasz szaklapnak a csapatfőnök, Stefano Domenicali. A vörösök megkezdtek a szezonra újralibrálását, de mivel az elnök, Luca di Montezemolo egyre türelmetlenebb, állítólag az is felmerült, hogy bérbé veszik a Toyota költségtérítését.





GPshop már Budapesten a WestEndben is!

Cím: 1. emelet, Lechner krt. 7.

A Budakeszin levő üzletünk változatlan nyitvatartással vár.

**Nyitási
nyereményjáték!**
2011. május 15-ig.

Nyerd vissza vásárlásod értékét!

Vásárolj a GPshop WestEndben 2011. május 15-ig
és ha egyike leszel az öt szerencsés nyertesünknek,
ajándékutalványként

visszkapod vásárlásod értékét!

Részletek a www.gpshop.hu weboldalon,
üzleteinkben és a Facebookon.



www.GPSHOP.hu

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

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

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

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

SANGHAJ

Kína a jövő nagy üzlete, ahol az F1-gyel is mindent el lehet adni, kezdve a rajongói polóktól a mérgező drága utcai Ferrarikig. A pilóták, akik nem törődtek a kereskedelemmel, dedikáltak, motoroztak, fotózkodtak vagy szülinapi tortát vágtek...





**TOTAL
KENŐANYAGOK**



Kiváló minőségű TOTAL kenőanyagok gyári beszállítói referenciával



Értékarányos árak, Európa legnagyobb olajtársaságától



Kenőanyagkinálat közúti járművekhez, munkagépekhez, mezőgazdasági és ipari alkalmazásokhoz



72 órán belüli szállítás munkanapokon az ország egész területére



Műszaki szaktanácsadás, egyedi igények kielégítése



Veszélyes-anyag kezelés, fáradtolaj és olajos hulladék díjmentes elszállítása



Olajvizsgálat (ANAC olajdiagnosztika)



UNIFILTER Szűrőstechnika Kft.



H-3300 EGER, MESTER U. 8 TEL: (36) 424-136 FAX: (36) 510-211
H-1239 BUDAPEST, GRASSALKOVICH UT 255 TEL/FAX: (1) 287-0588
E-mail: unifilter@unifilter.hu www.unifilter.hu www.fleetguard.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																	68
L. HAMILTON	-	18	4	25																	47
J. BUTTON	-	8	18	12																	38
M. WEBBER	-	10	12	15																	37
F. ALONSO	-	12	8	6																	26
F. MASSA	-	6	10	8																	24
V. PETROV	-	15	0	2																	17
N. HEIDFELD	-	0	15	0																	15
N. ROSBERG	-	-	0	10																	10
K. KOBAYASHI	-	0	6	1																	7
M. SCHUMACHER	-	-	2	4																	6
S. BUEMI	-	4	0	0																	4
A. SUTIL	-	2	0	0																	2
P. DI RESTA	-	1	1	-																	2
J. ALGUERSUARI	-	0	0	-																	0
J. TRULLI	-	0	-	0																	0
R. BARRICHELLO	-	-	-	0																	0
J. D'AMBROSIO	-	0	-	0																	0
H. KOVALAINEN	-	-	0	0																	0
T. GLOCK	-	0	0	0																	0
S. P. MENDOZA	-	0	-	0																	0
P. MALDONALDO	-	-	-	0																	0
N. KARTHIKEYAN	-	-	-	0																	0
V. LIUZZI	-	-	-	0																	0

KONSTRUKTÓRÓK	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																	105
McLaren Mercedes	-	26	22	37																	85
Scuderia Ferrari	-	18	18	14																	50
Lotus Renault GP	-	15	15	2																	32
Mercedes GP	-	0	2	14																	16
Sauber	-	0	6	1																	7
Toro Rosso	-	4	0	0																	4
Force India	-	3	1	0																	4
Team Lotus	-	0	0	0																	0
Williams	-	0	0	0																	0
Virgin Racing	-	0	0	0																	0
HRT	-	0	0	0																	0



Paul di Resta, a Force India újonca pontot ugyan nem szerzett, de az időmérőn jókora meglepetést okozott azzal, hogy beverekedett magát a Q3-ba. Norbert Haug, a Mercedes sportigazgatója is az egekig magaslatra a márkához erősen kötődő, tavaly a csillagosok színeiben DTM bajnoki címet nyerő skótot, akiről több bennfentes is az állítja: minden esélye megvan arra, hogy hamarosan leváltsa Michael Schumachert a Mercedes GP-nél. Haug kommentárja állítólag a hétszeres világbajnok veteránnak is szólt, aki idén még egyszer sem jutott el a Q3-ig...



RALLYcafé
Autósport mindenkinek, mindenhol!

A Rallycafé egy egyedülálló kezdeményezés, mely 2010 júliusától magas példányszámban és ingyenesen jelenik meg országosan. Célunk a technikai sportok ismertségének növelése az autósport kedvelőkön felül a hétköznapi autós ember megszólítása érdekében, informatív tartalommal.

A5-ös formátumú, ingyenes kiadványunkat online megjelenés lesz még hatékonyabbá és biztosít meghatározó jelenléteket hirdetőinknek. C-24 - ig. www.rallycafe.hu

Jelen vagyunk minden autósport és azzal kapcsolatos rendezvényen, benzinkutakon, autómosókban, pubokban és még számos egyedi terjesztési ponton.

Értékes hirdetési felületek és marketing megoldások, partnereinknek!

**ÚJDONSÁG AZ
AUTÓSSPORT
MÉDIAPIACÁN!**



Race Media Kft.
www.rallycafe.hu
E-mail: info@rallycafe.hu
Tel: 06 20 403 3699
06 20 222 3003

ELŐFIZETÉSI AKCIÓ

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



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

Bevon az élet sodrásába és
felébreszti a benned rejlő erőt!

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

Áraink: **1 éves (11 szám) AFM előfizetés ajándékkal 6990 Ft**
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 szerkesztőségnél megrendelt lapokra, éves előfizetőinknek szól! Az akció a készlet erejéig vagy a következő szám megjelenéséig érvényes! Ajánlatunk a postaköltséget tartalmazza!

Autósport és Formula

A fentiek szerint megrendelem az Autósport és Formula Magazint:

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

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

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

KÜLÖNVÉLEMÉNY

DÁVID SÁNDOR

OZOS

Még ma is könnybe lábad a szemem a gyengéd szeretettől, ha az első autómra, a csodálatos Polski Fiatra gondolok: hófehér gyönyörűség, zafír belső tér, kormányváltó, négy tárcsafék...
Maga a tökély.

Ezt a tökélyt gondoltam megmutatni újdonsült barátomnak, Balatoni Mihálynak, a negyven évvel ezelőtti „kor” jeles autóversenyzőjének, miközben a Népsport szerkesztősége felé gyalogoltunk a Röck Szilárd (akkor Somogyi Béla) utcában. A „kicsike” ott állt teljes pompájában a járda mellett, rámutattam, és vártam, hogy Mihály majd hanyatt essen a bámulattól. (Ő ralis Skodával versenyzett, sima Skodával járt, egész életében Skodákat javított, ma, túl a hetvenen még mindig Skodában ül, mert a közben elfogyasztott mintegy tíz Mercedes nem felelt meg az általa az autóival szemben támasztott követelményeknek.)

Nos, ennek a pasasnak akartam én felválni az úri Polskimmal.

Amelyre futólag vetett egy pillantást, és csak annyit mondott: „Nem félsz, hogy kitöröd a nyakad ebben a szekérben?” – amitől majdnem én estem hanyatt! Szerencsére rá is mutatott a kitérő, OZOS márkájú (remélem jól emlékszem) gumijaimra, amelyek futófelületét az alig néhány havi használat után már pompás kis kagylós gödröcskék tarkították, amelyeket én rendkívül helyeseknek tartottam, Mihály meg elborzadt tőlük: „Azonnal cseréld le őket, legalább elől, mert ilyen gumikkal járni maga a halál!”

Ekkor találgattam először a radiál gumi fogalmával. Meg egy olyan baráttal, aki a haveri összeköttetésével, a saját pénzén (mert nekem egy fillérem sem volt, gumit pedig, pláne radiált venni Pesten „csak úgy” egyszerűen nem lehetett), Xantus Öcsinél a Shellnél, Újpesten, azonnal vett nekem két Semperitet. Nagy a valószínűsége annak, hogy többek közt ennek is köszönhető, hogy még ma is élek, sőt, elfogadható egészségnek örvelek. (Legjobb tudomásom szerint.)

Ez az eset örökre megtanított a gumi tiszteltetésére, és arra, hogy egy autó biztonsága nem a motornál, de még csak nem is a fékeknél, hanem a gumiknál kezdődik.

A radiál gumik akkor még világszerte újdonságnak számítottak, civil autókra nem is igen raktak olyat. De a versenyésben már erősen ott voltak. A volánosok már radiálokot versenyeztek. A „kisinyovi radiálokot” pedig, amelyekkel a vadonatúj Zsigulik (még nem is Ladák) a gyárból érkeztek, Mester Úr (Isten

nyugosztalja), az edző használta el, de azokat aztán a kord szövetség, azzal bizonyítván, hogy a jó autós a gyenge gumikon sem csúszik el. Legalábbis nem mindig. Neki ugyanis az volt a technikája, hogy amikor érezte, hogy nem jön össze egy kanyar, akkor elment egyenesen az erdőben...

Ő talán még el tudta képzelni és meg tudta érteni azokat a régi nagy bajnokokat, akik azokon a bizonyos „virslis” kerekeken képesek voltak százal, sőt száz felett száguldozni, és be is fordulni a kanyarokban, amerre a pálya ment. A mai versenyzőknek azonban mindez már „kínai”. Nem mintha a régi, diagonál abroncsokkal nem lehetett volna és nem lehetne ma is autózni, de a mai feltételek között alighanem istenkísértés lenne.

Vagy akkor is az volt?

Nem tudom. Azt viszont tudom, hogy az autóversenyésben a gumi mindig is alapvető dolog, a siker alapkérdése volt. Dunlop ugye rátekerte a fia (vagy unokája?) biciklijére a locsolótömlőt, a Michelin-fiúk viszont már levegőt pumpáltak az autókerekek tömlőjébe, és ezzel máris győztes versenyautót hoztak létre. Amikor pedig, évtizedek múltán többször is megjelentek a Forma-1 színpadán, mindig hoztak magukkal valami olyasmit, amivel lepipálták az ellenfeleiket! Gondoljunk csak a néhány évvel ezelőtti lezajlott Michelin-Bridgestone csatára, amely francia győzelemmel, ám a győztes viszávonulásával ért véget a Forma-1-ben...

Azután a vesztes világoriás igen dicséretes módon egyedül is felvállalta a világbajnokságot, s amíg bírta cérnával, becsülettel el is látta a feladatot. De butaság azt hinni, hogy a Forma-1 jó üzlet a gumigyártónak. Nagy dicsőség, némi reklám és hihetetlen sok munka. Állandó kutatás, fejlesztés, olykor akár



És jól tudja, hogy az egész „buli” az ő kezében van, ő osztja a kártyákat. És akiknek osztja, azok tulajdonképpen soha nem tudják, hogy mit kapnak. Az egész világbajnokság fejre állt abban a pillanatban, amikor kiderült, hogy a két-három cserére beettett csapatok mellett, egy kis mexikói tjonc egyetlen cserével is képes végigmenni, vagy Webber „millió” cserével is képes a dobogóra felmászni az induló, tizennyolcadik helyéről!...

Mi ez, ha nem póker?! Gumipóker! Magyarul: hazárdjáték.

„A Pirelli adja a bankot. Talán éppen Bernie kérésére. Hiszen így jó a méta.”

emberekre fejlesztést jelent (például Schumacherre), és nem mindig siker, hanem kudarc is. A Michelin a szakszervezet vitte ki a versenyzésből, a Bridgestone-t nem tudom mi, talán az unalom. Mármost, hogy megunta a saját magával való versengést...

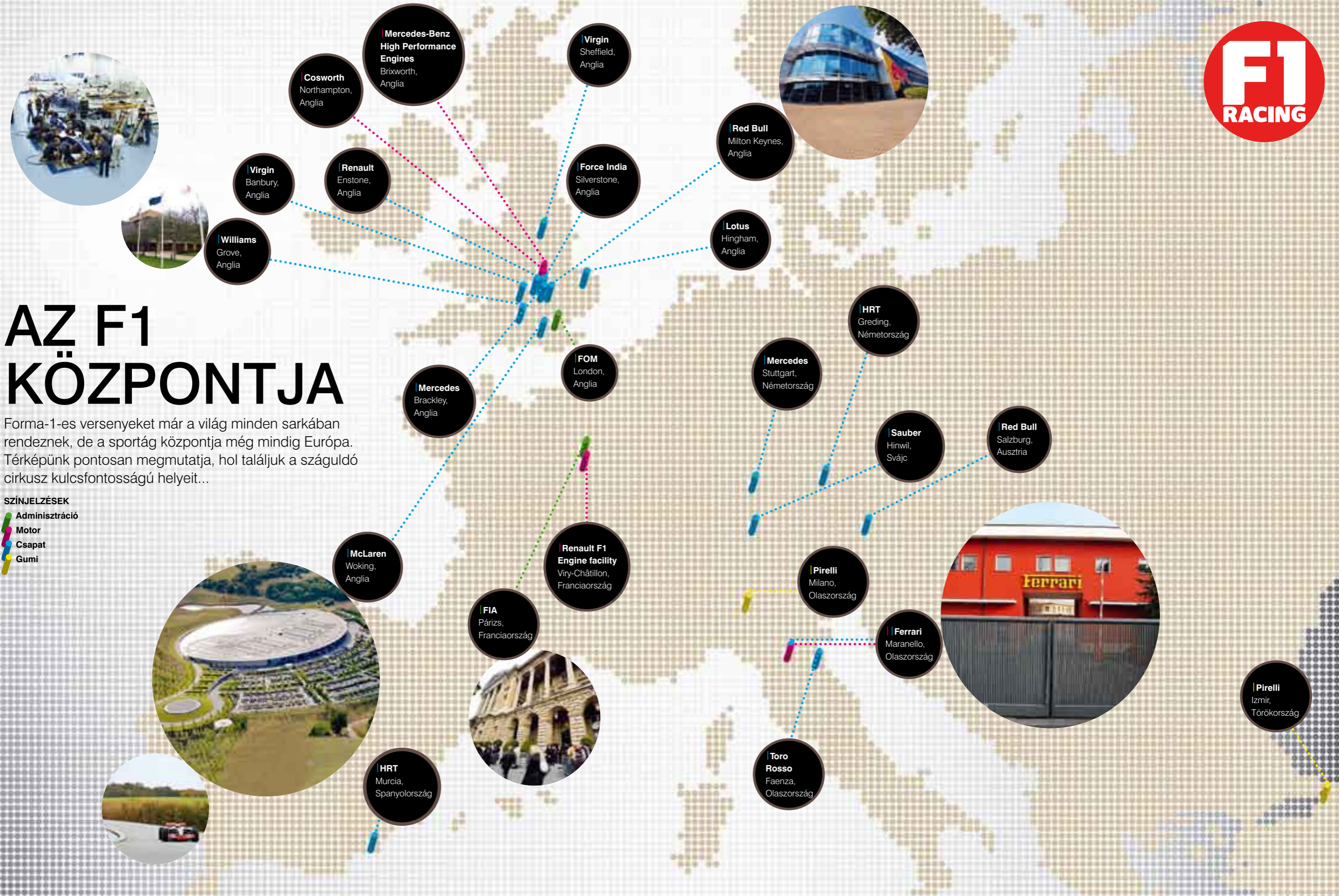
Aki utána jött, a Pirelli, kisebb falat, de minden hájjal megkent, dörzsölt vagány, akinek a kisujjában van a verseny tudománya, amióta világ a világ, ott van a pályákon.

Amelyben a Pirelli adja a bankot. Talán éppen Bernie kérésére. Hiszen így jó a méta, így van sok előzés, nagy verseny, és ez kell a népnek!

Nekem is.

Az meg csak kevésbé érdekel, hogy azok a fickók, akik azokban a tüzes szekerekben száguldoznak, vajon tudják-e, hogy a Stomil-diagonál, vagy X-radiál van-e alattuk?!

Mert nagyon nem mindegy.



AZ F1 KÖZPONTJA

Forma-1-es versenyeket már a világ minden sarkában rendeznek, de a sportág központja még mindig Európa. Térképünk pontosan megmutatja, hol találjuk a száguldó cirkusz kulcsfontosságú helyeit...

- SZÍNJELESEK**
- Adminisztráció
 - Motor
 - Csapat
 - Gumi

Amikor nyolc pilóta keményen

HARCOL

a csapattársával

A négy csúcsistálló 2010 után is megtartotta pilótáit, az idei, csapaton belüli harc így még élesebbé vált. A nyomás Webberen, Buttonon, Massán – és talán Schumacheren – jelenleg azért is olyan nagy, hogy elkerüljék a második számú pilóta státuszát.

SZÖVEG: CLYDE BROLIN



A Formula-1 négy élcsapata többször is az újságok címlapjára került a tavalyi évben, a nyilvánvaló istállón belüli, fej-fej melletti küzdelem miatt. Sebastian Vettel, Lewis Hamilton, Fernando Alonso és Michael Schumacher saját alakulatánál ragaszkodott a vezető szerephez. Azonban Mark Webberrel, illetve Jenson Buttonnal is esélyesként kellett számolni, és Nico Rosberg sem vállalt statisztaszerepet. Alonso támogató szerepet kapott csapattársától 'Magnani-Massától'.

Az, hogy a 2011-es szezon hasonló lesz-e, vagy valami változás történik, az nagyjából ettől a nyolc pilótától függ.

A mai divatos életmódkönyvek szerint a siker titka 10 000 óra koncentrált gyakorlás vagy tíz év elkötelezett munka. Ez igaz a versenyzésre is – ám mással is számolni kell.

A legfiatalabb világbajnok rekordja az utóbbi hat évben háromszor dőlt meg, elsődlegesen azért, mert a gokartozás miatt egyre fiatalabb korban kerülnek a pilóták a sportba. A pár évesen megkezdett versenyzés extra előnyt jelent, mivel a fiatalabb agy sokkal flexibilisebb, mindent felszív addig, míg a teljes folyamat természetessé nem válik.



Az ausztrál verseny nem csak évadnyitó volt, hanem a kezdete a csapattársak kemény küzdelmének

Egyesek szerint ilyenkor még csak nem is kell feltétlenül volán mögé ülni – vagy teljesen ébernek lenni: a nyolc éves Bobby Unser úgy fektet le minden este, hogy a szörnyű, amerikai hegyi verseny, a Pikes Peak 150 kanyarjáról álmodozott. Elmondta, ez a túlerhelt, tudat alatti sugallat segítette a 13 győzelemhez.

Akármilyen boksztucában dolgoznak, az összes pilóta, aki a Formula-1-hez közeli csúcskategóriában versenyez, élénken őrzi az emlékezetében a vibrációt, a manővereket, a sikeres

előzéseket. Mindannyian „nagszertűk”. De itt következik a második dolog: ahhoz, hogy valaki világbajnokká váljon, olyan megfelelő utat kell találnia, amellyel el tudja érni a jó eredményt, amikor szükség van rá.

Ez nem tiszta matematika, nem szabad, hogy a figyelem elterelődjön, kételegy merüljön fel vagy negativitás. Erre a fiatal pilótáktól számítani lehet, mivel kevés csatában vettek részt – de nem mindig.

A tavalyi év elején Webber volt a pszichológia mestere a Red Bullnál. Az Abu Dhabi-i →

SEBASTIAN VETTEL



KVALIFIKÁCIÓS SEBESSÉG	10
ELŐZÉSI BÁTORSÁG	7
MENTÁLIS SZÍVÓSSÁG	8
DÖNTÉSHOZATALI KÉPESSÉG	7

STARTOK	62
RAJTELSŐSÉGEK	15
GYŐZELMEK	10
PÓDIUMOK	9
LEGGYORSABB KÖRÖK	6
VILÁGBAJNOKI CÍMEK	1
PONTOK	381



MARK WEBBER



KVALIFIKÁCIÓS SEBESSÉG	8
ELŐZÉSI BÁTORSÁG	7
MENTÁLIS SZÍVÓSSÁG	10
DÖNTÉSHOZATALI KÉPESSÉG	7

STARTOK	157
RAJTELSŐSÉGEK	6
GYŐZELMEK	6
PÓDIUMOK	14
LEGGYORSABB KÖRÖK	6
VILÁGBAJNOKI CÍMEK	0
PONTOK	441,5



26

fináléban a 23 éves Vettel aztán bajnoki módon is versenyzett: gyors vezetéssel megszerezte a vb-címet. Jutalma az a rajtszám lett, melyet csapatársa véleménye szerint tulajdonképpen az egész szezonban viselt.

„Csodálatos látni, Sebastian mennyire tapasztalt” – mondta 1978 világbajnoka, Mario Andretti. „A nagyok gyakran egy remek pillanattal aranyozzák be teljesítményüket. Lenyűgözött, mennyire nyugodt volt első futamgyőzelme alkalmával, az esős Olaszországban: pontosan vezetett, nagyszerűen irányította az autót, nem hibázott. Ez izgalmas jövőt harangozott be, és élt is vele, világbajnoki címmé alakította.”

„Nagyon boldog fiú lehetett. Az egyes rajtszámmal az autón a nyomás lekerült rólad, mivel bajnoki címet szereztél. Ha a tavalyi év nehéz volt, az idei évben sokkal nagyobb bölcsességre számítottok. Így talán kevesebb hibát láthatunk?”

Ha Vettel mindezt meg tudja tenni, akkor megismételheti Webber 2010-es történelmi tétét – 18 versenyt vezethet a 19-ből –, amely minden idők legjobb teljesítménye. De a végkifejlet az ausztrál pilótát keményen érintheti, minden tartalékát fel kell használnia, ha ő is szeretne jól szerepelni.

„Kétlem, hogy Mark ezekben a napokban jól alszik”
Mario Andretti

„Kétlem, hogy Mark ezekben a napokban jól alszik” – tette hozzá Andretti. „Ha Sebastian teljesen nyugodt, Mark az ellentéte lesz. Esélyei a világbajnokság megnyerésére az utolsó versenyen szállhatnak el. Jó teljesítménye pályafutása késői szakaszában érkezett, így ideje lejárt. A nyomás azt diktálja: 'Megcsinálom, vagy a vonat elrohan.' Ez a legrosszabb háttér, amikor a hibára koncentrálsz, és nem tudod élvezni, amit csinálsz.”

Ha ez barátságatlannak hangzik, Webbert megnyugtathatja az a tény, hogy nehéz egymás után két világbajnoki címet szerezni. A történelem azt mutatja: öt különböző világbajnok került ki öt különböző csapatból az utóbbi öt évben. De 1979 világbajnoka, Jody Scheckter szerint ezt nem lehet általánosítani.

„Az én időmben a csapat a bajnoki cím megszerzésére törekedett, nem a következő évre koncentrált” – mondta el Scheckter. „Nem volt elég ember az autó fejlesztéséhez. Ez most könnyebb, így arra számítottok, hogy Vettel sokkal dominánsabb lesz. Webber fantasztikus munkát végzett tavaly, különösen az évad felénél. Abszolút harcos típus, realista és nagyszerű fiú. De amikor jól szerepelsz, akkor nehéz ezt a szintet tartani. Egy fiatal fiú esetében pedig csak ezt a szintet látta.”

Webber és Button hasonló pályafutást futott be, látszólag rossz időben, rossz autóban ült, majd kikaparta a gesztenyét. A különbség az, hogy Button át tudott törni, de ez jelenlegi munkaadójánál, a McLarennél nem sikerült, egy a kor másik aranyifja mellett. A tavalyi évben bizonyította klasszisát két korai győzelemmel, majd összerokadt Hamilton abszolút sebessége miatt.

„Jenson az egyik élpilóta” – tette hozzá Scheckter. „Megérdemelte a bajnoki címet, és tavaly jobban szerepelt, mint vártam. Csak jó körülményekre van szükség, és tud olyan gyors lenni, mint bárki más. Ha tiszta vezetését segítik az idejű abroncsok, akkor jól fog szerepelni. Ha nem, Lewis előtte marad. Lewis valódi

LEWIS HAMILTON



KVALIFIKÁCIÓS SEBESSÉG	9
ELŐZÉSI BÁTORSÁG	10
MENTÁLIS SZÍVÓSSÁG	8
DÖNTÉSHOZATALI KÉPESSÉG	7

STARTOK	71
RAJTELSŐSÉGEK	18
GYŐZELMEK	14
PÓDIUMOK	22
LEGGYORSABB KÖRÖK	8
VILÁGBAJNOKI CÍMEK	1
PONTOK	496

JENSON BUTTON



KVALIFIKÁCIÓS SEBESSÉG	7
ELŐZÉSI BÁTORSÁG	9
MENTÁLIS SZÍVÓSSÁG	9
DÖNTÉSHOZATALI KÉPESSÉG	9

STARTOK	189
RAJTELSŐSÉGEK	7
GYŐZELMEK	9
PÓDIUMOK	22
LEGGYORSABB KÖRÖK	3
VILÁGBAJNOKI CÍMEK	1
PONTOK	541

FERNANDO ALONSO



KVALIFIKÁCIÓS SEBESSÉG	9
ELŐZÉSI BÁTORSÁG	8
MENTÁLIS SZÍVÓSSÁG	10
DÖNTÉSHOZATALI KÉPESSÉG	4

STARTOK	157
RAJTELSŐSÉGEK	20
GYŐZELMEK	26
PÓDIUMOK	37
LEGGYORSABB KÖRÖK	18
VILÁGBAJNOKI CÍMEK	2
PONTOK	829

FELIPE MASSA



KVALIFIKÁCIÓS SEBESSÉG	7
ELŐZÉSI BÁTORSÁG	6
MENTÁLIS SZÍVÓSSÁG	8
DÖNTÉSHOZATALI KÉPESSÉG	7

STARTOK	133
RAJTELSŐSÉGEK	15
GYŐZELMEK	11
PÓDIUMOK	22
LEGGYORSABB KÖRÖK	12
VILÁGBAJNOKI CÍMEK	0
PONTOK	464

versenyző és szeretem a stílusát. Középszerű az autója, ám működésre tudja bírni. Nem sok pilóta képes erre.”

Hamilton botladozott a 2010-es szezon végén, elkerülhető baleseteket okozott Monzában és Szingapúrban. Arról, hogy mi volt a probléma, Scheckter egyetlen szóval válaszolt: „barátnő”. „Elvonta a figyelmét a menedzsmentjével, a barátnőjével való problémája, és nem teljesített olyan jól, mint a korábbi években” – vélekedett.

A tények mögé nézve: a pilótáknak sok önhitre van szükségük ahhoz, hogy mentális támogatást kapjanak. De kifelé időnként sikítaniuk kell azért, hogy pályafutásuk emelkedése fenntartható legyen. Hamilton mestere a pozitívumok kihangsúlyozásának, de nem szabad édesapja, Anthony szerepét sem alulértékelnünk, aki őt a csúcsra juttatta – sem azt az úrt, melyet Lewis tapasztalt a távozása után.

Itt, ahol a fiatal feltörekvők kifelé keveset mutatnak magukból, a mindennapi élet bántalmi kevésbé érintik meg őket. Miután Button megnyerte a bajnoki címet, beismerte: „A Formula-1 sokkal feszültebb, mint gondolnánk. Több pilóta nehéz időszakot él át, amikor a dolgok rosszul állnak, a pályán az életet tönkre-



Fent: „Látod azt Mark? Az az én számom!” Webbernek már csak idén lesz lehetősége visszavágni Vettelnek a tavalyi történetekért. Lent: Button és Massa egyaránt azért küzdenek, hogy bizonyítsák saját tehetségüket a csapattársaikkal szemben



teszik. Azt hiszem, erős személyiség vagyok, de erős emberekre van szükség körülöttem, hogy pozitív tudjak maradni.”

Button gyorsan megtanulta: a Formula-1-nek „az életeddé kell válnia” a sikerhez, ezért többen aggódtak Hamilton showbusiness stílusú menedzsmentjének kiválasztása miatt. Mások szerint a versenyképes autó több mint elég ahhoz, hogy koncentrált legyen és az erőssorrend érintetlen maradjon.

„Ez nehéz Jenson számára, mert talán ő a legjobbat mutatta, de Lewis legjobbját még nem láttuk” – ismerte be Andretti. „Minden évben javul és tapasztaltabb lesz; ez később különbséget jelent, és biztos vagyok benne, Jenson tudja ezt. Így arra tennék, hogy Lewis túlszárnyalja Jenson. Lewis képviseli a valódi jövőt. Sebastian kategóriájához tartozik. Ők ketten fognak a következő években a bajnoki címért küzdeni.”

Fernando Alonso pályafutása során ezt már átélte, tökéletes egyensúlyt talált a tehetség és a tapasztalat között. De az Abu Dhabi-i versenyen mutatott reakciója magáért beszélt. Habár a Ferrari stratégiája miatt Vitalij Petrov mögé ragadt be, verseny utáni színeskedéseit kissé visszatartotta. Karmatikus energiája látszólag korlátlan. →

NICO ROSBERG



KVALIFIKÁCIÓS SEBESSÉG	8
ELŐZÉSI BÁTORSÁG	8
MENTÁLIS SZÍVÓSSÁG	7
DÖNTÉSHOZATALI KÉPESSÉG	8

STARTOK	89
RAJTELSŐSÉGEK	0
GYŐZELMEK	0
PÓDIUMOK	5
LEGGYORSABB KÖRÖK	2
VILÁGBAJNOKI CÍMEK	0
PONTOK	217,5

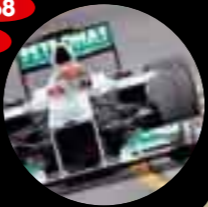


MICHAEL SCHUMACHER



KVALIFIKÁCIÓS SEBESSÉG	7
ELŐZÉSI BÁTORSÁG	8
MENTÁLIS SZÍVÓSSÁG	10
DÖNTÉSHOZATALI KÉPESSÉG	7

STARTOK	267
RAJTELSŐSÉGEK	68
GYŐZELMEK	91
PÓDIUMOK	63
LEGGYORSABB KÖRÖK	76
VILÁGBAJNOKI CÍMEK	7
PONTOK	1441



Andretti semleges nyilatkozott a spanyolról: „Fernando különösen intenzív karakter – és ez jó dolog. Ez a személyisége, nincs ebben semmi rossz, semmi hátrányos. Mindig számolni kell vele, mindig keményen harcol. Ez az erő és energia újabb eredményeket fog szolgáltatni, nem kérdés.”

„Alonso talán önmagával szemben a legerősebb. Nem kell aggódnia Felipe miatt, mivel ő a csapat első számú versenyzője. Ez nagy különbség a Ferrarinál, ami komoly energiákat adhat. Fernando szeretné, hogy bizonyos dolgok megtörténjenek, és bajnoki címeit gyarapítsa. És a Ferrarinál erre minden lehetőség adott.”

Egészen addig, amíg nem kerül második számú státuszba. Massa már bizonyított magának nagy nevek ellen, de reménye a 2011-es felvirágzása, a csapatsorrend eltörlése után ellillant Alonsóval szemben. Hogy meddig jut pontosan, az majd az interlagosi finálénál derül ki pontosan.

„Felipe szintén egy olyan pilóta, aki arany lehetőségekkel bír” – teszi hozzá Andretti. „Amikor szükséges volt, a maximumot hozta szörnyű körülmények között: nyomás alatt pole pozíciót és briliáns győzelmet aratott.



Még néhány ilyen hiba, és Schumacher Rosberg mögött találhatja magát a Mercedes csapatsorrendjében

A világbajnokságot egy ponttal veszítette el, a szezon utolsó versenyének utolsó körében... Az egész világgal együtt sajnáltam őt. Most azonban Alonso elszántabb, Felipének sokkal keményebb utat kellett bejárnia, hogy győztes pozícióba kerüljön.”

„Michaelnek mélyre kell ásnia és sokat elemeznie, de én azért még nem fogadnék ellene.”
Jody Schekter

A Ferrari világbajnoka, Schekter úgy gondolja, Massa magyarországi balesete nagyban meghatározta azt, hogy Alonso ilyen helyzetbe került, de véleménye szerint a csapatsorrend problémája erős teljesítménnyel megfordítható. Ám a dél-afrikai pilóta azt is tudja, mennyire nehéz megállítani a stülledést, hiszen bajnoki címének megszerzése után ő maga is szörnyű szezont teljesített, amely Formula-1-es visszavonulásához vezetett.

„Ez néha tudatalatti” – mondja Schekter. „Az utolsó évemben úgy éreztem, keményen próbálkozom a pályán, de nem megyek jól. Így, amikor egyik éjszaka felébredtem, azon gondolkodtam, tudok-e olyan intenzív munkát folytatni, mint korábban? Talán nem. Kis százalékokról és arról a tűzről beszélek, amely nem volt meg. Ha nem vagy versenyképes, minden amit tehetsz, hogy keményebben dolgozol és jobban koncentrálsz.”

Nincs ez másképpen a Ferrari másik F1-es világbajnokánál sem.

„Senki nem gondolta, hogy Michael ennyire versenyképtelen lesz” – ismerte be Schekter. „Így mélyre kell ásnia, jobban elemezni – amelyet biztos vagyok benne, mindenkinél jobban képes megtenni – és látja, ha képes erre.

De nem tennék ellene: harcos. Amikor ennyi versenyt nyersz, majd a mezőny végén küzdesz, az demoralizáló. Ha a Mercedes versenyképebb lesz, akkor még motiváltabb lehet.”

Nico Rosberg akár megbántva is érezhetné magát, mivel nem kapta meg azt az érdemet, melyet megérdemelne – erre a szezon előtt már hivatkozott. De ha mást nem is, 2011-ben a nyomást érezheti magán, amint az „esélytelenebb” Schumacher felvirágzik.

„Nico sok jót tett a sportban, felülmúlta Schumachert” – mondta Andretti. „Biztos vagyok benne, hogy úgy érzi, meg tudja tartani



A McLaren sokak szerint „Lewis csapata”. Buttonon múlik, hogy tud-e változtatni ezen

előnyét, de Michaelnek semmit sem kell bizonyítania, és senki sem mondja azt, hogy egy számára megfelelő autóval nem lenne képes világbajnoki címet szerezni.”

„Michael Schumacher-rajongó vagyok. Csofálom őt, mert szeret vezetni és sportolni. Nem kellett volna visszatérnie. Mindent elveszített és semmit sem nyert ebben a helyzetben. Visszatért, mert hiányzott. Szerette a sportot, és úgy érezte, tud még mit adni. Így a szememben ő egy hős, nem számít, mi történik.”

Ezt a hőst már elnyomták, és rajongói szeretnék visszavonulásakor elkerülni a sírást, mint azt első alkalommal megtették. Utazása ugyan talán még annál is izgalmasabb lehet, mint bárki más elképzelzi az öregről.

„Amikor világbajnok vagy, az úgy hangzik, mintha a világ tetején állnál, de ez nem igaz – mondta el Schekter, aki tapasztalatból beszél. „Amikor a csúcsra jutsz, onnantól mindent el is veszíthetsz. Viszont a valódi móka az, amikor még nincs vesztenivalód, úgy mehetsz előre. És ez még csak most következik...” **F1**

Pilóták a többi csapatnál, akik szintén saját felségterületükért küzdenek...



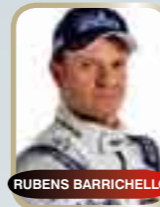
NICK HEIDFELD



VITALY PETROV

Petrov ellenállt Alonsónak Abu Dhabi-ban, mely megfiatalította lelkesedését, lenyűgöző melbourne-i dobogós helyezése pedig új fénybe helyezte őt a Renault-nál. Heidfeld a tapasztalatot hozta a csapathoz, de gyorsnak kell lennie, ha szeretné Bruno Senna szerepeltetését visszatartani.

NH Startok: 172 Pontok: 225 **VP** Startok: 19 Pontok: 27



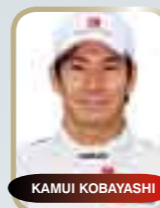
RUBENS BARRICHELLO



PASTOR MALDONADO

Barrichellónak az lesz a célja, hogy futamindulásaival legyőzhetetlen rekordot állítson be. Tavaly megmutatta, tud még versenyezni ezekkel az idegesítő kisgyerekekkel, de Maldonado ellen ismét bizonyítania kell, aki a GP2 bajnokaként nem egy lomha fickó.

RB Startok: 303 Pontok: 654 **PM** Startok: 0 Pontok: 0



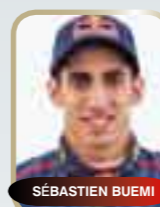
KAMUI KOBAYASHI



SERGIO PÉREZ

Kamui Kobayashi az egyik legizgalmasabb pilóta hírnevét szerezte meg, de ez újonc csapattársára is igaz. Sergio Pérez támogatással érkezett, de GP2-es pályafutása során jó képességeket és eredményt szerzett. Lássuk...

KK Startok: 21 Pontok: 35 **SP** Startok: 0 Pontok: 0



SÉBASTIEN BUEMI



JAIME ALGUERSUARI

A Toro Rosso a tél során előbbre lépett, harmadik éve versenyez egymás mellett Sebastien Buemi és Jaime Alguersuari. A csapatnál most Daniel Ricciardo bontogatja szárnyát, így a két pilótának sok veszíté-nivalója van.

SB Startok: 36 Pontok: 0 **JA** Startok: 27 Pontok: 0



ADRIAN SUTIL



PAUL DI RESTA

Di Resta Liuzzi helyére került, és a pozíciót az első versenyen elért pontszerzésével meg is szilárdította. Sutilnak még eredményekre van szüksége ahhoz, hogy el tudja hártani a mezőny legjobb harmadik számú pilótájának, Hülkenbergnek a fenyegetését.

AS Startok: 71 Pontok: 53 **PDR** Startok: 0 Pontok: 0



JARNO TRULLI



HEIKKI KOVALAINEN

A Lotusnak nem sikerült nagy előrelépést tennie, így Kovalainen és Trulli ismét saját harcukat vívják. A finn pilóta tavaly elhalványította az olasz időmérőn szerzett hírnevét, a számos tartalékpilótával rendelkező csapat állandó versenyzői közül a vesztes nehéz helyzetbe kerülhet.

JT Startok: 234 Pontok: 246,5 **HK** Startok: 70 Pontok: 105



TIMO GLOCK



JÉRÔME D'AMBROSIO

A Virgin a másik csapat, amely hosszú évre készülhet, anélkül, hogy az időmérő edzés első etapjából továbbjutna. Glock folyamatosan bizonyítja gyorsaságát, így munkája nincs veszélyben. D'Ambrosio alig tudott eredményt felmutatni a GP2-ben, de reméli, itt majd sikerül.

TG Startok: 54 Pontok: 51 **JD** Startok: 0 Pontok: 0



NARAIN KARTHIKEYAN



VITANTONIO LIUZZI

Vitantonio Liuzzi azzal magyarázta Hispania-szerződését, hogy jobb a rajtrács végén szerepelni, mint sehol – habár Melbourne bizonyította, még erre sincs garancia –, de jobb esélyt érdemelt volna. Karthikeyan fizetett, és reméli, szorosan tudja követni csapattársát.

NK Startok: 19 Pontok: 5 **VL** Startok: 63 Pontok: 26

Jarno Trulli

Senki sem szereti, ha valakire azt a jelzőt aggatják, hogy „nyugdíjas”. Főleg nem az F1 világában, és főleg nem egy olyan személyre, akit a kimért és rendkívül precíz Mike Gascoyne és a tipikusan örültnek tartott Eddie Jordan is imád, mint pilóta, és mint ember.

SZÖVEG: JONATHAN REYNOLDS PORTRÉK: ANDREW FERRARO/LAT

Egy hűvös barcelonai éjszakán, az F1 Racing riportere csendben várakozik egy kis irodaszertű kabinban, a Team Lotus motorhome-jában Jarno Trullira, aki az egész napos tesztelést követően éppen lazító masszázst kap a szomszéd szobában. Az interjú helyszíne valójában sokkal érdekesebb, mint azt sokan gondolnák. A Lotus motorhome-ja az egyik legrégebbi darab a Forma-1 „bútorai” között. Legelőször a Jordan-csaphoz tartozott, majd a Super Aguri, legutóbb, tavaly pedig a HRT használta. Teljesen magától értetődő viszont, hogy az F1-ben még mindig megállja a helyét, hiszen maximálisan megfelel a kívánalmaknak. Csakúgy, mint maga Jarno Trulli, aki idén tölti 15. évét az autóversenyzés legmagasabb szintjén. Összesen 234 nagydíjon indult el eddig, hat csapat alkalmazásában állt, és sokan már a veterán pilóta megnevezéssel illetik. Az olasz versenyző azonban fiatalosabb, mint valaha, csak úgy sugárzik belőle az energia. Az elmúlt esztendőben sokan lenézték a talját, mivel autója többször robbant le, mint ahány versenyt be tudott fejezni, de ma este mégis itt áll, hatalmas mosollyal az arcán és még mindig nem tett le arról, hogy sikereket érjen el a T128-as Lotuszal. Miután megtörténnek a köszöntések, leül és maga elé veszi azokat a kérdéseket, amelyeket az olvasók tet-

tek fel neki. Rengeteg a megválaszolandó felvetés, egészen onnantól, hogy vajon Michael Schumacher jobban teljesített volna-e a Toyotánál, egészen addig, hogy melyik bort kedveli a leginkább, de a legnagyobb mosoly akkor jelenik meg az arcán, mikor arról kérdezik, hogy nem jött-e még el a nyugdíj ideje.

Mint olasz pilóta, nem álmodtál sosem arról, hogy a Ferrari volánja mögött harcolj a győzelmekért?

Guillermo Palencia, Venezuela

Nos, az hogy olasz vagyok, és sosem adatott meg a lehetőségem arra, hogy a maranellóiak versenyzője legyek, fájdalommal tölt el, viszont én olyan családban nőttem fel, ahol mindig inkább annak szurkoltunk, aki vezeti az autót, nem pedig magának a versenygépnak. Ezzel a mentalitással nevelkedtem, még úgy is, hogy tisztában vagyok azzal, hogy Olaszországban a Forma-1 egyenlő a Ferrarival. Hálás vagyok a családomnak, hogy sosem gondoltam arra, hogy mint olasznak, nekem egyszer a tűzpiros autók egyikét kell majd vezetnem.

Még mindig ugyanúgy élvezed a vezetést a sok szabályváltoztatással és technikai fejlődéssel együtt, mint

15 évvel ezelőtt, amikor még ezek nem voltak jelen a Forma-1 világában?

Mike Delaney, USA

Igen, még mindig élvezem a vezetést, mert a kihívás mindig megvan benne. Továbbra is az a cél, hogy a határokon autózz, és legyőzd a csapattársad. A változás minden üzlet része, így normális, ha a Forma-1 is folyamatosan alakul. A mostani F1-es autók sokkal jobban felszereltek, mint tíz évvel ezelőtt, de ahogy szépen lassan felnő az ember, hozzá kell szoknia ahhoz, hogy minden más lesz az idő elteltével. Ez magyarázza azt is, hogy Michael sokkal nehezebben szokik vissza a száguldó cirkusz világába a három évi kihagyást követően, mint ahogyan az emberek előzetesen számították. Ha nem szokod meg ezt a légkört, és megállsz, nem változol vele te is, akkor később rövid idő alatt kell egy sokkal nagyobb lépést megtenned. Nem egyszerű a helyzet.

Milyen célkitűzéseid vannak a 2011-es szezonra?

Andy Hartle, Egyesült Királyság

Nagy izgalommal tekintek erre az időnyre, mert egy jobb autóval vágunk neki 2011-nek, és a csapat egészében is jobb. Harcolni akarunk a középmezőnyben. Nagyon vágyom →





arra, hogy a pontszerzésért küzdhessek újra. Készen állok a küzdelemre, és ez motivál engem mindig.

Az 1990-es éveket követően megváltoztattad a bukósisakod színeit. Miért volt erre szükség? Továbbá: hol tudom megvásárolni az általad készített bort?

Zoltan Karpathy, Egyesült Királyság
Azért kellett megváltoztatnom a bukóm festését, mert szinte az egész pályafutásom alatt balszerencse kísérte. Egyik barátom egyszer azt mondta nekem, hogy biztos a bukósisakom színei hoznak rám rosszat. Hallgattam rá, festést váltottam, és a következő versenyen már a dobogón állhattam. Be kell látnom, hogy igaza volt neki, és talán versenyről versenyre cserélnem kéne a színeket. Persze, ha jól megnézik, az alapmotívum még mindig változatlan, csak kisebb változtatások kerültek fel rá. A borom pedig számos helyen elérhető Nagy-Britanniában, viszont eladóknál és éttermekben. Azt hiszem, a legegyszerűbb az lenne, ha a Google segítségével vennék igénybe.

Mit gondolsz, ha 1997-ben megnyered az Osztrák Nagydíjat a Prost-csapat pilótájaként, másként alakul a karriered?

Sylvian Favier, Egyesült Királyság
Sokan mondhatnák azt a boksztucában, hogy ezt vagy azt másképpen kellett volna tennem, de az én véleményem az, hogy mindennek megvan az oka. Alakulhattak volna máshogyan a dolgok, de nem csak Ausztriában. Nem fogok viszont sajnálkozni, csak előre szeretnék tekinteni.

Mik a Formula-1 utáni terveid? Elmész egy másik szériába versenyezni, vagy teljesen másféle elképzeléseid vannak?

Lee Fowles, Egyesült Királyság
Egyelőre nem gondoltam még ezen. Nem tudom, hogy miért kérdeztet engem mindenki a nyugdíjazásról. Sok ember azt hiszi, hogy öreg vagyok, csak azért, mert nagy tapasztalattal rendelkezem. Még csak 36 éves vagyok, fiatalnak érzem magam. Ha ennyi idősen úgy gondold, hogy öreg vagy, akkor valami nagyon nincs rendben nálad. (Nevet.) Komolyra fordítva a szót: jelen pillanatban még nem tudom, hogy mit szeretnék csinálni az F1 után. A szívem és a fejem egyelőre azt diktálja, hogy továbbra is a legmagasabb szinten versenyezzek. Eljön majd a nap, amikor szögrel kell akasztanom a sisakomat, de ez még nem most van.

Ha jól tudom, egy finn motorversenyzőről neveztek el, Jarno Saarinenről. Jártál már valaha Finnországban, és akartál va-

laha motorosként küzdeni a pozíciókért a versenypályákon?

Matti Vuittasaari, Finnország
Igen, voltam már Finnországban, tíz évvel ezelőtt. Motorom is van egy, de nem igazán szoktam használni. Az a véleményem, hogy túl veszélyes járművek, és az úton bármi megtörténhet. Az viszont biztos, hogy imádom nézni a MotoGP-versenyeket. Ha én valaha kipróbáltam volna ezt a sportágat, majdnem biztos, hogy úgy jártam volna, mint Michael Schumacher.

Melyik volt a legemlékezetesebb versenyed az F1-ben?

Jamie Dwyer, Egyesült Királyság
Mindig nehéz a sok közül egyetlenegy kiemelni. Sokszor az elért eredmény nem is igazán tükrözi a belevetett teljesítményt. Persze van egy pár futam, ami beleégett a memóriámba. A 2009-es Japán Nagydíj elképesztően jó verseny volt. Ugyanabban az évben, Törökországban sikerült a negyedik helyen végezni. Semmi extra, de remek harcot vívtam Nico Rosberggel, és a végén sikerült elkapnom őt. A 2004-es Monacói Nagydíj futama szintén jó volt. Összességében, sok jó versenyem volt, de ez nem mindig a végeredményben tűnt ki. Volt, hogy könnyű versenyen végeztem második helyen, mint 2005-ben Bahreinben. A győzelemre ott nem volt esélyem, hiszen Alonso akkor elképesztően erős volt. 20 keményebb köröm volt, hogy előnyt autózzak ki, onnantól biztos volt a dobogó.

Mit éreztél, amikor Flavio Briatore 2004-ben megköszönte a munkádat, és elbúcsúzott tőled? Azért volt, mert Rubens Barrichello Franciaországban az utolsó kanyarban megelőzött téged, vagy valami más indok bújt meg a háttérben?

Jose Burillo, Spanyolország
Először is, tisztázni szeretném, hogy nem távolítottak el engem a csapattól, csak ideje előtt véget vetettünk a kapcsolatunknak. Másodsor, az sokkal inkább volt köszönhető a politikának, mint bármi más tényezőnek. A részletekbe viszont nem mennék bele, mert az senkinek nem használna. Az egész azért nagyon sajnálatos, mert a következő évben a Renault világbajnokságot nyert, és én kimaradtam belőle.

Miként segített az emberek az a támogatás, amit az Abruzzo-földrengés áldozatainak küldtél?

Richard Cooper, Egyesült Királyság
Még mindig rengeteg segítőnivaló van, de már sokat is tettünk. Nagy összeget utaltunk át egy alapítványon keresztül, amiből sok mindent újra tudtak építeni Abruzzóban. Például az egyik legrégebbi és legszebb kút Olaszországban, a Fontana delle novantanove canelle, →



„A 2009-es Japán Nagydíj elképesztően jó verseny volt. Ugyanabban az évben, Törökországban sikerült a negyedik helyen végezni. Semmi extra, de remek harcot vívtam Nico Rosberggel, és a végén sikerült elkapnom őt.”

Jarno a második helyet ünnepelhette 2009-ben, Japánban. Törökországban Rosberggel harcolt a negyedik helyért, amelyet végül meg is szerzett





„Volt, hogy könnyű versenyen végeztem második helyen, mint 2005-ben, Bahreinben. A győzelemre ott nem volt esélyem, hiszen **Alonso akkor elképesztően erős volt.** 20 keményebb köröm volt, hogy előnyt autózzak ki, onnantól **biztos volt a dobogó.**”

nagyon súlyos károkat szenvedett. Sikerült teljes mértékben rendbe hoznom és visszaadnom a L'Aquila népének. Azért választottam azt a kutatót, mert szimbolikus hatása van a városra nézve, és visszaadta a hitet a lakosoknak. Ismét élet költözött a városba. Erőt adott nekik a további megpróbáltatásokhoz. Sok még a teendő, de az emberek életszínvonala folyamatosan javul. Megragadnám az alkalmat, hogy köszönetet mondjak kollégáimnak, a rajongóknak és mindenkinek, aki támogatta az alapítványt.

Mit gondolsz, vajon Michael Schumacher tudott volna futamot nyerni a Toyotával?

Heath Richards, Ausztrália

Ezt a kérdést nehéz megválaszolni. Ezzel az erővel azt is mondhatnám, hogy én is nyerhetnék, vagy nyerhettem volna futamot a Ferrarival. Sokszor közel álltunk a győzelemhez, de talán a szerencse nem pártolt minket eléggé. Jó csapatunk volt, remek felszereléssel és autóval, de mégsem volt soha elég ahhoz, hogy valóban esélyesek legyünk a győzelemre.

Mit gondolsz azokról az újításokról, melyek évről évre megjelennek a száguldó cirkuszban. Gondolok itt a mozgatható hátsó szárnyra vagy a gombnyomásra beinduló locsolókra?

Tom Drewe, Egyesült Királyság

Nos, az irányított eső ötlete nem április 1-jén született, szóval nem hiszem, hogy ez csak egy vicc lenne. A 2010-es szezon nagyon izgalmas év volt, és nem hinném, hogy az idei rossz-

szabb lesz. Néha szükség van a változtatásokra, nem kell olyan radikálisan gondolkodni, mint ahogyan azt néhány kollégám teszi. Az eső-ötlet? Miért ne? Nedves aszfalton mindig izgalmas futamokat rendeztek, persze ezt nem lehet minden versenyen ránk erőltetni, bár való igaz, hogy néhány futam bizony unalomba torkollik.

Sikerült már tisztázni a közted és Adrian Sutil között, a 2009-es Brazil Nagydíjon kialakult nézeteltéréseket?

Lewis Fergusson, Egyesült Királyság

Én megpróbáltam beszélni vele, de neki megvan a saját véleménye, és nekem is megvan az enyém. Ez úgy jó, ahogy van. Nincs miért haragudnom rá, csak másképpen gondolkozunk arról az esetről.

Amikor 2004-ben megnyerted a Monacói Nagydíjat, gondoltál arra, hogy egy győzelmeiddel tarkított sikeresorozat kezdete lehet? Vajon harcolhattál volna a bajnoki címért 2005-ben, ha nem távozol a Renault csapatától?

Ben Matthews, Egyesült Királyság

Elég egyszerű válaszolni erre a kérdésre. Valóban azt hittem, hogy az első győzelmet még számos fogja követni, és nem sokkal Monaco után lett volna erre esélyem, de valami min-

Jarno a Lotus technikai főnökével.

„Mike az a fajta, akit vagy szeretsz, vagy gyűlölsz.”

dig elromlott az autóm. 2005-ben pedig véleményem szerint harcolhattam volna Fernandóval, ahogyan 2004-ben is megtettem.

Mike Gascoyne igen jó véleménnyel van rólad, és többször magához hívott a csapataiba. Mi volt róla az első véleményed?

Gareth Roberts, Egyesült Királyság

Mike Gascoyne olyan személyiség, akit vagy utálsz, vagy imádsz. Ő mindig azt csinálja, amit akar, és úgy, ahogyan ő akarja. Amikor először találkoztam vele, az volt a véleményem róla, hogy nagyon tudatos ember, és igazam is volt. Emellett precíz és mindig száz százalékot ad ki magából. Ezt a hozzáállást persze mindenkinek továbbadja, és azt várja el az emberektől, hogy bizonyítsanak, teljesítsenek. Én próbálok mindig eszerint élni, talán ezért tisztel engem.

Az összes csapat közül, ahol szerepeltél, melyik volt a leginkább szórakoztató számodra, és miért?

Paul Wong, Hong Kong

Hogy őszinte legyek, én mindenhol élveztem a versenyzést. Minardi, Prost, Jordan, az utóbinál nagyon szerettem Eddiet (Jordan). A szerelőimet is imádtam, mert mindent megtettek értem. A szívemet viszont a Toyotánál hagytam. Olyan erősen próbáltam azt tenni, amit hittem, hogy elvárnak tőlem, hogy szinte már fájt. Amikor csatlakoztam hozzájuk, olyan istálló volt, amiben rengeteg potenciál lakozik, kevés eredménnyel. Megszereztem nekik az első dobogós helyezést és az első kvalifikációs győzelmet is, és tényleg én szerettem volna lenni az első, aki futamot nyer az autójukkal. Eljönni onnan anélkül, hogy ez nem sikerült, elképesztően szomorú dolog volt. Mint egy munka, amit nem végeztem el. Rossz sajtót hagyt maga után, mert sokat fektettünk a csapatba. Már szinte a családomként tekinttem rájuk.

Shiraz vagy Merlot?

Gary May, Egyesült Királyság

Ez csak az ízléseden múlik. Én azt mondanám, Shiraz, de a Merlotnak is remek íze van.



Melyik volt az ijesztőbb baleset: Silverstone 2004-ben, vagy a tavalyi monacói eset, amikor átcsúsztal Karun Chandhok versenygépe felett?

David Christopher, Egyesült Királyság

A monacói eset valóban csúnyának tűnik, de valóban semmi extra nem történt, hiszen egy nagyon lassú kanyarban történt a baleset. Biztosan rondán nézett ki kívülről, de tényleg nem volt vészes. Az egyedüli veszélyes dolog az volt, hogy az autóm jobb oldala közel járt Karun bukósisakjához. Egyértelmű viszont, hogy a legveszélyesebb

balesetem Silverstone-ban következett be, amikor az autóm hátsó felfüggesztése elszállt. Olyan sokat bukfcenezett a kocsi, hogy végül csak a cockpit és a motor maradt úgy ahogy egyben. Mikor kiszálltam, természetesen zavart voltam, szédültem, de teljes mértékben sértetlenül megúsztam az esetet, ami a mai napig elképeszt.



Trulli 2010-es monacói balesete nem volt olyan vészes, mint amilyennek kívülről tűnt, az viszont elképesztő, hogy sértetlenül megúsza a silverstone-i esetet



Vannak babonáid vagy szokásaid a versenyeket megelőzően?

Robert Hyland, Egyesült Királyság

Nem, egy sem. Az élet magában is elég komplikált, nincs szükség arra, hogy tovább bonyolítsam. Csak beszállok és vezetek, ennyi.

Hagyod majd a fiaidnak, hogy gokartozzanak?

Fiona Aanonson, Egyesült Királyság

Hagyom, de remélem nem kell majd erre gondolnom. Azt szeretném, ha a saját útjukat járnák be, bármerre is vezet az. Túl sokáig kellene

az édesapjuk árnyékában élni, ha a versenyzést választanák. De valóban nem is érdeklő őket annyira a száguldózás.

Eddie Jordan csapatfőnökként is olyan vicces volt, mint televíziós munkatársként?

Caz Phipps, Egyesült Királyság

Egyértelműen igen. Teljes mértékben ugyanazt adja a televízióban, amit személyesen a barátainak, ismerőseinek. Nagyszerű ember, imádtam vele együtt dolgozni, és rengeteget tanultam tőle. Rengeteget viccelődtünk, és bár tudom, hogy amiket mond, néha nagy örülségeknek hangznak, de sokszor nagyon is érdemes hallgatni rá.

Hol érzed magad jobban: a szőlőskertben vagy az autóban?

Craig Drebit, Canada

Egyértelműen a versenyautóban (nevet), de nagyon jó dolog egy szőlőskertben lazítani.

Mire gondoltál, amikor először hallottál Robert Kubica balesetéről?

Amanda Lipiec, Lengyelország

Elképesztően szörnyű és sajnálatos, ami Roberttel történt. Folyamatosan követtem a történéseket, naponta beszéltem Dr. Ceccarellivel (Kubica orvosa), és februárban személyesen is meglátogattam Robertet a kórházban. Ahhoz képest, amiken rövid idő alatt keresztülment, jól nézett ki. Sajnálatos, hogy ki kell hagynia az időnyt, de biztos vagyok abban, hogy vissza fog térni, amint lehetséges.

Szomorú voltál, amikor a Minardi név eltűnt, miután annyi tehetséget szállított a Forma-1-be? Többek között téged is...

John Ransom, Egyesült Királyság

Igen is, meg nem is. Igen, mert elvesztettünk egy ikonikus F1-es olasz nevet, és nem, mert a Minardi tovább él, mint Toro Rosso. Korábban folyamatosan azért küzdöttek, hogy tönkre ne menjenek, most pedig egy erős csapatnak számítanak. Attól, hogy megváltozott a nevük, a csapat itt van a mezőnyben, és ami még fontosabb, az emberek is, akik dolgoznak a sikerükért.

A Toyotánál minden megvolt ahhoz, hogy világbajnok csapatává váljon. Mi hiányzott mégis?

Robbie Wendin, Egyesült Királyság

Valóban mindenünk megvolt, amit csak akartunk, mégsem sikerült egy elég gyors autót építenünk. A Toyotánál van egy, a többi csapatnál nagymértékben eltérő munkamorál és elképzelés arról, hogyan kell autót építeni. Sajátos módon kezelik a dolgokat. Tény, hogy elbuktak, de becsülettel tették azt, mert mindig hűek maradtak a saját filozófiájukhoz és elképzeléseikhez. Szomorú a vége, de van, hogy a dolgok így alakulnak. **F**

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.

AVIA



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

Üzemanyagjaink:

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

Shop szolgáltatás:

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

Egyéb szolgáltatás:

- Gyorsszerviz és gumiszerelő műhely

Teljesítményével rendelkező ügyfelek részére **éjszakai órákban** vagy **telephelyen** tudunk biztosítani. A részletekről érdeklődjön a tolloldalon.

Már Miskolcra is kapható az E85 Bioetanol üzemanyag! Tankoljon Ön is E85 Bioetanol üzemanyagot, ha szeretné: *gazdaságosabban autózni - 218 Ft/liter áron tankolni - 100 és oktárszámú üzemanyagot használni - növelni a motor teljesítményét - környezetbarát módon közlekedni - meghosszabbítani a motor élettartamát, csökkenteni a károsanyag-kibocsátást - támogatni a magyar mezőgazdaságot

Alakítsa át benzines gépjárművét, tankoljon kedvezményrel és élvezze az E85-bioetanol előnyeit. A részletekről érdeklődjön a tolloldalon. *Figyelem! Az E85 üzemanyag kizárólag arra alkalmas benzines gépjárműveknél használható. Felhasználás előtt kérjük, olvassa el a kihelyezett tájékoztatót és tájékoztadjon gépjárműve gyártójáról.



Pat Symonds

TECHNOLÓGIAI MESTERKURZUS

Az F1 legéltettebb titkainak leleplezésére

F1 RACING

TERÍTÉKEN: AZ ÁRAMLÁSTANI FESTÉK



Az autó hátsó szárnyát áramlástani festékekkel festették meg, hogy láthatóvá tegye a levegő útját

A téli teszteken, de még Ausztráliában is nagyon sok autót láttunk, amit áramlástani festékekkel vontak be. De mi is ez pontosan, és mire használják?

Az áramlás-vizualizációs festék egy keverék, amelyben fluoreszkáló színezőanyagokat oldanak fel ásványolaj-tartalmú folyadékban, általában paraffinban. Egyszerűen megfogalmazva, ezt arra használják, hogy megvizsgálják a levegő áramlását. Ez az áramlás biztosan nagyon nyilvánvalónak tűnik, de az autó hátsó részénél az áramlatok nagyon összetett kölcsönhatásban vannak, így ez nem mindig olyan egyszerű, mint ahogyan azt elképzeld.

Hogyan működik?

A festék rétegvastagsága olyan, hogy a gravitáció hatására nem nagyon változtatja meg a helyzetét, de amikor a légáramlatok hatnak rá, akkor a részecskék elmozdulnak az áramlatok irányának megfelelően. A festék nem szárad meg, így az átrendeződés addig folytatódik, amíg az autó a pályán van. A számítógépekkel folytatott CFD-elemzések az aerodinamikai mérnököknek lehetővé teszik, hogy jobban megértsék a légáramlatokat annál, mint amikor csak a szélcsatornák álltak a rendelkezésükre, és ha az igazi autón végrehajtott áramlás-vizualizáció megfelel a CFD előrejelz-

seiknek, az bizonyítja a szimulációjuk pontosságát. Ugyanakkor az olyan nem kívánatos jelenségekre is fényt derít, mint a légáramlatnak a felületen való szétválása.

De miből is készül az áramlástani festék?

Volt idő, amikor cink-kadmium-szulfidot kevertek olajhoz. De idővel felfedezték, hogy ez veszélyes, így most polisztirol mikroszemcséket használnak fluoreszkáló világossárga vagy világoszöld festékekkel, amely ultraibolya fényben világít.

Igazán sokat lehet abból tanulni, hogy látod a festék elmozdulását? A Formula-1 high-tech világában ez nagyon fapados dolognak tűnik...

Igen, nagyon alapinfónak látszik, de nem szabad elfelejteni, hogy a CFD és a szélcsatorna is csak szimuláció. Mindkettőnél csak modelleket használ, virtuális vagy fizikai modellt, így csak részlegesen adják vissza a valóságot. Ezért az igazi autón való teszt kétségkívül kizárja a hibalehetőségeket.

Csak akkor használod az áramlástani festéket, ha valami alapvető aerodinamikai hibát találsz az autón?

Ennek a technikának a használata nem azt jelenti, hogy probléma van az autón, pusztán ak-

HOGYAN MŰKÖDIK A FESTÉK?



A meg nem száradó festékben fluoreszkáló részecskék vannak, amelyek a levegőáram hatására megváltoztatják a helyzetüket, így segítenek értelmezni az előzetes számítások és a szélcsatorna-vizsgálatok eredményeit

kor is használható, ha meg akarod érteni, hogy mi történik a kocsin. Persze ez mindig megmutathat olyan alapvető problémákat is, amit te nem is vártál korábban.

Van hasonló eljárás, amit a szélcsatornában is használhatsz?

Léteznek festékek, amiket használhatsz, de ezek pontatlanabbak. Azonban egy kifinomultabb technika is van, amit részecskéken alapuló sebességmérésnek vagy PIV-nek neveznek. Az eljárás lényege, hogy a szélcsatorna levegőáramához nagyjából azonos sűrűségű apró (néhány mikron átmérőjű) polisztirol-részecskéket kevernek, amit egy nagy teljesítményű lézertel világítanak meg, majd gyors egymásutánban fényképfelvételeket készítenek róla, amit később lassítva játszanak vissza, amikor is jól látható lesz a légáramlás. Ez nem csak a felületen való áramlást látta, de az azt elhagyó áramlás vizualizációját is lehetővé teszi.

Vannak még más használható technikák is?

Igen. Egy korai eljárás volt, amikor gyapjúszálakat ragasztottak az autó karosszériájára. Napjainkban pedig a (nyomásérzékelő) pitot-csővek gyakori szereplők a teszteken. Ezekkel a levegőáram sebességét lehet mérni, például az első szárnynál vagy a diffúzornál.

HA LESZÁLL A VÖRÖS



Normál esetben nyugodtak és fegyelmezettek, de amikor a **vörös kód** beborítja őket, a pilóták nem tudják kordában tartani a dühüket...

SZÖVEG: ADAM COOPER
KÉPEK: LAT



Giancarlo Fisichella

A be nem tartott megegyezés

Latin gyökerei ellenére Giancarlo Fisichella híres volt szelídségéről. De ez 2006-ban, az Európa Nagydíj időmérő edzését követően megváltozott. A második etapban, utolsó gyors körében Jacques Villeneuve BMW Sauberje mögött találta magát, és mérgesen integetett a kanadai pilótának, térjen ki előle. Az óra ketyegett, és kiesett az első tőzéből. Jacques eközben biztonságban volt a kilencedik helyen. Miután a Renault pilótája kiszállt az autójából, a BMW Sauber boksza felé vette az irányt. Megállt Villeneuve autójánál, és elkezdett olaszul káromkodni – melyet Jacques is értett.

Korábban két évet dolgozott a Saubernél, talán ennek köszönhető, hogy Villeneuve mérnökének végül sikerült Fisichellát eltávolítania a garázsból: azt mondta neki, beszéljenek később Jacques-kal. Az időmérőn végül Fisichella csapattársa, Fernando Alonso szerezte meg a pole pozíciót, Villeneuve azonban nem bánta meg bűnét. „Ez elfogadhatatlan” – mondta el később Fisichella. „Tudja, mennyit lehet veszíteni egy másik autó mögött. Csalódtok és mérges vagyok. Vannak szabályok, és nekünk el kell fogadni azokat. De léteznek hallgatóságos megegyezések is a pilóták között, és ő ezt nem vette figyelembe.”

Fisichella a futamon aztán revansot vehetett, a versenyt a hatodik helyen fejezte be, két helyel megelőzte Villeneuve-öt.



Fernando Alonso

Összetört ajtók és szócsaták

Fernando Alonso soha nem rejtette az érzeit, habár legnagyobb kitöréseivel zárt ajtókat döntött.

2007-ben csapattársával, Lewis Hamiltonnal összetűzésbe került Magyarországon, amikor az időmérő edzésen blokkolta Lewist. Később Ron Denniszel is konfliktusa támadt, amely közvetlenül a kémbotrányhoz vezetett. Kínában behorpasztotta a McLaren vendéglátó egységének ajtaját, egyszerűen azért, mert Lewis gyorsabb volt nála az időmérő edzésen.

A leghíresebb esete azonban a Nürburgringen történt, amikor megverte Massát az esőben, de veszélyesen közel kerültek egymáshoz, amikor megelőzte a brazilt. A verseny leintését követően Alonso a tévéeket nyugodt hangon arra kérte, mutassák meg az autó oldalmezénen keletkezett sérülést, a spanyol pilóta pedig Massára mutogatott. A súlyellenőrzésen aztán már agresszív beszélgetés zajlott a riválisok között, olasz nyelven.

A harmadik helyezett Mark Webber, valamint Ron Dennis és az FIA alkalmazottja, Herbie Blash meglepődve figyelték a veszekedést és azt, amint Massa ujjával bökögeti riválisát. Az okos spanyollal ellentétben Massa ugyanis megfeledezett a kamerák jelenlétéről...



Juan Pablo Montoya

Elnézést – a fejed említetted?

Juan Pablo Montoya türelmének elvesztéséről talán könyvet is lehetne írni, és amióta visszatért a NASCAR-ba, tovább folytatta ezt a viselkedést, gyakran konfliktusba kerülve más pilótákkal.

A Formula-1-ben érzeit gyakran rádióközölte, amelyek gyakran adásba is kerültek. Spában Kimi Räikkönent ócsárolta angol nyelven, úgy érezte, a finn pilóta feltartotta őt az időmérő edzésen. De színes választ kapott, amikor 2002-ben, Malajziában bonyodalomba keveredett Michael Schumacherrel, jutalma boksztutca áthajtásos-büntetés lett.



Kimi Räikkönen

Figyelj, hol állsz!

Nem véletlenül nevezik Jégembernek (Ice Man) az egy szótagokat beszélő, hallgatag finn pilóta csak nagyon ritkán mondta el érzeit Formula-1-es pályafutása során. De 2008-ban, Silverstone-ban Kimi tőle szokatlan módon fejezte ki érzeit.

Felvezető körét követően Kimi edzőjével, Mark Arnallal állt a rajtrácson, fotósok gyűrűjében. Arnall úgy érezte, hogy a veterán fotós, Paul-Henri Cahier túl közel lépett a Kimi felszerelését tartalmazó táskához, és megpróbálta figyelmeztetni. De mielőtt megszólalhatott volna, Kimi a francia fotóst meglökte. Cahier, aki a finn pilóta fényképezésére összpontosított, kilyent egyensúlyából és elesett.

„Túl sok fotós volt ott” – mondta el Cahier. „Mindannyian közel álltunk, és én közelebb voltam, mint a többiek, de ez nem szokatlan. Kimi úgy gondolta, ráléptem a ruhájára, de ez nem így volt. Érezni lehet, ha rálépsz valamire. Talán egy centi távolságra voltam tőle, de nem léptem rá a dolgaira.”

„Nem hiszem, hogy úgy volt, ahogy Kimi gondolta. Azt hiszem, sokkal ösztönösebb cselekedett lett volna, ha azt mondja: 'B*szd meg, útban vagy, túl közel állsz.' Természetesen, megijedtem. Ránéztem, ő rám nézett, majd mindketten mentünk tovább. A verseny végére már el is felejtettem, amikor egy másik fotós újra megemlítette...”



James Hunt

Még az édesanyja is meglepődött

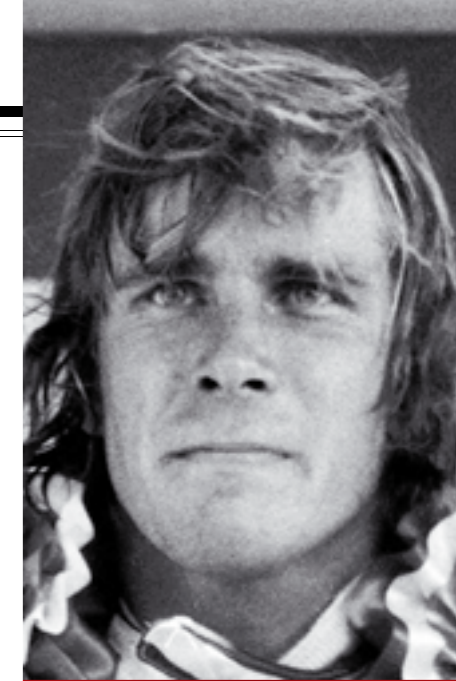
James Hunt mindig nyugodtan vezetett, ám amikor kiszállt az autóból, gyakran hangot adott nemtetszésének.

Tüzes temperamentumát a világ 1970 októberében ismerhette meg, amikor a Crystal Palace-ban rendezett Formula-3-as versenyen az utolsó kör utolsó kanyarjában szenvedett balesetet, amikor egy másik pilótával, Dave Morgannal ütközött. Ezt a balesetet az egyébként egészen jelentéktelen versenyen a BBC kamerái rögzítették.

Hunt az esetet már rég elfeledte, amikor 1977-ben Kanadába érkezett. Az első helyen haladt, amikor McLareni csapattársát, Jochen Mass próbálta lekörözni. Hibás döntést hozott, amikor a német pilóta integetett, hogy elengedi őt, Hunt más irányt választott, mint ahogy azt Mass elképzelte. Ütköztek, Hunt a korlátnak csúszott, majd falnak csapódott.

Kimászott a roncsból, átmászott a gumifalon, ahol az egyik pályabíró próbálta biztonságos helyre vezetni. Hunt megfordult, és egy jól irányzott jobb horoggal válaszolt. A megdöbbent szakember megtántorodott, és már Hunt is próbált elnézést kérni. Ennek ellenére megbüntették, és a pályabíró is beperelte őt.

Hunt édesanyja a fiáról elmondta: „Normál esetben nem üt meg embereket. De hirtelen haragú, különösen, amikor vezet...”



Eltűnt.

de nem feledett

20 évvel ezelőtt szállt be az F1-be a Jordan-istálló, de számos más, nagyon kedvelt csapathoz hasonlóan ők is elhullottak. **Alan Henry** felidézi a alakulatokat, amelyek jöttek... és aztán mentek.

KÉPEK: LAT ARCHIVE



Jordan 1991–2005

Amikor Eddie Jordan makulátlan, vadiúj Jordan-Cosworth gépei begördültek a pitlane-re 1991-ben, Phoenixben, szinte azonnal kivívták a riválisok csodálatát. Néhány újonc elegáns autókkal érkezett, jómagam pedig odasúgtam Eddi fülébe, hogy a kék oldaldoboz hasonló tónusú az AT&T telekommunikációs óriás vállalati színéhez. Ezt csak azért említettem meg, mert a verseny előtti pénteken belegyeztem abba, hogy vacsora után előadást tartok az AT&T néhány vezetőjének és vendégeiknek a Forma-1-ről. Ekkor Eddie elhúzta a karomat, és olyan arcot vágott, mint aki most találkozott az új legjobb baráttal. „Szervezd be őket szponzornak, és adok neked 15 százalékot” – mondta, és máris odarendelte az ügyvédjét, hogy foglalja írásba a megállapodást. Végül ebből semmi nem lett, és kiderült, hogy a szponzorációval kapcsolatos tárgyalási képességeim meglehetősen gyengék, ahogyan azt mindig is sejtettem. Közben Jordan folytatta a színes debütáló szezont. Versenyzőjüket, Bertrand Gachot-t két hónapra börtönbe zárták, amiért gázspray-vel lefújt egy londoni taxist, és helyét átmenetileg egy bizonyos Michael Schumacher vette át, aki a Belga Nagydíjon debütált. Mivel komoly igény mutatkozott arra, hogy egy német sofőr egy győztes csapatnál versenyezzen, Michael szinte azonnal továbbállt a Benetton-hoz, Eddie pedig jókora pénzügyi kompenzációt kapott. Azóta Eddi Jordan újragondolta magát, és felcsapott tévés szakértőnek, csapata pedig számos változáson ment át, mióta 2005-ben eladta. Manapság is silverstone-i központtal üzemelnek, a név azonban Force Indiára változott. →



Jordanék a debütáló szezonban egy ismerős arccal, aki akkor beugró pilóta volt



Tyrrell 1970–1998

Ken Tyrrell érdekes Forma-1-es konstruktőr volt. 1969-ben egy közös vállalkozás részese volt a Matrával, amikor a francia cég – amely a Jackie Stewart első világbajnoki címét eredményező sasszét szállította – kikötötte, hogy Ken a továbbiaknak nem számíthat rájuk, ha nem cseréli a Cosworth-Ford motorokat a saját Matra V12-esűkre. Ken azzal válaszolt, hogy kapásból hátat fordított a Matrának. Vásárolt három szerencsétlen példányt a March 701-esből, de hamar rájött, hogy ezek semmire sem jók, aztán pedig 1970 elejére a legnagyobb titokban elkészítette első saját autóját. A Tyrrellek szárnyaltak, Stewarttal a fedélzeten további két vb-címet is nyertek 1971-ben és 1973-ban, mielőtt Jackie 34 éves korában felhagyott a versenyzéssel. Az igazat megvallva Jackie visszavonulásával véget is ért a csapat nyerő szériája. A Tyrrell

nyert még futamokat a '70-es években, de már nem olyan gyakran, az utolsó sikerüket pedig 1983-ban, Detroit utcáin aratták. Végül az egykoron dicsőséges istálló maradványait 1998-ban eladták, hogy a British American Racing (később Honda, majd Brawn, jelenleg pedig Mercedes) alapjául szolgáljon. A Forma-1-ben töltött utolsó néhány évében a Tyrrell szomorú árnyéka volt önmagának, Jackie Stewart világbajnoki címekkel fémjelzett dicsőséges napjai olyan távolinak tűntek, mintha egy másik évszázadban lettek volna.

Ken és Jackie nagyon jó kombinációt alkottak, kiegészítették egymást, és kihozták egymásból a legjobbat. Ken lehetett hangoskodó és blöffölő, de egyenes és okos volt. A földtől nem elrugaskodott természetét jól szemléltette, hogy amikor Stewart az 1972-es szezon hevében a stressz miatt gyomorfekélyel bajlódott, azt mondta a világbajnoknak, hogy jobb lenne, ha inkább a gyógyulással foglalkozna. Megvolt benne a szimpátia, de nem volt túlságosan mézesmázos. Ken egyébként abszolút viharos temperamentumú volt, ha valaki áthágta a határokat. Egy alkalommal – a sok közül – vitába keveredett a Motor Sportot képviselő Denis Jenkinsonnal. Soha nem fogom elfelejteni, amikor Ken ballagott a pad-



Tyrrell és Stewart: két eltérő személyiség, akik képesek voltak kihozni a legjobbat egymásból

dockban, Imolában, Jenks pedig egy szteroidokkal doppingolt fox terriere emlékeztetve azt ordította, hogy „Tyrrell hazug, Tyrrell hazug!” Ken kifogyott a szavakból, megállt, odafordult Jenkshez és rákiabált: „Te pedig egy ostoba, pitiáner alak vagy!” →

„Ken Tyrrell lehetett hangoskodó és blöffölő, de egyenes és okos volt.”



Jackie Stewart a Tyrrell egyik első saját építésű autójával Mexikóban, 1970-ben. Bár azon a futamon kiesett, 1971-ben megszerezte a titulust



Jack Brabham nyerő formában a Nürburgringen, 1966-ban. Abban az évben négy futamot nyert a bajnoki cím felé vezető úton

„Jack Brabham arra a következtetésre jutott, hogy a saját csapatával jobb munkát tudna végezni, és el is jutott a világbajnoki címig.”



Brabham 1962–1992

A Brabham egy alázatos, innovatív istálló volt, amelyet a kalózvállalkozások erős érzelke is jellemezett. A csapatot 1962-ben alapították, miután Jack Brabham végzett a Coopernél, ahol 1959-ben és 1960-ban is világbajnok lett, de amikor hanyatlani kezdtek, a pilóta arra a következtetésre jutott, hogy saját maga sokkal jobb munkát tudna végezni. Tudott is, megcsinálta, s ezen felbuzdulva néhány évvel később Bruce McLaren is hasonló konklúzióra jutott. A Brabham 1964-ben aratta első futamgyőzelmét, de Jack erőfeszítései főként 1966-ban fizetődtek ki, amikor négy futamot is nyert, és újra bajnok lett. Denny Hulme révén 1967-ben a Brabham megvédte a ti-

tulust, három évvel később azonban Jack visszavonult, és eladta a céget régi üzletfelének, Ron Tauranacnak, aki viszont továbbjuttatta a Brabhamet Bernie Ecclestone-nak. Ez drámai fordulatot hozott.

Bernie és briliáns technikai igazgatója, Gordon Murray olyan csapatot csinált a Brabhamból, amely bátor mérnöki munkával és a szabályok saját értelmezésével folyamatosan feszegette a technikai határokat. Az egyik ilyen, nagy vihart kavarázó Brabham-fejlesztés a BT46-os, „ventilátoros autó” volt. Murray előállt az újszerű koncepcióval, a BT46 hátuljára ventilátort szerelt, amely kiszívta a levegőt az autó alól, és alacsony légnyomású területet hozott létre, odaragasztva az autót a pályára. Niki Lauda ugyan győzött ezzel a megoldással az 1978-as Svéd Nagydíjon, Anderstorpban, de rögtön ezután Bernie visszaléptette, még mielőtt az FIA betilthatta volna. Ez okos húzás volt.

Bernie gyakran keménykedett, amikor a versenyzőkkel kellett egyezkedni. Amikor Tim Schenken az 1972-es idény rajtja előtt egyszer elmulasztotta visszahívni, az ausztrál azon találta magát, hogy már nem a Brabham pilótája, így a Surtees-nél kötött ki. Amikor a két fickó Buenos Airesben, a paddockban újra összefutott egymással, Schen-



1967-ben Dan Gurney is nyerni tudott a Brabham színeiben, miután Jack visszavonult a versenyzéstől

ken odaszólt Bernie-nek: „Azt gondoltam, visszahívsz.” Bernie hunyorított, majd hűvös választ adott: „Akkor sem hívtalak volna vissza, ha te lennél Jackie Stewart.” →



March 1970–1992

A **March Engineering** az 1970-es nemzetközi versenyévek kezdetén látott neki az acél újrafeltalálásának. Arra készültek, hogy F1-es, F2-es, F3-as, Formula-Ford és Can-Am autókát építsenek és meg is csinálták. Még a Ford is rendelt tőlük három March 701-est Ken Tyrrell istállójának Jackie Stewart számára, igaz, mint az korábban olvasható volt, ezek egyáltalán nem bizonyultak sikeresnek. A „March” egyébként egy elcsépelte mozaikszó a vállalatot alapító kvartett kezdőbetűiből – Max Mosley, Alan Rees, Graham Coaker és Robin Herd. Jól kezdtek, Jackie Stewart és Chris Amon egymás mellé, az első sorba kvalifikálták magukat a March első versenyén, Kyalamban, arra azonban egészen az 1976-os Olasz Nagydíjig kellett várni, hogy Ronnie Peterson révén megszülessen a csapat első győzelme egy teljes távú futamon. Peterson a March protezsáltja volt, de 1972-ben Niki Lauda személyében váratlanul rátaláltak egy kiváló tehetségre. Niki felismerte, hogy a March kiváló ugródeszka lehet számá-



Vittorio Brambilla aratta a March első hivatalos győzelmét az esőzattá 1975-ös Osztrák Nagydíjon. A verseny csak 29 körön át tartott, így a pontokat felezték

ra a Forma-1-es sztárság felé, ugyanakkor rájött arra is, hogy amennyiben sokáig marad ott, leragadhat, és elveszítheti a lehetőségeit. Jól gondolta, előbb a BRM-hez, később pedig a Ferrari-hoz igazolt, ahol az első vb-címét is megszerezte. Voltak pillanatok, amikor a kemény dió Lauda a penge élén táncolt, hiszen csak birkózott a reménytelen March 72IX-szel, amely szélsőségesen alulkormányzott volt. „Ha annyira tapasztalt leszel, mint Ronnie, te is képes leszel kihozni a legjobbat ebből az autóból” – csitította Herd. Lauda rácsodálkozott, azt hitte, hogy csak viccel, de az-

tán rájött, hogy nem. „Úgy éreztem, hogy sírni tudnék, annyira frusztrált voltam” – mondta nekem Niki. – „Szinte láttam, ahogyan elúszik az esélyem a Forma-1-es karrierre.” 1977-ben Mosley eladta a tulajdonrészét, éppen akkor, amikor a March hanyatlani kezdett. A '90-es években a csapat maradványait a Leyton House söpörte össze.



Niki Lauda egy évet töltött a Marchnál. Itt épp Robin Herddel beszélget Monzában



Az Arrows 1978-ban, balról jobbra: Wass, Rees, Oliver, Southgate és Patrese

Arrows 1978–2002

„**Nos, igaz-e**, Mr. Henry, hogy amikor Silverstone-ban beszéltem a Shadow-istálló garázsába, és megpillantotta a csapat új autóját, azt mondta, hogy „Cs. szétek meg, ez egy Arrows?” Egy forró nyári napon volt 1978 júniusában, a londoni Legfelsőbb Bíróságon, hogy a Shadow ügyvédje fáradhatatlanul kérdezett erről a különös helyzetről. Megerősítettem, hogy valóban volt ilyen

megfigyelésem. Tény, hogy a Shadow bemutatkozásának a Silverstone International Trophyn vajmi kevés köze volt az Arrowshoz. Inkább a fordítottja volt igaz. Az előző szezon végén a Shadow legfontosabb emberei, Jackie Oliver, Alan Rees és Tony Southgate távoztak, hogy megalapítsák saját csapatukat, az Arrowst – és magukkal vitték az új Shadow tervet is. Habár először az Arrows gördült pályára, az ítések szerint az egykori Shadow-szakemberek bűnösek voltak, mert megsértették a riválisuk szerzői jogait. Az Arrowsnak kártérítést kellett fizetnie, s le kellett mondani az eredeti autó-

juk kulcsfontosságú komponenseiről. Az Arrows egyike volt azon csapatoknak, amelyekről mindig, mindenki azt hitte, hogy sikeresek lesznek, de soha nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket. Jackie Oliver alapjában véve jó képességű, tapasztalt kollégákat verbuvált maga köré, de a csapat soha nem tudott versenyképessé válni: ez a különbség a győztes és a „futottak még” kategória szereplői között.

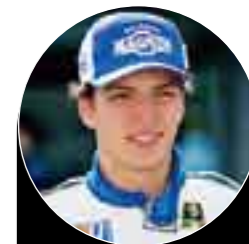
Pedig az Arrows története során számos motorszállítóval próbálkozott: a mindentűt jelenlévő Cosworth DFV-n túl kipróbálták a BMW turbós egységeit, a rendkívül megbízhatatlan Porsche V12-est, a Mugent, a Hartot, a Yamahát, a Supertecet és az Asiatecet, mielőtt visszatértek a Cosworth-höz 2002-ben, az utolsó idényükben, amely csak a Német Nagydíjig tartott. Akkor az Arrows tulajdonosa már Tom Walkinshaw volt, s egyre hátrébb és hátrébb csúsztak a mezőnyben. Tom kétségbeesetten próbált szponzorokat találni, hogy kihúzzák az év végéig, de az Arrows végérvényesen kifutott a pénzből, és elveszítették a hitellességüket is. Mióta 1978-ban, Braziliában először pályára hajtottak, a csapat összesen 382 nagydíjig vett részt, anélkül, hogy akárcsak egyetlen futamot nyertek volna, pole pozíciót is csak egy ízben tudtak szerezni. A legjobb szezonjuk az 1988-as volt, amikor a negyedik helyen végeztek a konstruktóri bajnokságban. Kevés csapat futott ilyen sok versenyt, ennyire minimális hatékonysággal. **F1**



MI LETT VELE...

TARSO MARQUES

Az egykori minardis ma autókat, jachtokat és házakat alakít át



1996: F1-es debütálása

A 20 éves pilóta a mezőny végéről vágott neki a Brazil Nagydíjnak, és kiesett a versenyből



Akkor

Megmutatta, hogyan kell egy gyenge autóval versenyezni (1997, Belga GP)

A brazil Tarso Marques mindössze 19 éves volt, amikor először ültetett Forma-1-es autóba. A Minardi-istálló az 1996-os évet megelőzően éppen Fioranóban tesztelt, és az egyik nap ebédszünetében a fiatal pilótának biztosítottak 12 kört, hogy megmutassa mit is tud, mielőtt Giancarlo Fisichella visszaült volna autójába. Előtte még sosem vezetett azon a pályán, nem ült hasonlóan erős autóban, mégis kilenc tized másodperccel sikerült gyorsabb kört autózni Fisichellánál. A csapatfőnök, Giancarlo Minardi annyira ledöbben az ifjú titán teljesítményén, hogy rögtön egy hosszú távú kontraktust íratott alá vele. Aztán 1996-ban, második versenyén, az Argentin Nagydíjon Marquesnek sikerült behoznia a gyengécske versenygépet a remek 14. helyre, de mivel nem rendelkezett szponzorokkal, a csapat pedig pénzzsűkületben volt, mégis Fisichella ültetett be a helyére, a brazil sofőr pedig egészen 1997 közepéig nem jutott versenyüléshöz.

Marquesnek az olaszok végül 1998-ban köszönték meg végleg a munkáját, és ismét csak pénzügyi okokból kifolyólag váltak meg tőle. Ezt követően az USA-ba ment versenyezni, a Champ Car szériába, de 2001-ben visszahívták a Minardi, aminek irányítását Paul Stoddard vette át. Az első 14 versenyen vezethette a csapat versenygépét, és kétszer is behozta azt a kilencedik



Most

Újratervez, átépít autókat és motorokat, hogy úgy nézzenek ki, mint ez a darab. Kicsit Mad Max-es nem?

helyre, de a múlt megismételte önmagát, és a hatalmas dollárkötegekkel érkező maláj versenyző, Alex Young kiszorította őt a helyéről.

„Akárhonnan is nézzük, én megcsináltam. A legtöbb tehetséges és fiatal pilóta sosem jut el még csak a Forma-1 közelébe sem. Sokan nem is mernek álmodni róla. Én háromszor is lehetőséghez jutottam úgy, hogy egy fillért sem kellett ráköltönnem, és nem vallottam kudarcot. Szerintem minden igazi férfi erről álmodik. Az F1-et követően sajnos már egy sorozat sem tudta ugyanazt az izgalmat és borzongást biztosítani számomra. Indultam néhány GT-futamon, és bár a harcok nagyon tetszettek ott is, de egyszerűen lassúnak tűnt az egész. Ugyanezt tapasztaltam Braziliában is.”

„Mára saját vállalatom van, a Tarso Marques Concept, ami a Harley Davidsonok által érzett szerelmemnek köszön-

hetően jött létre. 1994-ben volt az első évem, amit a Formula 3000-ben töltöttem. Angliában éltem akkoriban, hogy közel lehessenek a csapatom bázisához. Rengeteg szabadidőm volt, szóval vettem egy Harleyt, és a hotelem mellett tartottam. Amikor viszont változott körülmény az élet, és a dolgom nem úgy alakult, ahogyan terveztem, úgy döntöttem, hogy hazaküldöm Braziliába.”

„Amikor legközelebb huzamosabb ideig otthon tartózkodhattam, kerestem valakit, aki a saját paramétereimre szabja és az én kívánalmaim szerint építi át a motort, de nem találtam alkalmas embert. Vettek egy régi amerikai autót is, amibe szerettem volna beépíteni egy V8-as Corvettemotort, de ebben sem tudtak segíteni nekem. Ezen felbuzdulva béreltem pár embert, és öt évvel később készen volt a motorom és az autóm is. Az embereknek persze annyira tetszettek az átalakítások, hogy mindenki meg akarta venni őket tőlem, de természetesen nem tudtam megválni tőlük. Felajánlottam viszont, hogy csináljak nekik egy másikat.”

„Mára 100 autót és 250 motort alakítottunk át. Manapság már mindent vállalunk. Lehet szó autóról, motorról, repülőről, hajóról vagy akár egy házról. Jelenleg éppen egy 40 méter hosszú jachton dolgozunk és egy jó nagy ház. Nekem csak arra van szükségem, hogy elmondják, mire gondoltak, és én megvalósítom.” **F1**



1996: Karriercsúcs

Az időmérőn a gyengén teljesítő Minardi M195B volánja mögött legyőzte Martin Brundlet és Johnny Herbertet



Most...

A 35 éves, még mindig fiatal brazilnak saját vállalata van, mely autókat és motorokat alakít át

48 **Visszatekintő**

Nevezetes F1-es események májusban a rég- és a közeli múltból

EBBEN A HÓNAPBAN

61

ÉVVEL EZELEŐTT

Megszületik a világbajnokság

Az autóversenyzés szinte egyidős az autóval, a világbajnokság megszületésére mégis a múlt század közepéig kellett várni. Amikor 1950. május 13-án (szombaton) felgördült a függöny, az Alfa Romeo csapat uralta a mezőnyt. A győzelmet első számú versenyzőjük, a középen álló Giuseppe Farina szerezte meg. Jobbján a második helyezett Luigi Fagioli, balról pedig a harmadik helyen célba érő Reg Parnell látható. A két olasz pilóta szerződötett versenyzője volt az Alfának, Parnell alá pedig erre az egy futamra adott autót a gyár, amelyet dobogós helyével hálált meg.



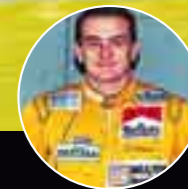
EBBEN A HÓNAPBAN

44

ÉVVEL EZELEŐTT

Egy szomorú győzelem

Az 1967-es Monacói Nagydíjon két olyan pilóta küzdött az élen, akik már nagyon vágytak a győzelemre. A versenyt Denny Hulme vezette, akit hosszú körökön át üldözött Lorenzo Bandini. Az olasz versenyzőtől mindenki azt várta Olaszországban, hogy győzelemre viszi a Ferrarit, Hulme pedig még sohasem nyert világbajnoki futamot. Sajnos, az elfáradó Bandini nekiütközött a lassítónak, és autója azonnal lángokba borult. A versenyzőt ugyan sikerült kimenteni az égő roncsból, de három nap múlva belehalt sérüléseibe. A versenyt a képen látható Hulme nyerte, aki abban az évben a világbajnoki címig menetelt.



EBBEN A HÓNAPBAN

22

ÉVVEL EZELEŐTT

Az egyetlen pont

Még mindig a pályákat koptatja, és nem is akárhogyan versenyez a 49 éves túraautó-világbajnok, Gabriele Tarquini, aki egykor a Forma-1-et is megjárta, sőt pontot is szerzett. Sajnos, sohasem ült nyerő autóban, ennek ellenére időnként megcsillantotta tehetségét, például az 1989-es Mexikói Nagydíjon, ahol egy kis francia csapat, az AGS autóját kormányozta. Ezen a futamon a 17.-ről rajtolva feljött egészen a hatodik helyig, úgy, hogy közben egy ideig a gumi-problémákkal küszködő Alain Prost előtt autózott. Végül ebben a pozícióban intette le a kockás zászló, amelyet akkoriban egy ponttal jutalmaztak. (A kép a San Marinói Nagydíjon készült.)

SCHLEGELMILCH & SCHLEGELMILCH

KÉT GENERÁCIÓ A FORMA-1-ES PÁLYÁK MENTÉN

Senki meg nem mondaná róla, de 70 éves. Ő Rainer W. Schlegelmilch, aki a sportág történetével együtt maga is legenda lett. Idén már az ötvenedik F1-es évét kezdte...

SZÖVEG: MÉHES KÁROLY KÉPEK: HOCHZWEI, SCHLEGELMILCH

– Gondolom, bármilyen rég is volt, emlékszel még a kezdetekre...

– Hát persze. Az ember sok mindent köszönhet a barátainak, én a szakmámat. Végzős fotóriporter voltam, amikor egy haverom megkért, kísérem el az 1000 km-es nürburgringi sportkocsi futamra. Itt mindössze két portrét készítettem, de megkaptam a hangulat, ez az egész világ. Úgy-hogy néhány héttel később, immár a saját szakállamra elmentem az F1-es Belga Nagydíjra, Spába. És attól fogva gyakorlatilag minden futamon ott voltam, ami nem csekélység. Az archívumomban 2 millió körüli felvétel szerepel. De bevallom, a leginkább manapság is az arcok érdekelnek.

– Kétféle fotó... Létezik ennyi kép között olyan, hogy „a” legjobb?

– Sok kedves képem van, az biztos. De nagyon szeretem azt a fotót, amit az 1985-ös Monacói Nagydíjon csináltam Stefan Johansson Ferrarijáról, hátulról, mert azon oly csodásan látszik a turbómotorból kicsapó láng és a körötte repkedő szikrák.

– Fél évszázada a pályán és a boksiban, a paddockban. Ugyanaz a lelkesedés, mint az elején?

– Ugyanaz, mert én elsősorban fotós vagyok, és csak utána F1-rajongó. Egy jó fotós pedig mindig a különös képet keresi, bármit is fotózzon. Azt még nem tudom, meddig lehet ezt csinálni, mert azért már én sem vagyok a régi. Viccesen azt szoktam mondani, hogy amíg Bernie bírja – aki 10 évvel idősebb nálam –, addig és is bírom.

– Amikor találkozunk, tele vagy aggatva, mint egy karácsonyfa, dagad az övtáskád, állványt cipelsz. Mennyit nyom mindez, mennyit trappolsz egy hétvégén?

– Az biztos, fizikálisan karban tart ez a meló, mert a cucc megvan vagy húsz kiló. Három kamera van nálam, a hozzájuk tartozó aksikkal,



Rainer lassan két évtizede fiával, Borisszal együtt alkot ugyancsak ütős párost

hatal is), és az nyer, aki elsőként ér a célba. Tény, hogy manapság már nem születnek olyan barátságok a paddockban, mint valaha. Én tényleg haveri viszonyban voltam Jacky Ickxszel, Jackie Stewarttal, Derek Bellel. Ha manapság velük összefutok

egy-egy rendezvényen, mondjuk, a Goodwood-i Festival of Speeden, az majdnem olyan, mint egy osztálytalálkozó, és ez klassz dolog.

– És hát te még megéltél nagy tragédiákat is. Ezek meg vannak örököltve?

– Sajnos, így mondom: sajnos, meg. Egy-egy halálos baleset alkalmával azért nekem is el kellett gondolkodnom azon, hogy mennyire legitim a mi szakmánk, én mint tudósító, mennyire vagyok felelős azért, ami ezekről a szomorú dol-

gokról megjelenik. Ezért például Gilles Villeneuve 1982-es balesetéről, de főképp Senna haláláról rengeteg olyan képen van, amiket sosem tettem közzé, és tudom, hogy nem is fogok.

– Te magad sosem voltál veszélyben?

– De, néhányszor igen! A leginkább Martin Donnelly 1990-es jerezi ütközéskor, ugyanis ott álltam a korlát mögött, ahová a Lotus becsapódott. Csak a vak véletlenül múlt, hogy egyetlen szerte repülő alkatrész sem talált el. Volt egy kolléganóm, akibe a Hockenheimringen egy sportkocsi-versenyen belerohant egy Porsche. Szegény lebénult, és nem tudta feldolgozni ezt a csapást, és néhány évvel később öngyilkos lett.

Eddig a Mester.

És akkor jöjjön a tanítvány és a fiú, Boris.

– Milyen volt gyerekeknek lenni, miközben apukád folyton távol volt a versenyeken?

– Sok hozzá hasonló, szorgalmas apa van. Nekem ez volt a természetes, úgyhogy nem volt

olyan érzésem, hogy valamit elmulasztanék a távollétei miatt. Végül is, ott volt az anyukám, egy nővérem és sok barátom. A kevés közös időt meg elég intenzíven töltöttük együtt, és egy idő után, mint apukám ifjú segéde, mind gyakrabban kísérhettem el különböző fotózásokra, mondjuk egy-egy étterembe vagy gyárakba.

– Mik az első Forma-1-es emléked?

Az első verseny, amin ott voltál?

– Azt hiszem, 3 éves voltam, amikor a Forma-2-es paddockban megfogtam egy forró kipufogócsövet, és jól megégettem a kezemet. Úgyhogy rögvest leteszteltem a pálya orvosi központját is, ahol „folyékony bőrrel” kezeltek, és a balesetből ma már semmi sem látszik. Aztán 1984-ben, Hockenheimben lehettem jelen először fényképezőgéppel, bár voltaképp csak hordárként, úgyhogy igazán használható képet nem is készítettem. Ellenben az ATS-nél paradicsomot vagdaltam az ebédhez, amit Manfred Winkelhockkal és Gerhard Bergerrel meg is ettünk.

– Végül hogyan lett belőled F1-fotós? Egyszerűbb volt Schlegelmilch-fiúként, vagy épp hogy nehezebb, apád hírneve miatt?

– Lehetséges, hogy mivel nagy valószínűséggel az 1969-es Le Mans-i 24 órás verseny során fogantam, ezért ilyen mély a motorsportozás való kötődésem... Apám az 1997-es Oszták Nagydíjra vitt el magával, amikor egy gépet nyomott a kezembe azzal, nesze, próbáld meg... Az Alesi-Irvine ütközésről készült sorozatom dupla oldalt kapott az Auto Motor und Sport magazinban, úgyhogy első bevetésem ugyancsak motiváló volt ahhoz, hogy Rainert több futamra is elkísérjem, tovább fényképezek, és ezáltal én is hozzájáruljak az archívumunk növekedéséhez. Később én vágtam bele a technikai fejlesztésbe, az internetoldal kialakításába, a szkennelésbe. Egyszóval, mint fiúnak természetesen jó volt, hogy apám kapcsolataiba beleszóppentem, használhattam a már rendelkezésre álló felszerelést, technikát, ám továbbra sem volt egyszerű dolog (és ma sem az!), hogy a szakmát legjobban akciófotósához mérjem magamat, főképp, hogy ugyanazon a területen dolgozunk. Szerencsére, időről időre kapok egy-egy dicséretet felettlőbb szigorú mesteremtől.

– Hogyan osztjátok fel magatok között a hétfői munkát?

– Már napokkal korábban elkezünk beszélgetni arról, hogy egy-egy helyszínen milyen fotóshelyek voltak az előző évben. A paddockban mindketten dolgozunk, de mielőtt még túl hangozsa válna a környezet, Rainer beugrik a garázsokba és a célegyeneshez közeli pályarészekre, én meg kiint vagyok a pályán. Az elképzeléseket



Fantasztikus képek a Schlegelmilch-archívumból: www.schlegelmilch.com

többnyire reggel konkretizáljuk, hogy semmiről ne feledkezzünk meg, és néha van olyan is – bár egyre ritkábban –, hogy lelünk egy olyan új helyet, ahonnan izgalmas fotók készíthetők, már ha a kerítések, a pályadörök és a biztonsági területek ezt megengedik...

– Van kedvenc versenyed, pályád vagy képed?

– Kedvenc versenyem nincs, ugyanis sok izgalmas helyzetnek lehetünk részesei, de fotósként messze kevesebbet látunk a versenyből, mint egy néző. A kedvenc pályám természetesen Monaco, ahol még mindig sok kreativitás

ra van mód, és nagyon közelről lehet fotózni az autókat, de Monzáit is nagyon szeretem, a fényviszonyok csodások. Két kedvenc képem van, az egyik Coulthard Monacóban, a másik pedig Jochen Masst ábrázolja, aki Petersbergben egy régi Ezüstnyilat vezet.

– Lesz-e harmadik Schlegelmilch-generáció a Forma-1-ben?

– A lányom még csak 6 éves, de a nagypapja nagyon sokat foglalkozik vele, tanítgatja, gyakran vannak együtt. Már 3 évesen kapott egy digi-gépet, de egyelőre szívesebben rajzol és fest, bár szerencsére még bőven van ideje...



GUMIDOMINÓ

HOGYAN LETT FŐSZEREPLŐ A PIRELLI?

A tesztek alatt dicsérték, az év elején bírálták, az első futamokat követően egyre többen megszeretik a száguldó cirkusz új beszállóját.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ KÉPEK: PIRELLI



Az év eleje óta többen is megvádolták a Pirellit, hogy F1-es abroncsaik gyorsan elkopnak, és szemszédésüknek köszönhetően rengeteg gumitörmelékot hagynak maguk után a pályán. Pilóták, csapatvezetők, mérnökök és külső megfigyelők egyaránt kritikákat fogalmaztak meg a milánóiakkal szemben, de Paul Hembery, a Pirelli motorsport igazgatója azonnal megmagyarázta, mi a jelenség oka.

„A szezon előtti tesztekkel alkalmaival nagyon gyors körökre voltak képesek a csapatok. Ezt nem tették szóvá, azt viszont igen, hogy szinte ugyanilyen gyorsan el is kopnak a gumik alóluk. Nos, valóban igaz, hogy a lágy keverékű abroncsaink nem tartanak sokáig, de ahogy elkezdődik a szezon és valaki győz majd az új Pirelliknek köszönhetően, rögtön kevesebb kritika fog érni bennünket. Lesznek, akik jobban tudnak majd bánni a gumikkal, és olyanok, akik kevésbé, de ehhez kell majd alakítaniuk

a boksztaktikáikat. A tesztek alatt láttuk és tudtuk, hogy sok van még az általunk előállított termékekben, és ezeket a potenciálokat az idény alatt ki is fogjuk hozni belőlük” – fogalmazott Hembery, majd így folytatta:

„Ami pedig a gyors kopást illeti: most panaszkodnak, pedig mindannyian ezt akarták. Az egy kiállásos taktika szimplán unalmas, és lebutítja a Forma-1-et. Elvész belőle a stratégiai lehetőségek tárháza, és csak köröznek egymás után az autók a pályán. Bernie Ecclestone többször is hangsúlyozta, hogy több kerékcserére van szükség, és a csapatok is támogatták ezen ötletét. Az FIA, Jean Todt-tal az élen pedig egyenesen utasításba adta, hogy olyan keveréket is állítsunk elő, melyek viszonylag hamar elkopnak. Sokan támadnak minket, hogy a Bridgestone keverékén nagyon sokáig pályán tudtak maradni a versenyzők, de egy gumigyártónak nem egy ilyen abroncs előállítása a nehéz.

Egy egész hétvégére alkalmas gumi létrehozása sokkal könnyebb, mint egy olyané, ami mondjuk 10-15 kört követően szinte használhatatlanná kopik, ám addig rekordokat lehet rajtuk futni” – vélekedett a szakember.

A versenyzőket megosztotta a Pirelli új szuperlágú keveréke. Fernando Alonso például biztos benne, hogy idén sokkal több előzés várható, ami nem az Állítható Hátsó Szárny-rendszernek (DRS) vagy a KERS-nek lesz köszönhető, hanem a gumiknak. „Mindenkinek biztos lehet benne, hogy a gumistratégia lesz az idei év kulcsa. Ha jó időben teszünk fel új abroncsokat, akár nyolc tized másodperccel is gyorsabb kört tehetünk meg rögtön. Futamok és akár a világbajnoki cím sorsa múlhat ezen. Sokkal több előzés várható 2011-ben, mint az elmúlt években.”

A Pirelli nagyjából 250 nagydíj hosszának megfelelő kilométert (75 000 km) futott a téli tesztek alatt, ami fantasztikus teljesítmény. Mindezt

Nick Heidfeld és Pedro de la Rosa segítségével tették meg egy 2009-es Toyota volánja mögött. Májusban is fognak tesztelni, de már nem de la Rosával, aki visszatért a McLarenhez harmadik számú pilótának, hanem a tavaly még a Virgin Racing alkalmazásában álló Lucas di Grassi segítségével veszik igénybe. Eközben persze folyamatosan új ötletekkel állnak elő a milánói gyárban. Kezdetben volt a színes abroncsok bevetése, később az oldalalak teljes átszínzése, legutóbb pedig az, hogy mikrochipeket építenek a gumikba, melyek folyamatosan friss adatokat küldenek a mérnököknek, akik így még több információval lesznek gazdagabbak, és még jobb termékek előállítására lesznek képesek. „A chipek a jövőt képviselik projektünkben, mert összetett információk feldolgozására alkalmasak, az egyszerű adattárolás helyett” – fogalmazott Paul Hembery.

Vannak olyanok azonban, akiket nem lehet meggyőzni arról, hogy a Pirelli és az általuk

gyártott abroncsok valójában használnak a Forma-1-nek és nem ártnak. David Coulthard nem tartozik közéjük, bár szavaival korántsem dicsérni akarta az olasz gumiszállítót. „Vannak olyan emberek, akiknek semmivel nem lehet a kedvükre tenni. Tény, hogy az F1 mára unalmas sportággá vált, ezt elismerem, viszont nem zavaros, ahogyan ezt többen állítják. A sok kerékcseré miatt tényleg nehezebb felmérni a csapatok és pilóták közti különbségeket, de ezt idővel mindenki megszokja majd. Én lenyűgözve figyelem a stratégiák alakulását” – mondta a tizenháromszoros futamgyőztes.

Ha összegezni kellene a Pirelli eddigi teljesítményét, akkor ötből négy csillag járna neki. Nem egyszerű dolog betölteni egy akkora űrt, amit a Bridgestone hagyott maga után, ráadásul ilyen rövid idő alatt. Az eddig látott futamok alapján az új keverékeknek és a több boksziállásnak köszönhetően sokkal izgalmasabbá vált a Forma-1, és ezért mindenképpen dicséretet érdemelnek az olaszok. Több az előzés, nagy a stratégiai és taktikai harc, továbbá az utolsó körig kérdéses a győztes személye, ami Sebastian Vettel és Adrian Newey párosát és elért eredményeit ismerve még inkább büszkévé teheti a Pirelli alkalmazottait.

ABRONCSOK ÉS SZÁMOK

- 1,27 – Ennyi bar (18,5 PSI) egy kerékben az átlagos légnyomás
- 10 – A kilók száma, amennyit egy mai F1-es első kerék nyom
- 60 – Ezt a vízmennyiséget képes literben a Pirelli esőgumija 300 km/óránál kiszorítani
- 90 – Ez az optimális „munkahőmérséklete” °C-ban egy idejű abroncsnak

MEGELŐZHETI A BAJT, hiszen most fillérekért javíthat!

MŰSZAKI VIZSGA, ZÖLDKÁRTYA!
minden típusra már 17.770,- Ft tól

A LEGOLCSÓBB AUTÓSZERVIZ!
olajcsere már 5.700,- Ft tól
javításra 1 év garancia!

LAKATOS ÉS FÉNYEZŐ ÜZEM
helyszíni kárfelvétel minden típusra!
javítás idejére bérautó 3.500,- Ft/nap tól!



Kövesdán Kft.
Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz

1221 Budapest, Hajo u. 1. www.kovesdan.hu
Tel.: 06-1-229-2500 szerviz@kovesdan.hu
Nyitva tartás: H-P: 7:00-17:00

BLOG

GYULAY ZSOLT

SPORTRENDSZÁM ÉS UTCAI PARÁDÉ

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...

A hogyan közelednek az év legjelentősebb nemzetközi versenyei, és ahogyan egyre jobban benne vagyunk a hazai autósport szcénában, úgy fogynak az üres helyek a határidőnaplómiban egyre vésesebben. Pedig eddig sem volt könnyű az életem, ám tavasztól beindult a henger, és minden szabadidőmnek búcsút inthettem...

A szövetségben temérdek egyeztetésen, elnökségi ülésen vagyunk túl, amelyek közül talán a sporttörvény ránk vonatkozó részének előkészítése jelentette az egyik legnagyobb feladatot. Többek között azt szeretnénk elérni, hogy úgy fogadja majd el a parlament, szerepeljen benne a sportrendszer fogalma. Ez gyakorlatilag azt jelentené, hogy az MNASZ pilótái versenyautó vásárlása esetén kapjanak áfa-mentességet.

A Hungaroringen is szaporodnak a teendők, rengeteg a munka, de ennek örülnünk kell. Téljes erővel folyik ugyanis a Túraautó Világbajnokság rendezésének előkészülete, a világraszóló eseményt a Magyar Turizmus Zrt. hathatós segítségével sikerült tető alá hozni, és bízom benne, hogy június elején olyan versenyhétvégét láthat majd a magyar közönség, amely minden tekintetben kielégíti az igényeit – ugyanakkor a nézőknek nem kerül majd egy fillérébe sem, hiszen ingyenes lesz rá a belépés. Azt sem szabad persze elfelejteni, hogy az F1-es Magyar Nagydíj is a nyakunkon van, de szerencsére az ország egyik legnagyobb sportrendezvényének teendői jó kezekben vannak. Amivel idén talán több lesz a program, az egy promóciós esemény, egy budapesti utcai parádé, melyet a világbajnok csapat, a Red Bull jóvoltából láthat a közönség, előreláthatóan június 19-én.

Még mindig a mogoródi pályához kapcsolódó hír, hogy a magyar gyorsasági bajnokság keretein belül lezajlott az első UNIQUA Lotus Ladies Cup

futamhétvége, és szép sikereket hozott, ami számomra nem csak a megfelelő médianyilvánosságot és elégedett szponzorokat, illetve nézőket jelent, hanem azt is, hogy a magyar F1-es pálya neve ismét forogni kezdett a köztudatban. Ahány újabb ponton bekapcsolódik ugyanis a Hungaroring az autósport körforgásába, annál jobban ki lehet használni a létesítményt és ez annál hatékonyabb működést jelent.

Egy Jean Todt-tal eltöltött zsúfolt napon is túl vagyok. Az FIA első embere a Magyar Autóklub elnökével együtt találkozott velem, és elsősorban a szervezet biztonságos közlekedésért folytatott világméretű kampányához kért segítséget. Beszélgettünk a sportáramtítkárral, jártunk az Országos Rendőr-főkapitánynál, de a köztársasági elnök is fogadott bennünket. Tódt úr reményét fejezte ki, hogy a jövőben az olyan világesemények kereteit is ki lehet használni a „Make road safe” program népszerűsítésére, mint például az F1-es Magyar Nagydíj. A sportvezetőt igyekeztük a lehető legjobban kiszolgálni, hiszen több szempontból is fontos az országnak az ő rokonszenve és támogatása, de azt sem szabad elfelejteni, hogy ő is jó viszonyt akar építeni velünk, többek között azért a két szavazatért, amelyet Magyarország jelenthet majd számára a következő választáskor.

Végezetül egy ralis élményemet is szeretném megosztani Önökkel: Miskolcon abban a szerencsében lehetett részem, hogy MNASZ elnöki elődöm, a legendás Ferjancz Attila mellé ülhettem a bajnoki futam prologóján, és vitt egy kört a salakpályán. A dolognak szimbolikus jelentősége is volt, ugyanakkor fantasztikus élményt is jelentett a gesztus, hiszen ő az én korosztályomnak a bálványja volt. Hogy mindezt sok ezer ember előtt, fantasztikus hangulatban került sor, az csak hab volt a tortán.



FOTÓ: BUCZKÓ ANDOR

HOSSZÚ TÁVON GONDOLKODNAK

FÉL NAPON ÁT SZÁGULDANAK A 12H HUNGARY
RÉSZTVEVŐI MOGYORÓDON

Május közepén ismét hosszútávú versenynek ad otthont a Hungaroring: a nemzetközi mezőny 12 órán keresztül száguld majd a magyar F1-es pályán.



Három évvel ezelőtt hagyományteremtő szándékkal hozta el Magyarországra hosszútávú versenysorozatát a holland Creventic. Az évek során fokozatosan gyarapodott a nevezők száma, és egyre komolyabb technikákkal jelentek meg a széria résztvevői a Hungaroringen. Egy tényező azonban sokszor megkeserítette a versenyzők és a nézők dolgát, mégpedig az időjárás, mivel az őszi időpontban megrendezett összecsapásokon sokszor zord, esős körülmények fogadták a mezőnyt, sőt, a verseny egyharmada sötétben zajlott. Ebből a megfontolásból a szervezők idén május végi időpontot választottak a verseny lebonyolításához.

A nevezési lista ugyan még nem teljes, de számítani lehet arra, hogy a mezőny ismét rendkívül színes lesz. A szervezők ugyanis szinte bármilyen autótípust szívesen látnak a versenypályán, még a hibrid vagy elektromos hajtású járművek sincsenek kizárva a küzdelemből. A tavalyi magyar versenyen a GT3-as Porschéktól kezdve Ford Mustangon keresztül a Mini Cooperig bezárólag számos autótípussal találkozhattak a kilátogató nézők, melyekben kettő, három, sőt, bizonyos esetekben négy versenyző váltogatta egymást. Az abszolút győzelmet az osztrák Lechner Racing Audi R8-asa szerezte meg, míg Bódis Kálmán csapata a második helyre hozta be a Brokernet Silver Stinget. Remekül szerepelt a BMW Team Hungary, amely az ötödik pozíciót szerezte meg a dízel



120D-vel. Ez egyben a kategóriagyőzelmet is jelentette. A győztes négyes Audija 355 kört tett meg a félnapos összecsapás során.

A 12H Hungary május 21-én, szombaton veszi kezdetét, a reggeli óráktól fokozatosan népszerűsül majd be a Hungaroring. Az edzések 18 órakor kezdődnek, melyek közül az egyikre éjszaka kerül sor. A 12 órás összecsapás rajtja vasárnap, tíz órakor lesz. A pontos időtervet és a végleges nevezési listát a www.24hungaroring.com oldalon tekinthetik majd meg az érdeklődők, ahol az egész versenysorozatról is olvasni lehet.

A sorozat következő állomása a szeptember 23 és 25 között megrendezendő 24 órás verseny lesz a barcelonai Forma-1-es pályán, és természetesen jövő januárban újra lebonyolításra kerül a nagy népszerűségnek örvendő összecsapás Dubaiban, amely ezúttal a Dunlop 24H nevet viseli majd.

A szervezők mindkét eseményre várják a magyar indulókat is, akik a www.24hoursbarcelona.com és a www.24hdubai.com oldalakon tájékozódhatnak a nevezés feltételeiről.



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

V8 SUPERCAR



KÉT DVD

Több éves motorszállító múlt után a 2010-es esztendőben szánta rá magát ismét a Mercedes-Benz, hogy teljes egészében gyári csapattal próbáljanak szerencsét a Forma-1 világbajnokság színpadán. Hasonló vállalkozásra utoljára 1954-ben adták a fejüket a stuttgarti márkánál. Ezt a kísérletet örökölte meg annak idején egy német filmstúdió, és a sportág történetéért rajongók nagy öröme a közelmúltban a DUKE Video DVD-n is megjelentette az

egyórás, angol nyelvű dokumentumfilmet. A kiadványból nemcsak a világbajnoki futamok történéseit ismerhetjük meg, hanem a sorozatba nem tartozó AVUS-i versenyből is látható néhány érdekes képkocka. A filmből úgyszintén megtudhatjuk, hogy mi történt egy-egy verseny között a Mercedes-Benz gyár kulisszái mögött, vagyis hogy miként készültek az „ezüstnyilak”, és hogy milyen fejlesztéseket hajtottak végre rajtuk a mérnökök. A „Pioneers of progress” (A fejlesztés úttörői) című filmet tartalmazó DVD megvásárolható a kiadó honlapján (www.dukevideo.com). Fogyasztói ára 16,99 angol font, rendelési száma 3655.

A szakírók jelentős része vallja azt, hogy Stirling Moss a legkiválóbb olyan autóversenyző, akinek sohasem sikerült elhódítani a Forma-1-es világbajnoki címet. Hogy miért

vélekednek így, arra választ ad közelmúltban megjelent „Stirling Moss – A racing life” című DVD. A lemezen négy rövidfilm található. A „Moss – The first ten years” c. dokumentum a versenyző karrierjének kezeteibe enged bepillantást, míg a „Tribute to Stirling Moss” c. film a balesete miatt visszavonulni kényszerülő pilóta teljes pályafutására tekint vissza. Talán Moss versenyzői nagyságát leginkább a „Two laps of honour” című film illusztrálja, melyből kiderül, hogy a brit versenyző hogyan tudta legyőzni az erősebb autókkal rendelkező konkurenciát két alkalommal is 1961-ben. Az utolsó filmen Moss-t száguldó riporter szerepében ismerhetjük meg, melynek során bemutat a nézőknek egy korabeli Monte Carlo ralit. A DVD megvásárolható a kiadó honlapján (www.dukevideo.com). Fogyasztói ára 16,99 angol font, rendelési száma 3657.



FIA GT3

A BMW Team Hungary csapatában is versenyző Walter Csaba idén harmadik alkalommal indul az FIA GT3-on. A gyári támogatást élvező Schubert Motorsport csapat másik tagja továbbra is a német Claudia Hürtgen, akivel Walter a tavalyi összetett negyedik helyezéstük után ismét egy BMW Z4 GT3 versenyautóval áll rajthoz. Az FIA GT3 túraautó sorozaton több mint tíz gyártó képviselteti magát és

futamonként közel harminc autó áll rajthoz. Az egyórás versenyeken a két pilóta egymást váltva, kerécsere és tankolás nélkül autózik. Tavaly egy futamgyőzelmet is sikerült szereznie a BMW-nek a spanyolországi futamon. Ez az eredmény több szempontból is úttörő jelentőségű volt, mivel először nyert Eb futamot a BMW, a Schubert Motorsport, egy hölgy versenyző, valamint egy magyar pilóta is.

Perth-ben, az Ausztrál Túraautó Bajnokság, a V8 Supercar második futamán látványos balesetnek lehetett szemtanúja a közönség. Rögtön a rajtot követően piros zászlót lengettek a pályabírók, mivel Steve Owen hátulról telibe trafálta Karl Reindler versenygépet, amely meglepő módon rögtön kigyulladt. Az autó lángokba borult, és csak a pilóta lélekjelenlétének köszönhető, hogy nem történt súlyosabb sérülés, hiszen ki tudott mászni az égő kocsiból. A baleset másik szenvedő alanya, Owen is sértetlenül megúszta az esetet. Reindlert rögtön kórházba szállították. A futamot végül Jason Bright nyerte meg, Whincup és saját csapattársa Bargwanna előtt.

RACEFANS TV

Az autósport rajongók legfanatikusabbjai talán arra is képesek lennének, hogy éjjel-nappal kedvenc sportjukat nézzék a televízióban. Nos, a Racefans TV segítségével ez a nem mindennapi álom is valóra válhat. A Racefans TV egy interneten elérhető televíziós szolgáltatás, mely egy időben, több mint tíz(!) csatornán sugároz technikai sportokat, megszakítás nélkül. A csatorna kínálatát bemutatni is nehéz, mert a Forma-1-től kezdve a motokrosszon át a motorcsónak versenyzéssel bezárólag mintegy ötven sportág körül folyamatosan a képernyőre. A kínálatban szerepelnek dokumentumfilmek, versenyző portrék, és korábbi versenyek összefoglalói. A weboldal

jelenleg 1300 program sugárzási jogával rendelkezik, melynek teljes hossza eléri a kétezer órát. A programokat normál felbontásban bárki ingyenesen megtekintheti, aki pedig TV adás minőségében szeretné követni az eseményeket, megteheti ezt egy mindössze 3,75 Eurós (mintegy 1000 Ft-os) havidíj ellenében. Ezért az árért az előfizetők hozzáférést kapnak az archívumhoz is. Itt a RaceFansTV teljes kínálatát elérhetik, így az időpontban indíthatják el, vagy állíthatják meg a lejátszást, amikor akarják. A kínálat 20-25 új filmmel bővül hetente. A RaceFansTV bármilyen olyan eszközzel elérhető, mely internet csatlakozással rendelkezik. A weboldal címe: <http://racefans.com>



FIA GT1

A nagy túraautók világbajnokságának második versenyén a 38-as rajtszámmal induló All-Inkl Lamborghini Murcielago szerezte meg a győzelmet Marc Basseng és Marcus Winkelhock irányításával. A párosnak ez volt zsinórban a második ideai diadala. A futam egyébként rendkívül izgalmasra sikeredett, többek között azért, mert mind a két Sumo Power Nissan GT-R feladni kényszerült a futamot egy rajtbaleset követően, amit a 47-es rajtszámú DKR Corvette okozott. Később a biztonsági autónak is be kellett állnia, ami a 22-es számú JRM Nissan és a 9-es rajtszámmal



ellátott Belgian Racing Ford GT ütközése tett elengedhetatlenné. A verseny ezt követően azzal telt, hogy a pilóták próbáltak előzéshez alkalmas pozícióba kerülni az előtűk haladókhöz, de maradt még idő

a futam végén a drámára. Az ötös számú Swiss Racing Lamborghini vezető pilóta a kockás zászló lengetése előtt néhány kanyarral, az Exim Bank Team China csapat versenyzőjét ütötte ki a negyedik helyről.

RC EB

Megkezdődtek a 2011-es ralikrossz Európa-bajnokság küzdelmei. Az angliai nyitófutamon mindhárom kategóriában norvég győzelem született, Sverre Isachsen (SuperCars), Andreas Bakkerud (Super1600) és Lars Oivind Enerberg (TouringCars) nyertek. A csúcskategóriában a címvédő Isachsen mögött négy Citroën C4 ért célba a döntőben, a 2-3. helyen két francia, míg a 4-5. helyen a Kenneth Hansen Motorsport két versenyzője végzett.



BTCC



Jason Platonak az fájt a legjobban, hogy csapatának rengeteg munkája volt autója kijavításával, miután a Brit Túraautó Bajnokság második versenyhétvégéjén hatalmasat bukott a Donington Parkban. Plato Chevrolet Cruze márkájú autója totálkáros lett: miután kiütötték az aszfaltsíkról, kifutott a mezőre, felborult és többször is átfordult saját tengelyén. A csapat és a szerelők hozzáértését és profizmusát mutatja azonban, hogy a harmadik verseny kezdetére mégis sikerült újjáépíteniük a megrongálódott autót, és pályára is tudták küldeni. A mezőny végéről vágott neki a futamnak, mégis feljött az hatodik helyre és öt értékes pontot gyűjtött be.

BTCC

1. Matt Neil	90
2. Matt Jackson	78
3. James Nash	75
4. Andrew Jordan	69
5. Gordon Shedden	65

CHEVROLET MONTANA



Halálos balesetet szenvedett a 29 éves Gustavo Sondermann a Copa Chevrolet Montana szezonnyitó futamán, az interlagosi Autódromo José Carlos Pace pályán. A végzetes napon hatalmas eső zúdult az aszfaltsíkra, ezért nagyon veszélyes körülmények között vágtak neki a versenynek az indulók. A tragédia sajnos be is következett: Sondermann a rajt-cél egyenes előtti balkanyban elvesztette uralmát autója felett, és összetűközött Pedro Boesellel. Rendkívül súlyos fejsérüléseket szenvedett és azonnal kórházba szállították. Sokáig küzdöttek a brazil pilóta életéért, de az orvosok már nem tudták megmenteni.



NFS SHIFT 2 UNLEASHED

A 2011 tavaszán megjelent a Need For Speed SHIFT 2 UNLEASHED a műfaj legautentikusabb és legintenzívebb versenyzési élményével tovább emeli a tétet, a grafikai újítások az akció közepébe repítik a játékost. A 200 mérföldes sebességgel való vezetés fizikai élményét szimuláló, újszerű sisakkamera-nézettel, az éjszakai versenyzés izgalmával és a pályák és autók élethű amortizálódásával ez a holnap szimulátora az adrenalin-függő versenyzők számára. A SHIFT 2 UNLEASHED ugyanakkor megtestesíti a „Need for Speed Autolog” új generációját is – ez az

újszerű hálózat összeköti a barátokat a legendás szemtől szembeni versenyeken, és összehasonlítja a játékosok statisztikáit, így egyedülálló társasági versenyszimulációt teremtve. A különleges élményt nemrégiben a Hungaroringen több



híresség társaságában volt módja kipróbálni a magyar sajtó képviselőinek, sőt Szujó Zoltán, a Sugarloaf gitáros, Tóth Szabi, valamint Papp Feri (Irigy Hónaljmirigy) után élőben is alkalom nyílt a játék egyik főszereplőjét, a Lotus Elise-t.

ELEKTROMOBIL

A Robert Bosch Power Tool Kft., Európa legnagyobb kéziszerszám gyára harmadik alkalommal rendezte meg Miskolcon a Föld Napja alkalmából progresszív szemléletű, városi öko-autóversenyét, az Elektromobil versenyt. A jövő autóversenyén induló gépeket magyar felsőoktatási intézmények hallgatói csapatai tervezték és építették, hajtásukról 6-6 darab lítium-ionos

akkumulátor táplálta Bosch kéziszerszám gondoskodott, így a 69 jármű több mint 400 Bosch-fúró hozta mozgásba, melyeket a pisztoly eldördülésekor a startvonalon illesztettek a csapatok versenygépeikbe. A mérnökhallgatók számára a versenykiírás a meghajtáson kívül tág fejlesztési teret biztosít, ezért a versenyen a legkülönbélebb, s olykor rendkívül meglepő konstrukciók, hajtásláncok, futóművek és fékrendszerek mérköztek



egymással. Az öko-versenyautók esetében az önsúly és a pilóta tömege is meghatározó tényező, ebben a versenyműfajban nem csupán a kilók, hanem a dekák is számítanak, tehát az amúgy sem nehézsúlyú Elektromobil pilóták a futamok előtt nem lakmározhatják magukat degeszre. A miskolci Robert Bosch Power Tool Kft. által meghirdetett verseny 2011-re részévé vált a műszaki felsőoktatásban résztvevő, kreatív hallgatók életének; Miskolc egy napra a mérnökök nemzetközi szintű fellegvárára volt, hiszen 6 országból több ezer hallgató – versenyzők és szurkolók – leptek el a várost, hogy ismét bizonyíthassák, az „Életre tervezve” nem csupán egy jól csengető szlogen. (Képünkön az egyelőre teljesítménye helyett csak látványával hódító, lapunk által támogatott Formula versenygép, ülésében Kiss Ádám konstruktőr-pilótával.)

SEAT SUPERCUP

Május első hétvégéjén rajtolt a Német Seat Leon Supercopa, amely idén is a Német Túraautó Bajnoksággal (DTM) közös programot bonyolít le. A 15 versenyből álló sorozat német, holland és osztrák pályákon zajlik, és különlegessége, hogy a mezőny júniusban a Zöld Pokolba, azaz a legendás Nürburg-

ring-Nordschleifére is ellátogat. A hockenheimi szezonnyitóval együtt összesen nyolc versenyhétvégeből álló versenysorozatnak Wéber Gábor személyében 2011-ben magyar versenyzője is van. A 2010-es EuroCup bajnoka a német Team LogiPlus by T.A.C. Race Solutions színeiben versenyez, és bár az első hétvége nem teljesen úgy telt számára, ahogyan

várta (önkrement a benzinpumpája és a turbószenzora), mégis egy második és egy hetedik hellyel gazdagabban térhetett haza.

SEAT SUPERCUP

1. Maximilian Sandritter	31
2. Michal Slomian	28
3. Peter Fulin	26
4. Shane Williams	23
5. Wéber Gábor	23

WTCC

A Túraautó Világajnokság zolderi futamának első versenyén Rob Huff magabiztosan őrizte az előnyét és a végén 1,2 másodperccel csapattársa, a svájci Alain Menu előtt érte el a célt, míg a harmadik helyen a Chevrolet címvédő világbajnoka, Yvan Muller tette teljessé a kékek örömét. A francia néhány körrel a vége előtt előzte meg Gabriele Tarquini Seatját. Az 5. helyen Tiago Monteiro ért célba, Michelisz a számára teljesen ismeretlen BMW-vel 7. lett. A második futamon a Chevrolet eddigi egyeduralmát megtörve Gabriele Tarquini nyerte meg a futamot, miután végig ellenállt a Chevrolet pilótái részéről



WTCC

1. Robert Huff	70
2. Alain Menu	69
3. Gabriele Tarquini	51
4. Yvan Muller	48
5. Tiago Monteiro	31
...	
11. Norbert Michelisz	10

reánehedő hatalmas nyomásnak. Az olaszt Menu szorongatta, de nem volt esélye az előzésre. A harmadik helyen Monteiro ért célba, míg a negyedik a zolderi futamra új Chevrolet Cruze versenyautókkal rajthoz álló Bamboo-Engineering versenyzője Darryl O'Young lett. A volvos Robert Dahlgren mögött a 8. helyen egy büntetés miatt magát a középmezőny végéről felküzdöző Michelisz Norbert ért célba.

INDYCAR

Az IndyCar sorozat újabb futamát Sao Paulóban rendezték meg, és Will Power rögtön az időmérő edzésen biztosítani akarta a mezőny többi tagját arról, hogy a hétvégén senki nem győzheti le őt. A versenyt a pályára lezúduló hatalmas eső miatt végül nem május 1-én, vasárnap, hanem a rá következő hétfőn kellett megtartani. Powert a versenyen nem tudták legyőzni, így idén már második győzelmét gyűjtötte be és a bajnoki pontverseny élére állt. A közönségnek egy balesetet is összehozó mezőny második helyére Graham Rahal futott be, mögötte pedig Ryan Briscoe ért célba.

INDYCAR

1. Will Power	168
2. Dario Franchitti	154
3. Oriol Servia	110
4. Mike Conway	102
5. Ryan Briscoe	101



F3 EUROSZÉRIA

Április elején megkezdődtek a küzdelmek az F3 Euro Series mezőnyének is. Az első nagydíj hétvége nyertese Daniel Juncadella volt, aki a három futamon két harmadik és egy első helyet szerzett. Rajta kívül még az újonc Nigel Merkel és Roberto Mehri tudott győzedelmeskedni. Ezt követően a mezőny egy hosszabb szünetet követően a Hockenheimringre látogatott, ahol első versenyt Roberto Mehri nyerte meg, Marco Wittmann és Laurens Vanthoor előtt. A második futamon Juncadella két másodperccel megverte Mehrit és nyerni tudott.

A dobogóra még Carlos Munoz tudott felállni. Harmadik neki-futásra a hétvégén már a második győzelmét gyűjtötte be Roberto Mehri. Marco Wittmann megint csak egy második helyet tudott összeszedni, a pódiumra rajtuk kívül Felix Rosenqvist állhatott fel. Juncadella csak a negyedik lett és 19 pontos hátrányban van már Mehrihez képest.

F3 EUROSZÉRIA

1. Roberto Merhi	95
2. Daniel Juncadella	76
3. Marco Wittman	75
4. Nigel Melker	53
5. Felix Rosenqvist	52

DTM

A Mercedes kanadai pilótájának, Bruno Spenglernek a győzelmét hozta a DTM 2011-es hockenheimi szezonnyitója. A HWA versenyzője az első helyről indulva pályafutása 8. futamgyőzelmét aratta, és ezzel a bajnoki ponttáblázatot is vezeti. A 28 éves tehetség mögött a második helyen az Audi kétszeres bajnoka, Mattias Ekstrom végzett, míg a harmadik helyen az egykori F1-es sztár, Ralf Schumacher ért célba, akinek ez volt az első DTM-es dobogója. Az eléggé eseménytelen futamon az utolsó körök tartogatták az igazi



DTM

1. Spengler	10
2. Ekström	8
3. R. Schumacher	6
4. Scheider	5
5. Tomczyk	4

izgalmat, hiszen előbb Schumacher zárta be a kaput a Mercedes Arénában előzni próbáló Scheider Abt Audija előtt, majd az utolsó körben a hátsó felfüggesztéssel bajlódó Ekstrom Audija kezdet vérszesen lassulni, a rutinos svéd azonban végül alig 2 tizedmásodperccel Schumacher előtt ért célba. Az ötödik helyen Martin Tomczyk végzet, míg a 6. a 18. helyről induló Gary Paffett lett. A 7. helyet Paffett HWA-ás csapattársa Jamie Green szerezte meg, majd Mario Engel és Oliver Jarvis következett, a 10. helyen pedig szintén egy korábbi Formula-1-es pilóta David Coulthard (Mucke) érkezett.



IRC

Pályafutása első aszfaltos IRC-futamgyőzelmét aratta Juho Hanninen a Kanári-szigetek Ralinn, az IRC második fordulóján. A Skoda gyári versenyzője mindössze 1,5 másodperc előnnyel nyert csapattársa, Jan Kopecky előtt. A harmadik helyet a verseny meglepetésembere, Thierry

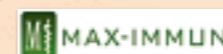
Neuville szerezte meg mindössze 8,2 másodperc hátránnyal, amelyen egyben a legjobb peugeot-s versenyző is lett.

IRC

1. Juho Hanninen	33
2. Bryan Bouffier	31
3. Freddy Loix	30
4. Guy Wilks	25
5. Jan Kopeckzy	22



A VANILIN Kft.
a Maximun Racing Team kiemelt partnere



Névadó partnerünk a MAX-IMMUN KFT.

BENNFENTES

MICHELISZ NORBERT A HUNGARORINGEN

Végigkísértem a magyar pályafutását, a múlt évben saját szememmel láthattam Monzában küzdeni, megnéztem a tévében a zolderi versenyeit, és én is BMW-vel érkeztem. Ugye Önök is bennfentesnek képzelnék magukat, ha ilyen háttérrel állítanának be a legismertebb magyar sztárpilóta köré szervezett informális beszélgetésre? Nyugalom, csak addig tartott a nagyképűségem, amíg el nem merültünk a WTCC valódi mélységeiben...

SZÖVEG: BETHLEN TAMÁS KÉPEK: ZENGŐ DENSSION TEAM

A szelíd, halk szavú fiatalember az a versenyző, akit már megérdemelt a magyar autósport. Baumgartner Zsolt óta nem akadt pilóta, aki ilyen magasságokba emelkedett, sőt, bizonyos szempontokból még talán fölé is kerekedett az ex-minardis kedvencnek. Elvégre nyert világ bajnoki futamot. Igaz tavaly, igaz a Seattal, de nekünk, hazai szurkolóknak. És most türelmesen kezeti fog, pózol, fényképezőgépre mosolyog. A későbbieknek sokadszorra magyaráz, még hozzá olyan

„árnyaltan” (ez az egyik kedvenc szava), olyan érthetően, amit manapság ritkán hall az újságíró. És állítólag mindezt angolul is jól tudja.

Amíg rám kerül a sor, megsimogathatom az új reménységet, a narancssárga-feketére fényezett BMW versenyautót, amellyel a mi nap még az Eurosport adásából kellett megismerkednünk. De a „kicsike” már hazatért Zengőék első futamhétvégéjéről, ahol 10 pontot szerzett Michelisznek. Hazahozták, hogy

a Kondorosi úti bázison készüljön fel a monzai kihívásra, majd az azt követő hungaroringi fellépésre.

Még látszanak rajta az előző ütközetben szerzett sebesülések, az első lökhárító bal felére felkenődött ismeretlen eredetű zöldes festék, és a narancssárga ragasztószalaggal sem eltüntethető lyuk a bal hátsó kerék mögött. Utóbbiról legalább tudjuk, hogy Tom Coronel, a márkatárs okozta. Nem mintha ez az információ bárkit is vigasztalna... Összességében persze gyönyörű a 320 TC, amely valójában 1,6-os motorral küzd, hogy megszorongassa a korábbi seatos márkatársakat és a magukat (joggal) királynak érző, tisztán gyári Chevrolet-eket.

De aztán Norbi következett, aki először is a zolderi tapasztalatokról mesélt. Amikor is pénteken, a nulladik szabadedzésen ülhetett be életében először az autóra úgy, hogy a pályára is kihajthatott. Ugye tudják, hogy ehhez képest vasárnap egy hetedik és egy nyolcadik helyet szerzett, utóbbi a boxutcából rajtolva?

„Az egész hétvége úgy indult, hogy az autó nem indult. Mivel a többiek már mentek Brazíliában, velük nem volt gond, de az én kocsim frissen lett kész és csak a gyári mérnök jelenlétében indíthattuk. Szóval ott állt a mérnök, a kocsit meg nem indult... így kezdődött a hétvége. Aztán jött a tanulás, nem csak szombaton, vasárnap is. Meg kell mondjam, a legnagyobb gondom pillanatnyilag az, hogy szinte semmi visszajelzésem nincs az első kerekekről. Be kellett építeni egy kis ledet, ami villan, ha már blokkolnak a gumik az első tengelyen. A Seat elsőkerék is volt, na meg sokkal jobban terhelte elől. Szoknom kell a különbséget,





de még furcsább az, hogy féktávon is nehezen kapom el, még ott sem terhel annyira.”

„Én azt szeretem, ha egyértelműen túlkormányzott az autó. Érdekes módon a teljesen durva 40:60-as fékerelosztással mentem a legjobb időket. Jött is oda a BMW-s mérnök és jelezte, hogy ez talán egy kicsit sok lesz, de amikor látta, hogy nem, akkor beletörődött. Ennél nagyobb gondot jelentett azonban a szervó hibája, ami már az első futam elején jelentkezett. Ez nagyon meg tudja kínozni az embert, főleg féktávon... aztán a második futamra megcsinálták a srácok, de ott meghibbant a szervóvezérlés és vibrált a kormány. Ráadásul valami légbuborék még biztosan volt a rendszerben, aztán megint elment a ráségítés, végleg. Az egész problémakör persze újabb gondokat is okozott, az első futam hetedik helye alapján a második versenyen az első sorból kellett volna rajtolni, de a 16. helyre soroltak vissza... Nem lett volna semmi baj, csak éppen a biztonsági autós fázis miatt 10 perccel későbbre tolták

a szerelési idő kezdetét, amit mi nem vettünk figyelembe, elfelejtettünk, így jogos volt a büntetés. Alapvetően még ez sem lett volna baj, mert írtunk gyorsan egy kérvényt, melyet elfogadtak és mondták, hogy ha idejében elkészülünk a szervóval, akkor minden oké. De sajnos nem lett készen, ezért a bokszutcából indultam. Persze ha a két szabadedzést követően valaki elém tesz egy papírt, hogy figyelj Norbi, 7.-8. hely, akkor minden további nélkül aláírom.”

Amíg pörögnek a riporter-magnók, hogy egy szó se menjen veszendőbe, feltűnik, hogy még itt, a Hungaroring garázsai előtt is hányan állnak Michelisz „háta mögött”. Bármilyen feladat, gond támad, azonnal ugranak, autót tolnak, motorteret tisztítanak, telefonszámot cserélnek, és valószínűleg bármit megtesznek Micheliszért. Először is az irigylésre méltó, az érezhető feszültségét boldozással oldó csapatfőnök, Zengő Zoltán, akinek tulajdonképpen – kezdve Norbi felfedezésétől – mindent (MINDENT) köszönhetünk. Aztán Adorján Viktor, a pilóta asszisztense, aki

A zolderi kerékdobálás, illetve Norbi legújabb munkahelye, a BMW versenygép pilótaülése

évekkel ezelőtt már cikket is írt a magazinunkban, én meg szégyenszemre nem emlékeztem... És egy nő is ott van a háttérben, aki csak figyel, néha mosolyog, és megfelelő távolságra húzódik a pártjától, nehogy zavarjon. Mert most a hazai versenyről folyik a beszélgetés. És az újságírók felteszik a kérdést, amire rettentő nehéz válaszolni: meg lehet verni itthon a Chevyket?

„Ha gyorsan kéne válaszolnom, akkor csak annyit mondanék, hogy nem hiszem. Egyszerűen valami trükk lehet a motorvezérlésükben, mert iszonyú gyorsak a pályán, sőt, a Seat is meglepően gyors, amit nem is értek. Őszintén szólva a belgiumi hétvége előtt kicsit jobban vártam a hungaroringi futamot, mint most,

de úgy gondolom, hogy itt nem a BMW lesz a legnagyobb esélyes a győzelemre. A mezőny kétharmada még nem versenyzett itt. Esély van arra, hogy a Chevyk mögött a BMW legyen a leggyorsabb autó, ami azt jelentené, hogy mindkét futamon reális cél az első ötbe kerülni, de ennyi. Ez a pálya inkább a zolderihez hasonlít, ahol 205-210 volt a végsebességünk. Kanyargós, technikás, és az ilyeneken a Seat még mindig nagyon erős.”

„Szerencsére – ez Curitibában látszott – a mezőnyben a BMW-nek volt a legnagyobb sebessége... A méretei és tengelytáv miatt is jobban fekszenek neki a nyújtott, gyors kanyarok, ez jól jöhet Monzában. Ráadásul a márka nagy előnye, hogy gyönyörűen fékezhető, rettentő stabil féktávon. Először féltem, hogy Úristen, hátsókerék, mi lesz, ha megfékezem, de kiderült, hogy csodálatos egyensúlyban van az autó. Egyedül az ALS (Anti-Lag System: turbós autóknaál segít fenntartani a turbónyomást) trükkös még kicsit, mivel fékezéskor is van még egy kis tolóhatás, ez furcsa, mert olyan, mintha kicsit nyomnának hátulról még akkor is, ha lassulnál. Ugyanílyen rendszer dolgozik a Chevykben is, ott nincs ilyen problémájuk, de elméletileg hamarosan érkezik egy gyári upgrade az autóhoz, melytől egy kicsit erősebb is lesz (a szezon eleji adatok szerint jelenleg mintegy 310 lóerő és 420 Nm) és eltűnik ez a furcsa jelenség. És ha már az adatoknál tartunk: a motor maximum 6800-at forog, a LED-sor

úgy van beállítva, hogy 6200-nál legyen a váltás, ekkor a legjobb. Az autó nagy erénye, hogy a jó fékhasználát, a gumikopás és a motorerő. Nagy hátránya viszont, hogy a kerékvető köveket sokkal nehezebben nyeli el, mint mondjuk a Seat. Nagyon kibillent a kocsit az egyensúlyából, nem számítottam ekkora különbségre. Egyszer-kétszer két kerékre is álltam emiatt (a szegélyköveken megdobódva), pedig messze nem nyomtam annyira a gázt. Ennek az autónak olyan a felépítése, hogy egyszerűen nem veszi jól a rázóköveket. De ettől eltekintve nincs olyan területe, ahol hátrányt szenvednék. Szerencsére ütőképes a technika, csak egyszerűen ki kell aknázni a benne rejlő lehetőségeket. Később legalább egy egynapos tesztre el kell mennünk. De most még maximálisan leköt az, hogy megértem mi és hogyan történik az autóval, mit mondok majd a mérnöknek, merre induljunk el a beállításokkal...”

„Konkurensok a márkán belül? Gyorsaságát tekintve leginkább Javier Villát tartom komoly ellenfélnek, aki nagyon ügyes, látszik, hogy GP2-es tapasztalata van. Az ember azt várna, hogy a „laposabb” kocsikhoz van szokva, de elég jól megy túraautóval is. Ettől függetlenül én voltam a legeredményesebb BMW-pilóta a hétvégén, de azt azért látni kell, hogy az ideji felállítás azért nem az, ami tavaly volt (Priault, Farfus). Ha idén labdába akarunk rúgni, akkor a mostani bmw-seket élből meg kell tudni verni. Ők is nagyon jó versenyzők, de azért verhetőek.”



Ők segítették Micheliszt a hungaroringi beszélgetésen: csapatfőnök, barátnő, asszisztens



A WTCC HUNGARORINGI PROGRAMJA

JÚNIUS 3.

- 13:15 – 13.45 Auto GP 1. szabadedzés
- 14:00 – 14.30 FIA WTCC szabadedzés
- 14:40 – 15.20 Trofeo Maserati Gran Turismo MC 1. szabadedzés
- 15:30 – 16.00 Lotus Ladies Cup szabadedzés
- 16:15 – 16.45 Auto GP 2. szabadedzés
- 17:00 – 17.40 Trofeo Maserati Gran Turismo MC 2. szabadedzés

JÚNIUS 4.

- 09:00 – 09.30 FIA WTCC 1. szabadedzés
- 09:45 – 10.15 Auto GP kvalifikáció
- 10:30 – 11.00 Lotus Ladies Cup kvalifikáció
- 11:30 – 12.00 FIA WTCC 2. szabadedzés
- 13:20 Auto GP 1. verseny
- 15:00 – 15.35 FIA WTCC kvalifikáció
- 15:50 – 16.50 Trofeo Maserati Gran Turismo MC kvalifikáció
- 17:25 – Lotus Ladies Cup 1. verseny

JÚNIUS 5.

- 09:00 – 09.15 FIA WTCC bemelegítés
- 09:50 – Trofeo Maserati Gran Turismo MC 1. verseny
- 11:10 – Auto GP 2. verseny
- 12:20 – FIA WTCC 1. verseny (12 kör)
- 12:50 – FIA WTCC díjkiosztó
- 13:35 – FIA WTCC 2. verseny (12 kör)
- 14:05 – FIA WTCC díjkiosztó
- 14:35 – Lotus Ladies Cup 2. verseny
- 15:50 – Trofeo Maserati Gran Turismo MC 2. verseny

HONDÁK TÁMADÁSA

PORTUGÁLIÁBAN ISMÉT PEDROSÁÉ VOLT A FŐSZEREP

Estorilban egy évvel ezelőtt a szezon második felében mostoha időjárási körülmények közepette tartották a viadalt, ezért idén tavaszra került át a verseny. Az időjárás azonban nem sokat változott, és szerencsére az izgalmak is maradtak...

SZÖVEG: FORGÓ JÁNOS

KÉPEK: CSAPATOK, DPPI

A királykategóriában egyedül a ducatisoknak, vagyis Valentino Rossinak és Nicky Haydennek lett volna igazán jó egy esős futam, hiszen Jerzben, nedves aszfalton egészen jól muzsikált a Desmosedici. (Rossi végül bukott, Hayden azonban a harmadik helyen hozta be a motorját.) Ennek ellenére mind a két versenyző azt nyilatkozta, hogy szívesebben versenyezne normál körülmények között, hiszen így több információt gyűjthetnének a motorjukról, elősegítve ezzel azt, hogy a továbbiakban megtalálják a megfelelő beállításokat. Arról már nem is beszélve, hogy a Ducati néhány új fejlesztéssel állt elő a Portugál Nagydíjra, azonban így utólag visszanézve Rossi és Hayden teljesítményét (előbbi az ötödik, utóbbi pedig a kilencedik helyen ért célba), azt lehet mondani, hogy egyelőre még várni kell arra, hogy ezek az újdonságok beérjenek.

A bolognaiakhoz hasonlóan a Yamaha is hozott egy felújított erőforrást, azonban az erősebb motorblokkal ellátott M1-es továbbra is alulmaradt a Honda irtózatos erejével szemben. Mondjuk mindezt azért, mivel igaz ugyan, hogy Jorge Lorenzo a verseny során körökön keresztül vezetett, azonban Dani Pedrosa végig ott volt a honfitársa nyakában, egészen addig, amíg a repsolos hosszas „nézegetést” követően a célegyenesben erőből ment el a regnáló világbajnok mellett. (Az azt megelőző körökben már látszott, hogy a Honda lényegesen gyorsabb a Yamahánál.)



Végeredmény

1. Dani Pedrosa	HONDA	
2. Jorge Lorenzo	YAMAHA	+3,051
3. Casey Stoner	HONDA	+7,658
4. Andrea Dovizioso	HONDA	+16,530
5. Valentino Rossi	DUCATI	+16,555

A világbajnokság állása

1. Jorge Lorenzo	YAMAHA	65
2. Dani Pedrosa	HONDA	61
3. Casey Stoner	HONDA	41
4. Valentino Rossi	DUCATI	31
5. Nicky Hayden	DUCATI	30



Valentino Rossi arcáról most sem lehetett nagy örömet leolvasni

hi és Iannone) is vezető helyről bukott. A futamot végül is a pole pozícióból rajtoló Stefan Bradl nyerte, akinek az eddigi három verseny során két diadal és egy harmadik hely a mérlege. Nem csoda tehát, ha a német pilóta magabiztosan vezet a bajnoki pontversenyt. Mellesleg ennek az egésznek a legfőbb pikantériája az, hogy Bradl a német gyártmányú Kalex-vázzal versenyez, amelyet rajta kívül mindössze három további versenyző használ.

Akik elbuktak és akik nem: Simoncelli, illetve Pedrosa, Lorenzo és Stoner

A Portugál Nagydíj visszatérőként üdvözölhettük a suzukis Alvaro Bautistát. A pilóta a március végi katarai versenyhétvégén szerzett combesontörése miatt kénytelen volt kihagyni a jerezi futamot, ahol John Hopkins helyettesítette. Az elmúlt másfél hónapban Bautista mindent megtett annak érdekében, hogy minél előbb felépüljön annyira, hogy képes legyen motorra ülni. Ez végül is sikerült a spanyolnak, így tisztességgel helytállt a szezon harmadik versenyén, megszerezve idei első világbajnoki pontjait.

Zárásként még mindenképpen említést kell tenni a 2007-es világbajnokról, Casey Stonerről, aki ezúttal nem tudott olyan lehengető-

en menni, mint mondjuk Katarban, ugyanis az ausztrálnak be kellett érnie egy harmadik helyvel. Sőt, a futam során állítólag valami oknál fogva jó ideig fájta a hondás háta, ami miatt még az is megfordult a fejében, hogy kiáll a versenyből, azonban szerencsére erre nem került sor. Egyébként döntő részben nyilván nem ezen a versenyen múlt, hogy Stonernek jelen pillanatban huszonnégy pontos a lemaradása a világbajnoki éllovas Lorenzo mögött, hanem jóval inkább a jerezi nullázáson, amikor is Valentino Rossi „kitorpedózta” őt.

A hagyományokhoz híven a Moto2-es futam Estorilban is rettentő izgalmasra sikerült, hiszen a verseny során két élversenyző (Lüt-

Nagyon úgy tűnik, hogy az idei év a legkisebb géposztályban, a 125-ben az asparos Nicolas Terolról fog szólni, hiszen a tavalyi világbajnoki ezüstérmes eddig teljesen hibátlan. A spanyol versenyző ugyanis nem csak a katarai és a jerezi, de az estorili viadalt is megnyerte. Egyébként azon, hogy Jorge Martinez embere a világbajnoki cím legfőbb esélyese, cseppet sem kell meglepődni, hiszen az utóbbi években rendre az Aspar Team nevezhető a 125-ös kategória favoritjának, illetve a hírek szerint Nicolas Terol tavalyi év végén mehetett volna a Moto2-be is, azonban a spanyol csak azért maradt a nyolcadliteserek között, hogy világbajnok legyen. Eddig úgy fest, hogy ez sikerülni is fog neki...

Ennyi. A MotoGP mezőnye továbbra sem túl népes



PÁLYAKÓRHÁZ



EDDIG 178 PILÓTÁT MENTETT MEG A MOBILKLINIKA

A motorsport veszélyes üzem. De a szeretett gépre ráülni, meghúzni a gázkart, majd körről körre száguldani, legyőzve a pályát, magunkat és az ellenfeleket – ez az, ami mindent feledtet. Az esés kockázatát is...

SZÖVEG: KOVÁCS NIKI **KÉPEK:** DPPI

Vagy ha mégis megtörtént a baj, akkor az azzal járó fájdalmat. Persze nem mindegy, hogy mekkora a fájdalom és mennyi idő alatt múlik el. De a világbajnokság résztvevői igazán jó kezek között vannak, amit Costa doktornak és az általa megálmodott Mobilklinikaának köszönhetnek.

Claudio Costa 1967-ben doktorált a bolognai orvosi egyetemen, a benzingőz pedig már korábban megcsapta az édesapjának köszönhetően, aki sorra rendezte a motorversenyeket Olaszországban. Így már nem annyira meglepő, hogy „Dottorcostát” (ahogy mindenki ismeri őt) az édesapja alkalmazta először versenyorvosként, a 1972-es imolai 200 mérföldes versenyen.

Néhány kollégával karöltve Costa doktor a következő öt évben az összes világbajnoki futamra elutazott, hogy szükség esetén kéznél legyen a segítség. Majd megszületett a gondo-



lat, egy jármű igénye, amiben minden szükséges gyógyszer és műszer megtalálható ahhoz, hogy a versenyzőket és a depóban dolgozókat baj esetén el tudják látni. Ezt a járművet ma úgy hívjuk: Mobilklinika.

Az első utazó kórházat az AGV és az Imolai Motoros Klub segítségével 1977-ben avatták fel a Salzburgringen. Az évek során már 178 pilótát láttak el benne, volt akinek az élete múltott rajtuk. Például Franco Uncinié (ma a GP Biztonsági Bizottságának tagja), aki rögtön az első alkalommal került bajba. Leállt légzéssel feküdt az aszfalton egy tömegbukást követően, amikor maga Costa élesztette újra. Később, 1983-ban Assenben szintén a gyors beavatkozásnak köszönhető, hogy túlélte koponyasérülését, igaz, egy hónapig élet-halál között volt. De 1982-ben Graziano Rossit is a pályán kellett újraéleszteni, Imolában.

Ekkorra a versenyzők is érezték a mobilkórház fontosságát, nem véletlen, hogy többen anyagilag is segítettek, hogy 1981-ben megszülessen a Mobilklinika2 – már két ágygal. Aztán az 1988-ban átadott Mobilklinika3-at II. János Pál pápa is megáldotta. A korábbi, kettes verzió a Superbike világbajnokság utazó kórháza lett, 1990-ben. Azóta már az ötödik generációt is



Tudta-e, hogy 2010-ben 829 esést regisztráltak a szezon során, ami az utóbbi tíz év második legtöbb bukását jelentette?

átadták, amelyben hat ágy és a legprofesszionálisabb felszerelés várja a pácienseket.

A Mobilklinika specialistái már régóta többek „egyszerű” orvosoknál. Nemcsak sérüléseket látnak el, hanem fizioterápiás kezeléseket is végeznek, felkészítik a versenyzőket a rájuk váró kihívásra, és észrevétlenül sokszor még pszichés hátterei is a pilótáknak. De leginkább a motoros család fontos részei ők. Kamionjuk a kezeléseket mellett afféle találkozási pontja is a versenyzőknek, ahol egy kicsit ellazulhatnak, nyugodtan beszélgethetnek.

Az egyik legkedveltebb és legkellemesebb szolgáltatásuk a masszázs, míg lézeres, mágneses, ultrahangos és elektroterápiás készülékeik drasztikusan csökkentik a fájdalmat,

és gyorsítják a gyógyulást. De ugyanilyen fontos a bandázs elkészítése, hogy megóvják a versenyzők kezét, vagy a különböző vitaminok és étrend-kiegészítők biztosítása.

Érdekesség, hogy Valentino Rossi az egyetlen pilóta, aki nem a mobilklinika kamionjában veszi igénybe a masszázst. Ő a lakóautójában masszíroztatja magát Giuseppe Triossi fizioterapeutával, aki nyolc éve tagja a mobilklinika csapatának. Colin Edwards a maga részéről nem kér az egészségből (azt mondják, ha beteszi a lábát a klinikára, akkor már nagyon nagy baj van), ezzel szemben Nicky Hayden annak ellenére gyakran látogatja dr. Costáékot, hogy csapatának, a Ducatinak saját fizioterapeutája van.

AZ ELSŐ ESET

A történet igazából 1957. április 23-án kezdődött. A fiatal Claudio akkor értette meg, hogy merre vezet az útja, hogy mi lesz a hivatása. Természetesen egy, az édesapja által rendezett versenyen. Apja akaratával ellenszegülve bement a pályára, és a szalmabálák mögé bújva az egyik kanyar kijáratánál nézte a versenyt. Épp annál a kanyarnál, ahol Geoff Duke hatalmasan esett, majd mozdulatlanul feküdt az aszfalton. Costa ekkor berohant, és tökéletes elsősegélyben részesítette a britet. Másnap az újságokban megjelent egy kép az esetről, amit természetesen az édesapja is látott. A büntetés nem maradt el, de egy jó szülőhöz méltóan az idősebb Costa felismerte fia tehetségét, és azt mondta neki: „egy nap ez lesz a hivatásod”. A sors kegyetlen fintora, hogy Checco Costa később éppen egy motoros gázolás során vesztette életét.



HÚSVÉTI KÜZDELEM

SZÉP BÚCSÚ A HUNGARORINGTŐL

Kölni és piros tojás helyett benzingőz és a köridők gondolata foglalkoztatta a gyorsasági motorsport szerelmeseit az ünnepi hétvégén. Ekkor rendezték meg ugyanis az Alpok-Adria Bajnokság nyitófutamát és a magyar bajnokság soron következő, második fordulóját.

SZÖVEG: KONIKO **KÉPEK:** GÉMESI BALÁZS, LÁZÁR GERGŐ

Vasárnap szinte egész nap lógott az eső lába a mogyoródi pálya felett, de szerencsére az esőfelhőknek csak a széle ért el odáig, így az indulók néhány cseppnyi csapadékkal megúszták. Az országos bajnokság versenyei ezút-

tal betétfutamként szerepeltek az Alpok-Adria Bajnokság hat versenye után.

De izgalmak így is akadtak. A Superstock600-asoknál a pole pozícióból induló Kurucz Ferenc az első körökben vezetett,

de később nem tudott versenyre kelni a gyengébb rajtot kifogó Chrobák Jánossal, aki hozta a kötelezőt, és a második futamot is megnyerte. Kurucz második helye biztosnak látszott, de két körrel a vége előtt elcsúszott a célra fordítóban, így Balog Csaba ölébe hullott a második pozíció. Az utolsó kört még Kovács Nikolett kezdte meg a harmadik helyen, de Deák Attila, aki korábban a Mansell-kanyarban hibázott, utolérte a mezőny egyetlen női indulóját, és három kanyarral a leintés előtt letaszította őt a dobogóról.

Az Open-kategóriában ismét együtt futottak az 1000-es és a 750-es motorok, persze külön értékeléssel. Előbbiek küzdelmét ezúttal Kispataki Viktor nyerte meg, akit most nem hátráltatott technikai probléma. Juhász Dávid senkitől sem zavartatva másodikként ért célba, őt tizenhét másodperccel lemaradva Sárkány Dezső kö-

vette. A 750-eseknél ismét Greksa Attila győzött, Kovács Ferenc és Dér Zoltán előtt.

A nap utolsó versenye ezúttal is a hölgyeké volt. Az 1000-es és 600-as motorok közös futamán ezúttal a kategóriák közti különbség dominált, így Kovács Nikolett stock R6-osa két tizeddel később szelte át a célvonalat Kis Viktória



A verseny során Kovács Niki új női pályacsúcsot futott, 1:56.914-re javítva korábbi legjobb idejét

ZX-10-ese mögött. A 600+ kategória küzdelmét ennek értelmében Kis Viktória nyerte toronymagasan, Kis Anita és Lökös Klaudia előtt, míg a 600-asoknál a dobogósok sorrendje megegyezett az első futaméval, miszerint az asnap harmadik versenyt teljesítő Kovács Nikolett végzett az első helyen, Koncsek Hajnalka és Vaslaki Tímea előtt.

A 125 GP és sport géposztályok versenyzőinek ezúttal nem írtak ki külön bajnoki futamot. Az Alpok-Adria versenyen belül lett volna külön értékelés a számukra, de sajnos egyik kategóriában sem volt meg az értékeléshez szükséges minimum létszám.

Ami a folytatást illeti, sok a kérdés, mivel az eddigi rendező, Bulcsu Rezső nem tudta tovább vállalni az egyre kevesebb nevező okozta terheket, így felmondta hungaroringi irodáját. A június 19-re kiírt futamnak így minden jel szerint a Pannónia-ring ad majd otthont.

ALPOK-ADRIA

Hol vannak már a régi szép idők, amikor tucatjával szoríthatunk a magyar versenyzőkért a második legrangosabb nemzetközi sorozatban, ráadásul minden kategóriában volt győzelemre esélyes pilótánk? Látványos versenyekben persze ennek ellenére idén sem volt hiány. Lássuk a győzteseket és a magyarok szereplését!

A 125GP-sek küzdelmét a veterán Gabriele Gnani nyerte. Bódis Richárd az 5., míg Csányi Gergő a 12. helyen ért célba. Superstock600-ban Jaszenszky Lukast intette le elsőként a kockás zászló. Kurucz Ferenc sokáig vezetett a versenyben, de elfogyott a gumija, így be kellett érnie a negyedik hellyel. Deák Attila 9., Kovács Nikolett 17., Nagy Győző 21., míg Kurta János 23. lett a harminc fős mezőnyben. A legnépesebb, Supersport600-as kategóriában 37-en álltak fel a rajtrácsra. A versenyt egy bukás miatt meg kellett szakítani. A három- és az ötkörös etap összevonása után Igor Kalab végzett az első helyen. Az egyetlen magyar induló, Dudás Attila, 17-ként ért célba. A Supersport1000-eseknél Martin Choy győzött, Juhász Dávid 6., Kis Viktória pedig 15. lett a huszonegy leintett között. A nap legizgalmasabb versenye kétségtelenül a Superbike géposztályé volt. A pole-ból induló Michael Filla szombaton nem hivatalos pályacsúcsot futott (1:50.332), de Kispataki Viktor és Andreas Meklau is 1.50-es körrel kvalifikálta magát. Filla a versenyt is megnyerte, és mellé a hivatalos pályacsúcsot is megdöntötte, mely mostantól: 1:50.871. Kispataki sajnos három tizeddel lecsúszott a dobogóról, Meklau mögött. Sárkány Dezső a 8., Györfi Alen a 10. helyen futott be. És a végére egy hazai siker: a nap egyetlen magyar dobogós helyezését Aszalós Ádámnak köszönhetjük, aki megnyerte a 125 Sport kategória futamát. Gyenis Gábor ötödikként ért célba, míg a győztes öccse, Aszalós Zoltán sajnos elesett.



Kispataki, Kurucz és Juhász: valamennyien jól szerepeltek a hétvégén



Eredmények

Superstock600	
1. Chrobák János	19:26,037
2. Balog Csaba	+12,148
3. Deák Attila	+21,590

750 ccm	
1. Greksa Attila	19:47,672
2. Kovács Ferenc	+7,616
3. Dér Zoltán	+13,878

Open	
1. Kispataki Viktor	18:52,179
2. Juhász Dávid	+3,094
3. Sárkány Dezső	+20,202

Női 600 ccm	
1. Kovács Nikolett	16:10,254
2. Koncsek Hajnalka	+43,878
3. Vaslaki Tímea	+51,896

Női 600+	
1. Kis Viktória	16:10,036
2. Kis Anita	+1:39,124
3. Lökös Klaudia	+1:47,850

A bajnokságok állása

125 Sport	
1. Aszalós Zoltán	25
2. Bódis Richárd	20
3. Gyenis Gábor	16

Superstock600	
1. Chrobák János	50
2. Balog Csaba	40
3. Deák Attila	29

750 ccm	
1. Greksa Attila	50
2. Dér Zoltán	36
3. Császár András	29

Open	
1. Juhász Dávid	45
2. Vida Tibor	33
3. Kispataki Viktor	25

Női 600 ccm	
1. Kovács Nikolett	50
2. Koncsek Hajnalka	40
3. Vaslaki Tímea	32

Női 600+	
1. Kis Viktória	50
2. Kis Anita	33
3. Fidler Rita	33

ALPOK-ADRIA SIKEREK

PIGBIKE: A LEGEREDMÉNYESEBB MAGYAR CSAPAT

Ismét sikeresen szerepeltek a hungaroringi Alpok-Adria Bajnokság versenyein a Pig Bike pilótái.



A Pig Bike versenyzői rendkívül jó eredményeket értek el, de Aszalós Ádám győzelme a legértékesebb

Aszalós Ádám, aki a 125 Sport géposztályban indult az Alpok-Adria és a magyar bajnokság futamán, mindkét versenyt megnyerte, így ő lett a hétvége legeredményesebb hazai versenyzője.

Garamvölgyi Krisztián a Road and Ride által rendezett Honda CBR 600 Kupa futama után állhatott fel a dobogó 3. fokára. Tóth Levente a Dunlop Trophy Open kategóriájában – épp hogy lecsúszva a dobogóról – 4. helyezést ért el. Oroszlány Györgynek ezúttal nem jött ki a lépés, csak a 15. helyet sikerült elérnie a Road and Ride 600 Kupa futamán.

Aszalós Zoltán (Zoligátor), aki bátyjával (Aszalós Ádámmal) együtt szintén a 125 Sport kategóriában indult, dobogós helyről a verseny hatodik körében csúszott ki, és feladni kényszerült a további küzdelmeket. Nagy kár, hiszen így ketten is



állhattak volna a pódiumon magyar színekben... Zbiskó Zsolt, az istálló vezetője így nyilatkozott az AFM-nek a hétvégéről: „Nagyon várjuk a további versenyeket, hiszen kiélezett küzdelemre számíthat csapatunk, mind

a 125 Sport, mind a Honda 600 kategóriában. Mivel az előző futamon már mindkettőben a dobogó legtetjén állhattunk, idei célunk nem lehet más, minthogy első legyünk mindkét kategóriában az esztendő végén.”



TISSOT

SWISS WATCHES SINCE 1853

INNOVATORS BY TRADITION

További információk: www.tissot.ch

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

Btech
DISTRIBUTION

• BL Óraszalon - Auchan Budaörs • BL Óraszalon - Auchan Soroksár • BL Óraszalon - Auchan Dunakeszi • BL Óraszalon - Mammut 1., 2.em. R219
• BL Óraszalon - Aréna Pláza Fsz. K09 • BL Óraszalon - Fórum Debrecen - 1. szint • Royal Time - Pólus • Balogh Óra-Ékszer - Szombathely, Fő tér 17.
• Oktogon Órabolt - 1067 Bp., Oktogon tér 4. • Bálint Órás Szaküzlet, 9022 Győr, Jedlik Ányos u. 18.
Ügyfélszolgálat: info@oraszalon.hu • Tel.: 06-20-4242-550

TISSOT PRS 516
AUTOMATIC CHRONOGRAPH VALJOUX
Nicky Hayden MotoGP versenyző választása

A sport és az elegancia egyensúlya. Automata kronográf, robusztus 316L rozsdamentes acél ház, karcálló zafírüveg, 100m/330ft. vízállóságig.

MEGÉRINT AZ IDŐ





AZ IGAZI START

PILISCSÉVEN INDULT A 2011-ES PONTVADÁSZAT

Húsvét szombatján rendezték a Motocross Országos Bajnokság 2011-es szezonnyitó versenyét. A futamon mindenki nagy érdeklődéssel várta, hogyan szerepelnek az új csapatoknál az átigazolt versenyzők, illetve a megváltozott értékelés miként fog hatni a versenyre.



Ugyanis a tavalyi MX1 (max. 450 4T, 250 2T) kategória helyébe az Open- (kőbcenti határ nélküli) kategória lépett. Az MX2 (max. 250 4T, 125 2T) maradt a régi értékelés szerint, azaz anyiból mégse, hogy ezen versenyzők jó szereplése értékelésre kerül az Open-kategória versenyzői között is. E sorozathoz került a Junior és serdülők 85-ös kategóriája, a Seniorok (MX4) és az MX1, MX2 másodosztály is, s hogy a nézők egy pillanatra se unatkozzanak, a PitBike-osok futamai szórakoztatták a közönséget.

Az edzések pörgős időrendjét követően aztán már látni lehetett, kik fogják uralni a festői környezetben elterülő pilisicsévi domboldalakat: az első hat helyen Németh Kornél, Martin Kohut, Borka János, Szvoboda Bence, Lécz Gergely, Déczy Balázs végeztek.

Az első futam holeshotja Németh Kornél lett, aki aztán rajt-cél győzelmet aratott. A második helyért már komolyabb csata alakult ki: Szvoboda Bence és Kohut Martin vívott nagyot. A negyedik pozícióért Borka Jánosnak a balul sikerült rajt után az egész mezőnyön át kellett verekednie magát. A ötödik helyen Lécz Gergely, a hatodikon Szőke Márk végzett. Déczy Balázs a futam elején bukott, s vállfém miatt feladni kényszerült a versenyt.

A második verseny rajtját Borka hozta el, de egy szokatlan hibát követően visszaesett a harmadik helyre. A pozíciójára Németh Kornél csapott le, aki aztán gyorsan el is lépett a mezőnytől. A második helyért Kohut és Borka az egész futam alatt csatáztak, volt téje a dolognak, hisz az összetett második hely múlt rajta –, közben Szvoboda Bence folyamatosan zárkózott fel az élbolyhoz. Ötödik helyen Tómasz Simko, hatodik helyen Szőke Márk végzett. Ha véletlen akadtak olyanok, akik pulzusszámát nem emelte meg a verseny folya-

mán a heves csaták izgalma, azok igényeit Hujber Péter verseny közbeni freestyle mutatványai biztos kiszolgálták. Az összetett Open-eredmény: első Németh Kornél, második Kohut Martin, harmadik Szvoboda Bence lett. Az MX2 összetett sorrendje: Szvoboda Bence, Firtosvári Gábor, Szolga Richárd.

Az utánpótlás 85 kőbcentisek mezőnye sajnos évről évre egyre kisebb, mely borús jövőt fest a motocrossz jövőjét illetően. Remélhetően ez csak egy mély hullám alja, és e méltatlanul lebecsült kategória újra megtölti a rajtgepét. Most vére menő csaták közepette a következő végeredmény született: 85 Junior – Balásy Csaba, Varga Imre, Gyepes Mihály; 85 Serdülő – Chednicki Gabriel, Tompa Róbert, Zsigovits Norbert.

Az MX4 Seniorok versenye is változáson ment át az ide évre. A sorozat a tömegsportból a profik közé vándorolt. Így a korábban hobbistaként versenyző idősebb pilótáknak fel lett adva a lecke, mind fizikailag, mind technikailag. Sajnos lett is baj belőle, a bajnokesy Kamrás Károly nagyot bukott, és sérülése miatt úgy tűnik, egy darabig szüneteltetnie kell a bajnokságban való részvételt. A korosztály szerint három csoportba sorolt versenyzők sorrendje a következőképp alakult: Old Boy – Láncai Sándor, Varsányi Ottó, Zánóc Roland; Senior – Forgács József, Balázs Attila, Szendi László; Super Senior – Tápai Zoltán, Finster Zoltán, Bajner József.

A Moto MX1/MX2 kategória az úgynevezett másodosztály szerepét hivatott betölteni. Az időmérőn az MX1-es Csiki Balázs komoly fölényrel kvalifikálta magát, melyet kettős futamgyőzelmével meg is koronázott. Mögötte Jusztusz Dávid és Vladár Péter végeztek. MX2-esek között Vörös Zoltán volt a leggyorsabb, Kruss Károly és Moór András előtt.

A bajnokságok állása

Pro Open

1. Németh Kornél	KTM
2. Kohut Martin	KTM
3. Szvoboda Bence	KTM
4. Borka János	Suzuki
5. Szőke Márk	Kawasaki
6. Firtosvári Gábor	Kawasaki

MX2

1. Szvoboda Bence	KTM
2. Firtosvári Gábor	Kawasaki
3. Szolga Richárd	Honda
4. Stoicheescu Mihai	Honda
5. Hujber Péter	KTM
6. Berkes Dániel	Yamaha



ÖSSZEVONT

ÁCSON EGYÜTT KÜZDÖTT A TELJES MX-ES MEZŐNY

Május első vasárnapja elsősorban nem az Anyák napjáról szólt Ácson, hanem a nemzetközi MX Quad bajnokság második fordulójáról. A szervezők kitettek magukért és egy kitűnően előkészített pályát varázsoltak az indulók elé.

SZÖVEG, KÉP: KADOSA ÁKOS (QUADFOTO.HU)

A szabadedzést az éjszakai viharos időjárás után maradt nedves talaj miatt néhányan kihagyták, de a többség kihasználta az alkalmat és próbálta minél jobban megismerni az ácsi vonalvezetést. Tették ezt annál is inkább, mivel az a hír járta, hogy minden kategóriát egyszerre indítanak majd el.

Az időmérőn a KTM-mel egyre jobban összeharagító Sirok Martin nagyot villantott és egy nagy rohammal újra megszerezte az első rajthelyet. Második Studeny Lukas, harmadik Béres Zsolt lett, már közel 2 másodperccel lemaradva. Mögöttük Román Szabolcs, majd az a Busz Patrick következett, akinek az első helyek egyikén kellene állni, de egy edzésen elszünetelt hatalmas bukás fájdalmai megakadályozták a jobb eredmény elérésében. A további

sorrend: Uzsák, Repa Roman, Jarjabka, Szatmári. Őket követte egy „öregfiú”, Jádi Tibor, majd az MXQ2-es mezőny, Papp Tamás vezetésével. Oláh József Koltai Alex és Bajusz Gergő után újra egy oldboy, Lukács Gábor következett, a sort végül Varga Norbert zárta, aki a mezőny messze leggyengébb motorjával egy kétütemű Banshee-vel indult.

És a félelmek beigazolódtak: tényleg egyszerre indították az egész mezőnyt az edzések után a versenyben is. A futamidőt a kisebb kategóriákhoz igazítva 15 perc + 2 körre módosították, aminek nem örültek sokan. Voltak, akik kimondottan rosszabbul is jártak emiatt, de az ellenkezője is igaz lett... Az első futam Repa Roman rajt-cél győzelmével ért véget. Az izgalmasabb események mögött zajlottak, Lu-

kas, Béres és Sirok szolgáltatták a látványosságot. Két körig Lukácsé, majd egy körig Béresé, aztán 5 körig újra Lukácsé, de a maradék 3 körre és a leintésre Siroké volt a második pozíció. Az elég rosszul rajtolt Román Szabolcs érkezett harmadiknak, negyedik Busz Patrick, ötödik Uzsák Tibor, hatodik Béres Zsolt lett. Mögöttük futott be a motorok terén kissé szerencsétlen Szatmári Imre, akinek az időmérőn elszakadt a lánckereke és az így szabaddá vált lánccsúszta a blokkot, így kénytelen volt a tartalék motorjával versenyezni. Az MXQ1-es sort most Jarjabka József zárta. Az öregfiúk legjobbja Jádi Tibor lett, és az MXQ2 élmenője, Oláh József tudott már csak körön belül maradni, a mögöttük érkező Koltait, Bajuszt és Lukácsot már lekörozték az elől haladók.



Egy izgalmas és érdekes futamhétvégén van túl a mezőny, amiből sokan levonhatják a tanulságokat. A nézőknek ettől függetlenül látványos szórakozást nyújtottak a fiúk



Összesítettben ezúttal az MXQ1-ben Repa Roman, Román Szabolcs és Béres Zsolt (képünkön) volt a legjobb. MXQ2-ben Oláh József, Koltai Alvin Alex és Bajusz Gergő örülhetett, Seniorban pedig Jádi Tibor, Lukács Gábor lett a sorrend



A második futam egy nem veszélyes, de végzetes ütközéssel kezdődött. A rajtot legjobban elkapó Béres Zsolt motorjába hátulról belesúszott Sirok Martin, akit Studeny Lukas tolt meg lendületesen. Olyan szerencsétlen módon akadtak össze, hogy mire sikerült szétválasztani a motorokat, az egész mezőny elment mellettük, és a helyzetet még fokozva a motorok sem akartak újraindulni. Leghamarabb Béresé kapott erőre, őt követte pár másodpercre Lukas, majd mire Siroké is elindult, már kört kapott a félmezőnytől. Ekkor újra Repa került az élre, amit ismét meg is tudott őrizni a végéig. Meglepetésre az MXQ2-ben induló Oláh József szerezte

meg a második helyet, akit a nagyobb kategória versenyzői természetesen szépen sorban viszszaelőztek, de a saját mezőnyében így is első lett. Visszatérve a nagyokhoz: Uzsák Tibor, Szatmári Imre, Román Szabolcs és Busz Patrick cserélték egymás közt a helyezéseket, míg nem az egész mezőnyön átgázoló Béres Zsolt megérkezett, és stabilan átvette a második helyet. Harmadikként Román szabit intették le, negyedikként Uzsákot, ötödikként Buszt. A koccanással leg-többet veszített Sirok következett, aki a rövidebb futamidő miatt szintén rosszul járt, mivel nem tudott előrébb jutni, pedig a körideje nem egyszer a legjobbaknál is 4-5 másodperccel gyorsabb volt.

A nagyok közt Jarjabka és Lukas zárta a sort. Mögöttük futott célba MXQ2-es elsőként Oláh József, Senior elsőként Jádi Tibor, majd Koltai, Bajusz, Lukács és Varga következett.

MX Quad bajnokság állása*

1. Busz Patrik	80
2. Béres Zsolt	79
3. Román Szabolcs	74
4. Sirok Martin	61
5. Jarjabka József	60
6. Uzsák Tibor	49
7. Szatmári Imre	48
8. Varga Norbert	47

* nem hivatalos



„A HAZAI SALAKMOTOR
EGYIK FELLEGVÁRÁBÓL,
MISKOLCRÓL UGYAN IDÉN
NEM TUDTAK CSAPATOT
DELEGÁLNI A LENGYEL
LIGÁBA, DE A SPORT
HELYI SZERELMESEI NEM
TETTEK LE A JÖVŐBENI
FOLYTATÁSRÓL. EHHEZ
KÍVÁNUNK NEKIK SOK
ERŐT ÉS KITARTÁST
A MELLÉKELT FOTÓKKAL.”

FOTÓ: PATAKI GYULA

EGY MOTOR ÉS

EGY LÁNY

LÁNY

Név: Barta Niki

Kor: 22

Lakhely: Miskolc

Foglalkozás: Egyetemi hallgató

MOTOR

Név: GM

Gyártási év: 2009

Teljesítmény: 80 LE

Csapat: Speedway Miskolc



ISMÉTLÉS

JORDÁNIÁBAN IS OGIER VOLT A LEGJOBB

Bár Loeb nem akarja könnyebbé tenni csapattársa dolgát annak érdekében, hogy az megszerezze első világbajnoki címét, a fiatal francia mégis jó úton halad álmai felé.

SZÖVEG, KÉP: AMBER PR

A Citroën gyári pilótája Portugália után Jordániában is a dobogó legfelső fokára állhatott. A 27 éves versenyző ráadásul a világbajnokság történetének legkisebb időkülönbségével, két tized másodperccel győzött a második helyezett Jari-Matti Latvala előtt. A bronzérmes helyen Sebastien Loeb ért célba, s ezzel megőrizte vezető helyét az egyéni ponttáblán.

Már az a tény is szenzációs, hogy a francia pilóta legyőzte hétszeres világbajnok csapattársát, Sebastien Loeb-öt, de az, hogy ilyen kis különbséggel nyert, még különlegesebbé teszi ezt a győzelmet. (Az előző rekord három tized másodperces különbség volt – még a 2007-es Új-Zéland Raliról, Marcus Grönholm és Sebastien Loeb között, az előbbi javára.)

„Hihetetlen nap volt. Ma úgy mentem, mint egy örült. Nagyszerű érzés. Jari-Matti rendkívül gyors volt, és emiatt teljes gázzal hajtottam. Nagyon boldog vagyok, hogy így alakult a vége” – nyilatkozta fülig érő szájjal Ogier, aki

nem csak a győzelemért járó pontokat viheti haza, hanem a Power Stage győzelemért járó három bónuszegységgel is gazdagodott.

A mezőny murván tapasztalható kiegyenlítetttségét mutatja, hogy az első hét versenyző ugyanaz, mint Portugáliában volt, csak páran cseréltek helyezést. Így Loeb és Latvala is, jelezve a fiatal finn fejlődését. Kimi Räikkönen eggyel jobb helyezést ért el Jordániában, mint Portugáliában, így csapata, az Ice 1 Racing is egy hellyel feljebb léphetett a konstruktőrök között, kielőzve Petter Solberg alakulatát. A norvég pilóta ezúttal nem ért célba, a rali 17. gyorsasági szakaszán kiesett a harmadik helyről, így tálcán nyújtotta a negyedik helyezést Mikko Hirvonennek. Két új embert is találhatunk az utolsó három pontszerző helyen. Új a nyolcadik helyezett Kalid Al-Qassimi, a kilencedik Dennis Kuipers tizedik volt Portugáliában és az első tízet a szintén új Bernardo Sousa zárja. Mindhárman Ford Fiestával versenyeztek.



Turán Frigyes az SWRC kategóriában kis híján pódiumra léphetett, de egy tűzeset megakadályozta a szenzációsnak ígérkező eredményt...



A vb állása (pont)

pilóták	
1. S. Loeb	74
2. M. Hirvonen	72
3. S. Ogier	69
4. J-M. Latvala	66
5. P. Solberg	31
6. M. Östberg	28
7. M. Wilson	22
8. K. Räikkönen	18
9. F. Villagra	12
10. H. Solberg	10

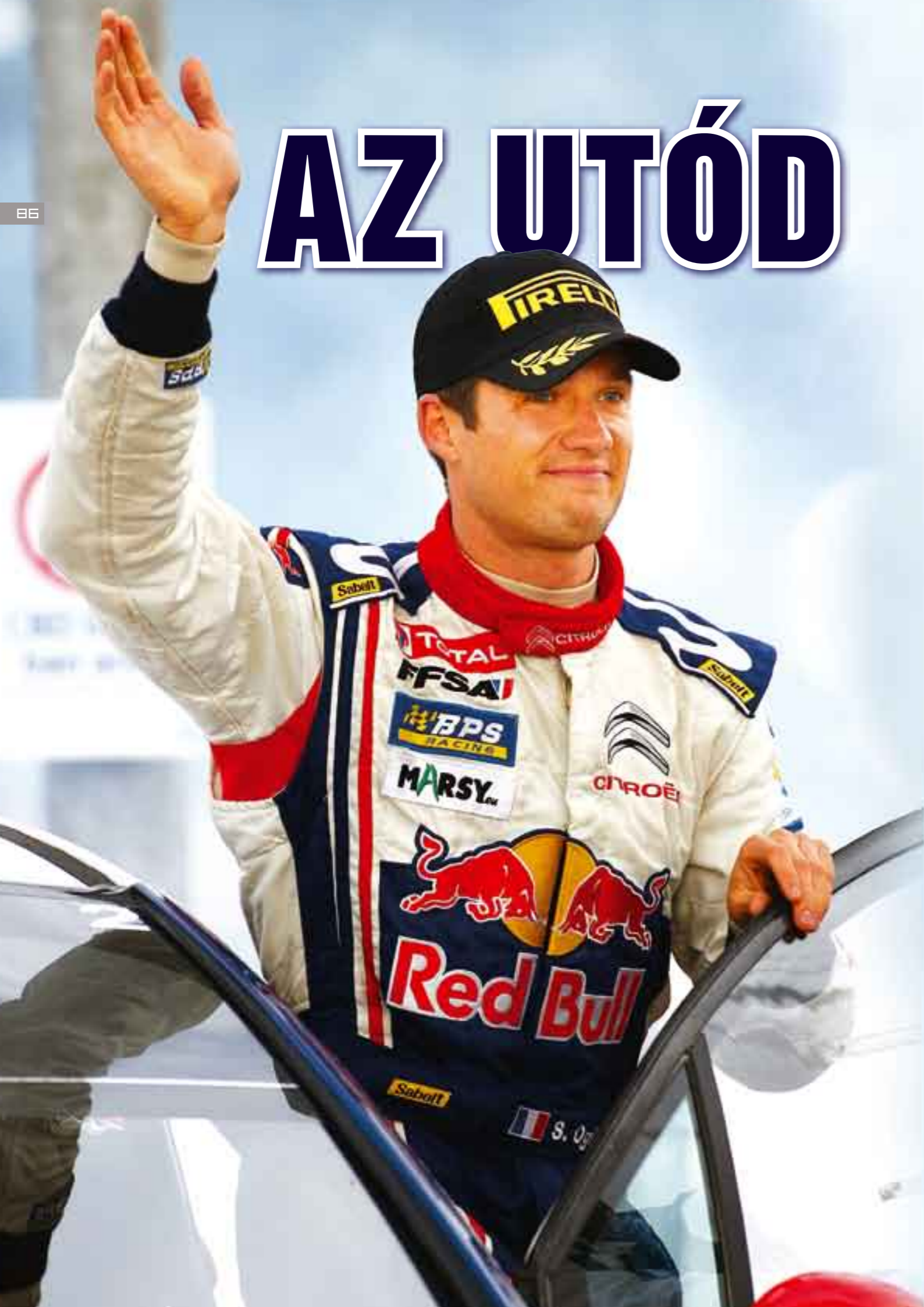
konstruktőrök

1. Ford	130
2. Citroën	130
3. M-Sport Stobart	43
4. Ice 1 Racing	26
5. Petter Solberg WRT	22
6. Munchis Ford WRT	20
7. Team Abu Dhabi	13
8. FERM WRT	10
9. Monster WRT	6

A Jordán Rali végeredménye

1. S. Ogier	Citroën DS3	2:48:28,2
2. J-M. Latvala	Ford Fiesta RS	2:48:28,4
3. S. Loeb	Citroën DS3	2:48:55,9
4. M. Hirvonen	Ford Fiesta RS	2:51:12,9
5. M. Wilson	Ford Fiesta RS	2:54:13,1
6. K. Räikkönen	Citroën DS3	2:54:43,1
7. F. Villagra	Ford Fiesta RS	2:57:46,9
8. K. Al-Qassimi	Ford Fiesta RS	2:58:11,9
9. D. Kuipers	Ford Fiesta RS	3:02:55,7
10. B. Sousa	Ford Fiesta RS	3:03:33,7

AZ UTÓD



OGIER TEHETSÉGE LOEB-ÉHEZ HASONLATOS

Pár éve még szinte senki sem hallott Sebastien Ogier-ről, manapság pedig már egyértelműen Sebastien Loeb legnagyobb vetélytársának és egyben utódjának is tekintik.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ **KÉPEK:** CITROËN

Ez persze nem csak azért van, mert meg-
egyezik a keresztnévük, és mert franciák: sok
egyéb párhuzam is akad a rali királyának és
az 1983-as születésű utódjelöltnek az életében.
Mindketten hazájukban kezdtek el versenyez-
ni, és úgy érkeztek meg a WRC mezőnyébe,
hogy a Francia Motorsport Szövetség (FFSA)
színeit lobogtatták. Mind a két versenyző két-
kerék-meghajtású 1600-as Citroën volánja
mögött bontogatta szárnyait, és mint jelenlegi

A következő esztendőben aztán megadatok
neki, hogy bizonyítsa rátermettségét a legma-
gasabb osztályban, azon belül is a Citroën Juni-
or csapatában. Hat WRC versenyre neveztek
be, és rögtön az elsőn sikerült is egy összetett
hatodik helyet szereznie Írországból. Hullám-
völgyek persze az ő életében is akadnak: Cipru-
son, az utolsó szakaszon szenvedett olyan bal-
esetet, hogy feladni kényszerült a versenyt, ezt
követően az Argentin Rali hetedik helyéről

mételten nem tudott célba érni, de világbajnoki
nyolcadik helyezéssel végül elérte célját. 2010-
re is szerződést kapott a francia autógyártótól, és
a finn Forma-1-es világbajnok, Kimi Raikkönen
csapatársaként vágott neki az évnak.

A tavalyi évben a korábbi F1-es világbajnok-
tól volt hangos a sajtó. A csapatárrsal szinte
senki nem foglalkozott, még akkor sem, mi-
kor Ogier majdnem nyerni tudott Jordániá-
ban és Új-Zélandon is. Amikor viszont egy fan-
tasztikus teljesítménnyel első lett a Portugál
Ralin, már mindenki róla beszélt. A hab a tor-
tán az volt, amikor Japánban is ő állhatott a do-
bogó legfelső fokára. Az évet végül az összetett
negyedik helyen zárta. A Ford nem is várako-
zott tovább, és lecsapott a szupertehetségre. Az
orra elé toltak egy igencsak kecsesgetető ajánlatot,
de a francia pilóta nem felejtette el, hogy kinek
köszönhette a lehetőséget a bizonyításra, ezért
a Citroën ajánlatát is megvárta. Nem kellett so-
káig gondolkodnia: az esztendő végén – egy
Sordóval vívott kiválasztási csata után – hosszú
távra kötelezte el magát jelenlegi kenyéradójával.

Sebastien Ogier minden tekintetben Loeb
utódja. Ugyanolyan tehetséges, ugyanannyira
profli, becsületes és alázatos, mint honfitársa. 2011-
ben ehhez méltóan az első négy versenyből kettőt
már meg is nyert, legutóbb Portugáliában győze-
delmeskedett. A világbajnoki tabellán mindössze
öt pont a lemaradása a hétszeres világbajnok élő
legenda és három pont Hirvonen mögött.

Az esztendő még sokféleképpen alakulhat,
de az nem kétséges, hogy a jövő az övé. S hogy
ezt nem csak mi látjuk így, arra álljon itt csa-
patfőnöke, Olivier Quesnel nyilatkozata, me-
lyet Ogier fantasztikus mexikói teljesítménye
láttán tett: „Ez csak a harmadik itteni ralija,
de ő minden körülmények között nagyon ver-
senyképes. Én tudom, hogy fiatal, de nem len-
ne ott a gyári csapatban, ha nem lenne elég jó.
Én elképesztőnek tartom ezt a fiút.”



Egy múltbéli nagy hiba:
Ciprus, 2009

csapatársa, Ogier is megnyerte a Junior WRC
bajnokságot.

Az új francia reménység a vb-t tekintve
a Mexikói Ralin debütált, 2008-ban. Rögtön si-
került kategóriaelsőként végeznie, és az össze-
tetben is a kiváló, nyolcadik helyet szerezte
meg. Miután ezt a sikert megismételte Jordáni-
ában és Németországban, valamint osztályában
még begyűjtött egy szardíniai ötödik helyet és
egy korzikai ezüstöt is, végül a világbajnoki cím
is az övé lett, amiért jutalmul az év utolsó verse-
nyén, a Brit Ralin lehetőséget kapott, hogy egy
Citroën C4 WRC volánja mögött is kipróbál-
ja tudását. Tehetségét bizonyítván rögtön meg
is nyerte az első szakaszt, amit tartani is tudott,
egészen az ötödik szakasz végéig, de ekkor ap-
róbb technikai problémák merültek fel nála,
és egy kisebb balesetet is szenvedett, így végül
csak a 26. helyen zárta a brit kalandot. Azt
mindenesetre így is sikerült elérnie, hogy min-
denki felfigyeljen a tehetségére.

esett ki, majd Szardínián is idejekorán búcsú-
zott a versengéstől. A Citroën főnöke, Olivier
Quesnel azonban kitartott protezsáltja mellett
és úgy döntött, hogy mind a 12 futamon rajt-
hoz állítja. Ogier meghálálta a bizalmat, hiszen
a hatodik fordulóban, Görögországban megsze-
rezte a csapat első dobogós helyezését, ráadásul
másodikként sikerült zárnia. A további eredmé-
nyei is kimagaslóak voltak egy újonchoz képest.
Bár Lengyelországban egy technikai hiba miatt
kiesett, de Finnországban hatodik lett, míg az
Ausztrál és a Spanyol Ralin egyaránt a remek
ötödik helyen végzett. Igaz, a Brit-szigeteken is-

A LEGNAGYOBB NEVEK KÖZÖTT

Az esztendő elején az új tehetséget a TAG Heuer is a nagykövetévé választotta, a WRC-pi-
lóták közül elsőként érte a megtiszteltetés. „Az autóversenyzés nagy hősei” – nyilatkozta
Ogier a társairól és elődeiről. „Juan Manuel Fangiótól, Ayrton Sennán keresztül Lewis
Hamiltonig mindannyian részei a TAG Heuer legendának. Nagyon izgatott vagyok, hogy
én is tagja lehetek ennek a társaságnak, és minden tőlem telhetőt elkövetek majd, hogy rá-
szolgáljak a megtiszteltetésre.”

KÖNNYED GYŐZELEM

MISKOLC RALI: ASI A TAVALYI FORMÁJÁT HOZTA



FOTÓ: SZABÓ-JILEK ÁDÁM

Az egeri szoros csata után az országos ralibajnokság második fordulójában sima győzelmet aratott az Asi-Pikó páros. Igaz, legnagyobb ellenfelük, a Bútor-Bacigál kettős kiesett.

SZÖVEG: MIHÁLYI KÉPEK: BUCZKÓ, KOVÁCS-BARNA, BENCZE, KUMMER

Sokaknak megingatta a raliba vetett hitét a teljesen szétesett egeri évadnyitó, de a miskolci rendező mindenkire rácsáfolt, aki temetni kezdte a sportot. Rendhagyó módon egy napra sűrítette össze a teljes versenyt, amely öt különböző pályán folyt, így a mezőny nem tudta saját magát utolérni. A főnyi gyorsasági rádiózási hibájából adódó késést is sikerült a gyűjtőállomásokon ledolgozni, és csak

a Botka-Szenner páros balesete miatt alakult ki némi csúszás az eredeti programhoz képest.

Az Eger Ralin megszerzett első abszolút győzelme után a Bútor-Bacigál páros számított Miskolcon is az egyik legnagyobb esélyesnek. A PH Sport azonban egy másik Peugeot 207-est hozott Bútornak, amely motorerőben és futóműben is elmaradt az egeri autótól. Ráadásul Bútorra az első futamon aratott győzelme extra nyomást gyakorolt. Ez a két tényező pedig nem szült jó eredményt: már az első gyorsaságin nyolc másodpercet kaptak Asitól, a hatodik szakaszon pedig Bútor nekiment egy kisebb betondarabnak, ami kihúzta a Peugeot lengőkarjából a GL-szemét, és az ötödik helyről kiestek.

Az Egerben második helyen végzett Asi-Pikó páros azonban az első szakasztól az

utolsóig hibátlanul autózott, az ezúttal már R4-es specifikációjú Mitsubishi Lancer Evo IX-essel. (Igaz, ez egyelőre csak tíz kiló mínusz jelentett a számukra, mivel a többi R4-es alkatrész még nem érkezett meg az autóhoz.) A szakaszok több mint felét, összesen nyolcat megnyerték és rajt-cél győzelmet arattak. A célban Asi szűkszavúan csak annyit mondott, hogy hibamentes, sima verseny volt. Arra a kérdésre pedig, hogy az egeri szoros befutó után most miért tudott fél perc előnnyel nyerni, azt a tömör választ adta, hogy mert Bútor kiesett.

Bár az első helyet egyetlen S2000-es versenyző sem tudta veszélyeztetni, a második-negyediket azonban kibérelték maguknak. Sőt, nagyon szoros versenyt vívtak, és a célban is csak 12 másodperc választotta



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





el a három párost egymástól. Közülük a Herczig–Benics duó volt a leggyorsabb. A Skoda Fabia S2000-es pilótája ezúttal nem panaszkodott sem az autóra, sem arra, hogy bal lábbal kelt fel. Egy gyorsaságit ugyan elóvatoskodott, de a többivel elégedett volt. Második helyezését pedig a bajnokságot 35 egységgel vezető Asi mögé 25 ponttal feljött a második helyre.

Sokat javult Egerhez képest a Kakuszi–Kakuszi páros, akik, míg a szezonnyitón egy kicsit szét voltak esve, most sokkal jobban tudtak koncentrálni a versenyre, és végül csak 3,4 másodperc hátránnyal szorultak Herczig mögé a harmadik helyre a Ford Fiesta S2000-essel.

Miskolcon is folytatódott a hétszeres magyar bajnok ifj. Tóth–Tagai páros rossz szériája. Az első szakaszokon Janikában még

benne volt az egri esés, és nem éppen olyan féktávokat vett, amelyeket tőle megszokhattunk. Volt ugyan egy kisebb műszaki problémájuk is, ami miatt az első szervizparkban kicserélték a Peugeot 207 S2000-es váltóját, de a sofőr szerint ez nem hátráltatta őket. Az utolsó körre egész jól összeszedték magukat, de ekkor meg olyan információt kaptak a pályáról, hogy azok az eső után vizesek maradtak, intermédiával mentek ki, de a gyorsaságik szárazak voltak. Így kénytelenek voltak megelégedni a negyedik



A Kakuszi-testvérek összekapták magukat, és a tavalyi pécsi elsőség után ismét dobogóra álltak



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

MAXIMUM KEDVEZMÉNY!
MINIMUM ÁR!

AV
PLANET
WWW.AVPLANET.HU

„Borsiék egyre jobbak, végre elkapták a fonalat.”



Kazár Mikinek a salak hazai pálya volt, meg is nyerte a prólógot



helyezéssel. Herczigtól 12, Kakusztól pedig nyolc másodperccel kaptak ki.

Mivel Asi R4-es autóval nevezett, őt is a Szuper-2000-esek 2-es géposztályába sorolták, így a klasszikus N-es autók géposztályát, a 3-asat az abszolút ötödik Hadik–Juhász páros nyerte Subaruval. Az egri dobogós helyezése után ezúttal meg kellett elégednie a hatodikkal a Kazár–Percze párosnak, akik egy megforgással és két rossz gumiválasztással veszítettek időt.

Önmagához képest nagyon halványan szerepelt az Elek–Ferencz páros. Munkahelyi elfoglaltságuk miatt nem tudtak igazán a versenyre hangolódni, és Elek finoman szólva nagyon nem volt elégedett a teljesítményével. Ehhez képest a hetedik helyezéstük nem is mondható olyan rossznak, hiszen olyan neveket előztek meg, mint a Matics–Viczena, az Osváth–Farnadi és a Pethő–Rubóczky kettősök.

Egerben két korai rajt pecsételte meg a Botka–Szenner páros versenyét, Miskolcon

pedig éppen a negyedik helyen álltak az N-es Mitsubishiivel, amikor a hatodik gyorsasági szakaszon egy harmadikos kanyart megpróbáltak negyedikben elfordulni. Nem adta ki, és a Mitsu belógott kicsit az árokba. Három, meglehetősen rossz helyen álló néző, ahogy el akart ugrani az autó elől, egymásba gabalyodtak, és Botka elütötte

őket. Miután megállt, azt az információt kapta, hogy nem sérültek meg, továbbment, és a pár kanyarral lejjebb lévő célban kért segítséget, ahonnan azonnal mentőt hívtak hozzájuk. A sérülésük nem volt súlyos, de a szabályok szerint a versenyzőnek ilyen esetben a helyszínen kell maradnia, ezért Botkát kizárták a versenyből.

Nagy volt a teher Boroznakin, de megoldotta: végre első helyen ünnepelhetett a Taxi4-es Mitsubishiivel



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



Az Ollé-Budai kettős másodvirágzását éli az ötös géposztályban, ahol a már eltemetett Szuper-1600-as autókát összevonták az R3-asokkal. Ollé tehát egy igen erős mezőnyben, komoly ellenfelek ellen tudott nyerni. Igaz, a kategória tavalyi bajnoka, a Pálinkás-Bagaméri páros teszten összetörte a Renault Cliót, ezért elrajtolni sem tudtak a versenyen. A második helyen a Krózser-Lovay kettős a kőkemény Citroën DS3-assal futott be. A Puskádi-Gódor páros az első gyorsaságikat bealudva szerezte meg a géposztály harmadik helyét a Honda Civic-kel.



FOTÓ: ATIBOY

A kétkerékűhajtásúak versenyében azonban nem ők lettek a harmadikok, hanem a 6-os géposztály győztese, a Bessenyei-Papp kettős. BZ a győzelmet szerelőinek ajánlotta, akik egész éjszaka dolgoztak a prológon megállt Citroën C2 R2 Maxon, hogy a páros szombat hajnalban egyáltalán el tudjon rajtolni. A géposztály második, harmadik helyét a Baracska-Véres és a Lukács-Mesterházi páros szintén C2-vel szerezte meg.

Az egykori N3-as autókát tömörítő nyolcas géposztályban ezúttal a Schuck-Herczig páros nem talált legyőzőre, akik nagyon komolyan készültek a versenyre, és minden hibalehetőséget próbáltak kizárni. A második hely az utolsó gyorsaságin dőlt el, amit a BMW 120d-n ötven lóerőt fejlesztő Kádár-Békési páros szerzett meg, miután a Hibján-Szilágyi kettős Ford Fiestájában az utolsó gyorsaságin meghibásodott a váltó, és csak egyes és ötös állt rendelkezésre.

Balra a két nagy csütörtöki bukás egyike: Trencsényiék komoly bajban



Az A-s Suzuki Swiftet visszaépítette N-esre a Spindler-Csizmadia kettős, amitől az autó ugyan kevésbé lett élvezetes, de így legalább nem az R2-es Citroënekkel kellett versenyezniük. A kilences géposztály azonban egy kicsit megfogyatkozott a végére, így a mezőny egyetlen női párosa, a Leitgeb-Vizler kettős előtt könnyedén nyertek.

Az S csoportot és vele együtt a 11-es géposztályt a Boroznaki-Kiss páros nyerte az Evo III-as Mitsubishi karosszériájában bújtatott Evo IX-es technikával. Azonban a Michna-Kocsis kettősnek már a célba érkezés is felért egy győzelemmel, az pedig, hogy másodikok lettek, kisebb csoda volt. Michna Ottó ugyanis a verseny előtt egy bográcsozás közben megégette a jobb kezét, amin az ujjait úgy kellett minden rajt előtt behajtogatnia, hogy meg tudja húzni a kéziféket, a kormányba pedig éppen csak tenyérrel tudott jobbal bekorrigálni.

Megszakadt a Németh-Szegő páros menetelése, miután egy féktáv előtt Németh Laci elfelejtett rápumpálni a fékre, és egy



Janika ezúttal nem hibázott, de a pódiumhoz sem ért oda

embereset hempergtek a Lada VFTS-sel. A 13-as géposztályt így a helybéli Kovács-Holló páros nyerte, a Mitsubishihól Zsiguliba visszaülő és végig vigyorgó arccal versenyző Hankó-Szabó kettős előtt.

A historic versenyét szokás szerint a Wirtmann-Schneer páros nyerte Ford Escort Mk1-essel, ám a másik hasonló autóval versenyző Felián-Papp kettős ezúttal alaposan meg tudta szorítani őket, hat-hat gyorsaságot nyertek, de Wirtmann így is fél perc előnnyel futott célba. A Tóth-Bruckner páros szerezte meg a harmadik helyet az elnyúlhatetlen Skoda 120S-sel, míg a Gyabronka-Eigel páros a negyedik helyre hozta az Opel Ascotna B-t. Az újonc Hammer-dr. Darvas kettős Lada 21011-essel végzett az ötödik helyen.

A Miskolc Rali végeredménye

1. Asi-Pikó	Mitsubishi Lancer	1:15:17,2
2. Herczig-Benics	Skoda Fabia S2000	1:15:48,4
3. Kakuszi-Kakuszi	Ford Fiesta S2000	01:15:51,8
4. ifj. Tóth-Tagai	Peugeot 207 S2000	01:16:00,6
5. Hadik-Juhász	Subaru Impreza	01:16:18,9
6. Kazár-Percze	Mitsubishi Lancer Evo IX	01:16:33,8
7. Elek-Ferencz	Mitsubishi Lancer Evo IX	01:17:35,9
8. Matics-Viczena	Mitsubishi Lancer Evo IX RS	01:17:45,9
9. Osváth-Farnadi	Mitsubishi Lancer Evo IX	01:17:54,3
10. Pethő-Rubóczky	Mitsubishi Lancer Evo IX RS	01:19:35,3
11. Borsi-Diebel	Mitsubishi Lancer Evo IX	01:20:27,7
12. Rongits-Hannus	Mitsubishi Lancer Evo IX RS	01:20:52,9

Kategóriagyőztesek

S: Boroznaki-Kiss	Mitsubishi Lancer Evo IX
2: Asi-Pikó	Mitsubishi Lancer Evo IX
3: Hadik-Juhász	Subaru Impreza
5: Ollé-Budai	Suzuki Swift S1600
6: Bessenyei-Papp	Citroën C2 R2 Max
8: Schuck-Herczig	Ford Fiesta ST
9: Spindler-Csizmadia	Suzuki Swift Sport
11: Boroznaki-Kiss	Mitsubishi Lancer Evo IX
13: Kovács-Holló	Lada VFTS

A bajnokság állása

1. ASI-Pikó	35
2. Herczig-Benics	25
3. Bútor-Bacigál	20
4. Kazár-Percze	18
5. Kakuszi-Kakuszi	18
6. Hadik-Juhász	16
7. ifj. Tóth-Tagai	10
8. Elek-Ferencz	7
9. Matics-Viczena	5
10. Botka-Szenner	4
11. Osváth-Farnadi	2
12. Trencsényi-Verba	1



PROLÓG-GYŐZELEM



KAZÁRÉK ÉRTÉKES PONTOKAT SZEREZTEK MISKOLCON



Mikó alkalmi navigátora Csósz Rita volt

Kazár Mikó: Miskolcra Miskolcon prológot nyerni egyértelmű, hogy nagy dolog. Aki az ellenkezőjét állítja, szerintem nem mond igazat. Az alkalmi navigátorom egyébként Csósz Rita volt, aki hősiessé állta a sarat, vagy ha úgy tetszik a salakot. Ezúttal aztán nem a csapattal, hanem Miskolcon aludtam, ami abban a tekintetben óriási kontraszt volt, hogy félórával előtte még a Népkerthben pörögtem, nem sokkal később pedig a fiamat fürdettük. A verseny első szakaszán mindenkinek a tapadással voltak gondjai, hiszen hideg volt a szombat reggel. A második körre állítottunk az autón, és jobb is lett, majd a hetes gyorsosra az volt felírva ne-

Az abszolút hatodik helyen végzett a Kazár Miklós–Percze Nándor kettős a 18. Hell Miskolc Ralin. A maratoni versenyen egy nap alatt 15 gyorsasági szakaszt kellett abszolválnia a pilótáknak, amely még inkább értékessé teszi Mikiék eredményét.

SZÖVEG: JUHÁSZ-LÉHI ISTVÁN KÉPEK: BUCZKÓ, BENCZE

künk, hogy kigumizva... Ennek ellenére óriási murvafelhordás volt a pályán, aminek kapcsán megforogtunk, és a lökhárító is sérült egy kicsit. Ahogy számolgattam, olyan 15 másodpercet hagyhattunk ott. A gönci kis szervizben intermediate abroncsokat raktunk fel. Nem kellett volna. Újabb fél perc plusz lett az eredménye. A 11-es és a 12-es gyorsosra, azaz az utolsó körbe megint beleszólt az eső. Mi sliker választottunk, míg Hadik Andrisék átmenetire, ami bejött nekik. Összességében abszolút hatodikok lettünk, míg a kategóriában a másodikok, ami nagyon sokat érhet még az év végén.

Percze Nándi: A verseny előtt nagyon igazán volt abban Mikinek, hogy aki legalább egyszer ment pilótaként a zempléni pályákon, az bizony előnyben van. Sokat számít, ha legalább egy alkalommal is versenyzett korábban az ember egy-egy gyorsosra. Nem kezdődött rosszul számunkra a Miskolc Rali, ám elgumiztuk magun-

kat, és ezzel értékes másodperceket hullajtottunk el. Volt egy kis kalandunk is, ami aztán azt jelentette, hogy a hajrában Hadik Andrisékat már nem tudtuk utolérni. Jól mentek, elismerésem nekik. Egyébként tudom, hogy nincs „ha”, de ha nincsenek ezek a hibák, akkor előrébb végezhetünk volna. Hogy csalódott vagyok-e? Nem hiszem, hogy okunk lenne rá! Azt látni kell, hogy Egerben minden összejött nekünk, amivel magásra tettük azt a bizonyos mércét. Úgy gondolom, hogy ha a bakikat orvosolni tudjuk, akkor nem lesznek problémáink, és még eredményesebbek leszünk, mint ezen a hétvégén.



KETTŐNEK A FELE EGY

BAKÓÉK CSAK FÉLSIKERNEK ÖRÜLHETTEK MISKOLCON

Nem pontosan úgy alakult a Miskolc Rali a Bakó–László párosnak, ahogyan eltervezték. Ki kellett állniuk, de legalább a csapat második kocsija célba ért.

SZÖVEG: TDK KÉPEK: KUMMER, KOVÁCS-BARNA

Bakó László: „Az egri verseny után az autónk átesett egy nagyobb generálon, amely főként a váltót és a kuplungot érintette. Ezenkívül a navigátorváltás is kisebb átalakítással járt, hiszen egy nagyobb méretű ülést kellett beszerezni László Pistinek. Bár ő rutinos navigátornak számít, és már bajnokságot is nyert, attól még össze kellett szoknunk, ezt a pályabekövetésen igyekeztünk megejteni. Ám a kellő felkészülés ellenére, és a rali szakaszainak gondos, alapos feltérképezése után sem sikerült párosunknak az ob 2. futamát befejezni.

Csapatunk két autóval indult a miskolci versenyen, de csak egy teljesítette a teljes távot. A verseny előtt bizakodással töltött el minket a prológon megszerzett 2. helyezésünk, de a 2. gyors után kénytelenek voltunk feladni a versenyt. Kiesésünk oka szintén köthető a kettes számhoz, hiszen az autót hajtó két féltengely közül az egyik sajnálatos

módon eltört, ezzel akadályozva meg a célba érést. Ezek után már mondanunk sem kell, hogy a 2-es szám milyen jelentőséggel bírt ezen a futamon a számunkra, és mennyire lett a kedvencünk...

Csapatunk másik autója szerencsére minden balszerencséért kárpótolt minket az elért eredményével, ami az abszolút 30. és a kategória

4. pozícióját jelentette Hoffer Zsolt pilótának és Németh Gergő navigátornak.

A kudarc azonban így sem vette el a kedvünket: találkozunk a következő versenyen, május 15-én, a Debrecenben megrendezésre kerülő jótékonyági salakpályás körversenyen, ahol a beteg gyerekeket fogjuk megautóztatni! Addig is látogassatok el weblapunkra, a www.bakoteam.hu-ra!”



Bakóék két Citroënjéből legalább az egyik célba ért



FÜRDŐZÉS HELYETT

SZOBOSZLÓN FAZEKAS NYERTE A TEREPRALIT

Egy évadnyitó soha nem lehet unalmas, különösen nem a hazai tereprali bajnokságban, és egy fürdővárosi központtal – még ha az indulók száma nem is közelíti a tavalyi létszámot.

SZÖVEG: TEREPRALI.HU **KÉPEK:** KUMMER, KBK, SPEEDLIGHTPHOTO

Idén először az Aqua-Palace Kupa keretein belül, Hajdúsoboszló központjából indultak a versenyzők az első gyorsasági szakaszukra. A közel 10 kilométeres pálya viszonylag gyors tempót engedett az autóknak, de azért volt néhány alattomos dagonya, amelyek az óvatlan száguldozókat bajba sodorhatta volna. Szerencsére erre első nap még nem került sor, már csak azért sem, mivel a versenyzők – a terepraliban szokatlan módon – bejárhatták ezt a rövid részt a rajt előtt, így már nem volt ismeretlen számukra a terep. Úgy tűnt, a legfigyelmesebben Korda Erik szemrevételezte az utat, hiszen pénteken ő volt a leggyorsabb, Szalay Balázst és a román Casuneanu utasította maga mögé.

Szombaton aztán komolyra fordultak a dolgok. Két pályán összesen hat szelektív szakaszt teljesítettek a versenyzők, négyet Földesenél, és kettőt Nagyrábé környékén. A nézők számára a legizgalmasabb részek azok voltak, amelyeken hatalmas kiterjedésű, mély pocsollyakon át vezetett az út. Ezekben a versenyzők kezdetben még keresztülhajtottak, de később már inkább kikerülték őket. A Szalay–Bunkoczi kettős a hat szakaszból négyet megnyert, a másik kettőt a Fazekas–Horn páros volt a leggyorsabb. Szalay a nap végére közel három és fél perces előnyt gyűjtött össze a BMW-s riválisával szemben, Korda Erik a kisebb teljesítményű motorral viszont csak a harmadik helyet tudta elcsípni.

A nap – és remélhetőleg az év – eseménye a második szakasz végén történt, amikor a Murczin–Bagics kettős egy többszörös átfordulás után kidöntött egy villanyoszlopot, amely rádőlt a versenyautóra, kisebb áramütést okozva a benne ülő versenyzőknek. Szerencsére Zsolti és Robi nem sérültek meg a balesetben, de természetesen orvoshoz szállították őket, ahol EKG vizsgálaton is átesetek.

Nem volt eseménymentes a mezőny második felében található versenyzők napja sem. Lukács András Impalájában felrobbant a motor, Horváth Béla autójában pedig a hengerfejtömítés szállt el, mindkét versenyző feladni kényszerült a futamot. Sóllyom Olivér mindössze egy szakaszon tudott végigmenni vadonatúj

építésű autójával, de forraival vasárnap folytatta. A Lónyai–Garamvölgyi kettős egy nagyobb ugrató után majdnem orra esett, de szerencsésen földet ért és haladt tovább a szakaszon, és kiegyensúlyozott autózással, jó hangulatban az ötödik helyről várta a folytatást.

De nem maradtak izgalmak nélkül a nézők a zárónapon sem. Az Nagyrábé és Földes mellett kijelölt szelektíveken egyre mélyebb nyomok nehezítették a résztvevők haladását. Azok a bukkanók, gödrök és kisebb tőkezedeményezések, amelyek szombaton még komoly fejtörést okoztak a csapatoknak, vasárnapra már kiismerhető akadályokká váltak, de keletkeztek újabb átjárhatatlan szakaszok. Egy ilyen mély dagonyában vesztelt közel 20 percet a Szalay–Bunkoczi kettős a második szelektívén, és ezzel elúsztak a győzelmi reményei. A páros végül faágakat rakott



Kordák vezettek, harmadikak voltak, végül ezüstérmesek lettek



Murczinék nagy esése, amelyet áramütés is nehezített



a kerék alá, így sikerült kikecmeregnie a dagonya fogságából. Fazekas Károly vette át a vezetést és meg is tartotta egészen a végéig, mögötte Casuneanu ért célba a második helyen 1 perc 43 másodperces különbséggel. Karcsi pénteken még az ötödik helyen zárta az első szakaszt, de folyamatosan jött fel és dolgozta le a hátrányát az élen állókhoz képest. Korda Erik is mindent megtett, hogy utolérje a román versenyzőt, de végül megmaradt a harmadik pozícióban,

amely a bajnoki értékelésben a második helyezést jelentette számára. Szalay végül Korda mögött finiselt az Aqua-Palace Kupán.

A Lónyai–Garamvölgyi kettősnek nehéz hétvégeje volt, folyamatosan kuplung-problémákkal küzdöttek. Ennek ellenére az, hogy célba értek, ráadásul a magyar bajnoki értékelésben eddigi legjobb eredményüket érték el, feledtette velük a verseny minden kellemetlen pillanatát. Varga Imre is hasonló jókedvvel hajtott be a nap végén

a célba, mivel eddig még soha nem sikerült befejeznie a derecskei versenyt. A Nissan futóművén állítottak egy kicsit a vasárnapi utolsó szakaszra, és valószínűleg megtalálták a megfelelő beállításokat, mivel Imiek szárnyaltak az utolsó 40 kilométeren. Várkonyi Andrea és Laklóth Aladár alaposan elfáradt a végére, de sikeresnek értékelték a hétvégét, hiszen nehéz és küzdelmes futamot tudhatnak maguk mögött. Végül még a Sóllyom–Galbács kettős is begyűjtötte a 6 értékes pontot a magyar bajnoki értékelésben elért hetedik helyezésének köszönhetően.

Végeredmény

1. Fazekas–Horn	03:17:15
2. Casuneanu–Maurilio	+00:01:43
3. Korda–Tóth	+00:02:33
4. Szalay–Bunkoczi	+00:17:05
5. Lónyai–Garamvölgyi	+00:42:51
6. Varga–Hujber	+00:54:35
7. Várkonyi–Laklóth	+01:54:25
8. Sóllyom–Galbács	+19:30:05



AHOL ABBAHAGYTÁK...

A BMW-SEK A TAVALYI ÉVZÁRÓ UTÁN ISMÉT NYERTEK

Fazekas Károly és Horn Albert ott folytatta, ahol tavaly év végén befejezte: az utolsó futamot akkor éppúgy megnyerték, mint idén az elsőt. A csapat éppen ezért nagyon optimista, és jó csatákra számít 2011-ben.

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

– **Hogy alakult az idei első versenyhétvége?**

– Egyszerűnek hangzik, hogy nyertünk, de annyira azért nem volt könnyű. A prologot most kivételesen bejártuk egy utcai autóval. Akkor bizonyos gödröket és situációkat veszélyesnek ítéltünk meg, de persze a versenyautóban nagyon máshogy jöttek ki a dolgok, így elég gyengén végeztünk a prologon: csak ötödikek lettünk. Utána csak tovább rontottam a saját helyzetemet... Úgy tűnt, hogy esni fog az eső, ezért ennek megfelelően készültem gumival, majd egy csepp csapadék nem hullott szombat reggel, ám az első három szakaszon mi sárgumival mentünk... Ez meg is látszott az eredményeinken: Szalayéktól és Kordáéktól is nagyjából 3-3 percet kaptunk. Ezek után egyre jobb lett a verseny, egyre jobban magamra találtam én is, magához tért a kocsis is, így már tudunk szakaszokat nyerni, és elindultunk felfelé, mint a talajvíz.

– **Minek köszönhető leginkább ez a győzelem: jól sikerült fejlesztések vannak**

az autóban, jók voltak a szakaszok, vagy egyszerűen csak ilyen lábbal keltél fel?

– Nem, szerintem csak jó gumit tettünk fel – persze a sárgumi után... A pályák pedig nem voltak ismeretlenek, hiszen itt már harmadik alkalommal volt versenyünk, és persze, ráismerünk egy-egy részre, hogy ha ott már jártunk korábban. Az útvonalok mondjuk nagyon sokat változnak egy év alatt, főleg terepen, de azért fel lehetett az utat ismerni. Az mindenre biztos, hogy szeretem ezeket a szakaszokat, szeretem ezt a környezetet.

– **Tavaly az utolsó verseny után sikerült foglalkozni az autóval, fejleszteni rajta valamit?**

– Lényeges átalakításokra nem került sor: egy teljes revíziója volt a kocsinak, illetve felújítottuk a futóművet és az erőforrást. A tavalyi motorcsere után az első versenyen jól teljesített a motorunk, így csak bízni tudok benne, hogy idén nem lesz gondunk vele, és sikeresek tudunk lenni. Ezért meg is tesszük mindent,



és itt szeretném megköszönni a szervizcsapatunknak a munkáját, mert megint nagyon jól dolgoztak, és nélkülük nem tudunk volna nyerni Hajdúszoboszlón. Egyébként minden versenyre úgy megyünk, hogy nyerni szeretnénk: szerintem, aki nem így indul neki, annak nem is érdemes belevágnia. Persze túl nagy arcúnak sem szabad lennünk a két futamgyőzelmünk után, mert a mezőny erős, és nagyon nagy és izgalmas csatákra számíthatunk ebben az évadban. Szalayékon és Kordáékon kívül szerintem Lukács Andrissal is komolyan kell majd számolnunk, úgyhogy egy pillanatra sem dőlhetünk hátra...

EZÜSTTEL KEZDTEK

KORDÁÉK ELÉGEDETTÉK A NYITÓVERSENNYEL

Remekül indult Korda Erik és Tóth György 2011-es szezonja, a páros mindenkit maga mögé utasított a nyitóverseny pénteki prologján, és később sem volt okuk szomorkodni.

SZÖVEG, KÉP: SZÁNTÓ FRIGYES



Korda Erik a tervei szerint kezdte a hajdúszoboszlói nyitófutamot, a Nissan Pickup a prologon 3 másodperccel megelőzte a bajnoki címvédő Szalay Balázs autóját. „Az autó szépen muzsikált, az új motor érezhetően erősebb picit, mint a tavalyi” – nyilatkozta a pilóta.

Másnap azonban nem sokáig tudta tartani a kettős az első helyet két „nagymotoros” el-

lenfelével szemben. Előbb Szalay Balázst, majd később Fazekas Károlyt is maga elé kellett engednie Eriknek. „A négy hosszú szakaszon szinte valamennyiszer ugyanazt az időt autóztuk, amiből arra következtek, hogy ma ennyi volt bennünk. Balázs és Karcsi nagyon felgyorsultak, sajnos nekünk innen már nincs hova. A pályák kemény kihívás elé állítottak minket is, de szerencsére az autónk fantasztikus, semmilyen műszaki problémánk nem volt ma vele” – mondta a szervizparkban a versenyző.

A vasárnap aztán egy sportszerű gesztussal indult. Történt, hogy a versenyben vezető Szalay Balázs autója nem indult be a parc fermé-ben, Erikék azonban segítségükre siettek, meghúzták az autót, Balázsék így folytathatták a ver-

senyt. A nap második szelektív szakaszán Szalay autója azonban így is megállt és több percet vesztegelt. A versenyben így Fazekas állt az élre, Kordaék pedig felkapaszkodtak a második helyre. Az eredmény célíg már nem változott, a nisanos páros így értékes bajnoki pontokat vágott zsebre Hajdúszoboszlón. A csapatvezető így nyilatkozott: „Természetes volt, hogy segítsek Balázsnak, fordított esetben ő is megtette volna ugyanezt. Nem igazán hittem benne, hogy ma még sikerül javítani helyezésünkön, de ez egy ilyen sport. Ezeket a hosszú egyenesekkel tele-tűzdel pályákat sose szerettem, és ez most se változott. Nem gondolom, hogy a terepralinak erről kellene szólnia, de nem is bosszankodom rajta, inkább örülök a pontjainknak.”



ÉLETÜK VERSENYE

GARZONE RACING: PORTUGÁL BEMELEGÍTÉS

Hatalmas élményekkel és értékes tapasztalatokkal lett gazdagabb Lónyai Pál és Garamvölgyi Zoltán a portugál Rali TT Ervideira futama után.

SZÖVEG, KÉP: SZÁNTÓ FRIGYES



Magyarországon talán szokatlan, ami Portugáliában természetes: több ezer néző előtt száguldhatott a Rali TT Ervideira, a helyi bajnokság második fordulójának mezőnye a vasárnapi szelektív szakaszon. A mezőny egyetlen magyar párosa, a GarZone Racing színeiben versenyző Lónyai Pál és Garamvölgyi Zoltán a második körre nagyon belejött a dízel Mitsubishi Pajero vezetésébe, de nem sokkal a cél előtt autójukat foglyul ejtette egy vízátkelés. A nézők segítségével kievickéltek belőle, és a nem hivata-



Annak ellenére, hogy egy vízátkelés megakasztotta a kocsit, a pilóta és a navigátor is visszakivánczik Portugáliába

„Ez tényleg tereprali, azt hiszem mindent megkaptunk, ami benne van.”

lős végeredmény szerint az abszolút értékelés 17. helyén zárták a versenyt.

Lónyai Pál: „El nem tudom mondani, mennyire jó volt minden! Hatalmas volt ma a hangulat, rengeteg ember volt mindenfelé. Végre megtanultuk az autót, a második szakasz vége előtt 8. időt jöttünk, de egy vízátkelésnél állt a motor, és majdnem 20 percig rostokoltunk egy helyben. A nézők segítségével aztán nagy nehezen kijöttünk és célba értünk. Bár a Mitsubishi-t nagyon másképp kellett kezelni, mint a Nissant, a végére mégis nagyon megszerettük. A csapat is nagyon lelkes volt, fél éjszaka dolgoztak az autón, 2-3 órát aludtak, és nap közben sem pihentek. Kijötték és mindenhol megnézték miniket. A pályától kicsit tartottam, de elsőre egészen könnyedén abszolvtuk, másodsorra azonban már fárasztó volt, ehhez még nem vagyok hozzászokva. A szakasz nagyon változatos volt, voltak nagyon technikás és nagyon veretős részek egyaránt. Ez tényleg te-

reprali, azt hiszem mindent megkaptunk, ami benne van. Egészen biztos, hogy jövőre is visszajövök!”

Garamvölgyi Zoltán: „Navigátor-oldalról csak azt tudom mondani, hogy a 150 kilométeres szelektív szakasz 400 jelből állt. Folyamatosan melózni kellett, nagyon korrektil ki voltak jelölve a pályák, de azért volt sok meglepetés is benne. Azt gondolom életünk eddigi legjobb versenye volt. Nagyon sokat tanultunk versenyzői oldalról, én pedig rendezői oldalról is. Korrektil össze volt rakva, egy perc csúszás sem volt. Abszolút pozitív élményekkel megyünk haza, függetlenül attól, hogy milyen az eredmény. Azért jöttünk, hogy sokat tanuljunk és ez megtörtént. Az első gyors felénél recsegni kezdett a második sebességi fokozat, ezért ezután már nem használtuk. Így tettük meg a hátralévő bő 200 kilométert, de a másodikon már így is sokkal bátrabban mentünk. A Red Line Off Road Team fantasztikus munkát végzett, lesték a gondolatainkat és nagyon jó autót kaptunk tőlük.”

A GarZone Racing hivatalos honlapja: www.garzoneracing.com
A Rali TT Ervideira hivatalos honlapja: www.sar-motorismo.org

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



KÉTSZERES HURRÁ

VARGÁÉK AZ OLASZOKNÁL ÉS ITTHON IS JÓL SZEREPELTEK

Az esztendő első két versenye úgy sikerült, ahogyan azt eltervezte a Varga-Hujber páros. Az Italian Baján legjobb magyarként végre célba tudták vinni a Nissan Pickup-ot, az első bajnoki futamon pedig a 6. helyen végeztek.

SZÖVEG, KÉP: TDK, KBK

Varga Imiék március közepén „arra ébredtek”, hogy megint ott állnak a világcupa futam-má avanszált Italian Baja rajtjában, még hozza a kilencedszer. Az autó maradt a megszokott Nissan Pickup, de feljuttatták, itt-ott módosították a beállításokon, és végül a hosszú hétvégén teszteltek egyet az ideinyitító verseny előtt. Az elmúlt három évben ugyan nem sikerült befejezniük a futamot, de idén meg akarták szakítani a rossz sorozatot. A páros ennek megfelelően kímélte a gépet, a „túlélés” volt a cél, és a taktika meghozta a kívánt eredményt: a piros gép lett a legeredményesebb magyar autó az idei olasz futamon. A két Imre kiegyensúlyozottan versenyzett, fokozatosan jobb eredményt hozva magukon a szakaszok ismétlődésével. „Nagyon örülök végre ennek az eredménynek, mert megtört az átok, és sikerült befejeznünk az Italian Baját. Az autóval az égvilágon semmi gondunk nem volt, igaz vigyáztunk is rá” – számolt be a pilóta az eredményről.

Pár héttel később már idehaza, Hajdúszoboszló környékén volt jelenése a kettősnek, ahol az Aqua-Palace Kupa keretein belül szintén egy rossz sorozatot kellett feledtetni: a Derecske környéki pályák ugyanis ta-

valy és tavalyelőtt is megtréfálták Vargáékat. Idén szerencsére egészen másképpen alakultak a dolgok, és már a második napon a 6. helyen zárt a Nissan. Ugyan a kalandok nem kerültek el a Varga Racing Teamet (rosszul beállított futómű, defekt), ám összességében reménykedve várhatták a vasárnapi szakaszokat. A rutin és a kíméletes vezetés aztán megint segített a párosnak, sikeresen fejezték be a versenyt és a 6. helyért járó pontokkal térhetnek haza Hajdúszoboszlórról. Varga

Imi ennek megfelelően elégedetten nyilatkozott a nap végén: „Igazi élményautózás volt, főleg, hogy egyenesen a célig gurulhattunk. Nagyon örülünk, mert ezzel kettőből két versenyt csináltunk meg eddig idén. Ilyen évkezdésünk még talán soha nem volt – kíváncsian várjuk a folytatást. Köszönjük a támogatás az alábbi partnereinknek: Crew Agency Kft., Dorvár Kft., Baffy-Speed Kft., T+M Kft., Comida Kft., Formatex 2001 Bt., Szani-Oil 2000 Kft., Q&S Bt., INVICTA ÓRA.

MEZŐNYHARC

ÚJ ARCOK A MÁRIAPÓCSI ÉVADNYITÓN



Örvendetesen szép számú nevező sorakozott fel a gépátvétel előtt az esztendő első ralikrossz versenyhétvégéjén, és ha az első helyek nem is voltak kiadóak, a dobogóért nagy párharcok alakultak ki a mezőnyökben.

SZÖVEG: LEGEZA MIKLÓS KÉPEK: JANICS ATTILA



Harsányi jött, látott és megint győzött

A SuperCarsban Harsányi Zoltán (Mitsubishi Evo V), Révész Tamás (Skoda Fabia) és a raliból érkezett, mi több, állandó résztvevőnek jelentkező Spitzmüller Csaba (Mitsubishi Evo VIII) vívott kőhegyre menő csatákat, mögöttük Vnoucek László, Emődi János és Csikós Elek hajtott a további helyezésekért. Harsányi szenzációs – 36,156 mp – edzésidő után nyerte az 1. előfutamot, majd a 2. sorozatban egy elrontott rajt után ismét a legjobb tudott lenni. A 3. futam után, azonos pontszámmal, de jobb 3. futammal a döntőre Révész került a 2., Spitzmüller a 3. rajtkockára. A finálé aztán Harsányinak sima győzelmet hozott. Révész szintén jól jött el a rajttól, és négy körön át tartotta pozícióját, de aztán kicsúszott, és kénytelen volt átadni a helyét Spitzmüllernek.

A Super1600-as mezőny favoritja Ország Zsolt (Suzuki Ignis) volt, aki agresszív, magabiztos stí-



Spitzmüller és Révész: nekik kellett volna megszorogatni a bajnokot, de ez elsőre nem sikerült



A Magyar Kupa küzdelmei hozták a legkeményebb csatákat



lusával minden futamot megnyert, 38,801 mp-s edzésidejével a teljes mezőnyben a nap 4. leggyorsabbja volt. Az előfutamokban szoros küzdelem folyt Majerszky Gábor (Suzuki Swift), Petrilla Krisztián (Ford Fiesta) és Ujházi Béla (Opel Astra) között. A 3 futam során Majerszky és Petrilla azonos pontszámmal szerzett, de 2. rajthely jobb

leggyorsabb futamával Majerszky lett, 3. Petrilla, 4. Ujházi, akinek legjobb ideje jobb volt, mint az előtte hajtoké... A döntőben aztán Ország ismét elment, és a többiek, már csak a leintés után látták újra. Majerszky megelőzésére a ralis Pénzes Zsolt nem talált rést, 3. helyen zárt, 4. Ujházi és 5. a rajtnál állva maradt Petrilla.

A SuperNational háromfős küzdelemben az esélyes Bánkúti Gábor (Peugeot 306 S16) ezúttal 100%-os versenyt teljesített, sőt a selejtezőkre összevont S16 és SN előfutamain is mindhárom alkalommal a 2. lett. A külön SN-döntőben Bánkúti magabiztosan győzött, a napi licenctet váltó Kásai Gábor (Toyota Corolla) és Ujházi Ádám (Opel Corsa) előtt.

A Magyar Kupában más sokkal népesebb, 13 fős mezőny indult, ebből 8 versenyző

először indult ralikrosszban. Edzésen az újonc, a Bánkúti MS színeiben induló Varga Viktor (Peugeot 306) volt a leggyorsabb, a selejtezőkben pedig még az összesítettben 6. Csírmaz Brúnónak is volt egy 3. helye. Az „A” döntő első öt rajthelyét Lajos Gyula, Horváth György, Varga Viktor, Szelei Bálint és ifj. Erdei István szerezte meg. A döntőben az élen bekerülők megtartották helyezésüket. A „B” döntőben győztes Papp Viktor 4. lett, mögötte Szelei Bálintot és ifj. Erdei Istvánt intette le a kockás zászló.

A bajnokság állása

SuperCars

1. Harsányi Zoltán	20
2. Spitzmüller Csaba	17
3. Révész Tamás	15

Super1600

1. Ország Zsolt	20
2. Majerszky Gábor	17
3. Ujházi Béla	15

SuperNational

1. Bánkúti Gábor	10
2. Ujházi Ádám	8,5

Magyar Kupa

1. Lajos Gyula	20
2. Horváth György	17
3. Varga Viktor	15



Fent Bánkúti, aki nyerte a kategóriát, lent Majerszky és Péntes, akik nem érték utol Ország Zsoltot a Super1600-ban

Formula.hu

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

WWW.FORMULA.HU



ÉLMÉNY VOLT

VNOUCSEK LÁSZLÓ TÚL A BEMUTATKOZÁSON



A gyorsasági szakágból visszatérő Vnoucek László túl van az év első versenyén. Máriapócsra a számára eddigi legerősebb kocsival, Harsányi Zoli korábbi bajnok autójával mérette meg magát.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: BENCZE ANDRÁS

– Negyedik helyen végeztél: elégedett vagy?

– Igen, szerintem nagyon jól sikerült a máriapócsi futam. Nagyon régen nem mentem ralikrosszban, a Supercars kategória pedig különösen új dolog volt számomra, ehhez képest szerintem a negyedik hely nagyon jó eredmény, főleg, hogy csapatban Harsányi Zolival megnyertük a hétvégét.

– Az autóval a verseny előtt nem sokat tudtál ismerkedni. Ehhez képest hogy sikerült a felkészülés?

– Örvényben tudtam menni 4-5 kört a kocsival, de az beton volt, így az ismerkedés nem volt tel-

jes. De lényeg, hogy nem volt idegen az autó, amikor Máriapócsra beleültem. Persze teljesen más ez, mint bármelyik gép, amivel eddig mentem: 400 lóerős, összkerekes, turbós, rajtprogrammal indul, és összességében teljesen más a ritmusa a kocsinak és a mezőnynek is. Ezért nagy kihívás ez nekem, és ezért nem nagyon figyeltem a versenyen az eredményeimre. Sokat kell még tanulnom, és inkább erre koncentrálok. Például a rajtlámpa a gyorsaságban nem felvillan, hanem elalszik: ez ugyan apróság, de még ezt is meg kell szoknom. Ezt nehezítette a rajtprogram, ezért a döntőben például be is ragadtam kicsit, de nem bánom, mert végül is nagyon jó hétvégét zártam, és már alig várom a következőt.

– Ez most tanulóverseny volt, de az idei évre vannak eredményálmaid?

– Nem, nem nagyon lehetnek, mert akkor biztos átesnék a ló túlsó oldalára. Be kell lát-

nom, hogy mit tudok és mit nem, és csak saját magamhoz szabad viszonyítanom. Az élménéhoz képest nagyon messze vagyok, de bízom benne, hogy még idén fel tudok majd zárkózni hozzájuk. Az autó tudja, csak még én nem.

– Nagy visszatérő vagy: hogyan fogadtak a többiek?

– Nagyon pozitív volt minden élményem! Csapaton belül is maximális volt a támogatásom – ugyanazt az ellátást, háteret kaptam, mint a bajnokunk, Harsányi Zoli –, ami sokat segített. Mindenki nagyon kedvesen fogadott, és gratuláltak, hogy visszajöttem. Ez nagyon doppingoló hatású! Kicsit ugyan féltem előtte, hogy túl nagy lesz a lépés, és talán nem szabadna ekkorát váltani hirtelen, de akivel beszéltem, mindenki megnyugtatóan, hogy jó lesz ez, így nagyon jó érzéssel fejeztem be a hétvégét.





„A Maxival vissza
akarom hódítani a
magyar bajnoki címet.”
Bánkuti Gábor

HÁROM DOBOGÓ

BÁNKUTIÉKNAK A PÓDIUM MINDEN FOKÁBÓL JUTOTT

A húsvéti szezonnyitó kimagaslóan jól sikerült a Bánkuti MotorSport számára, ráadásul a csapat idén bővített versenyzői létszámán, sőt a jövőben még több autóval és fiatal tehetséggel rohamoz majd a versenyeken.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT KÉPEK: KOLLÁR ATTILA



Máriapócsán a Bánkuti MotorSport mindhárom versenyzője dobogóra állhatott az ünnepélyes eredményhirdetésnél. Bánkuti Gábor az első, Horváth György a második, Varga Viktor pedig a harmadik lett saját divíziójának abszolút értékelésében, vagyis a dobogó mindegyik fokára jutott egy-egy versenyző az óbudai csapatból. Ezenfelül Horváth megnyerte géposztályának értékelését, Varga pedig saját géposztályában a második helyen zárta élete első autóversenyét. A Bánkuti MotorSport így hajtásal híján a csapatversenyt is megnyerte.

Az alakulat versenyzői hosszú távon is képesek lennének hozzászokni ehhez a „magaslati levegőhöz”, és reményeik szerint a bajnokság következő futamán, a május 14. és 15. között megrendezésre kerülő nyírádi versenyen is hasonlóan bravúros szerepléssel rukkolnak majd elő.

A Bánkuti MotorSport egyben ezúton szeretné megköszönni támogatóinak minden segítségét és a szurkolók buzdítását, akik nélkül nem születettek volna meg ezek a szép eredmények.

UTÁNPÓTLÁS

A BM Sportiroda továbbra is keresi a Bánkuti MotorSport számára a tehetséges ralikrossz utánpótlás versenyzőket, akiknek tesztelési lehetőséget biztosítanak. Jelentkezni lehet: info@bankutimotorsport.hu.

NYILATKOZATOK

BÁNKUTI GÁBOR

Peugeot (SuperNational, 3000 ccm) – abszolút 1. hely, géposztály 1. hely:
„A téli fejlesztés után most volt először alkalmam tesztelni a Maxit. Tavaly óta sikerült előrelépni velem, de a top állapot eléréséhez még van bőven tennivaló. Most elsősorban a 206-os fejlesztése a cél, mert „kis kedvencemmel” az év utolsó öt Eb-futamán szeretnék villantani. A Maxival viszont vissza akarom hódítani a magyar bajnoki címet, ehhez a cseh és osztrák versenyzőket is le kell győznünk. Nem lesz könnyű!”

HORVÁTH GYÖRGY

Opel (Magyar Kupa, 1400 ccm) – abszolút 2. hely, géposztály 1. hely:
„Mindenekelőtt szeretnék köszönetet mondani Gorác Bélának, aki ezt az autót építette és idősebb Bánkuti Gábornak, aki lehetővé tette számomra, hogy idén a csapatában versenyezzek. Nagyon büszke vagyok a szereplésemre, hiszen ahhoz képest, hogy több mint másfél év kihagyás után ültem újra versenyautóba, úgy gondolom, méltán gratulált új istállóm. Örülök, hogy a döntőben végig ott tudtam loholni a győztes Lajos Gyula kétliteres Golfjának a nyomában. Szép névnap ajándék volt ez számomra, és az is sok lelkiert adott, hogy családom kisfiammal együtt lejött a versenyre szurkolni nekem. Idén szeretnék minél több futamon indulni, minél többet fejlődni, jövőre pedig feljebb lépni!”

VARGA VIKTOR

Peugeot (Magyar Kupa, 2000 ccm) – abszolút 3. hely, géposztály 2. hely:
„Nagyon jól sikerült számomra ez a verseny, sőt még a vártnál is jobban. Most először indultam autóversenyen, és ehhez képest egyből sikerült dobogós helyeken végzem. Igaz, hogy kívülről Gábor mellett az évek során már sok-sok versenyt láttam, de így belülről, a versenyautóból teljesen más az egész. Életem egyik legnagyobb élménye volt! Utólag bevallhatom, vasárnap éjjel nem sokat tudtam aludni, úgy izgultam. Nagyon örülök, hogy ekkora szerencsében lehettem részem, köszönöm a Bánkuti MotorSportnak ezt a kiváló bizonyítási lehetőséget!”

BÁNKUTI GÁBOR ID.

„Gábor hozta a kötelezőt, viszont Gyuri, de különösen az újonc Viktor versenyzése még engem is meglepett. Elsősorban nem is az elért eredményük, hanem a precíz vezetésük. Gyuri nem kevés lőerőhátránnyal érte el a második helyet, Viktor két tesztet teljesítve indult élete első autóversenyén, s végzett sokat tapasztalt ralikrossz-pilóták előtt. Mindenki megdöbbenésére megnyerte az időmérőt, s ha az első futamban nem törik el a gátlója, ki tudja, hol végez. Sajnos úgy néz ki, hogy anyagiak miatt Ő idén már nem tud több versenyen indulni... Csapatversenyben a kölcsönvett Révész Tamással erősítettünk. Ő a döntőben végig technikai hibákkal küzdött, s végül a győztestől egy ponttal elmaradva a team második lett. De sebj, Nyírádon kiköszörüljük a csorbát!”



HORVÁTH
WWW.HORVATHBORHAZ.HU
Horváth Borház • Zánka, Tegyő-hegy

CANDOR
Hajóbérlés Horvátországban!

vtorítás hajóink:
JEANNEAU SUN ODYSSEY 49 • SO 45 DS • SO 45.2 • SO 43
• SO 431 • SO 40.3 • SO 35 • ELAN 431

motoros hajóink:
DORAL MONTICELLO • CHAPARRAL 280

telefon/fax: +385 (0) 21 222 690 • mobil: +36 20 598 8565

www.candor.hu

A biztos partner a változó világban!

Autóvilágosság
Autóklíma
Alkatrészek
Javítás

Minden egy helyen!

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

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

DUNA AUTÓ
Duna Autó Zrt. márkakereskedések és szervizek
1037 Budapest, Zay utca 24. • Telefon: +36-1-801-4202
E-mail: info@autovaros.hu • www.autovaros.hu

www.autovaros.hu

BM sportiroda
MINDEN, AMI RALLYCROSS

info@bankutimotorsport.hu www.bankutimotorsport.hu

- rallycross tehetségek felkutatása, menedzselése
- éremnyautóztatás
- autós sportrendezvények és kiállítások szervezése
- versenyautók felkészítése, szervizelése
- autók és versenyautók kérékagyon történő valódi teljesítménymérése és programozása
- három utas KONI-Karácsy speciális rallycross lengéscsillapítók kereskedelme
- Peugeot rallycross versenyautók, motorok, váltók bérbeadása versenyre, tesztre, használt és új alkatrészek, gumik eladása
- rallycross versenyautók, alkatrészek börzeje

Silverback
Külön ár-érték arány, a megszokott kiváló Német minőséggel párosítva.

Silverback a tökéletes Német kerékpár!

Hendriksen kerékpárok 4 ill. 51 (170-180 cm), és 1 ill. 10 (160-170 cm) kerékpár, lehetőleg Budapesten, tiszteletre, 5 darab brosszéri ár alatt megvásárolható Silverback mountain bike kerékpár mellett szerződés kötésével.
Listár: 357.750 Ft.
Szerződés kötés esetén ár: 279.500 Ft.

slime.hu

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.
cim: 1037 Budapest, Pomázi út 7-15.
tel.: 06-1/250-4743
mobil: 06-30/925-3085
06-70/619-8195
e-mail: sasauto@t-online.hu

KÁRÁSZ LENGÉSCSILLAPÍTÓ SPECIALISTA
KONI KARASZY.HU

- KONI, BILSTEIN, ÖHLINS lengéscsillapítók sport és verseny célokra
- Egyedi igényeknek megfelelően sport futóművek tervezése és gyártása eredeti alkatrészekből
- Állítható magasságú sport futóművek, változatható csillapítási karakterisztikával
- Egycsőves, nagynyomású lengéscsillapítók időszakos átvizsgálása, szervizelése
- Lengéscsillapító felújítás
- Sport rugók,
- Computeres lengéscsillapító mérés ki és beszerelt állapotban
- Professionális technika, garantált minőség / ISO 9001-2009 /

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

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

MOST AKÁR 10-15% ELŐFOGLALÁSI KEDVEZMÉNY HORVÁTORSZÁGI APARTMANOKRA!

KÜL- ÉS BELFÖLDI AJÁNLATOK • HORVÁTORSZÁGI ÜDÜLÉSEK • SI UTAK
EGZOTIKUS UTAK • WELLNESS PROGRAMOK • UTAZÁSI BIZTOSÍTÁS
JEGYRENDELÉS UTAZÁSHOZ ÉS KULTURÁLIS PROGRAMOKRA

fenstherm

fenstherm NYILÁSZÁRÓK
Tartsa pénzét otthonában!
Értékálló, energiatakarékos nyílászárók

Garantált minőség „E” kategória 3 és 7 kamrás műanyag nyílászárók - Extra passzívhatóságok - 3 mm-es falvastagság, árszoros megvalósulás - Komplex garancia szolgáltatás - Gazdag szín-, formai és minőségválaszték - Alacsony függőnyök és bejárati portálok - Kézd és fűtési költségek csökkentése

Fensterm Kft., Füzesszentpály, Hunyady út 72. • Telefon: 06-30-542-577
Visszafeleldünk elérhetőségét megtalálja a www.fensterm.hu internetes oldalon.

A MOTOROKAT AZ **AFR** BIZTOSÍTTJA – info@afr.sk

ÚJ DIVÍZIÓKBAN

KEVÉS INDULÓ, DE IZGALMAS FUTAMOK MÁRIAPÓCSON

Új év, új kategóriák: 2011-nek a divíziók átnevezésével vágott neki az autókrosszos mezőny. Az új rendszerben a karosszériás autók divíziója, a Divízió Tax az alapkiírás szerint megmaradt, a Divízió 3a a Buggy1600, a Divízió 3 innentől a SuperBuggy névre hallgat.

SZÖVEG: LEGEZA MIKLÓS KÉPEK: JANICS ATTILA

A versenyre a rendező a sok aszfalt ellensúlyozására beiktatott egy 200 méteres új szakaszt a pályába, megadva a dolog krosszos jellegét.

Divízió Taxban (Touring Autocrossban) Emődi Jani bácsi és Csikós Elek a Mitsubishihik volánja mögött a ralikrosszos Lajos Gyula VW Golf III Gti-jével kiegészülve futották versenyüket. Három versenyző, akik a nap során nyolc alkalommal álltak rajthoz. A sima előfutamok után a döntőben a két japán autóval induló versenyző az első kanyarban összeakadt, Emődi

autója kiforgott, majd a versenyző a többiek után hajtott. A leintésig azonban már nem változott az állás, elől Csikós, utána Lajos Gyula, majd Emődi. A bajnoki értékelés szerint azonban Csikós, aki napi licenccel versenyzett, nem kapott pontot, így a győztes az újonc Lajos Gyula, 2. Emődi János.

Buggy 1600-ban a rutinos, Eb-versenyeken is eredményes Ábrahám Károly ezen a hétvégén a hazai pályát választotta. Mellette még három versenyző, Brezovszky Sándor, Illés

Tamás és Szabó Oszkár állt rajthoz az osztályban. Radák Attila autója a hétvégi fuglauri Zónára készült el, míg a junior Eb-kupagyőztes versenyzőnk ebben a divízióban, de a francia Eb-futamon koptatta a gumikat. Végül az előfutamok és a döntő is az egyenletes teljesítményről szólt. Ábrahám két első, Brezovszky két második, Illés két harmadik, Szabó két negyedik helyet szerzett. A döntőben Brezovszky nem állt rajthoz, így a végső sorrend így alakult: 1. Ábrahám, 2. Illés, 3. Szabó.

Super Buggyban minden úgy alakult, mint ha Buggy 1600-ban jártunk volna: úgy ismételték magukat az események a SuperBuggy versenyében. Négy pilóta, konzekvens előfutam-eredmény, és az előfutamokkal megegyező végső sorrend a döntőben. Az elkövetők: 1. ifj. Szabó Kálmán, 2. Oros Sándor, 3. Tóth Sándor és 4. a műszaki gondok miatt csak másfél futamot teljesítő Szabó Kálmán.



Ifj. Szabó Kálmán komolyan „bekezdett”, mindkét futamot megnyerte Máriapócsan



A bajnokság állása

DIV TAX	
1. Lajos Gyula	20
2. Emődi János	17
Buggy 1600	
1. Ábrahám Károly	20
2. Illés Tamás	17
3. Szabó Oszkár	15
Super Buggy	
1. Ifj. Szabó Kálmán	20
2. Oros Sándor	17
3. Tóth Sándor	15

KARCSÚ

Egy átnevező ralikrossz versenyzővel, Lajos Gyulával együtt is meglehetősen szűk mezőny indult el az évad első futamán. Több pilóta is „igazolatlanul” hiányzott, de ketten a hazai ob-vel egy időben, Franciaországban rendezett AC Eb. 2. futamán versenyeztek, ahol a magyar színeket Kárai Tamás és Szabó Krisztián képviselte. A hazai buggysok nagy öröme nem is volt eredménytelen az indulás, Kárai Tamás ugyanis megnyerte a Divízió Tax (Touring Autocross) versenyét.



RÁADÁS

ÁBRAHÁM ISMÉT AZ 1,6-OSOK KÖZÖTT HARCOL

A tavalyi bajnok idén a királykategóriában akarta folytatni, de a váltás nem jött össze: a ráadás évben maradt az 1600-asok mezőnyében. Ám ennek Ábrahám Károly divízióbeli ellenfelei se nagyon örültek...

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: JANICS ATTILA

– Milyen volt Máriapócsón?
– Nagyon jól sikerült, hiszen nyertünk. Az autót sikerült idén feltűjteni, minden alkatrészt lecseréltünk, és minden nagyon jól működött. Slezák Miki készített nekünk egy új váltót, amivel semmi bajunk nem volt. A motor teljesen más szisztémával működő Ford erőforrás, de ez is tökéletesen tette a dolgát, úgyhogy műszaki hiba nélkül telt a hétvégénk, így most nagyon boldogok vagyunk a szerelőkkel, a csapattal együtt.

– Ilyen közös (AC+RC+STQ) versenyt már tavaly is rendeztek, és sokakat megosztott: volt, akinek tetszett, és volt, akinek pedig nagyon nem. Ön melyik táborhoz tartozik?

– Én nagyon szeretem a közös versenyeket. Egyrészt, mert ez a nézőknek is nagyon jó, hiszen minél több résztvevő van, minél jobb a program, annál több szurkoló jön ki, és ennek a rendezők is örülnek. Másrészt szerintem a quad, az autokrossz és a ralikrossz valahol tényleg összetartozik.

– A megszokott talajtípusukban különböznek ezek a szakágak leginkább. Lesz még közös verseny: ez később sem okoz majd problémát?

– Nekünk még újdonság, hogy aszfalton megyünk, és ezt meg kell még és meg is fogjuk szokni. Az igaz, hogy lehetne több homokos verseny, de akkor sincs semmi baj, ha így marad: én nagyon jól éreztem magam így is.

– Csak a szokatlansága miatt idegen az aszfalt az autokrossz mezőnyének, vagy azért, mert nehezebb beállítgatni a kocsit?

– Eleve teljesen más gumikon kell menni, ezenkívül pedig az elmúlt 25 évben nem ment a mezőny aszfalton, ami jobban megviseli az alkatrészeket.

Például az én kocsim 242 lóerős, 520 kilós, és aszfalton az alkatrészek terhelése nagyon más: másképp kopik, de másképp is kell beállítani. Egyelőre azonban úgy tűnik, hogy bírni fogjuk.

– Amikor tavaly beszélgettünk, azt mesélte, idén a csúcscategóriában szeretne indulni...

– Igen, terveztük, de nem jött össze, mert a munkám nagyon sok energiát felemészt, azonkívül pedig nagyon későn kezdtünk el felkészülni az idei évre: februárban álltunk neki a szezonnak, az autónak. Jövőre ismét nekifutunk, remélem akkor már menni fog, de most muszáj volt a vállalkozásra helyezni a hangszúlyt, mert csak ha az működik, akkor tudunk versenyezni. Ha nem, akkor gondok vannak. Egyelőre tehát ez marad – és itt is a bajnoki cím a célmom. Sajnos a hazai autokrossz nem túl erős most: nagyon jó versenyzők nevelődtek ki, de sajnos csak kevesen álltak rajthoz 2011-ben.

– Korábban többször indult külföldön is: idén lesz rá lehetősége?

– Igen, nagyon szeretnénk. Mivel későn kezdtünk neki a kocsit felújításának, így a francia és a portugál Eb-futamok már kimaradtak, de Bauskában, Lettországból már szeretnénk indulni május végén. Jó lenne az első tízben végezni, ami abban a szép számú és nagy nevekkel bíró mezőnyben nagyon jó eredmény volna.





NYITÁNY

A SHORT TRACK QUAD MÁRIAPÓCSON KEZDTE AZ ÉVET

Három fordulóra is sor került a népszerű máriapócsi pályán, húsvétkor, a leggyorsabb quadosok szériájában, de a bajnok Kazár Miklóst egyikben sem sikerült legyőznie a kategóriatársaknak.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ KÉPEK: JANICS ATTILA

„A pálya, a körítés, az ellenfelek, egyszóval minden tökéletes volt!” – foglalta össze a nyitóforduló tapasztalatait a tavalyi első helyezett, de ehhez a véleményéhez alighanem az összes induló is csatlakozott volna, mert tényleg fergeteges futamokat produkált a mezőny az ország keleti szegletében – a nézők legnagyobb örömeire. Kazárnak talán csak az időmérőre kellett volna jobban koncentrálnia, hiszen abban mindössze a két kategóriára (Open és Prestige) vetített 4. és 5. helyezket tudta megszerezni, ami a nem túl szép második sort jelentette a miskolci pilóta számára. A legjobb pozíció így Tóth Demeteré, Kunkli Tivadaré és Benes Lászlóé lett.

Aztán megmutathatta a raliban is jeleskedő versenyző, hogy miért is szerzett többször is magyar bajnoki címet. Hiába szakadt az eső az első futam alatt, komoly pozícióharcok és előz-



getések után ő nyerte a nyolc perc + két környi első futamot, igaz abszolútban kikapott az openes Tóth Demetertől, a további sorrend Ludas (Open), Kunkli és Benes lett.

Másodjára – már száraz pályán – csaknem ugyanez lett a befutó, igaz ezúttal végig Tóth Demeter haladt az első helyen. Kazár meglegedett saját osztálya legjobb pozíciójával, mögötte (egy másodpercen belül) megint Kunkli és Benes végzett, igaz az ötödik helyet ezúttal Negyedi Ferenc (Open) csípte el.

A harmadik erőpróba hozta aztán a legnagyobb csatákat: itt Tóth Demeternek sajnos már az első kör után megadta magát a motorja, de Benes és Kazár, illetve Kunkli hatalmasat küzdött a legtöbb pontot érő helyezéért. Végül a tavalyi bajnok behúzhatta idei első abszolút futamgyőzelmét, mögötte Kunkli, Negyedi, Ludas s majd a visszaeső Benes intette le a kockás zászló.

A bajnokság állása (Prestige)

1. Kazár Miklós	75
2. Kunkli Tivadar	66
3. Benes László	60
4. Régi István	52
5. Jarjabka József	18

ETALON



A magyarországi quadsport egyik legeredményesebb versenyzője, Tóth Demeter idén sem hiányzott a szezonnyitó rajtrácsáról. Igaz, a mindenki számára etalonnak számító pilótával már nem kell az összes futamon számolnia az ellenfeleknek. „Deme” 2004-ben, a Supermoto kategóriában próbált először szerencsét, ami olyannyira jól sikerült, hogy már akkor második helyen zárta a szezont. 2006-ban Európa-bajnoki futamon tudott második lenni, majd a következő esztendőben átváltott Short Track kategóriára. Az ottani debütálás is remekül sikerült, hiszen a bajnok Kazár Miki mögött sikerült végeznie. 2008-ban azonban megelégedett az ezüst csillogásával, és aranyra váltotta azt. Bajnok lett, amit 2009-ben is meg tudott ismételni – tavaly pedig az MX Quad Seniorban is mindenkit maga mögé utasított.

– Melyik eredményre vagy a legbüszkébb?

– Valójában mindegyik évben sikerült elérnem olyan eredményt, ami büszkévé tett. A legnagyobb siker talán mégis tavaly született, mert annál nehezebb idényem nem volt és már nem is lesz.

– Hogy érted, hogy már nem is lesz?

– 2010 volt számomra az utolsó olyan szezon, amikor minden versenyen ott voltam. Mostanra elértem arra a szintre, hogy már nem szeretnék hivatalos profiként indulni. Ha még meghívják futamokra, akkor természetesen elmegyek, ahogyan tettem azt áprilisban Máriapócsra is, a szezonnyitón. Ez a sport olyan szintű fizikális erőnléteket követel meg, hogy számomra már kicsit talán sok. Idén csak pár versenyt tervezek teljesíteni, és inkább a külföldi futamokat szeretném előnyben részesíteni. Tervezem például, hogy részt veszek egy olasz bajnoki futamon. Profi szinten üzőtti hobbi lesz mostantól a quadozás.

– Milyen géppel indultál Máriapócsra, és milyen élményekkel hagytad el a Rabócsi-Ringet?

– Pályafutásom során indultam Yamahával, Suzukival, de 2010 óta a KTM a választottam, és teljes mértékben meg vagyok elégedve vele. Máriapócsra egy remek hétvégét töltöttem el, ha lehet így mondani. Nem okozott gondot, hogy betonon kellett versenyezni, mert korábban sokszor mentem ilyen borításon. A tempó, a sebesség így nagyobb, de én ezt szeretem igazán. Sikerült szinte mindent megnyernem a hétvégén. A szabadedzést, az első futamot és a második futamot is behúztam, nem csak az Open-kategóriában, hanem az abszolútban is. Ekkor viszont a technika ördöge lecsapott rám. Már a második futam utolsó két körében hallottam hangos süvítő hangot a motorból, ami nem volt túl bizalomgerjesztő, de a futamot még be tudtam fejezni. A harmadik megpróbáltatás előtt viszont úgy döntöttünk, hogy nem indulunk el, mert veszélyes lett volna. Kiderült, hogy a fő-tengely nyugócsapágya szállt el.

– Hogyan sikerül összeegyeztetni a magánéletedet, a munkát a sportolással?

– Szerencsésnek mondhatom magam, hiszen a magánéletem is jól alakult. Jól menő vállalkozásokat vezetek. Három játékteremem van, és egy olyan társam is, aki rengeteg segítséget nyújt nekem, neki köszönhetően tudtam és tudok hétvégenként a szenvedélyemnek élni. Hatalmas köszönettel tartozom neki és mindenki másnak is, akikkel megoszthatom a sportban elért sikereimet.

– Milyen a kapcsolatod a mezőny többi tagjával?

– Remek viszonyt ápolok, szinte mindenkivel. 2008-ban és 2009-ben két nagy ellenfelem volt a mezőnyben, Kazár Miki, akit nagyon tisztelek és Kunkli Tivadar, aki személyes jó barátom is. Remek csatákat vívtunk. Említettem, hogy a 2010-es győzelmemre vagyok a legbüszkébb. Ez nagyrészt annak is köszönhető, hogy Ferenc Zoltán volt az ellenfelem, az MX kategóriában. Ő már négy éve indult ott, számomra még új dolog volt ez a szakág, de hihetetlenül nagy harcot vívtunk egymással egész évben. Folyamatosan egymást váltogattuk a dobogó tetején, igazi ki-ki meccset kellett vívunk a végső győzelemért. Ezt végül sikerült nekem megnyernem, ami hatalmas örömet okozott nekem.



A TECHNIKÁRA VÁRVA

RÉGI ISTVÁN IDÉN MINDENKÉPPEN ELŐRELÉPNE

Nem sikerült tökéletesen ifj. Régi István máriapócsi hétvégéje: a Short Track Quad mezőnyében csak a negyedik helyen zárta a versenyt. A következő futamon azonban mindenképpen javítana...

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: JANICS ATTILA

– **Kezdjük messziről: hogy kerültél egyáltalán ilyen fiatalon a quadozás közelébe?**
– Három éve édesapám vett egyet, amit ki-próbáltam, és rögtön megtetszett. Az ötlet is apukámtól jött, hogy versenyezzek vele, amire rögtön ráálltam. Tavaly a bajnokság negyedik helyén végeztem, tavalyelőtt pedig harmadik lettem. Szeretnék idén még jobb lenni, bár az első verseny eredményei egyelőre ebben nem segítenek...

– **Miért nem ment jól ez a verseny?**

– Nagyon erős a mezőny. Én egy szériamotorral megyek, a többiek pedig a sokkal erősebb gépekkel, és lehetetlen a lépést tartani velük ekkora műszaki hátránnyal. Az egyik hátsó keregem is szétment egyszer Máriapócsan, de azt sikerült megjavítani. A kondícióm viszont lehetne jobb, elismerem, az nagyon hiányzott: eléggé elfárad-

tam a verseny végére. Erre nagy hangsúlyt kell majd fektetnem a jövőben.

– **Ha a mezőny az első versenyen ennyire erős, mik lehetnek az ideai reményeid?**

– Bízom benne, hogy a motorváltás, amit idén terveztünk, lendít majd a dolgon. Jelenleg egy 450-es Suzukival megyek, de nagyon szeretnék KTM-mel versenyezni: ezt a hétvégét is egy KTM nyerte meg. Egy-két hónapon belül jó lenne ezt a cserét megejteni, hogy lehessen esélyem beleszólni a bajnokság kérdésébe, de persze az anyagiakon múlik minden. Addig pedig, amíg ez összejön, próbáljuk tuningolni a Suzuki-t: Nyirádon még biztos ezzel megyek majd. Még igazából a konkrét motort nem választottuk ki, csak a márka a biztos, és bár korábban egy métert nem mentem ilyenekkel, nagyon bízom benne.

– **A KTM-ről azt mondják, nagyon szervizigényes...**

– Igen, de fel vagyunk készülve: nagyon jó szerelőm van, Bedő Tamás, akinek ez a márka sem okozhat majd gondot. Tavaly óta dolgozik velünk, és azóta nem volt olyan, hogy versenyt műszaki hiba miatt kellett volna feladnom. Tamás egyébként sok mindenben tud segíteni: korábban ő maga is versenyzett, és a műszaki tudásán kívül a tanácsaira is számíthatok.



A NAGY VISSZATÉRÉS!

Rallycross OB Nyirádon!

RÉVÉSZ TRANS KUPA

2011. május 14-15.

Három bajnoki futam egy hétvégén!

Rallycross



Quad Autocross



Szombaton edzések és előfutamok 11:30-tól
Vasárnap előfutamok 8:40-től és döntők 16:30-tól

További információ: www.nymc.eu, e-mail: nyiradmotorsport@gmail.com





SŰRŰ MEZŐNY

GYÖNGYÖSÖN INDULT A 2011-ES ÉVAD

Április utolsó hétvégéjén rendezték a gokartosok első bajnoki futamait Gyöngyösön. A jó időben rengetegen álltak rajthoz: a szakágvezető, Hargitai Sándor „rettentő” elégedett volt a 82 fős nevezési listával.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI **KÉPEK:** ALBERT PÉTER

A gyöngyösi futam előtti Mátra Kupán sokan elindultak, így versenykörülmények között tudtak gyakorolni a bajnokságok első fordulójára. Ennek megfelelően izgalmas versenyt láthattak a nézők, de ez persze a mezőny nagy létszámának és az indulók remek felkészülésének is köszönhető volt. Bár a szakágvezetés szerint ahogy telik az év, úgy fog csökkenni a mezőny, de mégis mindenki bízik benne, hogy az izgalmak ennek ellenére is sokasodni fognak.

A Magyar Gokart Szövetség futamain nyolc kategóriában mérkőzhetnek meg a versenyzők: nézzük, melyik hogyan alakult.

Maxterinóban Markos Márk ott folytatta, ahol tavaly abbahagyta: akkor végig nyerte a futamo-

kat, és Gyöngyösön is ő állhatott a dobogó legfelső fokára. Major Bence lett a második, akinek új MGSZ-belépőként ez nagyon jó eredménynek számít. A harmadik helyen Albrecht Patrik végzett, aki sokat fejlődött tavalyhoz képest, így idén biztos, hogy a dobogóért fog küzdeni.

Rotax Maxban Wieszt Jankó ugyan kihagyott egy évet, de így is hozta a tőle elvártat, és győnyörű versenyzéssel az első futamon második, a másodikban első tudott lenni, így most ő vezet a bajnokságban. A tavalyi második helyezett Fodor Árpád a második helyen áll, egy nyert és egy második helyen végzett futammal a háta mögött. Ferencz Márk bár szintén tizenéves, mint a tabellán előtte álló két versenyző, mégis

a már felnőtt kategóriának számító Rotax Max harmadik helyéről várja a folytatást.

Rotax Minimaxban Rónai Tamás áll az élen, aki tavaly is minden futamát megnyerte. Két külföldi fiú követi: az osztrák Mick Wieshofer a második, a szlovák Samuel Hruska pedig a harmadik helyen áll Gyöngyös után.

Rotax Max Junior kategóriában Németh Balázst, a tavalyi Minimax-bajnokot két új MGSZ-es versenyző, Hercsik Vince és Darvasi Marcell követi, igaz lemaradásuk csak minimális.

A Rotax Max Masters 30 év feletti indulói közül Fekete Balázs bizonyult a legjobbnak a hétvégén, Hornyák István, a tavalyi bajnok most be kellett, hogy érje a második hellyel. Virágh Attila



Péter. Anda Csaba és Németh Csaba egy-egy első és második helyet szereztek a hétvégén; az első futamon Németh, a másodikban Anda ment a legjobban, így már most látszik, hogy köztük igazán nagy csata várható az évben.

DD2-ben kiegyensúlyozott versenyzést láthattunk: mindkét futamon azonos végeredmény született. A tavalyi Rotax Max bajnok, Tóth Péter két győzelemmel áll az élen, Nádas Gábor a második, két második helyen végzett futam után, valamint Hargitai Győző a harmadik, szintén két harmadik hellyel.

Super World Formula kategóriában ugyanaz a helyzet: mindkét futamon azonos végeredmény született, Baló András, Attramini Mirko, Bán András sorrendben.

A Magyar Gokart Szövetség következő versenyhétvégéje Ausztriában, Bruckban várja majd az indulókat és a nézőket – az a hétvége is minden bizonnyal hasonló izgalmakat tartogat magában.

Ha tehetik, látogassanak el a pályára és szurkoljanak kedvenceiknek élőben.



A bajnokságok állása

Maxterino

1. Markos Márk (TTS Bau Racing)	89
2. Major Bence (Visual Motorsport SE)	84
3. Albrecht Patrik (C.R.G. GSE)	81

Rotax Max

1. Wieszt Jankó (Kálmán Motorsport)	88
2. Fodor Árpád (Energy Sportbusz)	86
3. Ferencz Márk (TTS Bau Kft.)	81

DD2

1. Tóth Péter (Hargitai Racing)	89
2. Nádas Gábor (TTS Bau Racing)	85
3. Hargitai Győző (Hargitai Racing)	82

Super World Formula

1. Baló András (Visual Motorsport)	50
2. Attramini Mirko (Visual Motorsport)	40
3. Bán András (Pénzes ASE)	32

Rotax MiniMax

1. Rónai Tamás (CRG Gokart SE)	89
2. Mick Wieshofer (Kálmán Motorsport)	83
3. Samuel Hruska (Kálmán Motorsport)	82

Rotax Max Junior

1. Németh Balázs (CRG Gokart SE)	87
2. Hercsik Vince (Kálmán Motorsport)	86
3. Darvasi Marcell (Kálmán Motorsport)	83

Rotax Max Master

1. Fekete Balázs (Kálmán Motorsport)	87
2. Hornyák István (Energy Sportbusz SE)	86
3. Virágh Attila (Energy Sportbusz SE)	83

Formula Open

1. Anda Csaba (Bálint Team)	45
2. Németh Csaba (Hargitai Racing SK)	45
3. Koltai Péter (Bálint Team)	32

EGY ÉV – NÉGY SZÉRIA

HERCSIK VINCE GYŰJTI A VERSENYKILOMÉTEREKET

A tavalyi esztendő sem volt egyszerű, az idei azonban különösen sűrű lesz a miskolci Hercsik Vince számára. A juniorok között csatázó fiatalembernek alig akad szabad hétvégeje, ráadásul számára már januárban elkezdődött a szezon.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ KÉPEK: ALBERT PÉTER



A Minimax tavalyi legjobbja a tengerentúlon, Orlando-ban kezdte 2011-et, a nagyrészt amerikai kontinensről érkező vetélytársak között a Florida Winter Tour keretein belül harcolt. Vince a szabadedzéseken kiváló teljesítményt nyújtva negyedik helyen végzett, majd az időmérő utáni reményfutamban kiharcolta a döntőbe jutást. Szombaton kilökték hátulról, de másnap a 19. helyen intették le, a fináléban pedig már a 13. helyen állt, amikor kisebb rosszullet fogta el, de még így is be tudta vinni a versenygépét a 17. pozícióba. Végül a három nap teljesítménye az összesített 24. helyre volt elegendő, amely a mezőny létszámát, a verseny színvonalát, a távoli és ismeretlen helyszínt és Vince korát tekintve szép eredménynek tekinthető.

TÖBB BAJNOKSÁGBAN IS KÜZD

A fiatal pilóta idén négy szériában adta le nevezését. Az Euro Challenge Kupa mellett a Magyar Bajnokság, a Morva Kupa (szlovák bajnokság) versenyei is napirenden vannak, valamint versenybe száll a Közép Európa Zóna Tróféáért is. Érdemes tehát figyelemmel követni Hercsik Vince teljesítményét. Bővebb információk a hercsikvince.com weboldalon találhatóak.

Az Egyesült Államokban tett kirándulást követően mindössze egy hét állt a rendelkezésére, hogy pótolja a távollétében felhalmozódott tanulmányi feladatok elvégzését, és egy keveset talán pihenjen is. Túlzásba azonban ezt nem vihette, hiszen csapatával, a Kálmán Motorsport tagjaival együtt tovább kellett indulnia Spanyolországba, a Campillosban megrendezésre kerülő Winter Cupra. „Maga a pálya hossza több mint 1600 méter volt, ami hosszúnak számít. Hatalmas bukóterekkel volt tele az aszfaltcsík, ilyeneket még sosem láttam. Ezen a tornán összesen 29-en álltak rajthoz” – nyilatkozta Hercsik, aki a legfiatalabb induló volt, és akit a szerencse nem vett a szárnyai alá. Történt ugyanis, hogy miután a pénteki időmérőn megszerezte a 18. helyezést, és a versenyen egészen a 12. pozícióig verekedte magát előre, kilökték őt, és csak a 24. helyen tudta befejezni a futamot. Szombaton ugyanabban a kanyarban érte a baj, ahol egy nappal korábban, ezúttal egy tömegkarambol miatt nem tudott bizonyítani, a harmadik selejtezőben pedig megint kitessekeltek a fűre...

A miskolci tehetséget ezt követően az eddigi legnehezebb próbatétel várta a belga Genk városában, ahol a 2011-es Rotax Euro Challenge első fordulóját rendezték meg. Összesen 72 induló vágott neki a futamoknak, és a Kálmán Motorsport pilótája büszke lehet teljesítményére, hiszen a szabadedzéseken kifejezetten kiváló teljesítményt mutatott. Hatodik időt is tudott futni a bemelegítésen, és az aktuális világbajnoktól is csak három tizedet kapott. Az időmérőre azonban kicsit veszített a sebességéből, saját csoportjában végül a 25. helyen zárta a kvalifikációs edzést. A reményfutamban jól kez-

dődött Vince számára, aki rögtön a rajtnál két helyet tudott előrelépni, de sajnos a következő kanyarban kisodródott, így nem sikerült elődöntőbe és döntőbe jutnia.

Búslakodnia nem sok ideje maradt a 12 éves versenyzőnek, hiszen pár nap múlva a szlovák bajnokság nyitófutamban, Dunaszerdahelyen

már az első edzésen rögtön a leggyorsabb volt. Az első futamon az utolsó körben ugyan kicsúszott, így a második futamon csak a 18. helyről rajtolhatott, de remek teljesítményének köszönhetően, szép manővereket és előzéseket bemutatva felzárkózott, és remek csatát vívott a nagy névnek számító Pastorokkal. Vince végül a második helyen zárt, és ezt a produkciót a második futamban is véghezvitte.

„Nagyon jól éreztem magam a hétvégén.

A gokart tökéletes volt, és én is jó formában versenyeztem. Sokkal okosabban és tudatosabban hajtottam végre a manővereimet, nem ösztönből vezettem, mint korábban. A féktávokat is sokkal jobban kezelem, mint eddig. Most már tudom, hogy nemhiába mondogatták nekem, hogy a megszerzett rutin felbecsülhetetlen értékkel bír” – fogalmazott a fiatal tehetség.

A számos külföldi futamot követően aztán sor került az első hazai erőpróbára is, és a miskolci fiatal a Mátra Kupa gyöngyösi futamát meggyőző fölényrel nyerte meg. A Kálmán Motorsport pilótája a várakozásoknak megfe-



HELL CSAPATTAG

Hercsik Vince teljesítményének egyik legnagyobb elismerése az, hogy a háta mögé állt az egyik legnagyobb hazai motorsport-támogató. A Hell energiáit gyártója olyan neves pilóták közé emelte a miskolci fiatalembert, mint Kazár Miklós, Kunkli Tivadar, Aschenbrenner (Asi) György, Németh Kornél vagy Varga Tamás Puci.

lelően teljesített: szombaton minden időmérőt megnyert, és a kvalifikációban diadalmasodott, majd a futamokban is megszerezte az első helyet. Az első 15 kör után közel hét másodperces előny birtokában száguldott el a kockás zászló alatt, míg a második (baleset miatt megszakított) versenyen ennél is nagyobb különbséget gokartozott ki a gyönyörű környezetű pályán.

Egy héttel később már a magyar bajnokság nyitó hétvégéjén versenyzett Vince, melyet szintén Gyöngyösön rendeztek. A szinte hazai pályának számító helyszínen az edzések,

az időmérő és az első verseny is kiválóan sikerült, de a második futamban a tapasztaltabb Németh Balázs megelőzte, és az első helyet nem sikerült visszavennie ellenfelétől. „Ennek a pályának sajátossága, hogy új gumira teljesen másképp kell beállítani a vázát, mint kőpottra. El kell ismernünk, hogy erre most nem fordítottunk kellő figyelmet. Azt hiszem, ez lehetett a döntő” – értékelt a pilóta, akinek így sem kell elégedetlennek lennie, hiszen mindössze egy ponttal lemaradva, a 2. helyen áll a ponttáblázaton.



„Nemhiába mondogatták nekem, hogy a megszerzett rutin felbecsülhetetlen értékkel bír.”



NYITÓTÁNC

A HARGITAI SE-NEK IS ELKEZDŐDÖTT A GOKARTÉV

Az idei első futamon, Gyöngyösön a Hargitai Racing SE szép számú nevezővel képviseltette magát. Hargitai Sándor szerint kezdetnek nem is volt rossz: a csapatbajnokságban a harmadik helyen állnak, de egy versenyhétvége után még bármi változhat...

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: ALBERT PÉTER

– Amikor legutóbb beszélgettünk, csak saccolni tudott a csapat létszámát illetően: tulajdonképpen hányan vannak a Hargitai Racing SE indulói?

– 12 tagja, versenyzője van az egyesületnek. Ez nem rossz létszám, a CRG-ben például 18-an vannak. Ők is az ernyő alatt versenyeznek, bár más filozófiával.

– Milyen eredmények születtek Gyöngyösön a csapat tagjai között?

– Nem tudnék most olyan különbséget említeni, ami egy adott versenyzőnél előnyt, míg egy másiknál hátrányt okozott, ez a sport sajátossága. Az azonban bizonyos, hogy minden évben, minden futamon van mit tanulni, van hová fejlődni. Ezen dolgozik minden versenyző, minden csapat. Egyébként, aki megteheti, hogy külföldön is versenyezzen, annak komoly előnye származik ebből, ezért sokaknak nagy álma, hogy például az Euro Challenge-en induljon vagy egyéb rangos versenyen, hiszen ott van lehetőség igazán a tanulásra. Ilyen versenyző azonban csak 5-6 akad: ők azok, akik mindent elkövetnek a jobb helyezéért. Bárcsak több lehetőség lenne, de azt nem ingyen adják! Pénzt teremteni pedig ebben a sportban sem egyszerű, sok hárul a szülőkre, akik mindent megtesznek, van,

hogy ez elég, van, hogy ez is kevés. De visszatérve a gyöngyösi futamra: nagyon jól mentek a fiúk. DD2-ben Tóth Péter győzött, aki tavaly a Rotax Max bajnoka volt: idén ebben a kategóriában szeretne bizonyítani. Itt egyébként sok indulónk volt: például a harmadik-negyedik helyen is Hargitai Racinges versenyzők végeztek.



DD2-ben hét indulója volt a csapatnak, és Tóth Péter, illetve Hargitai Győző révén az első és a harmadik helyet is sikerült megszerezni

lyen is Hargitai Racinges versenyzők végeztek. Maxterinóban Hargitai Levente indult a csapatunkból, de neki kifejezetten rosszul sikerült ez a hétvége: nagyon enervált volt, nem az ő napja volt. Szerintem ezt minden csapat elmondhatja magáról, de azt gondolom, hogy van még mit javítanunk. Fogunk is!

– Vannak már konkrét elképzelések a hogyanra?

– Persze! Az új csapatvezetőnk, Kovács István rajta van a dolgon: például edzéseket tart különböző pályákon. Próbálja összehozni a csapatot, ami mondjuk az összes taggal nehéz lenne, de minél többen el tudnak menni egy pár ilyen alkalomra, akkor azt gondolom, sokat fogunk tudni fejlődni. Ez nagyon fontos újdonság, és remélem hasznos is lesz.

– A gokartozáson kívül mi történik egy-egy edzésen?

– Elméleti dolgokat is meg tudnak beszélni a versenyzők a csapatvezetővel és egymással is: gondolok itt különböző vázálításokra, arra, hogy egyébként milyen helyzetben hogy kell beállítani a gokartot, vagy mire kell figyelni. Ez nagyon fontos, hiszen a tapasztalatból tanul az ember.

GOKARTPÁLYA

A MÁTRA LÁBÁNÁL

Bérgokartozási lehetőség 200-270 köbcentis motorokkal Budapestről, Salgótarjánról, Balassagyarmatról, Egerből, Miskolcra és Szolnokról 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



KIPRÓBÁLNAÓ, MILYEN EGY VERSENYGOKARTTAL SZÁGULDANI?

NYÁRI GOKARTTÁBOR GYEREKEKNEK

Ha elég bátor vagy és tetszik ez a sport, gyere el nyári, bentlakásos, 5 napos táborunkba! Megtanítanak a helyes ív-használatra, a zászlójelzésekre, a fennmaradó időben pedig szabadtéri, illetve társasjátékokkal szórakozhatsz, szalonnát süthetsz, vagy csobbanhatsz egyet a medencében!

Itt ezt is megleheted!

6 darab új, Maranello vázas, Rotax motoros, 30 lóerős, időmérős-körszámlálós versenygép és egy felejthetetlen élmény vár rád!



ÉLMÉNYVERSENY

2011. ÉVI HELL ENERGY ORSZÁGOS DRIFT BAJNOKSÁG – II. FORDULÓ

Május 21-én ismét durván egymásnak feszülnek a lóerők az utánozhatatlan hangulatú máriapócsi pályán.

SZÖVEG: TDK KÉPEK: KUMMER GYULA, KOVÁCS-BARNA KÁROLY



Balra Nagy Géza,
jobbra lent Puci BMW-je



„Eszméletlen beesési sebesség, hatalmas szögek, brutális füstfelhő.”

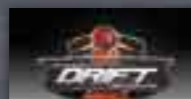
NAPTÁR

Hell Energy Országos Drift Bajnokság

Pro kategória

- Május 21. RabócsiRing
- Június 11. Tököl – Airport
- Július 9. Drift Fesztivál & King Of Europe – RabócsiRing (esti döntők)
- Aug. 27. RabócsiRing (éjszakai futamok)
- Szept. 25. Kunmadaras – Airport (döntő)

További információk: drifting.hu





KAPTAK MELEGET ÉS HIDEGET

HUNGARORING KUPA: VÁLTOZATOS ÉVADNYITÓ

Több mint féléves szünet után indult ismét verseny a gyorsasági bajnokságban, a szezon első két erőpróbájának – új és régi kategóriákban egyaránt – a magyar F1-es pálya adott otthont. Előbb napsütésben, majd esőben...

SZÖVEG: TDK **KÉPEK:** MAN, SPEEDLIGHTPHOTO, LÁZÁR

Drámai jelenetekkel vette kezdetét a 2011-es Duna Autó Autós Gyorsasági Bajnokság legelső versenye, amelyet a 2000 köbcenti alatti motorral felszerelt kis túraautók mezőnye vívott meg a Hungaroring Kupa szombati versenynapján. Az első három rajtkockát három Alfa Romeo 156 sajátította ki, de a második helyről induló, mindössze 16 éves Nagy Norbert számára azonnal véget is ért a futam, mivel a rajtnál féltengelytörést szenvedett. Rosszul kapta el a rajtot a pole pozícióból startoló Matej Homola is, így a mögötte induló Gáspár Csaba az első kanyarig megelőzte a fiatal szlovák riválisát. Az ellenfél azonban nem engedett egérutat Gáspárnak, így az első három körben szoros csatát vívott a két ex-WTCC-s Alfa. A szlovák többször is besúrt, de nem talált fogást a Proex pilótáján, majd a 4. körben az ő kocsijában is megadta magát a féltengely. Gáspár győzelme a későbbiekben már nem forgott veszélyben, és csak arra kellett figyelnie, hogy ne hibázzon a lassabb autók lekörözése közben.

Az F-1600 kategória is érdekes küzdelmeket tartogatott, miután a nagy esélyes Vida János alatt az időmérő hajrájában megállt a Főnix Motorsport Opel Astrája,

amellyel előzőleg kilenc másodpercet vert riválisaira. Így Mink Zoltán bizonyult a legjobbnak az M&M Motorsport Honda Civic Vti-jével, jóllehet az abszolútban az utolsó körben visszacsúszott a 9. helyre, miután Bandri Miklós megelőzte a Hayabusha-motort, F-1400 osztályba sorolt Suzuki Swifttel. Bandri annak ellenére lett 8., hogy porckorong sérvével állt rajtához.

A 2000 köbcentiméter feletti túraautók futama komoly balesettel indult: a pole pozíciót megszerző lengyel Max Stanco állva maradt a rajtnál, autójába pedig nagy sebesség-



Ez öröm, ez boldogság

gel belerohant a már versenytempóban érkező Hatvani Bálint és a szlovák Bartek Opiola. Stanco GT3-as Ferrarija, Hatvani SEAT Leon Supercopája és Opiola Porsche GT3 Cup-ja is csúnyán összetört, de mindannyian sértetlenül szálltak ki a sérült autók közül. Az újraindítás után a Saleen S7 állt az élre, a harmadik helyet a legjobb magyar, Walter Csaba tartotta Porsche 911GT3-mal. A SEAT Leon Kupát Kiss Norbert vezette, a 3500 köbcentiméter alatti autók értékkelésében pedig a szlovák Matej Konopka állt az élen. A dobogósok pozíciója a versenytáv nagy részében nem változott, az utolsó kör kezdetén viszont Liedl megközelítette a harmadik helyen autózó Walter Csaba Porschéjét, és még a leintés előtt meg is tudta előzni ellenfelét. Wáltert így legjobb magyar versenyzőként a negyedik helyen intette le a kockás zászló. Az összetett verseny menetéhez hasonlóan a SEAT Leon Kupában is papírforma-eredmény született, a korábbi kétszeres bajnok, Kiss Norbert magabiztosan szerezte meg a kupa értékelésének első helyét. A Zengő Motorsport versenyzője az összetett versenyben a 9. pozícióban végzett. A leintés után az ideiglenes eredmény több ponton változott, miután összesen nyolc versenyző kapott

büntetést a piros zászló alatti javítási munkálatokért. Így Walter Csaba előrelépett a harmadik helyre. A hivatalos végeredmény szerint a futamot Miroslav Konopka nyerte Zdeno Mikulasko és Walter Csaba előtt.

A formautósoknál az első kör volt a legizgalmasabb a szombati megmérettetésén, hála a Pi-Do Racing Team pilótáinak. Egyikük, a harmadik helyről induló Fekete Krisztián lerajtolta a pole pozíciót elfoglaló Chanoch Nissanyt, csapattársa, Mendre Róbert pedig kiugrott a startlámpák kialvása előtt – jóllehet, rögtön utána megállt, maga elé engedve Feketét és Nissany-t. Az F1-et is megjárt pilóta még az első körben visszaelőzte a fékproblémákkal küszködő Feketét, és a leintésig rávert 18,649 másodpercet, így kényelmes győzelmet aratott. Mendrére áthajtásos büntetést róttak ki az elcsúszt rajt miatt, ő azonban nem vett erről tudomást, így diszkvalifikálták. Viszont a fekete zászlókat is semmibe vette, így hiába futott be a 3. helyen, eredménye nem számított. A három Formula Master mögött a Cél Racing Team Kft. Formula Renault 2.0-ás autóját vezető Galambos Szabolcs ért célba, így dobogóra állhatott első formautós futama után.

Rajt-cél győzelemmel kezdte meg a Duna Autó Suzuki Bio Kupa idei szezonját a bajnoki címvédő, ifj. Ficza Ferenc, aki a verseny első felében sikeresen visszaverte Bárkovics Zoltán támadásait, később pedig biztos előnyt alakított ki üldözői előtt. Szokatlanul sok idő telt el a piros lámpák kialváásáig, ami több pilótát megragasztott, de ettől függetlenül a rajt és az első kör baleset nélkül zajlott le. A negyedik kockából induló Bárkovics a második helyre jött fel, és eleinte támadni is tudta az első helyét őrző fiatal. Az első kör végén a tavalyi bajnok mögött Bárkovics, Bittmann Attila, Tim Gábor, Tózsér Áron, Ballai Máté, Major Benedek és Elekfy Witold következett. Nem sokkal később a második helyezett Bárkovics melléváltott, és Ficza előnye mintegy 2,5 másodperccel nőtt. Ettől kezdve Bárkovics elsősorban a védekezésre koncentrált, hiszen a mögötte érkező Bittmann Attila veszélyeztette a második helyét. Végül a tavalyi bajnok 3,462 másodperc előnnyel megnyerte a versenyt Bárkovics Zoltán és Bittmann Attila előtt. A további pozíciókban Tim Gábor, Tózsér Áron, Ballai Máté és Elekfy Witold és Major Benedek végzett.

A Lotus Elise-ekkel futott Ladies Cup után (lásd keretes írásunk) a Lotus Exige-ekkel vívott, magyar, szlovák és osztrák helyszíneket meglátogató Lotus Cup Eastern Europe is a Hungaroringen debütált, méghozzá szenzációs versennyel. Bár mindössze hat autó állt rajt-hoz a nap utolsó futamán, közülük hárman körrel körre előzgették egymást. A pole-ból rajtoló Vizint a harmadik kör elején megelőzte



„A Suzuki Kupában a rajt és az első kör baleset nélkül zajlott le.”



Holzleithner, de a következő fordulóban a magyar visszafordítóban visszavette a vezetést. Ez a 9. körig még négyszer megismétlődött: a célegyenesben Holzleithner mindig tempóelőnyben volt, a technikás Mansell-kanyar környékén pedig Vizin esett rá az osztrákra. A küzdelemben a 9. körben Kusy is beleszólt, és megelőzte Vizint a 2-es kanyarban, majd pedig a sikanban Holzleithnert is. A magyar fiú a 11. körben ideiglenesen feljött a 2. helyre, amikor két riválisa a sikanban összekocant, később azonban leszakadt a két ellenféltől. Az utolsó előtti, 14. kör újabb drámát hozott: Holzleithner tankjából a 13-as kanyar kijára-

tánál kifogyott a benzin. Ezt látva az addig is spóroló Vizin is elkezdett még jobban takarékoskodni az üzemanyaggal, olyannyira, hogy az addig tisztas távolból követő Nikowitsch az utolsó körben megelőzte őt a JP Racing Lotus-sával. Bár 46 másodperccel Kusy mögött intették le, övé lett a győzelem, míg Vizin száraz tankkal éppen hogy csak átszelte a célvonalat. Másnap szakadó esőben ugyanaz a kategória kezdett, amelyik szombaton befejezte. A versenyzők már a célegyenes felé tartva ízeletet kaptak a nehéz körülményekből, és a rajt sem zajlott problémamentesen. A pole pozícióban álló Andreas Holzleithner lefultat,



Vizin Tamás viszont remek rajttal a negyedik helyről rögtön az élre állt, köszönhetően Klaus Requat kicsúszásának az első kanyarban. Ám a magyar fiú nem sokáig élvezhette a vezető pozíciót, miután a kettes kanyarban ő is megpördült, és Holzeithner mögé, a harmadik helyre csúszott vissza. Vizin a második körben már ismét támadni tudott, és a harmadik kör elején végül meg is előzte ellenfelét. A versenyző ekkor a mezőnyt vezető Nikowitsch után eredt, és a negyedik kör elején át is vette a vezetést. A mezőny egyetlen magyar ver-

senyzőjének ezután már az is belefért, hogy megpördült a síkánban, hiszen ellenfeleinél sokkal nagyobb tempót diktálva egyre nagyobb előnyt autózott ki az egyre nedvesebb pályán. Bár a versenyzők gyorsultak, a körülmények a későbbiek során sem javultak számottevően, az autók viszont egyre nagyobb távolságra kerültek egymástól. A futam végén a versenyen kívül induló Holzeithner közelíteni tudott Vizinhez, de a magyar versenyző győzelme nem volt veszélyben, a BV Motorsport versenyzője nagy előnnyel nyerte meg

a Lotus Cup Eastern Europe vasárnapi futamát a körhátránnyal befutó Moritz Hannappel előtt.

A kistúráknál három Alfa Romeo 156 uralta a második versenyt. A pole pozíciót a szombati futamot megnyerő Gáspár Csaba szerezte meg, de a futam előtt a pilóta jobb lábára esett az autó, olyannyira, hogy nem is tudott ráállni. A rajtnál ennek ellenére megtartotta a vezetést Nagy Norbert és a szlovák Matej Homola előtt, egészen a 3. körig, amikor az első kanyarban Nagy megelőzte. Gáspár nem adta fel, két körrel később visszavette pozícióját, míg Homola tisztas távolból figyelte a két magyar csatáját. A 6. körben két baleset is történt: Julius Koncek az első kanyarban állt a gumifalba BTCC-s Vauxhall Vectrájával, a síkánál pedig Tomás Kusy Lotusa került a kavicságyba. Beküldték a Safety Car, amely a 9. körben hagyta el a pályát. Gáspár a repülőrajtnál még megtartotta a vezetést, a kör végén azonban érezte a hatását a sértült láb és a Nagy Norbert által kifejtett nyomást: a proexes pilóta kicsúszott a 13-as kanyarban, és visszaesett a 4. helyre. Az alig 16 éves Nagy ezután kényelmesen, 14,160 másodperccel nyert a szintén tinédzser Homola előtt. A dobogó 3. fokára Jan Kisiel állhatott fel a Waab Garage Renault Cliójával, míg Gáspár a 4.helyen futott be. Mögötte Andrej Barcak végzett a Prague Racing Cliója volánjánál. Mohácsi Ákos a 6. helyén ért célba, de ez sem szegte kedvét, mivel az 1600 köbcenti alatti géposztályban ő diadalmaskodott.

A 2000 köbcentiméter feletti túraautók versenyében az esős körülmények miatt a Safety Car mögött, repülőrajttal indult a küzdelem. Már az első kör jelentős átrendeződést hozott a sorrendben, hiszen az első helyről rajtoló Liedl a nyolcadik helyre, Miroslav Konopka pedig a tizenhatodik pozícióba csúszott vissza, miközben Zdeno Mikulasko vette át a vezetést közvetlenül Walter Csaba előtt. A SEAT Leon

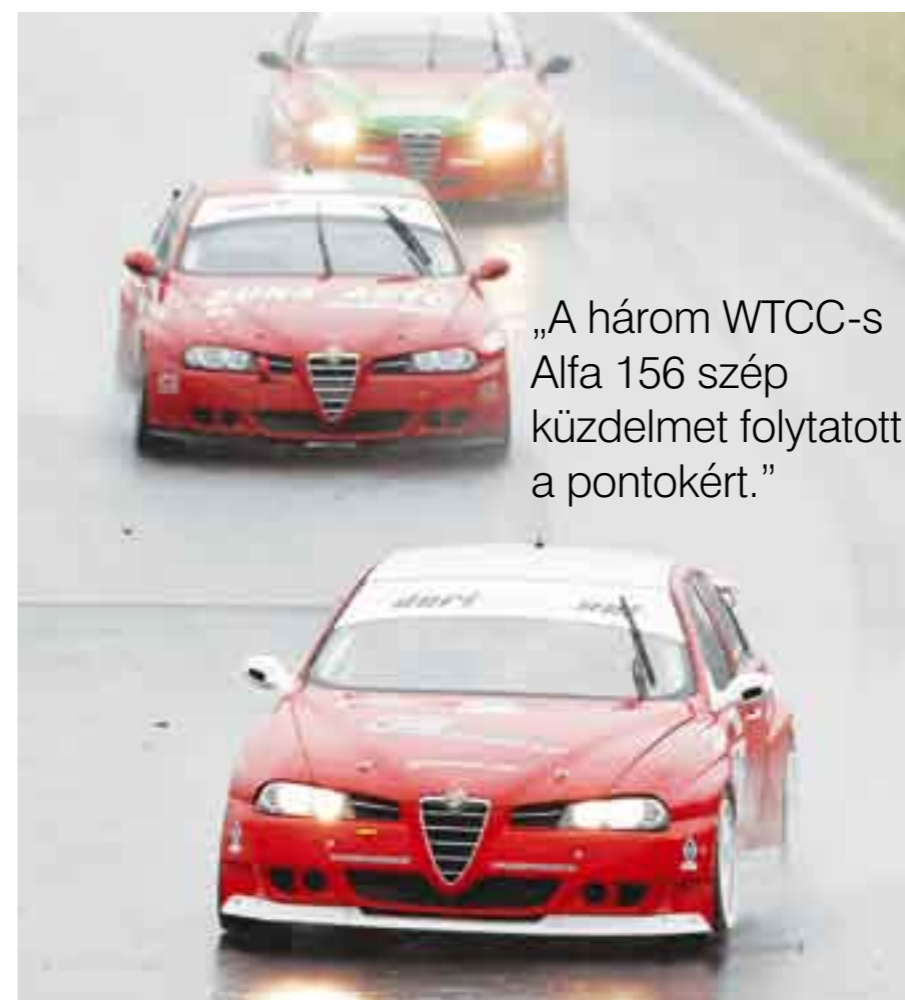
Kupát vezető Kiss Norbert az ötödik helyre lépett előre, a következő körben pedig már a negyedik volt. Walter folyamatosan támadta az élen álló Mikulaskót, Kiss Norbert pedig a jóval erősebb Porschét vezető Matej Konopkát üldözte a harmadik helyért. Walter az ötödik körben átvette a vezetést a 13 másodpercre lemaradó porschés ellenfele előtt, Kiss viszont kezdett lemaradni Konopka mögött. Nem sokkal később a pole-ból indu-

ló Liedl is a boxba hajtott és kiesett, miközben Walter Csaba mintegy 18 másodpercre növelte előnyét. A SEAT Leonnal versenyző Kontra György megelőzte Rudolf Machaneket, és feljött a hatodik helyre. Az élmezőny végül összesen 13 kört tett meg, amely során Walter Csaba 22 másodperc előnyt autózott ki Zdeno Mikulasko előtt. A harmadik jelentős hátránnyal Matej Konopka lett, akit az utolsó körben megpördülő Kiss Norbert követett.

A szombati győztes, egyben bajnoki címvédő ifj. Ficza Ferenc a nyolcadik kockából vágathatott neki a nedves pályán rendezett második futamnak a Suzukik versenyében, míg a pole pozícióba Major Benedek állhatott fel. A második körben Tim Gábor volt a mezőny leggyorsabb versenyzője, ennek is köszönhetően sikerült megelőznie Elekfy Witoldot, ahogy ifj. Ficza Ferenc is túljutott Bárkovics Zoltán autóján, de Major Benedek 1,6 másodperces



A hétvége legnagyobb balesetét ez a Ferrari szenvedte el. Pedig csak annyi volt a bűne, hogy a rajtrácson ragadt...



„A három WTCC-s Alfa 156 szép küzdelmet folytatott a pontokért.”

A bajnokságok állása

Kistúra 2000 ccm alatt	
Gáspár Csaba	18
Marian Rajnoha	11
Nagy Norbert	10
Kistúra 1600 ccm alatt	
Mink Zoltán	16
Mohácsi Ákos	16
Molnar Matus	16
Nagytura 3500 ccm alatt	
Matej Konopka	20
Herter Gusztáv	16
Szabó Ákos	6
Nagytura 3500 ccm felett	
Mikulas Zdeno	16
Walter Csaba	16
Miroslav Konopka	15
Formaautók	
Fekete Krisztián	18
Galambos Szabolcs	12
Channoch Nissany	10
Suzuki Kupa	
Bárkovics Zoltán	17
Ifj. Ficza Ferenc	16
Tim Gábor	15
Lotus Cup Eastern Europe	
Vizin Tamás	40
Moritz Hannappel	30
Markus Nikowitsch	20
UNIQA Lotus Ladies Cup	
Bús Edina	38
Budaházi Nóra	35
Bende Adrienn	34



Walter Csaba tulajdonképpen csak bemelegített a hétvégi GT3-as versenyére, de az eredménye így sem lett rossz

előnyvel vezette a mezőnyt. Az élen álló négyes sorrendje a harmadik körre stabilizálódott, mögöttük viszont nagy csata dúlt az ötödik helyre ugró Bárkovics Zoltán, a hatodik Bittmann Attila és a hetedik ifj. Ficza Ferenc között, majd a tavalyi bajnok megelőzte

nagy ellenfelét. Az ötödik körben Tim Gábor állt az élre, a harmadik helyen Ballai Máté, utána Bárkovics Zoltán, ifj. Ficza Ferenc és Tózsér Áron érkezett. Tim magabiztosan tartotta az első helyet, Bárkovics Zoltán viszont a következő körök folyamán feljött a máso-

dik helyre, de előrébb már nem kerülhetett. A futamot végül Tim Gábor nyerte Bárkovics Zoltán, Ballai Máté, ifj. Ficza Ferenc, Major Benedek, Lévai Zoltán, Tózsér Áron és Elekfy Witold előtt.

A formaautósoknál vasárnap Fekete Krisztián nyerte a versenyt. A Pi-Do Racing Team versenyzője óriási, 1 perc 2 másodperces fölényel utasította maga mögé csapatársát, Mendre Róbertet, aki a pole pozícióból vágott neki a futamnak, de a felvezető körben megpördült, és csak némi bokszutcai javítás után eredhetett a mezőny nyomába. A 2. helyről induló Chanoch Nissany pórul járt Mendre hibája miatt, hiszen ő is kénytelen volt letérni a pályáról a sikan előtti visszafordítóban, hogy kikerülje ellenfelét, amikor az megforgott. A Főnix Motorsport sokszoros magyar bajnoka az utolsó helyről elrajtolt, de a harmadik körben ismét megpördült, így véget ért számára a futam. A másik két Formula Master így gond nélkül befutott az első két helyen: Mendre rövid úton megelőzte a két Formula Renault-pilótát, Tóth Csabát és Galambos Szabolcsot.

HÖLGYEK LOTUSOKKAL

Hiba nélkül, balesetmentesen zárult az UNIQA Lotus Ladies Cup első és második versenye. Szombaton és vasárnap is 13 egyforma Lotus Elise várta a Hungaroring rajtrácsán a rajtlámpák jelzését, hogy megkezdje a 30'+1 körös futamot. A lányok felfokozott hangulatban indultak neki a küzdelmeknek, és végül bebizonyították, hogy képesek hiba nélkül teljesíteni a számukra kijelölt távot.



Az első versenyt végül Bús Edina nyerte Bende Adrienn és Budaházi Nóra előtt, a negyedik-ötödik helyen pedig Benik-Garami Anett és Walterné Dancsó Adrienn osztozkodott. Másnap az esőben – fordított rajtsorrendből indulva - Budaházi Anett nyert Bende Adrien előtt, a dobogó harmadik foka Bús Edinának jutott. Negyedik Sas Szilvia, ötödik Dr. Bánki Ágnes lett. A mezőny második felében leintett hírességek - Kiss Ramóna, Ördög Nóra, Kóváry Anett – szintén hiba nélkül autóztak, és hozták az elvárható formát. Folytatás rövidesen, a WTCC hungaroringi betétfutamán!



ELSŐ LÁTÁSRA

VIZIN TAMÁS BELESZERETETT A LOTUSBA

A szezon első versenyére új autóval érkezett Vizin Tamás. A Lotus Exige egy új élmény volt számára, és egyben szerelem első látásra...

SZÖVEG: H. PÁJER ANI **KÉPEK:** EMBER FERENC

Pénteken még remélni sem mert, hogy ilyen jól sikerülhet, ennek ellenére szombaton másodikként, vasárnap már elsőként ért célba – érthető tehát, hogy végül nagyon boldogan mesélt a hungaroringi élményeiről.

– Mi utalt arra pénteken, hogy nem lesz eredményes a hétvége?

– Saccogattuk, hogy mi lehet az eredmény, amit ezekkel a gumikkal, az Exige-dzsel el lehet érni. Bátorban tippeltünk, mint amire ezek a gumik képesek voltak – ez volt az egyik ok a peszsimizmusra. A másik pedig, hogy még sosem mentem ilyen kocsival, és úgy éreztem, hogy nagyon sokat kell még szoknom, tanulnom.

– Miben más a Lotus?

– Mindenben, de nagyon jó! Már az is nagy feladat, hogy beszálljak a kocsiba, mert kicsi a rés, de ha egyszer sikerül... onnantól kezdve hatalmas élvezet! Azt érzem bentről, hogy kicsi, még-

is valahogy egyben vagyok az autóval. Fantasztikusan jó menni vele, és bár először furcsa volt, hogy a hátam mögött zúgott a motor, de hamar megszoktam. A váltója is kiváló, és tökéletesen középen van a súlypontja, ami csak még vezethetőbbé teszi. Más mint az elsőkeres gépek, még van mit tanulnom rajta, de a GSF segítségével nem fog gondot okozni az előrelépés.

– Gyorsabb, mint az eddigi tapasztalataid?

– Inkább azt mondanám, hogy más. A SEAT-tal és a 18-as slick gumijaival hamarabb körbe lehetett érni a Hungaroringen, mint ezzel, de a Lotus is eszméletlenül gyorsul. Kanyarokban például egész máshogyan, sokkal élvezetesebben kell fordulni vele.

– Ezek után szombaton mégis Te szerezted meg a pole-t...

– Igen, az nagyon jó érzés volt, hogy nem volt előttem senki az indulásnál... A rajtot szerin-

tem kiválóan sikerült elkapnom, ezért kicsit meglepett, hogy a többiek az első kanyarra beértek. Az első körben még örültem, de aztán azt vettem észre, hogy a többiek az egyenesekben jobbak. Kiderült, hogy miért: indult velünk két free-motoros Lotus is, azokkal versenyeztünk egy eszméletlenül nagyot – nem is tudom, mikor csatáztam ilyen jókat, mint ezen a hétvégén. Élveztem, hogy az egyenesben erősebbek, de a kanyarokban és a technikusabb részekben vissza tudom venni a pozíciómat. Ez egészen addig tartott, amíg egyszer el nem billent a benzin, és észrevettem, hogy kezd fogyni. Ekkor két okból is vissza kellett venni: egyrészt ki kellett, hogy tartson a végéig, másrészt a kanyarokban nem tudtam teljes gázzal menni.

– Ehhez képest hogy alakult az a másnap?

– Vasárnap fordított start volt, úgyhogy hátról indultam, de sikerült lerajtolnom a többieket. Eljutottam egészen a harmadik körig, ahol megcsúsztam a vizes pályán, és bár nagyon sajnáltam a kocsit, de még a szalagkorlátnak is nekiütöttem, így elment az egész mezőny. Egyest kapcsoltam, és uszgyi a többiek után! Ez olyan jól ment, hogy pár körön belül utolértem őket, sőt, az első még le is hagytam. Utána már csak arra kellett figyelnem, hogy ne legyen semmi probléma, és célba tudjam vinni az autót. Végül megoldottam, úgyhogy azt kell, hogy mondjam, kiváló hétvégém volt. Aminek természetesen rajtam kívül a támogatóim, a Magtár Kft. és a KALOPlasztik Kft. vezetői is velem együtt örültek...





ÚJ REMÉNYSÉG

GALAMBOS SZABOLCS SIKERES DEBÜTÁLÁSA

A Patkó Motorsport vezetője, Szigetvári Mátyás elégedett az első futam eredményeivel. A csapat újoncát pedig a sors szó szerint a mélyvízbe dobta: a vasárnapi hatalmas eső a Hungaroringen maximális koncentrációt igényelt Galambos Szabolcstól.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: LÁZÁR GERGŐ

Szigetvári Mátyással, a csapat vezetőjével beszéltem először, aki nagyon elégedett a hétvége eredményeivel: „Egy kezdő versenyzőnk indult, Galambos Szabolcs, aki a verseny előtt talán háromszor tilt a kocsiban. Ezen a hétvégén kellett szárazon is, esőben is mennie, és két kupát is tudott szerezni: mindkét napon a harmadik helyen végzett, ami az önbizalmának remélem jót tesz majd. Se műszaki, se vezetéstechnikai probléma nem volt, úgyhogy nagyon elégedett lehetek vele. A másik versenyzőnk, Tóth Csaba a kisebbik, 1,6-os autónkkal ment, és az első napon negyedik, a másodikon pedig ötödik lett. Alapvetően elégedett vagyok mindkét fiúval, de ami egy kicsit elégedetlenné tesz, az a mezőny: nagyon kevesen indultak, pedig Zóna-bajnoki futam is volt ez a hétvége. Nem tudom, mi az oka, hogy nem jöttek elegenden, de bízom benne, hogy az év közben ez változik majd!” Galambos Szabolcs korábban hosszú évekig gokartozott, és ugyanezt szeretné elérni a gyorsasági szakágban is. A Renault Formula a tanulóautója, és ha ez jól megy, a Formula-3 lehet a következő lépcsőfok.

– **Most versenyeztél először: hogy tetszett?**

– Nagyon jó volt! Jutott mindenkől: mentem szárazon és vízben is, és mivel nem is hibáztam, és műszakilag is rendben voltunk, így még sikerült kupát is szereznem a két harmadik helyemmel. Nem is számítottam ilyen jó végered-

ményre, úgyhogy most nagyon boldog vagyok. Az esős versenyzés még szerintem nem ment úgy, ahogy kellett volna, de a száraz úton már úgy-ahogy összeállt a kép. Persze az időeredményeknek még van hová javulniuk – ezen leszek a következőkben.

– **Izgultál az első rajt előtt?**

– Persze, szerintem a versenydrukk mindenkiben benne van ilyenkor, így én is ideges voltam előtte, de megnyugtattak, hogy minden rendben lesz. A csapat nagyon sokat segített, elláttak tanácsokkal, én pedig próbáltam mindent úgy csinálni, ahogy mondták. Az pedig, hogy nagyon kevesen voltunk a mezőnyben, a pályán, szerintem nagyon megkönnyítette a dolgomat, de azért bízom benne, hogy az év folyamán leszünk majd többen is. Tudom, hogy több autó is van Magyarországon, azt viszont nem tudom, miért nem indulnak velük, de ha többen lennének, nemcsak izgalmasabb versenyek lennének, és talán fejlődni, tanulni is könnyebb lenne.

– **Miben kell még fejlődnöd?**

– A féktávokom és a kanyarsebességeken még sokat kell javítanom, hogy jobb időeredmények jöjjenek. Azok döntik majd el igazán, hogy van-e értelme a továbblépésen gondolkodni, vagy nem, és hogy ha igen, akkor mikor. Nagyon az év elején vagyunk még: a végén majd kiderül minden.



KIVÁRÁS

BERTALAN ZSOLT ÉS A MAGYAR BMW CHALLENGE



Hová lett a BMW Challenge a magyar bajnokságból? Miért nem látjuk őket hazai pályákon? Bertalan Zsoltot, a sorozat szervezőjét hívtam fel a rejtély megoldása végett...

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: DUEN

mindenhol keresi a hibát, csak a saját háza tájékán nem. Amikor az én csapatomban induló versenyzők nyertek, jöttek a támadások, hogy biztos azért nyertek, mert az én csapatomban mennek. Tehát nem azért, mert ügyesek, vagy jó a kocsijuk, csupán azért, mert részrehajló vagyok. Ezt én végighallgattam az elmúlt két évben jó sokszor, végül besokalltam, és idén nem indítottam csapatot.

– **Kicsit magyar a sztori...**

– Igen, német autó, osztrák sorozat és magyar fűszerezés. Bármiféle technikai ellenőrzés történt, azt mindenki személyes sértésnek vette. Egyébként javasoltam, hogy szereljük be az autókba a loggerek, amikkel követni lehetne az eredményeket, a szabályosságot – ezt nem akarta senki. Mindent összevetve: tudomásul kell venni, hogy ezekben a sorozatokban csak az tud igazán

– **Mi volt a baj?**

– Talán az, hogy mindenki úgy indul neki egy sorozatnak, hogy nyerni akar, ami persze természetes. Ha pedig nem így történik, akkor



menni, aki áldoz rá időt és pénzt. Aki nem, az ne várja, hogy majd varázsütésre menni fog a dolog. Ezenkívül a nálunk induló külföldi versenyzők miatt is sokan megorroltak ránk – viszont az meg teljesen rendben van, hogy mi indulhatunk az osztrákoknál. Ez talán úgy igazságosabb, hogy ha oda-vissza működik a dolog.

– **Té nem indulsz soha többé? Mert gondolom, a versenyautód még megvan...**

– Meg, de az biztos, hogy Magyarországon nem szeretnék versenyezni, bár a külföldi induláson gondolkodom. Jó lenne – még, ha kevés versenyzővel is – életben tartani ezt a BMW Challenge szériát, hátha jövőre el tudna indulni újra, megújulva, és az osztrák bajnoksággal közösen.

– **Mindig ilyen megosztó személyiség voltál? A szavaidból úgy tűnik, a versenyzőknek nem a bajnoksággal volt bajuk.**

– Aki közel volt hozzám, azok közül néhányan visszaéltek a bizalmammal, és ez volt a legnagyobb probléma. De egyébként igen, valamiért megosztottam mindig a környezetemet, pedig sosem akartam rosszat. Vannak elveim, amikhez tartom magam, és már nem is akarok megváltozni.

– **Ha másnak átadnád, akkor működhetne szerinted ez a sorozat?**

– 2010 őszén én mondtam, hogy vegye át valaki, és csinálja – akkor már nem akarta senki osztani az észet. Márciusig vártam, és egészen addig senki nem jelentkezett, hogy akarja.

– **Megvagy most sértődve?**

– Nem, abszolút nem, csak a sorozatot sajnálom. Félrevonultam, próbáltam rábeszélni másokat, hogy csinálják – nem ment. Most kivárom, és csak remélni tudom, hogy jövőre megint lehet BMW Challenge – kicsit letisztultabb, emberibesebb sorozatként.

ÚJ FELADATOK

A PROEX PILÓTÁIVAL IDÉN IS SZÁMOLNI KELL

A Proex Kalaschnikow Energy Team-re idén sok újdonság vár, munkájuk lesz bőven, hiszen saját autóikon kívül a School Team és a Lotus Ladies Cup versenyegeit is ők készítik fel.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: SPEEDLIGHTPHOTO



– **Sok-sok újdonság van a házatok táján: meséld, mik történnek veletek mostanában? – kérdeztük Németh Miklóst, a csapat kommunikációs munkatársát.**

– Az első újdonság, hogy fő partnerünk, a Pet-Pack komolyabb hangsúlyt kíván fektetni a sportágra, így kötelező támogató lett: ezentúl minden Suzuki tetején és oldalán látni lehet majd az ő termékeiket (a Kalaschnikow Energy Drinket és a Visegrádi Ásványvizet) hirdető matricát. Ezen kívül a Proex Kalaschnikow Energy Team egy új együttműködésbe kezdett az újonnan létrejött School Team-mel: az ő Lotus Ladies Cup-os autóikat is mi készítjük fel.

– **Sokan nem hiszik, hogy ez a széria igazi verseny, cáföld meg kérlek őket!**

– Akik így tesznek, azok nem nézték a hétfégi csatákat! Nagyon komoly mezőny alakult ki.

Csapatunknál Szabolcs Robi és Gáspár István mellett Kiss Norbi vették a lányokat a szárnyaik alá, ők segítenek nekik felkészülni a futamokra. Csak egy érdekesség: a lányok egy hónapja 2:22 körüli időket futottak a Ringen, most pedig már 2:16-ot teljesítenek...

– **A School Team új kezdeményezés. Mit lehet tudni róla?**

– Kezdő és új tehetségeket hoznak a sportba, menedzselik és felkészítik, majd versenyeztetik őket, mi pedig az autók technikai felkészítéséért felelünk. Így most az a furcsa helyzet van, hogy mi nagyon örülünk akkor is, ha nem Proex Kalaschnikow Energy Team versenyzője nyer a hölgyek közt, hanem School Team-es. A csapat vezetője egyébként Hochreiter Gábor, aki nagyon a szívén viseli a sorsukat. Úgyhogy munka lesz bőven, de szerencsére jó az együttműködés.

– **Hogy is álltok most versenyzőkkel?**

– Szabolcs Robi sajnos nem tudott elindulni a V6-tal, de a jövőben már hadrendbe áll a kocsija, ez biztos. Horváth Zsolt elfoglaltságai miatt számosak, így az ő futamindulásai is bizonytalanok. Szerencsére az ő esetleges távollmarásával sem maradunk olasz technika nélkül, hisz a kistúrában versenyző Gáspár Csabi és ex-WTCC-s Alfa 156-ja a mi színeinkben száll harcra az újabb bajnoki cím megszerzéséért. Jó hír, hogy kis kitérő után visszatért hozzánk Kiss Norbi, aki a csapatunkban a suzukisainak fejlődéséért is felel, de versenyezni a Zengő Motorsportnál fog. A Proex Kalaschnikow Energy Team legújabb tagja ifj. Takács Ákos, akinek az ideje az első szezonja. Bittmann Attila is visszatért hozzánk, és Tózsér Áron is változatlanul csapatunkban indul. A School Team-mel való együttműködésünknek köszönhetően még két autóval gyarapodik a Suzukis különtmény: a Genex Suzuki Bio Kupa 2010-es bajnoka, ifj. Ficzó Ferenc és a korábban Renault Clíóval versenyző Magyar László autójának a felkészítését is mi vállaltuk magunkra. Mindemellett a Lotus Ladies Cup-ban Bende Adrienn és Budaházi Nóri indul nálunk, míg Kiss Ramóna, Ördög Nóra és Sas Szilvia a School Team színeiben versenyez majd.

TRUE BLUE2

A HYUNDAI KOMOLYAN GONDOLJA AZ ÜZEMANYAGCELLÁT

Még korántsem dőlt el, hogy a jövőben áramot vagy hidrogént tankolunk az autónkba. A Hyundai szerint az üzemanyagcella lehet a nyerő, legalábbis is erre lehet következtetni Blue2 nevezetű tanulmányukból.

SZÖVEG: TDK KÉPEK: HYUNDAI

A szülői autósalonon mutatták be a Hyundai üzemanyagcellás tanulmányautóját. A HCD-6 FCEV kódnéven futó prototípus egy barátságosabb elnevezést is kapott: a Blue2, amely a dél-koreai márka üzemanyag-takarékos autójának Blue Drive jelzéséből, valamint a hidrogén H2 jeléből áll össze. A Blue2 ugyanis hidrogénnel tölthető fel, noha a tartály méretét nem árulta el a gyártó. A nagy nyomáson tárolt hidrogénből és a levegő oxigénjéből elő-

állított elektromos árammal hajtható a 90 kilowattos, azaz mintegy 122 lóerős teljesítményű villanymotor, amelyet az autó orrában helyeztek el.

Futurisztikus formájú, négyajtós, lépcsős hátú karosszériája egyben azt is jelzi, milyen lehetnek a jövő Hyundai-modelljei. A formák sportosabbak, még úgy is, hogy a nagyméretű könnyűfém kerekek és a rájuk szerelt, kis gördülési ellenállású abroncsok inkább a spórolás

szolgálatában állnak. A Hyundai szerint a Blue2 üzemanyag-fogyasztása a benzinüzemű autókéval összehasonlítva 2,9 l/100 km, károsanyag-kibocsátása azonban az üzemanyagcellás működésnek köszönhetően nulla.

A kocsu utasterének érdekessége az átlátszó műanyag lapra vetített műszercsoport, valamint az egyedi kezelőfelületű kapcsolók. A hátsó sorban az első ülések hátoldalára rögzített táblagépek szórakoztatják az utasokat.

Ha valaki nem tudná: a Hyundai már 2005-ben bemutatta első, működőképes üzemanyagcellás autóját. A Tucson FCV 2008-ban kilenc másik modellel (BMW Hydrogen7, Daimler F-Cell, GM Chevy Equinox FCV, Honda FCX Clarity, Kia Sportage FCV, Nissan X-Trail FCV, Toyota Highlander FCHV, Volkswagen Touran és Volkswagen Tiguan HyMotion) együtt végigjárta Észak-Amerikát – ez a lista egyébként a technológia viszonylagosan szűk elterjedtségét is jól illusztrálja.



Futurisztikus: A Blue2 hűtőmaszkjába és hátsó lökhárítójába is színes kijelzőt építettek, amelyről a prototípus fotóin a modellnevet olvashatjuk le

A KÖRNYEZET VÉDELMEÉRT ROVAT TÁMOGATÓJA AZ AQUAPROFIT ZRT.



Műszaki, Tanácsadási és Befektetési Zrt.

1013 Budapest, Krisztina ut. 32.
Telefon: +36 1 422 2130, Fax: +36 1 268 3552
www.aquaprofit.com

Aquaprofit - A jövő környezetét fejlesztjük Független • Hatékony • Szakértelmű

- Hány napig várja el a mindennapi életét a jövő? Hány napig, ami miatt érdemes minket választani? Számos köztudott tényre és előrejelzésre támaszkodva, köztük közöttük a vízgazdálkodási és környezetvédelmi projektek területén megvalósítottak, amelyek, hogy a megvalósuló szemlélet a feladatokat, és megvalósul a lehetőségeket egybevetésükkel.

- Szakértelmű megfigyelésünkkel, a szakterületen komoly tapasztalattal rendelkező ügyfeleink rendelkezésére a tervezésben, a szakmai tanácsadástól az üzemeltetésig minden szükséges feladattal készen állunk.

Szakterületeink:
KÖRNYEZETVÉDELMI VIZSGÁZÁS, ÖSSZEFOGOTT TUDÁSÁLLÁSOK - TURIZMUS

A cég főbb adatai:
A vállalat neve: Aquaprofit Műszaki, Tanácsadási és Befektetési Zrt.
Székhely: 1013 Budapest, Krisztina ut. 32.

Fő tevékenységek:
Műszaki tanácsadás, műszaki tanácsadás, üzemeltetési tanácsadás.

A cég rövid bemutatása:
Számos köztudott tényre és előrejelzésre támaszkodva, köztük közöttük a vízgazdálkodási és környezetvédelmi projektek területén megvalósítottak, amelyek, hogy a megvalósuló szemlélet a feladatokat, és megvalósul a lehetőségeket egybevetésükkel.

- Tevékenységi területek:**
Környezetvédelmi vizsgálatoknál szakterületeink:
- Környezetvédelmi vizsgálatok, műszaki tanácsadás, üzemeltetési tanácsadás
 - Vízgazdálkodási vizsgálatok, víznyelés, vízvesztés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés
 - Víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés
 - Víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés
 - Víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés
 - Víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés
 - Víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés
 - Víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés
 - Víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés
 - Víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés, víznyelés



A STÍLUS ÁRA

MINI COUNTRYMAN COOPER S ALL4

Már a neve is nemesi hosszúsággal bír, így egyáltalán nem meglepő a majd nyolc számjegyű árcédula. Mégsem tévedünk sokat, ha azt állítjuk, lesz, akinek megéri megvásárolni minden idők legkülönlegesebb Minijét.

SZÖVEG: TDK KÉPEK: BUCZKÓ ANDOR

Mr. Bean kicsi zöld kocsijától ezúttal fényévekre járunk, és nem csak a ríktóán fehér fényezés miatt. Szinte már történelem, ahogyan a BMW egykor felkarolta a csőd szélén álló brit márkát, hogy aztán újra világsikerré tegye. Divatautót csináltak a Németek a Miniből, és ennek a törekvésnek az egyik csúcstermékét volt alkalmunk nemrégiben majd egy hétig vezetni.

A gyártó legnagyobb modelljéről beszélünk, amely így sem hosszabb persze 411 centiméternél, de négy ajtót, és négy hajtott kereket kínál. A magas építés elsőre kifejezetten furcsa érzéseket kelt a sofőrben és az utasokban, akikből szigorúan csak négy foglalhat helyet a különlegesen varrott bőrülésekben, hiszen a belső teret – a kardánalagút és az ötödik szék helyén – egy sánc szeli ketté. Erre lehet rögzíteni a legkülönfélébb tartókat és dobozokat, és többek között ettől lesz trendi a belső elrendezés. (Nemeg ettől zörög néha ez meg az.) Van még persze egy döbbenetesen nagy kijelző a középkonzolon, amitől gyakorlatilag minden érdeklődőnek leesik az álla, ám az már csak keveseknek jut eszükbe, hogy a „műszer” karimáján kövessék figyelemmel az analóg sebességmérő piros mutatócskáját. Helyette mi is a kormány mögött megbújó apró fordulatszám-mérő digitális ablakocskáján lestük meg, éppen mennyivel is száguldunk.

Mert ezzel a kocsival bizony száguldani is lehet. 184 lóerős turbómotor hajtja, amely 1,6-os alapokon nyugszik, és amely az automata vál-



Az idei évtől a márka a rali világbajnokság futamain is szerencsét próbál. Micsoda véletlen, éppen a tesztautónk alapjaira épített WRC-vel...

tó, illetve az állandóan dolgozó 4x4 hajtás miatt kifejezetten izákos jószág. Ha valaki élvezi a tempóváltásokat, az előzgetéseket, nem kell meglepődni a 12-13 literes fogyasztáson. Gyakori vendég tehát a tulajdonos a kutaknál, de



ne feledjük, ennek a kocsinak a gazdája inkább stílusos és divatos, mint spórolós.

És az ilyen embernek többet számít a harmadkardon hifi hangjának tisztasága, mint a halk motorhang. Jobban tetszik neki a kemény, rázócs futómű, mint a kényelmes ringatózás. És szívesebben nyúl a középkonzol aljára épített dizájnos ablakemelőkapszolókhöz, mint azokat praktikusabban a megfelelő ajtókra szerelték volna.

Aki ezt a kocsit vásárolta meg magának, az kétségkívül szerelembe esett, és olyan kapcsolatot ápol négykerekűjével, amibe sok minden belefér. És itt elsősorban nem a kilométeres hosszúságú extralistára gondolunk...

Canon

TAMRON SIGMA

PENTAX

Camera Kft.



Megbízott magyarországi márkaszerviz, Canon szaküzlet

Canon, Sigma, Pentax, Tamron márkaszerviz

Profi és amatőr Canon fényképezőgépek és videó-kamerák, nyomtatók, scannerek, patronok, papírok és Hama kiegészítők nagy választékban.

Camera Kft.

1085 Budapest,
Somogyi Béla u. 19.

Tel.: +36 1 266 8085, 328 0691

Fax: +36 1 235 0831

Nyitva: Hétfőtől péntekig 9-17 óráig.

E-mail: info@camerakft.hu

www.camerakft.hu

BEMUTATÓINKRÓL ÉS AKCIÓINKRÓL
ÉRDEKLŐDJON HONLAPUNKON!

START[®] auto

Minőségi Autóalkatrészek

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

FELSŐVEZETŐ

KIPRÓBÁLTUK A SUZUKI KIZASHIT

Az első középkategóriás Suzukit, a Kizashit már másfél éve bemutatták, de hozzánk csak most érkezett meg.

SZÖVEG: ÓSZ LÁSZLÓ KÉPEK: LÁZÁR GERGŐ



Mivel az autót Európában csak egyféle, 2,4-es, négyhengeres benzinnel és négyajtós változatban kínálják, a piacon erős hátránnyal indul a dízel és kombi versenytársakkal szemben. Ugyanakkor a Kizashi piacra történő vezetésével többé nem mosolyoghatjuk meg azt az embert, aki azt mondja „letolt egy Suzukit”.

Ami a külsőt illeti, tényleg nem kell szégyenkeznie a japánoknak, mert úgy sikerült egyedi formát alkotniuk, hogy a modell igazából semelyik konkurensre nem hasonlít. Az autó vonalvezetése teljesen egyedi, és kicsit talán a jövőbe mutat. Vérteli sportszedánra utalnak a kis ablakfelületek, a szélesített sárvédők, a 18 colos

könnyűfém felnik, a kétoldali, formatervezett kipufogónyílás vagy a mélyre húzott küszöbök, lökhárítók.

Az autóban dolgozó 2,4 literes erőforrás egyenes járást és megfelelő nyomatékot biztosít a vezető számára. Fogyasztása is kimondottan jónak mondható, hiszen tesztünk alatt az automata váltó ellenére sem evett az autó 11,3 liternél többet normál közlekedés mellett. Vezetési élményében is jó az újdonság: a futóművek Európaián feszesek, nem érezni bennük az amerikai dülöngélő hatást, emellett gombnyomásra kapcsolható a négykerék-hajtás, ami egyáltalán nem mellékes szolgáltatás.

Magyarországon csak egyféle felszereltséggel kapható a Kizashi, de az így összeállított belső tér is a felsőkategória felé mutat. A puha bőrkárpit, a kéztámasz automata klíma, a 465 wattos Rockford-Fosgate hifi, az elektromos ülésállítás, az USB-csatlakozó, a Bluetooth kihangosító és a kulcsnélküliség mind-mind apró figyelmesség, más dolog, hogy a vélt konkurens alkalmadtán ennél többet is kínálnak. Bár az autó műszerfal-kidolgozása már nem a luxust tükrözi, az összehátas mégsem rossz... Amiben elmarad a kategóriatársaitól, az a 461 literes csomagtartója, valamint annak pakolhatósága. Kritikát érdemel még az igazán puha műanyagok hiánya, és a hifi régmódi, pontmátrixos kijelzője.

Az autó összességében kielégíti a családi igényeket, vagy akár egy céges flotta felsővezetői autó-elképzeléseit is, ugyanakkor kiálló sikerre Európában szerintünk nem számíthat, hiszen 9 290 000 Ft áll az árcéduláján, amely még a legnagyobb rajongókat is elgondolkodtatja...



RAJTRÁCSFOTÓK

146
Áprilisban ők voltak a versenypályák legszebbjei



2
Széria: **MotoGP**
Helyszín: **Jerez**



1
Széria: **Gyorsasági OB**
Helyszín: **Hungaroring**



3
Széria: **F1**
Helyszín: **Malajzia**



4
Széria: **IRC**
Helyszín: **Kanári-szigetek**

HUNGARICUM

Kóstolja meg Ön is a legjobb valódi pálinkákat!

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

SZESZES ITALOK
GYÁRTÁSA
FORGALMAZÁSA



WTCC



FIA Túraautó
Világbajnokság

INGYENES BELEPÉS

HUNGARORING

2011. JÚNIUS 4-5.

Norbert
MICHELISZ

Yvan
MULLER

Robert
DAHLGREN

Hungaroring



**AUTO
GP**



LADIES CUP



MASERATI

www.fiawtcc.com gpticketshop.com

Official Series Partners

