

A világ vezető F1-es magazinjának legizgalmasabb cikkeivel

Autósport és **Formula**



WWW.FORMULA.HU

MAGYARORSZÁG MOTORSPORT MAGAZINJA

XII/9. szám, 2011. szeptember

FERRARI-LEGENDÁK

Surtees és Alonso
nagy találkozása

MOSLEY ÉS A VILÁG

A volt FIA-elnök
mindent elmesél

KÍMÉLETLENÜL ŐSZINTE

Exkluzív Stoner-interjú

LOTUS-LÁNY

Bús Edina



164
OLDALON

LEWIS & BUTTON

MEGÁLLÍTHATJÁK VETTELT?



Az MNASZ
kiemelt
médiapartnere



9 771785 1948009

11009

Ára: 795 Ft
Előfizetőknek:
499 Ft

TISSOT
SWISS WATCHES SINCE 1853
INNOVATORS BY TRADITION



TISSOT T-RACE MotoGP LIMITED EDITION 2011

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

MEGÉRINT AZ IDŐ



További információk: www.tissot.ch

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

Autósport és Formula

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

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

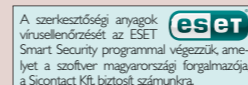
Nem tudja megvenni magazinunkat kedvenc lap-elárusító helyén? Hívjon bennünket a 06 46 505-490-es forródrótunkon hét közben 8-16 óra között, vagy írjon e-mailt a formula@formula.hu címre, és intézkedünk.
A kiadó írásos engedélye nélkül a lap bármely fotójának, szövegrészének, illusztrációjának még részleges 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 lapzártaori állapotokat tükrözi. **Az Autósport és Formula Magazin játéka 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.

haymarket



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

Együttműködő partnereink:



JEGYZET

BETHLEN TAMÁS

NYÁRI SZÜNET

Négy hetet kellett kiböjtölni, a Magyar Nagydíj után az F1-es csapatok ennyi szabadságot kaptak, de most már itt a várva-várt folytatás, jöhetnek az újabb izgalmak.

A száguldó cirkusz belgiumi fellépése előtt azonban tekintünk vissza a két utolsó versenyre, amelyek nem a Red Bull és nem Vettel, hanem a McLaren, Hamilton és Button győzelmét hozták. Utóbbi siker fényében nem csak a wokingi tervezőcsapat, az istálló munkatársai és a pilóta, hanem kollégánk is fűrdhet egy kicsit, hiszen Kalmár István volt az, aki kalocsai minitás overallt „adott” a szombati időmérőre a két brit ászra, akik ezzel az elsőre kissé fura felszereléssel a kvalifikáción mindketten be is jutottak a legjobb három közé. A többi már ismert: 2009 világbajnoka a változatos körülmények között futott Magyar Nagydíj ugyanúgy nyert, akárcsak pályafutása első diadala idején – és az öröme sem tűnt kisebbnek.

Minderről természetesen részletesen beszámolunk, de a 164 oldalas tartalmunk ismét temérdek más érdekességet is kínál. Húszéves pályafutása kapcsán felidézük Schumacher rekordjait; elmeséljük, milyen egy F1-es egyenesfutás-teszt; kifaggyatjuk Max Mosley-t az FIA-elnöksége alatt történekről; felvázoljuk, hogyan lesz Hamiltonból globális márkanév; megírjuk, miről beszélgett

Surtees és Alonso egy ötven esztendőes F1-es Ferrari fölött.

Persze szokásunkhoz híven magazinunkból a motorsportok színes kavalkádjának egyetlen darabja sem hiányzik, akár nemzetközi, akár hazai szériáról legyen is szó. A lapban találunk MotoGP-információkat, WTCC-riportot, rali vb-s beszámolókat, és a hazai bajnokságok értékelései, a fiatal tehetségek bemutatói is helyet kapnak hasábjainkon, sőt a legújabb utcai autók próbáinak és a gyengébb nem legszebb képviselőinek is szorítottunk egy kis helyet.

Ami pedig szerkesztőségünk háza táját illeti: büszkén jelenthetem, hogy készül a saját F1-es projektünk. Persze egyelőre még csak virtuális változatban. Bagi Sándor kollégánk lepett meg bennünket a lent látható 3D koncepcióval, nekünk már csak a festésről kellett gondoskodnunk. Ahogyan az már lenni szokott, szponzorokat egyelőre nem találtunk, de ami késik, nem múlik...

A merész külsejű F1-es autóról további képeket és részleteket a Formula.hu weboldalon láthatnak, illetve olvashatnak



Btech
DISTRIBUTION

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

Minőségi Autóalkatrészek

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

FORMULA-1

KÜLÖNVÉLEMÉNY.....	23
Dávid Sándor rovata	
SCHUMACHER REKORDJAI F1	24
20 év, 7 vb-cím, 45809 kilométer	
RAJONGÓ F1	27
„Ki ez a Michael-mániákus?”	
MÁRKANÉV LETT F1	28
Merre tovább Lewis?	
EGYENESFUTÁS-TEST F1	32
Mit keres egy F1-es autó a kifutópályán?	
AZ FIA ELNÖKE VOLT F1	36
Max Mosley most mindent megmond	
FERRARIS A FERRARISSAL F1	44
A nap, amikor Alonso találkozott Surtees-zel	
TECHNOLÓGIAI MESTERKURZUS F1	53
Az F1 titkainak leleplezésére: A hátsó szárny	
EZ JÁR A FEJÉBEN F1	54
Frank Williams exkluzív	
MÉLYŰLŐ KAPCSOLAT.....	56
Miért szöveteztek a Red Bull az Infiniti?	

MOTORSPORT

ELNÖKI NOTESZ.....	61
Gyulay Zsolt elmúlt hónapja	
FELFELÉ A LEJTŐN.....	63
Mathias Lauda újabb próbát tesz	
CHEVY-VADÁSZAT.....	71
A volvós Dahlgren elégedett a fejlődéssel	
AZ AUSZTRÁL ZSENI.....	76
Exkluzív: Casey Stoner, ahogyan kevesen ismerik	
SÁVOLY, A SPANYOL GYARMAT.....	80
Mit veszített az ország a Balatonringgel?	
EGY FRANCIA FINNORSZÁGBAN.....	92
Loeb másodszer nyert és sokkal vezet	
FELEMÁS SZOMSZÉDOLÁS.....	96
Arad Rali: Janika nyert és szorossá tette a hajrát	
OROSZ DAKAR.....	110
A nagy nevek nem nyertek	
MEGLEPETÉSEK HELYETT.....	112
Gyula: A bajnok nyerte a fürdőváros versenyét	
NEMZETKÖZI MEZŐNYBEN.....	122
A ralikrosszban még semmi nem dőlt el	
A MOTORSPORT ÜNNEPE.....	132
Autokrossz Eb Nyírádon	
FESZTIVÁLI HANGULAT.....	138
Útcai gokart és extrém motorsportok Győrben	

AUTÓK – LÁNYOK

EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ.....	154
Laura és a Maserati	
GRMN.....	156
A Toyota új hibrid tanulmánya	
MENETPRÓBÁK.....	158
Ford Mondeo, Nissan Juke, VW Touran	
RAJTRÁCSLÁNYOK.....	162
Az elmúlt hónap legszebbjei	

44



72



96



Nekünk magyaroknak talán ez a pillanat az év legfontosabb eseménye. Az autók a Hungaroring rajtrácsán sorakoznak, leghátul a „büntetett előéletű” Buemi. A motorok már a megfelelő fordulatszámon dolgoznak, ettől forrósodik fel a levegő az aszfalt fölött. A kipufogógázok örvényein át is jól látszik azonban az az ötször két piros lámpa, amely mindjárt kialszik, és a 24 betontorpedó végre újtára indulhat.

Fotó: Getty Images/Peter Fox

Veszprém, 2011. július 31. 14:02:59

Canon EOS-1D Mark III (rekesz: f/5.6, zársebesség: 1/640, fókusz: 600 mm, ISO: 100)

INDULÁS!



Nürburg Nürburgring	
A pálya hossza:	5,148 km
Versenykör:	60 kör – 308,863 km
Időjárás:	száraz
Levegő hőmérséklete:	13-14 fok
Aszfalt hőmérséklete:	14-19 fok
Leggyorsabb kör:	
Lewis Hamilton	1:34,302



REMÉNYT HOZOTT

HAMILTON NÜRBURGRINGI MEGLEPETÉSE

Újabb reménysugár csillant fel az izgalomra vágyó F1-es drukkerhad előtt a hűvös Nürburgringen: Lewis Hamilton a megtámasztott McLarennel legyűrte a Red Bullt, ráadásul az energiatalosokat a Ferrari menője, a silverstone-i győztes Fernando Alonso is hátrébb szorította.

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



Hamilton diadala épp jókor jött: mivel az FIA a Brit Nagydíj után újra engedélyezte a befűtős diffúzorok használatát, a közvélemény a Red Bull-dominancia újraéledését várta. Ehelyett feketelevest kapott a Milton–Keynes-i álomcsapat, főként a hazai pályán autózó címvédő-listavezető menőjük, Sebastian Vettel, aki idei legpocékabb hétvégéjét élte át a július közepén már-már téli időjárású Eiffel-régióban.

Az már pénteken is látszott, hogy Vettel-lel valami nem stimmel: míg csapattársra, Mark Webber megfutotta a nap legjobb idejét, addig a németet a nagy-britanniai diadalt fordulópontnak tituláló Alonso a 3. pozícióba kényszerítette. Ekkor még a McLaren formája sem ígért túl sok jót: Hamilton csak a 7. időt autózta, míg a KERS- és kipufogógondokkal bajlódó Jenson Button a 11. pozícióban landolt.

Szombat délelőtt Vettel Webbert és Alonsót maga mögé utasítva az eredménylista élén is

feltűnt, az időmérőn azonban már nem rúgott labdába. Webber a Q3-ban futott 1:33,096-os idejével Silverstone után újra megcsípte a legelőkelőbb rajtkockát, az igazi meglepetést azonban Hamilton szállította, aki az utolsó pillanatban olyan remekbe szabott kört rakott össze, hogy maga is alig hitte el: a pole-időt repesztő Red Bulltól mindössze 5 századdal elmaradva a 2. rajthelyet szerezte meg. Vettelrel idén először fordult elő, hogy kiszorult az első sorból: bár csak 0,137 másodperccel volt lassabb márkatársánál, a 3. helyen kötött ki, így másnap Alonsóval osztozkodhatott a második rajtsoron. A spanyol eredménye kapcsán sokan azonnal siratni kezdték a Ferrari reményeit, de a kétszeres világbajnok nagy nyugalommal jelezte: bízik a 150. Itália versenytempójában. Button vészőfutása az időmérőn is folytatódott: a brit csak a 7. helyen zárt a ferraris Felipe Massa, valamint a Mercedes-reménység



A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:

- Lewis Hamilton:** „Minden győzelem különleges, a mai pedig a csapat erőfeszítése miatt abszolút az. Körrel körre tízedekre voltunk egymástól a többiekkel, így ez a futam arról szól, hogy mindent tökéletesen kellett csinálni. Úgy érzem, hogy a mainál precízebben még soha nem vezettem. Nagyfokú elégedettségre ad okot, hogy a fejemmel és a szívemmel egyaránt tudtam vezetni.”
- Fernando Alonso:** „Minden egyes etapban tartani tudtam az élmének tempóját, így rop-pant elégedett vagyok. Valenciában második lettem, Silverstone-ban győztem, itt pedig szintén a második helyen végeztem. Három különböző pálya, három különböző hőmérséklet és három különféle kipufogó-konfiguráció. Az autónk kiegyensúlyozottan teljesít, és valóban javulunk.”
- Mark Webber:** „Nem voltunk elég gyorsak. A saját teljesítményemmel elégedett vagyok, de ezek a srácok különösen erősek voltak, főként az etapok vége felé. Csalódott vagyok amiatt, hogy nem sikerült győzni, de legalább jó kis harcot vívtunk. Kikaptunk a legutóbbi futamon, így nem szükséges Einsteinnek lenni ahhoz, hogy tudjuk: keményebben kell dolgoznunk.”

MINDENFÉLE

Mark Webber idei harmadik, pályafutása 9. csapata 30. pole-pozícióját szerezte a Nürburgringen, s ezzel olyan legendákat is maga mögé utasított az örökrajlisán, mint például Riccardo Patrese, John Surtees vagy épp Emerson Fittipaldi. Apró szépséghiba, hogy ez volt az ausztrál sofőr harmadik olyan rajtelsősége, amikor a 2. helyről startolva Lewis Hamilton legyőzte, némi elégedettségre ad okot ugyanakkor, hogy a futamon a tavalyi Belga Nagydíj óta először sikerült Vettel előtt végeznie.

Különleges élményben volt része Michael Schumachernek és Nico Rosbergnek: a Mercedes-tandem tagjai csütörtökön a Nordschleifén kipróbálhatták a W196-ost, az első Ezüstnyilat, amely 1954-ben és 1955-ben szerepelt a Forma-1-ben. Schumi a burkolattal ellátott változattal, míg Rosberg a nyitott kerékű verzióval döngött: a beszámolókat szerint mindkét sofőr élvezte a kisebbfajta időutazást.

Két ízben is súlyos büntetéssel sújtották a németországi hétvégén Sebastian Buemit: az időmérő után diszkvalifikálták a 16. rajthelyről, mert a Toro Rossóból vett tüzemanyagminta nem egyezett az előzetesen leadottal, a futam után pedig a Hungaroringre érvényes öt rajtpozíciós büntetést kapott, mert a versenybírák felelőssé tették a Heidfeld-incidensért.

Kihasználta a Zöld Pokol, azaz a Nordschleife nyújtotta lehetőségeket a Red Bull kiemelt partnere, az Infiniti is: a Renault–Nissan konszern luxusmárkája egy promo-videó forgatás erejéig Sebastian Vettelt és Mark Webbert is kiküldte a 22,8 kilométer hosszúságú legendás aszfaltcsíkra. Vettel egy M35h-t kapott, amelyet a világ leggyorsabb hibridjének tartanak, míg Webber egy M37s sportszedánnal száguldozhatott.

Kami Kobayashi, a Sauber japánja barát-nőjével, Yuval szerette volna megjelteni a Nordschleifét, de a kaland nem a tervei szerint sült el. A pilóta négy körre fizetett be, de párja már az első kanyar után sírva fakadt a sebességtől való félclemében, így az első kört komótos tempóban fejezte be, és nem is folytatta a körözést: „Hatvannal mentünk, nagyon lassan, több mint 20 perc alatt fejeztük be a kört. Megpróbálok olcsón túladni a jegyeken. 89 eurót fizettem a négy körért, de csak egy fordulót mentünk” – mondta a mindig jókedvű sofőr.



„Heidfeldnek előbb di Restával, majd Buemivel akadtak gondjai.”

Nico Rosberg mögött, míg a legjobb tíz a Force Indiával az előkelő 8. idót repesztő Adrian Sutil, valamint a Renault-s Vitalij Petrovval és a Mercedes-veterán Michael Schumacherrel egészült ki.

Hamilton a szombati brilirozás után aztán vasárnap feltette a pontot az i-re, ugyanis nagy csatában felülmúlta Alonsót és Webbert, míg a jóslatok ellenére száraz futamon Vettelnek csak a 4. helyre futotta. Ilyen sem fordult még elő idén a némettel, aki az előző kilenc futamon rendre a dobogó különböző fokain locsolhatta a pezsgőt. Hamilton jól rajtolt, és a belső ívre húzódvá megelőzte Webbert, így az élre állt. Vettel eközben a Ferrarik szorításába került, ráadásul a vörös páros tagjai közül Alonso Webber ellen is támadást tudott indítani, de végül a két energiaitalos autóközé a 3. helyre sorolt be, míg Massa túl szélesre vette az ívet, és visszacsúszott Rosberg



mögé. Alonso a 2. körben a Mercedes Arenánál ráhajtott a vizes fűre és megpördült, így Vettel feljött a 3. helyre, de nem örülhetett sokáig. A 8. körben a spanyol az 1-es kanyarnál visszaelőzte, ráadásul két fordulóval később



a 10-es kanyarnál a német is megcsúszott: ráhajtott a vizes fehér jelzővonalra, megpördült, s bár pozíciót nem veszített az incidenssel, lemaradt az éltriótól, és később már nem is tudta utolérni őket.

Webber a 13. körben megelőzte Hamiltont, aki azonnal visszafoglalta a pozíciót, de a boksziállások első körében az ausztrál mégis átvette a vezetést: a 14. körben szervizelt, majd gyors köreinek köszönhetően mire Hamilton és Alonso két körrel később letudta a kerékcserét, már csak mögé tudtak visszatérni a pályára. A tavalyi vb-bronzérmes idén először hajtott vezető pozícióban. A kerékcserék második körében újra korai kiállással próbálkozott, húzása azonban ezúttal nem jött be. Az ausztrál a 30. körben hajtott a depóba új abroncsokért, míg Hamilton egy, Alonso pedig két körrel to-

PIRELLI-JELENTÉS

„Az egész verseny az abroncsstratégiáról szólt: Hamilton, Alonso és Webber mindannyian igyekeztek a javukra fordítani a kiállásokat. Bár voltak, akik úgy gondolták, hogy nagy időbeli különbség lesz a lágy és a médium abroncs között, Lewis Hamilton könnyedén nyert, annak ellenére, hogy az élén haladók közül ő váltott először PZero fehér abroncsra. Ismét sokféle stratégiát láthattunk, két pilóta például a legutolsó körig halogatta az utolsó kiállást. A hideg és a sima pályafelszín miatt igen sokáig tartottak az abroncsok, ellentétben a szezon kezdetével, amikor néhányan azt mondták, hogy nem elég tartósak az abroncsaink. Ez nemcsak azt mutatja, milyen gyorsan alkalmazkodnak a pilóták és a csapatok, de azt is, hogy abroncsbeszállítóként milyen összetett a feladatunk. Autóként három kiállítás történt, pontosan annyi, amennyire számítottunk.”

Paul Hembery, a Pirelli Motorsport igazgatója

hogy Hamilton rosszul keveredik ki a gumis taktikázásból, ugyanis az 50. fordulóban az éltrió tagjai közül elsőként cserélt: bár Alonso két, Webber pedig hat körrel tovább maradt kint, végül mégis a brit maradt az élén, aki a győzelem felé száguldvá az utolsó előtti körben megfutotta a viadal leggyorsabb fordulóját is. Mögöttük Vettel hosszas csatát vívott Massával: a brazil a kerékcserék első körében a német elé került, aki csak a legutolsó körben, a boksztucában tudta visszaelőzni, amikor végre behajtottak a középkevény gumikért.

Voltak, akik két kerékcserével teljesítették a 60 körös versenytávot, közülük Sutil bizonyult a legjobbnak, aki végül a 6. helyen végzett. Az idei legjobbját produkáló sofőr a Mercedes három kiállással autózó német párosát, Rosberget és Schumachert utasította maga mögé. A legtöbbet Kamui Kobayashi, a Sauber versenyzője profitálta a kétkiállásos stratégiából, a japán ugyanis a 17. helyről a 9. pozícióba kapaszkodott fel ennek köszönhetően, míg az utolsó pontot a szintén két kiállást választó Petrov markolhatta fel.

A futam legnagyobb vesztese Button volt, a 36. körben a brit sofőr szenvedésének egy hidraulikai hiba vetett véget. Rosszul járt a Renault versenyzője, Nick Heidfeld is: az első körben koccant a Force India újoncával, Paul Di Restával, amiért bokszon áthajtós büntetéssel sújtották, de ezt már nem töltötte le, ugyanis későn hirdettek ítéletet a stewardok, a német pedig a 10. körben kiesett. A sikánhoz közeledve Sebastien Buemi leszorította a Toro Rossóval, koccantak és a R31-ese megemelkedett, majd összetörve a kavicságyban landolt.

vább maradt a pályán. Hamilton Webber elé tért vissza, Alonso pedig mindkettejüket átugratta, de a szerviz után a brit a 2-es kanyarban kíméletlenül átgázolt a hideg abroncsokkal bajlódó spanyolon, és újra magához ragadta a vezető pozíciót.

Mivel a középkevény abroncsok előzetesen jóval lassabbnak mutatkoztak a lágy keverékű Pirelliknél, az élmenők igyekeztek minél hosszabbra nyújtani a középső etapot. Úgy tűnt,

A Német Nagydíj végeredménye

1. Lewis Hamilton	McLaren	MP4-26-Mercedes	60 kör, 1:37:30.334
2. Fernando Alonso	Ferrari	150 Italia	+ 3,980
3. Mark Webber	Red Bull	RB7-Renault	+ 9,788
4. Sebastian Vettel	Red Bull	RB7-Renault	+ 47,921
5. Felipe Massa	Ferrari	150 Italia	+ 52,252
6. Adrian Sutil	Force India	VJM04-Mercedes	+ 1:26,208
7. Nico Rosberg	Mercedes	MGP-W02	+ 1 kör
8. Michael Schumacher	Mercedes	MGP-W02	+ 1 kör
9. Kamui Kobayashi	Sauber	C30-Ferrari	+ 1 kör
10. Vitalij Petrov	Renault	R31	+ 1 kör
11. Sergio Perez	Sauber	C30-Ferrari	+ 1 kör
12. Jaime Alguersuari	Toro Rosso	STR6-Ferrari	+ 1 kör
13. Paul di Resta	Force India	VJM04-Mercedes	+ 1 kör
14. Pastor Maldonado	Williams	FW33-Cosworth	+ 1 kör
15. Sébastien Buemi	Toro Rosso	STR6-Ferrari	+ 1 kör
16. Heikki Kovalainen	Lotus	T128-Renault	+ 2 kör
17. Timo Glock	Virgin	MVR02-Cosworth	+ 3 kör
18. Jérôme d'Ambrosio	Virgin	MVR02-Cosworth	+ 3 kör
19. Daniel Ricciardo	HRT	F111-Cosworth	+ 3 kör
20. Karun Chandhok	Lotus	T128-Renault	+ 4 kör

Nem érték célba:

Vitantonio Liuzzi	HRT	F111-Cosworth	37. kör
Jenson Button	McLaren	MP4-26-Mercedes	35. kör
Rubens Barrichello	Williams	FW33-Cosworth	16. kör
Nick Heidfeld	Renault	R31	9. kör

Idei második, karrierje 16. győzelmével Hamilton felkapaszkodott az örökranglista 14. helyére, amelyen Vettel és Sir Stirling Moss-szal osztozik. Érdekeség, hogy mostani diadala előtt a 2008-as világbajnok még soha nem szerzett pontot a Nürburgringen.

Timo Glock néhány órával hazai versenyének rajtja előtt jelentette be, hogy további három évre elkötelezte magát a Marussia Virgin Racing mellett: „Látom, hogy a Marussia hisz a csapat kemény munkájában és elkötelezettségében, ráadásul olyan lépéseket tettünk például a McLaren-partnerkapcsolattal, hogy szerintem elérhetjük a céljainkat. Idén megmutattuk, tudjuk hogyan kell megbízható autót építeni, s immáron megvannak a forrásaink ahhoz, hogy versenyképes autóval folytathassuk” – fogalmazott a pilóta.

Jarno Trulli, a Lotus veteránja csak a boksztól kísérhette figyelemmel a Német Nagydíjat, ugyanis a csapat a tavaly Hispania-színeken szerepelt tesz- és tartalékpilótának, Karun Chandoknak biztosított lehetőséget a versenyzésre. Az alakulat közlése szerint az indiai sofőr szerepeltetésére áldását adta az olasz is, akivel várhatóan szerződést hosszabbítanak. „Boldogan erősíthetem meg, hogy előrehaladott tárgyalásokat folytatunk a szerződése meghosszabbításáról. Remélhetőleg hamarosan a részletekről is beszámolhatunk” – nyilatkozta a Lotus tulajdonos-csapatfőnöke, Tony Fernandes.

Fernando Alonso, a németországi összecsapás 2. helyezetteje 68. dobogós helyezését könyvelhette el a Forma-1-ben, ezzel Rubens Barrichellohoz csatlakozott az örökranglista 4. helyén. A spanyol egyébként Webber autójára felkapaszkodva jutott vissza a boksztucába a futam leintése után, ugyanis a csapat a kevés üzemanyag miatt arra utasította, hogy azonnal állítsa le a motort. „Minden oké, megvolt a szükséges egy liter üzemanyag” – erősítette meg Stefano Domenicali csapatfőnök azt, hogy az FIA műszaki ellenőreinek sikerült elegendő mennyiségű üzemanyagmintát venni a Ferrariból az utólagos műszaki ellenőrzésen.





GPSMAP® 62s

Terepre termett

Az új **GPSMAP 62s** kézi navigációs eszköz 5,1 centiméteres képátlójú, napfénynél is olvasható, 65000 színű kijelzőjével minden helyzetben utat mutat. Beépített, 3 tengelyű elektronikus iránytűje akkor is pontos, ha a készülék nincs szintben tartva. A barometrikus magasságmérő folyamatosan követi a nyomásváltozást, így megtudhatja az aktuális magasságot, sőt, a várható időjárást is megbecsülheti. A nagy érzékenyséű műholdpozíció-becslés segítségével akár sűrű lombozat vagy nagy épületek környékén is kiválóan tájékozódhat. A **GPSMAP 62s** tárolja és megjeleníti a fontos információkat, úgymint helyszín, terep, vagy nehézségi fok. Terepálló és vízálló gumírozott borításával, kis súlyával a készülék extrém körülmények között is ideális társa lesz.

KÉPESLAP A NÜRBURGRINGRŐL



Mogyoród Hungaroring

A pálya hossza:	4,381 km
Versenytáv:	70 kör – 306,630 km
Időjárás:	Esős, száraz
Levegő hőmérséklete:	18-19 fok
Aszfalt hőmérséklete:	18-20 fok
Leggyorsabb kör:	
Felipe Massa	1:23,415



A KÁOSZ URA

BUTTON GYŐZELEMMEL JUBILÁLT A MAGYAR NAGYDÍJON

2006 után újra esős volt a Magyar Nagydíj, s akárcsak akkor, ezúttal is Jenson Button állhatott fel a dobogó legfelső fokára. Kétszázadik F1-es futamán aratott diadalával a McLaren ásza új kategóriát teremtett: káoszmenővé lépett elő.

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

„Nincs időnk rágódni a legutóbbi két futamon. Természetesen ide is győzni jöttünk” – fogalmazott csütörtök délután a meghökkenően hívős Hungaroringen a Red Bull-címvédő, listavezető ásza, Sebastian Vettel, utalva a silverstone-i és a nürburgringi betlire. Másnap az első edzésnapon már óvatosabb volt a német. „Nehéz összerak-

ni egy jó kört. Szerintem sokat kell dolgoznunk, ha versenyképesek akarunk lenni” – mondta mérnökének, Guillaume Rocquelinnek a csapatrádióon, amelyet az AFM az Infiniti jóvoltából a Red Bull garázsában fülelhetett. A világbajnok előrejelzése a nyitónapra vonatkozóan helyesnek bizonyult: mindkét szabadedzésen a nürburgringi

győztes, Lewis Hamilton futotta a legjobb időt a McLarennel, míg a brit mögé délután a ferraris Fernando Alonso, valamint Button iratkozott fel, Vettelt pedig a másik Red Bullal Mark Webber az 5. pozícióba szorította vissza.

Egyéb sem kellett az energiaitalosoknak: a kötelező éjszakai munkaszünetet idén először

megszegve – ezt négy ízben büntetlenül tehetik – lázasan dolgoztak az 1-es rajtszámú RB7-esen, és a munkának meg is lett az eredménye. Az utolsó szabadedzésen már Vettel neve díszelgett az eredménylista élén, és a német a Red Bull kvalifikációs hegemóniáját folytatva a pole-pozíciót is megszerezte.

Az ifjú kiválóság a Q3 hajrájában hapholpolt az elsőséget a kalocsai mintás overallban hajtó McLaren-tandem előtt: közülük Hamilton volt a jobb, aki 0,163 másodpercet kapott a némettől, míg Button 0,209 másodperces hátránnyal került a 3. rajtkockába. Némi meglepetésre a brit sofőr Felipe Massával osztozkodhatott a máso-

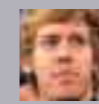
dik rajtsoron, míg Alonso és Webber a harmadikba kényszerült.

Noha a Red Bullnál valószínűleg egész szombat éjszaka forróságért imádkoztak, Mogyoród vasárnap a 2006-os arcát idézte: akárcsak akkor, most is egész délelőtt szakadt az eső, s bár a rajt idejére alábbhagyott, az öt évvel ezelőtti futamon karrierje első diadalát arató Button dörzsölte a tenyerét. Nem is tette rosszul a brit, aki újabb emlékeztető győzelmet aratott, ráadásul sikerével új kategóriát teremtett: mivel 11 győzelme közül ötöt esős vagy az égi áldás miatt kaotikussá vált futamokon aratott, immáron nyugodtan lehet káoszmenőnek titulálni.

A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1 Jenson Button: „Fantasztikus verseny volt! Imádom az ilyen körülményeket, de ne kérdezzék, hogy miért! Remek csatát vívtunk Lewis-zal, amikor az első két helyen autóztunk. A forgalom függvényében a különbség hol csökkent, hol nőtt, de végig sportszerű keretek között maradtunk. Sajnálom, hogy a végén nem együtt állhattunk fel a dobogóra.”



2 Sebastian Vettel: „Az utolsó etapban úgy éreztem, hogy felgyorsult az autó, de mivel 20 kör még hátravolt, nem akartam túlerőltetni a dolgokat. Egyébként a második hely is jó eredmény. Az utóbbi két futam alapján a McLaren az időjárás viszonyoktól függetlenül egyértelműen erős. Most az a feladatunk, hogy minél alaposabban felkészüljünk a soron következő összecsapásra.”



3 Fernando Alonso: „Elégedett vagyok az eredményemmel. A július fantasztikus hónap számomra, hiszen ebben a hónapban én szereztem a legtöbb pontot a mezőny tagjai közül, ráadásul mindezt három eltérő helyszínen, eltérő időjárási viszonyok között értem el. A csapat javult, a McLaren is sokkal erősebb lett, így egyre szórakoztatóbb a versenyzés.”



MINDENFÉLE

Sebastian Vettel idei nyolcadik, pályafutása huszonharmadik pole-pozícióját szerezte a Magyar Nagydíj időmérő edzésén. A Red Bull-kvalifikáció hegemóniája 12 futam óta tart, amivel utolérték a McLarent, és a szakág történetének harmadik leghosszabb pole-szériájával büszkélkedhetnek. A csúcsot 24 egymást követő rajtelsőséggel a Williams tartja: az idén csak sýnylódó grove-iak az 1992-es Francia Nagydíj és az 1993-as Japán Nagydíj között verhetetlenek voltak az időmérőn.

200. nagydíján aratott győzelmével Jenson Button 36. alkalommal állhatott dobogóra, amivel beírta legendás honfitársát, Graham Hillt és a Forma-1 örökranglistáján felkapaszkodott a 18. helyre. A McLaren legutóbb tavaly Törökországban és Kanadában aratott egymást követő győzelmeket, ráadásul a workingi egyet zsinórban 30 futam óta rendre ott van a pontszerzők között.

Fernando Alonso zsinórban negyedszer végzett dobogós helyen: a Ferrari versenyzője sorozatban negyedszer végzett két pozícióval előkelőbb helyen, mint a rajthelye, ráadásul 69. alkalommal állt dobogóra, így az örökranglistán maga mögött hagyta a sportág nagydíj-indulási rekordért, Rubens Barrichellót, és felsorakozott Michael Schumacher, Alain Prost és Ayrton Senna mögé.

Jenson Button esetében bebizonyosodott, hogy igaz a régi magyar mondás, amely szerint „akinek a halálhírét keltik, az hosszú életű lesz. A McLaren-menő honlapját szombat este feltörte egy hacker, aki a hírek között azt tudatta, hogy a versenyző súlyos autóbalesetet szenvedett Budapesten. Az eredmény ismert: másnap a brit győzelmet aratott.

Nagyszerű formában távozott nyári szünetre a Force India-istálló, amely a Nürburgringen és a Hungaroringen összesen 14 pontot gyűjtött, többet, mint amennyit az üldözött Sauber és az üldöző Toro Rosso. „Minden a terveink szerint halad. Fejlesztjük az autót, amelynek folyamatosan javul a teljesítménye, és egyre jobb eredményeket érünk el. Németországban Paul balsezercsés volt az első körben, itt pedig Adrian számára nem alakult jól a futam első köre. Ha ezek nem történnek meg, most jobban is állhatnánk” – mondta az AFM-nek a csapatfőnök, Vijay Mallya, aki azt is elárulta: Szingapúrig biztosan folytatódik a VJM04-es modell fejlesztése.

„Heidfeld időben kiugrott az autóból, és sértetlenül megúsza az esetet.”



Massa kiválóan versenyzett a Ringen, de a csúszós aszfalt őt is megrézfálta

A szemerkélő esőben a mezőny átmeneti gumikon rajtolt, és Vettel megőrizte az első-séget: öt körön át a német állt az élen, Hamilton azonban hibára kényszerítette, és a 2-es kanyarnál megelőzte a kisodródó Red Bullt. Button a bokszkiállítások első köre után előzte meg Vettelt: míg a német és Hamilton a 12. körben szervizeltek, addig a 2009-es világbajnok már egy fordulóval korábban letudta a cserét, így a melegebb slickekben a 15. körben viszonylag könnyedén legyűrte a világbajnokot.

A 47. körben fordulat állt be: Hamilton megpördült a sikanál, ráadásul mutatványa után leszorította a pályáról Paul di Resta Force Indiá-

ját, s emiatt néhány fordulóval később áthajtásos büntetéssel sújtották, amit az 56. körben töltött le. Közben az éle álló Buttonnal oda-vissza előzgettek egymást, sőt az eső is eleredt: egy rádió-kommunikációs hiba miatt Hamilton az 52. kör-

ben intermediate gumikat rakatott fel, de mivel az égi áldás szinte azonnal elállt, két körrel később újra cserélnie kellett, és ez – valamint az áthajtásos büntetés – megpecsételte a sorsát.

Button a leintésig maga mögött tudta tartani a futam során több ízben is megpördülő Vettelt, míg a 3. helyen a szintén több hibát vétő Alonso futott be. Hamilton hat bokszutcai látogatással a háta mögött eszeveszett hajrát produkált, amelynek során előbb Massát, majd Webbert vadászta le, így sikerült felkapaszkodnia a dobogósok mögé.

Di Resta jutalma a Hamilton-incidens után a 7. hely lett, amely Forma-1-es karrierje eddigi legjobb eredményének számít. A Force India skót reménye mögött Toro Rosso–Mercedes szendvicssel egészült ki a pontszerző zóna: a századik futamát teljesítő Red Bull-junioroknál Sebastien Buemi a nürburgringi Heidfeld-baleset miatt

PIRELLI-JELENTÉS

„Egy újabb fantasztikus versenynek lehettünk ma tanúi vegyes időjárás viszonyok között, melyen Button megmutatta képességeit változékony időben, és a PZero abroncsok is bizonyították teljesítményüket, tartósságukat. Jensen még a futam végén elért esőben is elegendő tapadást talált a PZero sárga lágy abroncsra, hogy kivívja a megérdemelt győzelmet. Igen sokféle stratégiát láthattunk a csapatoktól a verseny folyamán: az első öt helyezett négy különböző stratégiát követett, végül azonban mind az öt versenyzőnek slick abroncsra kellett megbirkóznia a csúszós pályával. A McLaren-pilóták igen szoros küzdelmet folytattak: Lewis Hamilton is nagyszerűen versenyzett, a hat kiállítás ellenére elért eredménye lenyűgöző. Különösen elégedett vagyok, mivel a Hungaroringet olyan pályaként ismerik, ahol nem gyakori az előzés, ma azonban jóval több előzést láthattunk, mint amennyi kanyar van magán a pályán.”

Paul Hembery, a Pirelli Motorsport igazgatója



Buttonnak lassan a magyar pálya lesz a specialitása, persze csak ha rossz időben versenyez rajta...

kapott öt rajtpozíciós büntetés után a 23. rajthelyről kapaszkodott fel a 8. pozícióba, maga mögé utasítva a csillagosok reménységét, Nico Rosberget és saját csapatársát, Jaime Alguersuarit.

A kiesők közül a két Lotus, Heikki Kovalainen és Jarno Trulli olaj-, illetve vízvízvárgás miatt búcsúzott, Michael Schumacher Mercedesé váltóhiba miatt állt ki, míg Nick Heidfeld alatt gyakorlatilag felrobbant a Renault. A 23. körben a német kerékcsereje túl sokáig tartott, így a bokszutcaból kijövet az R31-es előbb lángra

kapott, majd berobbant. Heidfeld időben kiugrott az autóból, és sértetlenül megúsza az esetet: a tűzoltóknak kellett némi idő, mire megfékeztek a lángokat, az FIA azonban – többek által vitatott módon – nem küldte pályára a biztonsági autót.

Említést érdemel, hogy a futam megdőntötte az isztambuli kiállásrekordot: a törököknél 82, míg hazánkban 88 alkalommal jártak a versenyzők a bokszban. A leghajmeresztőbb változatot Jerome d'Ambrosio produkálta, aki a Virgin garázsa előtt pördült meg.

A Magyar Nagydíj végeredménye

1. Jenson Button	McLaren	MP4-26-Mercedes	70 kör, 1:46:42.337
2. Sebastian Vettel	Red Bull	RB7-Renault	+ 3,588
3. Fernando Alonso	Ferrari	150 Italia	+ 19,819
4. Lewis Hamilton	McLaren	MP4-26-Mercedes	+ 48,338
5. Mark Webber	Red Bull	RB7-Renault	+ 49,472
6. Felipe Massa	Ferrari	150 Italia	+ 1:23,176
7. Paul di Resta	Force India	VJM04-Mercedes	+ 1 kör
8. Sébastien Buemi	Toro Rosso	STR6-Ferrari	+ 1 kör
9. Nico Rosberg	Mercedes	MGP-W02	+ 1 kör
10. Jaime Alguersuari	Toro Rosso	STR6-Ferrari	+ 1 kör
11. Kamui Kobayashi	Sauber	C30-Ferrari	+ 1 kör
12. Vitalij Petrov	Renault	R31	+ 1 kör
13. Rubens Barrichello	Williams	FW33-Cosworth	+ 2 kör
14. Adrian Sutil	Force India	VJM04-Mercedes	+ 2 kör
15. Sergio Perez	Sauber	C30-Ferrari	+ 2 kör
16. Pastor Maldonado	Williams	FW33-Cosworth	+ 2 kör
17. Timo Glock	Virgin	MVR02-Cosworth	+ 4 kör
18. Daniel Ricciardo	HRT	F111-Cosworth	+ 4 kör
19. Jérôme d'Ambrosio	Virgin	MVR02-Cosworth	+ 5 kör
20. Vitantonio Liuzzi	HRT	F111-Cosworth	+ 5 kör

Nem érték célba:

Heikki Kovalainen	Lotus	T128-Renault	55. kör
Michael Schumacher	Mercedes	MGP-W02	26. kör
Nick Heidfeld	Renault	R31	23. kör
Jarno Trulli	Lotus	T128-Renault	17. kör

Használhatatlanná vált Nick Heidfeld R31-es Renault-ja, amely kiégett a Magyar Nagydíjon – árulta el a főmérnök, James Allison. A szakember szerint a robbanással végződő tüzeset egy láncreakció végkifejlete volt: előbb az autó kipufogója repedt meg, majd az elhúzódo bokszkiállítás során túl magasra szökött a hőmérséklet, a burkolat kigyulladt és felrobbant egy, a szelepeket levegővel ellátó légtartály. „Kapcsolatban állunk az FIA-val. Teljes körű tájékoztatást adunk nekik az incidensről, és felvázoljuk az is, hogy milyen lépéseket teszünk az ilyen esetek újbóli előfordulásának megelőzése érdekében” – fogalmazott a szakember.

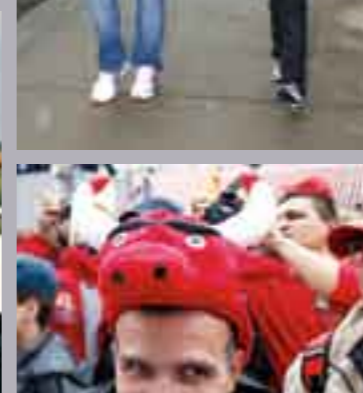
Gyulay Zsolt, a Hungaroring vezetője a Magyar Nagydíj után elárulta: a jövő évi összecsapásig mindenképpen szeretné újraaszfaltozni a mogyoródi versenypályát. „Van egy terünk” – mondta Gyulay. „Ennek kivitelezése azonban állami segítség nélkül lehetetlen. Az újraaszfaltozás a minimum, amit szeretnénk megvalósítani. Komoly elképzeléseink vannak a következő két évre, mert szeretnénk megmutatni, hogy a motorsport mennyire fontos Magyarország számára.”

Érdekes színfoltja volt a Magyar Nagydíj nyitónapjának Bruno Senna, aki idei csapatánál, a Lotus Renault GP-nél először vett részt éles, versenyhétvégi bevetésen, amikor Nick Heidfeld autójával körözhetett a pénteki első tréningben. „Reményeim szerint azért, hogy picit jobban feltérképezzenek. Nem hibáztam, nem csúsztam ki a pályáról. Köridő tekintetében szerettem volna közelebb lenni Vitalijhoz, de mivel csak egy szett gumit kaptam, korlátozottak voltak a lehetőségeim” – mondta az AFM-nek a 25 kört teljesítő, a 15. időt repesztő brazil reménység.

A magyar Waberer's Holding logója is ott díszelgett a két McLarenen a Magyar Nagydíj ideje alatt: a megjelenést a Vodafone és a magyar cég közötti megállapodás tette lehetővé. A brit együttest támogató távközlési társaság a múlt év óta biztosít helyi partnereinek megjelenési lehetőséget.



KÉPESLAP HUNGARORINGRŐL



A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

FORMULA-1

PILOTÁK	BHR	AUS	MAL	CHN	TUR	ESP	MCO	CAN	EUR	GBR	DEU	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	KOR	IND	ABD	BRA	
S. VETTEL	-	25	25	18	25	25	25	18	25	18	12	18	-	-	-	-	-	-	-	-	234
M. WEBBER	-	10	12	15	18	12	12	15	15	15	15	10	-	-	-	-	-	-	-	-	149
L. HAMILTON	-	18	4	25	12	18	8	-	12	12	25	12	-	-	-	-	-	-	-	-	146
F. ALONSO	-	12	8	6	15	10	18	-	18	25	18	15	-	-	-	-	-	-	-	-	145
J. BUTTON	-	8	18	12	8	15	15	25	8	-	-	25	-	-	-	-	-	-	-	-	134
F. MASSA	-	6	10	8	0	-	-	8	10	10	10	8	-	-	-	-	-	-	-	-	70
N. ROSBERG	-	-	0	10	10	6	0	0	6	8	6	2	-	-	-	-	-	-	-	-	48
N. HEIDFELD	-	0	15	0	6	4	4	-	1	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34
V. PETROV	-	15	0	2	4	0	-	10	0	0	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	32
M. SCHUMACHER	-	-	2	4	0	8	-	12	0	2	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32
K. KOBAYASHI	-	0	6	1	1	1	10	6	0	-	2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	27
A. SUTIL	-	2	0	0	0	0	6	-	2	0	8	0	-	-	-	-	-	-	-	-	18
S. BUEMI	-	4	0	0	2	0	1	1	0	-	0	4	-	-	-	-	-	-	-	-	12
J. ALGUERSUARI	-	0	0	-	0	0	-	4	4	1	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-	10
S. PEREZ	-	0	-	0	0	2	-	-	0	6	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	8
P. DI RESTA	-	1	1	-	-	0	0	0	0	0	0	6	-	-	-	-	-	-	-	-	8
R. BARRICHELLO	-	-	-	0	0	0	2	2	0	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	4
J. TRULLI	-	0	-	0	0	0	0	0	0	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
V. LIUZZI	-	-	-	0	0	-	0	0	0	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
J. D'AMBROSIO	-	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
H. KOVALAINEN	-	-	0	0	0	-	0	-	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
P. MALDONALDO	-	-	-	0	0	0	0	-	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
T. GLOCK	-	0	0	0	-	0	-	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
N. KARTHIKEYAN	-	-	-	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
D. RICCIARDO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	0

KONSTRUKTŐRÖK	BHR	AUS	MAL	CHN	TUR	ESP	MCO	CAN	EUR	GBR	DEU	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	KOR	IND	ABD	BRA	
Red Bull Racing	-	35	37	33	43	37	37	33	40	33	27	28	-	-	-	-	-	-	-	-	383
McLaren Mercedes	-	26	22	37	20	33	23	25	20	12	25	37	-	-	-	-	-	-	-	-	280
Scuderia Ferrari	-	18	18	14	15	10	18	8	28	35	28	23	-	-	-	-	-	-	-	-	215
Mercedes GP	-	0	2	14	10	14	0	12	6	10	10	2	-	-	-	-	-	-	-	-	80
Lotus Renault GP	-	15	15	2	10	4	4	10	1	-	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	66
Sauber	-	0	6	1	1	3	10	6	0	6	2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	35
Force India	-	3	1	0	0	0	6	0	2	0	8	6	-	-	-	-	-	-	-	-	26
Toro Rosso	-	4	0	0	2	0	1	5	4	1	0	5	-	-	-	-	-	-	-	-	22
Williams	-	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Team Lotus	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Virgin Racing	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
HRT	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0



SZÜNIDŐ

Az F1-es mezőny minden tagja kihasználta a nyári szünetet, de a helyszínekről a leg-többet hallgattak. A szabadságukat töltő sztárok közül csak Sebastian Vettelről érkezett konkrét és meglepő hír: az összesítésben toronymagasan vezető világbajnok az Adrián tűnt fel. A horvátországi Splittel szemben elterülő Solta szigetén sikerült lefotózni egy fényképésznék, amint a német a sorozatot irányító Bernie Ecclestone jachtja körül a vízisírel száguldozott. A pilóta nagyon jó kapcsolatot ápol a széria kereskedelmi jogainak tulajdonosával, így nem meglepő, hogy sok más üzletember mellett ő is meghívást kapott a hajóra.

ELŐFIZETÉSI AKCIÓ

Fizessen elő most az Autósport és Formula Magazinra, és az Öné lesz egy **FORMA-1 DUMÁK** CÍMŰ KÖNYV!



A száguldó cirkusz minden kétséget kizáróan extrém sport. Nem csoda, ha extrém megnyilatkozások kísérik, immár 1950 óta. Jópofa, humoros, elgondolkodtató, groteszk, piszkálódó szövegelések, beszélgetések, bölcsességek. Aranyköpések, ha úgy teszük. A kötetecske most azt az 500-at adja az olvasók kezébe, amely kollégáknak, Méhes Károlynak a leginkább tetszett.

„Oké, Felipe. Fernando gyorsabb nálad. Jelezd vissza, hogy megértetted-e?”
(Rob Smedley a versenyt vezető Massának a 2010-es Német Nagydíjon)

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 postailádájában várja Önt az F1 és a motorsportok aktuális híreivel, legizgalmasabb képeivel és háttérinformációival!

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

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

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

Formula.hu

Egyre több hírrel és szolgáltatással várja régi és új olvasóit az ország egyik legkedveltebb motorsport portálja. A friss külső és megjelenés csak egy része a változásoknak, tartalmában is alaposan kibővült a 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



Autósport és Formula

A fentiek szerint megrendelem az Autósport és Formula Magazint:

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

Név: _____

 Lakcím: _____

 Tel.: _____
 E-mail: _____

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

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

Sapka "Team" cikkszám: V06TC ár: 7.490,-	Ing "Team" cikkszám: V06RS ár: 21.990,- méret: S-XXXL anyaga: 100% pamut	Póló "Team" cikkszám: V06T1 ár: 11.990,- méret: S-XXXL anyaga: 100% polyester	Póló "GP Victory" cikkszám: V05RRT1 ár: 11.990,- méret: S - XXXL anyaga: 100% polyester Cooldry	Női póló "Team" cikkszám: V06LT1 ár: 10.490,- méret: XS - XL anyaga: 100% polyester
Sapka "Lewis" cikkszám: V06D2C ár: 7.490,-	Póló "Lewis F1 Car" cikkszám: 3102 ár: 8.990,- méret: S - XXL anyaga: 100% pamut	Póló "Jenson F1 Car" cikkszám: 3112 ár: 8.990,- méret: S - XXL anyaga: 100% pamut	Ing "Team" cikkszám: M-105179 ár: 22.990,- méret: S - XXL anyaga: 100% pamut	Póló "Team" cikkszám: M-105183 ár: 10.490,- méret: S - XXL anyaga: 100% pamut
Sapka "Jenson" cikkszám: V06D1C ár: 7.490,-	Galléros póló "Team" cikkszám: G32039 ár: 24.990,- méret: S, M, XL, XXL anyaga: 100% Active Coolmax	Hosszúujjú póló "Drivers" cikkszám: G31061 ár: 17.990,- méret: M, L, XL, XXL anyaga: 94% pamut, 6% spandex	Top "Team" cikkszám: M-105194 ár: 14.990,- méret: XS - XL anyaga: 100% polyester	Sapka "Vettel" cikkszám: M-105270 ár: 8.990,-
Kulcstartó "Data" cikkszám: V06DMK ár: 2.490,-	Top "Michael" cikkszám: G31052 ár: 12.490,- méret: XS, S anyaga: 94% pamut, 6% EA	Póló "Nico" cikkszám: G31048 ár: 12.490,- méret: S - XXL anyaga: 100% pamut	Top "Nico" cikkszám: G31051 ár: 12.490,- méret: XS - XL anyaga: 94% pamut, 6% EA	Sapka "Webber" cikkszám: M-105255 ár: 8.990,-
Sapka "MS" cikkszám: G60022 ár: 7.990,-	Sapka "Nico" cikkszám: G60021 ár: 7.990,-	Sapka "Glock" cikkszám: MV06TD1C ár: 6.990,-	Sapka "Alonso" cikkszám: 320138902 ár: 7.490,-	Sapka "100% Red Bull Fan" cikkszám: M-101914 / M-105162 ár: 7.990,-
Póló "Team" cikkszám: MV06T1 ár: 8.990,- méret: S - XXXL anyaga: 100% pamut	Sapka "Team" cikkszám: SM111001 ár: 6.990,-	Ágynemű "Scudetto" cikkszám: 600F23100 ár: 10.990,-	Top "Evolutione" cikkszám: 32.005.06.01/-02 ár: 8.990,- méret: L, XL / M, L, XL anyaga: 95% pamut, 5% elasztan	Galléros póló "Team" cikkszám: 76085301 ár: 19.990,- méret: M - XXL anyaga: 100% pamut
Póló "Team" cikkszám: SM112001 ár: 11.990,- méret: L - XXL anyaga: 35% pamut, 65% polyester	Sapka "Kamui" cikkszám: SM111002 ár: 6.990,-	Övtáska "Team" cikkszám: 06879702 ár: 7.490,-	Póló "Massa - Brazil Flag" cikkszám: 76075201 ár: 11.990,- méret: L - XXL anyaga: 100% pamut	Póló "Scudetto Stripe" cikkszám: 320030202 ár: 9.490,- méret: S, XL, XXL anyaga: 100% pamut

A termékek kizárólag a hirdetésben feltüntetett méretekből kaphatók, a készlet erejéig. Az árváltoztatás jogát fenntartjuk.

www.GPSHOP.hu

Hivatalos Forma 1, WRC és MotoGP rajongói termékek legszélesebb választéka

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

GPshop Budakeszi 2092 Budakeszi, Fő u. 126.

GPshop WestEnd 1062 Budapest, Váci út 1-3., 1.em. Lechner krt 7.

Nyitvatartás:

Nyitvatartás:

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

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

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

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

KÜLÖNVÉLEMÉNY

DÁVID SÁNDOR

MSC

Ma ez a három betű a neve.

Se cím, se rang, se semmi. Még a betűk színében sem különbözteti meg semmi a többiekétől, illetve, ha olykor-olykor megkülönböztetik, mondjuk azzal, hogy pirossal írják, az nagy baj, mert az azt jelenti, hogy nem jutott be a legjobb tíz, esetleg a tizenhét közé sem, mert már erre is volt példa.

Micsoda szégyen!

Már annak, aki így gondolja. S annak van egy sokszor leírt kis történetem. Nelson Piquet seniorról és Nigel Mansellről, amikor még együtt alkották a Williams csapatát. A Playboy magazin egyik újságírója interjú közben azt találta mondani Nelsonnak, hogy: „Önök ketten nagyjából egyforma versenyzők...”, mire Piquet, aki nem kedvelte különösebben Nigelt, epésen megjegyezte: „Igen. Én nyertem három világbajnokságot, Mansell meg veszett hármat!” (Aztán mondott még egy-két gorombaságot, nem kímélve Nigel véltlen feleségét sem, de hát jobb nem ingerelni az oroszlánt.)

Ez MSC-re lefordítva az jelenti, hogy Michael Schumacher nyert már eddig hét világbajnokságot, annyit, mint még soha senki, ellentétben az öt lesajnálóval, akiknek maximum hét szilvafájuk van, vagy csak a két pusztájuk.

Ami ugye, eleve meghatározza a beszélők helyzetét.

Schumi különben arról jutott eszembe, hogy ha jól néztem ki a naptárból, éppen húsz évvel ezelőtt, 1991. augusztus 28-án mutatkozott be a Forma-1 világbajnokságban. Spában esett meg ez a világtörténelmi esemény, közel szűkebb hazájához, Kerpenhez, így aztán földijeinek tíz-

„Az vesse rá az első követ, aki nem fél, hogy visszadobja.”

ezrei láthatóak akár élőben is mind a háromszáz métert, amit első versenyén teljesített. (Núfű... Legyen négyszáz!) A rajtnál ugyanis elégette a tengelykapcsolót (van akiknek kuplung), ezzel a versenyének vége is lett.

A bemutatkozását néhányan mégis sikerként könyvelték el, s e néhányak között szerencséjére olyan potentátok voltak, mint a Benetton-főnök Briatore, csapatfőnöke Eddie Jordan, az akkor még messze nem öreg Sauber, akinek a szárnyai alatt nőtt nagyra, és főleg Bernie Ecclestone, aki már akkor meglátta benne a nagy bajnokot.

Ellentétben velem, és még néhány ezer emberrel, akik ott ültünk a lelátókon (én a közvetítőfülkében), és más dolgom is volt, mint a nyeretlen két éves kezdőre figyelni. Az ugyanis vagy három évvel később volt, amikor már szinte csak rá lehetett figyelni ugyanitt, amikor elvették tőle a győzelmet (kizárták!), mert az autójának az aljalemeze egyetlen milliméterrel (!) vékonyabb volt az előírtnál.

Tíz helyett kilenc.

Két dolgot már akkor sem tudott megmagyarázni senki (azóta sem), hogy a lézeres mérés korában hogyan tudott a Benetton egy millimétert elnézni, illetve, hogy ehhez mi köze volt Schumachernek!...

De ne fussunk ennyire előre.

Ma már a múlt ködébe vész ugyan, de tény, hogy a Mercedes már húsz évvel ezelőtt tervezte a Forma-1-be való visszatérését. Ezt azonban megakadályozta a gazdasági válság. Egy gyár, amely 42 ezer munkását volt kénytelen elbocsátani, erkölcsileg nem engedhette meg magának, hogy a másik oldalon márkamilliókat öljön a Forma-1-be. Ezért azután az a nagyszerű fiatal csapat, amelyet Neerpatsch sportigazgató dédelgetve nevelgetett, Winkelhock, Schumacher és Heinz-Harald Frentzen, igazi cél nélkül maradt. Ők ekkor már a Sauber-Mercedes istállóban aratták sikereiket, a legendás C-csoportos Mercedesben, Mauro Baldi és Jochen Mass társaságában, és ők lettek volna a Mercedes Forma-1-es csapata – ha lett volna.

Se helyem, se időm, se céloom ideírni minden részletet, akit netán érdekel, olvassa el a fiam kitűnő és talán még itt-ott kapható Schumacher-könyvét (én is abból szemezgetek, mert

a megjelenésekor nem volt időm elolvasni), de azt mindenképpen szeretném ezen a jubileumon elmondani, hogy a negyven éves világbajnokot nem a pénz, hanem a tisztesség, a becsület tiltotta vissza a Forma-1-be.

Ha Bertrand Gachot, ez az elkényeztetett belga ficsúr nem pofozkodik össze Londonban egy taxisofőrrel, és nem gondolja azt, hogy egy Bobby-val is olyan pökhendien lehet banni, mint az otthoni rendőrökkel, akkor nem tudni, mi lett volna Schumacher jövője. Így azonban Bertrand aznap már a börtönben aludt, s a bíró jóvoltából ott is maradt, Eddie Jordannak pedig



hiányzott egy versenyzője, de nagyon. A Mercedesnek pedig kapóra jött a lehetőség. Erre a helyre fizette be a kis Schumit, 450 ezer márkáért versenyenként...

De csak egyszer kellett fizetnie.

Mert a „gyerekre” azonnal lecsapott Briatore, Ecclestone barátja, a főnök támogatásával, és vitte, nem minden vita nélkül a Benettonhoz. A vita tárgya az a szerződés volt, amely Schumachert a Mercedeshez kötötte, s csak addig engedte „szabadon”, amíg annak nincs önálló gyári csapata. És miután Peter Sauber közben kapott egy motort a Mercedestől, hogy építse be a egy Forma-1-es autóból, joggal vélte úgy, hogy abba az autóból majd Schumacher ül, hiszen az ő versenyzője. De aztán az „okos enged...” elve alapján nem vitatkozott sokáig a szerződés értelmezésén. Csak Michaellel nem állt szóba... – nem egészen húsz évig. De most már talán, hogy visszaült a Mercedes hívására...

És tessék!

Még semmit sem írtam, és vége a terjedelmeknek. Pedig majd húsz éve a bögyömben van, hogy már az első világbajnokságát is sumákul nyerte meg, mert akkor ment neki Hillnek, amikor ő már nem is volt versenyben!... Dehát érdekelt ez ma már valakit is?...

A lényeg ugyanis csak ennyi: Schumi, aki 91 győzelmével, 68 edzéselsőséggel, 154 dobogós helyezéssel, s azzal, hogy 141 versenyben vezetett, 5111 körön át, 7 világbajnoki címet szerzett, most jubilál.

És az vesse rá az első követ (sajnálja le), aki nem fél, hogy visszadobja.

Schumacher
fantasztikus
statisztikái



Húsz év, hét vb-cím, 45809 versenykilométer

Ha valaki olyan sokáig versenyez a Formula-1-ben, mint Schumacher, akkor előfordulhat, hogy hasonló eredményeket mutathat fel. A száraz tények...

STATISZTIKA: STEWART WILLIAMS
KÉPEK: LORENZO BELLANCA/LAT
FORDÍTOTTA: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ

MESTERHÁRMAS (győzelem/pole-pozíció/leggyorsabb kör)

1. Michael Schumacher	22
2. Jim Clark	11
3. Juan Manuel Fangio	9
4. Alain Prost	8
5. Alberto Ascari	7
5. Ayrton Senna	7

TELJES URALOM
(győzelem/pole-pozíció/leggyorsabb kör/összes körben vezetett)

1. Jim Clark	8
2. Michael Schumacher	5
2. Alberto Ascari	5
4. Jackie Stewart	4
4. Ayrton Senna	4
4. Nigel Mansell	4

VERSENY AMELYEN INDULT

1. Rubens Barrichello	314
2. Michael Schumacher	278
3. Riccardo Patrese	256
4. David Coulthard	246
5. Jarno Trulli	244

VERSENYEK, MELYEKEN PONTSZERZŐ HELYEN VÉGZETT

1. Michael Schumacher	208
2. Rubens Barrichello	140
3. Alain Prost	128
4. David Coulthard	121
5. Fernando Alonso	117

VERSENYEK, MELYEKEN VEZETETT

1. Michael Schumacher	141
2. Ayrton Senna	86
3. Alain Prost	84
4. Fernando Alonso	66
5. David Coulthard	62

A LEGFIATALABB FUTAMGYŐZTESEK

1. Sebastian Vettel	23É/4H/11N
2. Lewis Hamilton	23É/9H/26N
3. Fernando Alonso	24É/2H/17N
4. Emerson Fittipaldi	25É/9H/26N
5. Michael Schumacher	25É/10H/10N

A LEGIDŐSEBB FUTAMGYŐZTESEK

1. Juan Manuel Fangio	46É/2H/15N
2. Giuseppe Farina	43É/10H/4N
3. Jack Brabham	40É/6H/21N
4. Graham Hill	39É/8H/19N
5. Nigel Mansell	39É/3H/00N
6. Alain Prost	38É/8H/14N
7. Mario Andretti	38É/7H/10N
8. Damon Hill	36É/0H/26N
9. Michael Schumacher	35É/9H/21N
10. Niki Lauda	35É/7H/29N

LEGGYORSABB KÖRÖK SZÁMA

1. Michael Schumacher	76
2. Alain Prost	41
3. Kimi Räikkönen	35
4. Nigel Mansell	30
5. Jim Clark	28

AZ ÉLEN ELTÖLTÖTT KÖRÖK SZÁMA

1. Michael Schumacher	5108
2. Ayrton Senna	2987
3. Alain Prost	2684
4. Nigel Mansell	2089
5. Jim Clark	1943

VERSENYKÖRÖK SZÁMA

1. Rubens Barrichello	16 186
2. Michael Schumacher	15 481
3. David Coulthard	12 394
4. Jarno Trulli	11 943
5. Giancarlo Fisichella	11 509

LEGTÖBB KM AZ ÉLEN

1. Michael Schumacher	23 982
2. Ayrton Senna	13 595
3. Alain Prost	12 408
4. Jim Clark	10 065
5. Nigel Mansell	9 406

LEGTÖBB LEVEZETETT KM

1. Rubens Barrichello	77 700
2. Michael Schumacher	73 700
3. David Coulthard	59 379
4. Jarno Trulli	57 720
5. Giancarlo Fisichella	55 304

GYŐZELMEK

1. Michael Schumacher	91
2. Alain Prost	51
3. Ayrton Senna	41
4. Nigel Mansell	31
5. Jackie Stewart	27
5. Fernando Alonso	27

ZSINÓRBAN A LEGTÖBB GYŐZELEM

1. Michael Schumacher	7
1. Alberto Ascari	7
3. Michael Schumacher	6
4. Michael Schumacher	5
4. Jack Brabham	5
4. Jim Clark	5
4. Nigel Mansell	5

DOBOGÓS HELYZÉSEK
(győzelmen kívül)

1. Michael Schumacher	63
2. Rubens Barrichello	57
3. Alain Prost	55
4. David Coulthard	49
5. Kimi Räikkönen	44

POLE-POZÍCIÓK

1. Michael Schumacher	68
2. Ayrton Senna	65
3. Jim Clark	33
3. Alain Prost	33
5. Nigel Mansell	32

ELSŐ SOROS RAJTKOK
(pole-on kívül)

1. Alain Prost	53
2. Michael Schumacher	47
3. Damon Hill	27
4. Jack Brabham	25
4. Jackie Stewart	25
4. David Coulthard	25

VILÁGBAJNOKI CÍMEK SZÁMA

1. Michael Schumacher	7
2. Juan Manuel Fangio	5
3. Alain Prost	4
4. Jack Brabham	3
4. Jackie Stewart	3
4. Niki Lauda	3
4. Nelson Piquet	3
4. Ayrton Senna	3

VILÁGBAJNOKI PONTOK SZÁMA

1. Michael Schumacher	1473
2. Fernando Alonso	974
3. Alain Prost	798.5
4. Jenson Button	675
5. Rubens Barrichello	658

ELSŐ ÉS UTOLSÓ POLE KÖZTI IDŐ

1. Rubens Barrichello	15É/1H/20N
2. Mario Andretti	13É/11H/6N
3. Alain Prost	12É/2H/22N
4. Michael Schumacher	12É/2H/1N
5. Riccardo Patrese	11É/5H/1N

ELSŐ ÉS UTOLSÓ GYŐZELEM KÖZTI IDŐ

1. Michael Schumacher	14É/1H/1N
2. Alain Prost	12É/0H/20N
3. Niki Lauda	11É/3H/28N
4. Nelson Piquet	11É/2H/3N
5. Jack Brabham	10É/9H/25N

ELSŐ ÉS UTOLSÓ LEGGYORSABB KÖR KÖZTI IDŐ

1. Michael Schumacher	14É/1H/22N
2. Alain Prost	12É/3H/19N
3. Niki Lauda	11É/3H/7N
4. Jack Brabham	11É/2H/8N
5. Gerhard Berger	11É/0H/0N

ELSŐ ÉS UTOLSÓ PONTSZERZÉS KÖZTI IDŐ

1. Michael Schumacher	19É/10H/16N
2. Rubens Barrichello	17É/7H/19N
3. Riccardo Patrese	15É/10H/20N
4. David Coulthard	14É/3H/16N
5. Graham Hill	14É/0H/3N

ELSŐ ÉS UTOLSÓ VEZETÉSSEL

ELTÖLTÖTT KÖR KÖZÖTT ELTELT IDŐ

1. Rubens Barrichello	15É/0H/23N
2. Riccardo Patrese	14É/8H/4N
3. Michael Schumacher	14É/1H/8N
4. David Coulthard	13É/9H/11N
5. Alain Prost	12É/4H/2N

IDŐ, MELY AKÖZÖTT TELT EL, MIKOR ELŐSZÖR ÉS UTOLJÁRA VEZETTE A VILÁGBAJNOKSÁGOT

1. Michael Schumacher	12É/6H/4N
2. Alain Prost	11É/9H/15N
3. Jack Brabham	11É/0H/28N
4. Niki Lauda	10É/3H/14N
5. Mario Andretti	7É/7H/2N

ELSŐ ÉS UTOLSÓ VILÁGBAJNOKI CÍMEK KÖZÖTT ELTELT IDŐ

1. Michael Schumacher	9É/11H/11N
2. Niki Lauda	9É/0H/16N
3. Alain Prost	8É/0H/4N
4. Jack Brabham	6É/10H/11N
5. Nelson Piquet	6É/0H/29N

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 időszakos díjazott parkolókat vagy helyiségeket tudunk biztosítani. A részletekről érdeklődjön a kft. irodájában.

Már Miskolcon is kapható az E85 Bioetanol üzemanyag! Tankoljon Ön is E85 Bioetanol üzemanyagot, ha szeretné *gazdaságosan autózni - 105-os oktávorszámú üzemanyagot használni - növelni a motor teljesítményét - környezetbarát módon közlekedni - meghosszabbítani a motor élettartamát, csökkenteni kopását - támogatni a magyar mezőgazdaságot.

Afóklása öt benzines gépjárművet, tankoljon kedvezményrel és élvezze az E85-bioetanol előnyeit. A részletekről érdeklődjön a kft. irodájában. *Figyelem! Az E85 üzemanyag kizárólag arra alkalmas benzines gépjárművekkel használható. Felhasználás előtt kérjük, olvassa el a kihelyezett tájékoztatót és tájékozódjon gépjárműve gyártójánál.

Telefon: 46/505-572

Schumacher
legnagyobb
rajongója



Michael csak nevetett, mikor meglátta a tetoválásaimat. Biztosan azt gondolta: „Ki ez a mániákus”?



A svéd F1-es szurkoló, **Jonas Orling** kedveli Michael Schumachert. Kicsit konkrétan: imádja, hiszen a hátára tetoválva a német mind a 91 futamgyőzelmét megörökítette.

SZÖVEG: ADAM COOPER
KÉPEK: LORENZO BELLANCA/LAT
FORDÍTOTTA: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ

Michael Schumacher több millió rajongóval büszkélkedhet szerte az egész világon, de kevés akkora lelkesedéssel bíró éltetője akad, mint a svéd fiatalember. A 35 éves kereskedő az édesapjától örökölte a sportág iránti szeretetét. Idősebb Orling azonban Ronnie Petersonnak szurkolt, nem pedig a hétszeres világbajnoknak. Jonas azonban, hazai pilóta híján Alain Prostnak kezdett el szorítani versenyről versenyre, míg meg nem érkezett a száguldó cirkuszba a fiatal kerpeni. „A német futballválogatott kapusát is Schumachernek hívták, aki még az 1986-os világbajnokságon is védett. 11 éves voltam, és úgy véltem, ez egy érdekes és szép név. Néhány évvel később egy srác betoppant az F1 kapuján ugyanezzel a névvel, és azt gondoltam, ez biztosan egy laza gyerek lehet...” – emlékezett vissza Orling.

Jonas nem látogatott ki a nagydíjra, hogy személyesen is láthassa kedvencét, egészen

a 2002-es Német Nagydíjig, amit a Nürburgringen rendeztek meg. Ezt a kirándulást egybekötötte egy kerpeni kiruccanással is, hogy megtekintse, hol is nőtt fel a hétszeres világbajnok pilóta. Attól az esztendőől kezdve egy szezon alatt két-három versenyre utazott el, egészen Schumi visszavonulásáig, de a legenda 2010-es visszatérésekor ismét szolgálatba helyezte magát. Az idei év elején jött a gondolat egy bangkoki nyaralás alkalmával – vélhetően néhány üveg sör elfogyasztását követően –, hogy meg kellene örökíteni és egyben ünnepelni kedvence sikereit. Sikertől kideríteni, ki Délkelet-Ázsia legjobb tetováló művésze, de először még csak egy egyszerű MS logót akart magára varratni. Ez volt a kezdet, melyet egy világbajnoki trófea követett a hátán, és a 91 futamgyőzelem felsorolása körülvette. A lista természetesen svéd nyelven íródott. Ezt követően a karjára került a címek megnevezése, melyeket Schumacher nyert, és ezeket hét csillaggal is szimbolizálta.

A tetkók még frissek voltak, amikor ellátogatott velük egy közönségtalálkozóra, melyet Kuala Lumpurban tartottak. Természetesen megmutatta a mesterművet kedvencének is. „Michael csak nevetett, mikor meglátta a tetoválásaimat. Biztosan azt gondolta: 'Ki ez a mániákus'? Akkor azt mondtam neki, hogy akarok egy új, sokkal nagyobb csillagot is, ami a nyolcadik világbajnoki címének szólna”. Pár órával később Jonasnak sikerült megszereznie Schumi aláírását, mégpedig a mellkasára, melyet később át is ültetett egy tetováló művésszel. A svéd fiú hasán található még egy „king of kings” – királyok királya – felirat is, mely szintén minden idők legsikeresebb versenyzőjének szól.

Hogy később meg fogja-e bánni döntését? „Amikor 50 éves leszek, sem lesz probléma, hogy tele van firkálva a testem, mert az emberek mindig tudni fogják, hogy ki Michael Schumacher” – fogalmazott első számú rajongója. Ez vitathatatlan.

MÁRKANÉV LETT: MERRE TOVÁBB LEWIS?

Jennifer Lopezel és a Beckham családdal osztozik közös menedzsmenten, de tényleg minden a pénz körül forog? Az *F1 Racing* utánajárt, hogy mit jelent Lewis Hamilton számára a Simon Fullerrel való kooperáció.

SZÖVEG: JONATHAN REYNOLDS **FORDÍTOTTA:** KÁRPÁTHY ZOLTÁN

David és Victoria Beckham, Jennifer Lopez, Lisa Maria Presley, Spice Girls, Annie Lennox. A Formula-1 viszonylag zárt világában, ahol az értékeket a „versenyzői tulajdonságok” szabják meg, a hasonló sztárneveket a show-biznisz teljesen más világába sorolják. A dolgok azonban idén márciusban hirtelen megváltoztak, amikor Hamilton kapcsolatba került ezzel a távolinak tűnő lehetőséggel. Háromszázhetvenhét menedzsernélküli nap után Lewis bejelentette, hogy a XIX Entertainment alapítóját, Simon Fullert nevezte ki menedzserének, aki többek között a J-Lo, Pop Idol és a Beckham márkákért felelős.

Ez nagyszabású hírnek számított. Amióta Lewis szakított korábbi menedzserével (az édesapjával, Anthonyval), a sajtó vad találgatásokkal volt tele, vajon ki lesz a következő kislemez, és hogy egyáltalán van-e szükség hasonló képviselőre. Hiszen Sebastian Vettel és Rubens Barrichello, két, karrierjük eltérő szakaszában levő versenyző, ügynökök nélkül simán boldogulnak, nemhogy még a szórakoztatóiparból érkezett menedzserrel lépjenek színpadra. Ám amíg a bulvársajtó kapvakapott a híren, azon spekulálva, hogy talán Lewis lesz a világ első milliárdos sportolója, az F1-es fórumok teljesen más hangvételű véleményeknek adtak hangot: „Fájdalmas, hogy versenyzőből márkává degradálódik” – írta egy rajongó. „Egyszer-

rűen arra használja hírességét, hogy minél több pénzre tegyen szert, amíg csak teheti” – írta egy másik. „Végso soron minden csak a pénzről szól” – hangzott egy további leütő vélemény. Nem kétséges, hogy a debütálása óta eltelt négy és fél év alatt Lewis hírneve olyan mértékben túlszárnyalta a Formula-1-et, amely kortársainak eddig nem sikerült, viszont vajon igazuk van-e a kételkedőknek? Mit tartogat számára a következő pár év? Sikertül-e Lewis-nak olyan profitot „becsarni”, mint Beckhamnek? És 20 év múlva vajon úgy emlékszünk majd rá, mint egy hírességre, aki valamikor versenyzéssel kezdte a karrierjét?

Az összehasonlítás különösen érdekes David Beckhammal. Mindketten szinte pillanatok alatt sport-szupersztárrá váltak. Mindkettőjüknek sikerült ostoba döntések következményein túltenni magukat, és mindkettőnek kapcsolata van ismert popszttárral. Ám, amíg idén Beckham (Fuller segítségével) férfi parfümöt és fehérneműskálát dob piacra, Anthony Hamilton szerint ilyenre ne számítsanak fia esetében: „Lewis sokkal szívesebben lenne többszörös Formula-1 bajnok, minthogy az F1-től idegen termékeket reklámozzon.”

Valóban, az a feltételezés, hogy Lewis, XIX-es kapcsolata révén most mindent reklámozni →





fog, a szénsavas üdítőitaloktól a borotvákig, eléggé távol áll az igazságtól. Mielőtt Beckham az XIX ügynökséghez írt volna alá 2004-ben, 13 nagyobb szponzora volt, és több időt töltött a focipályán kívül, a szponzorokat dédelgetve, valamint az Angliában fogalomnak számító „Hello” celebmagazinnak pózolván, mint a bőrt kergetve. Jelenleg viszont csupán négy-öt nagy szponzorral rendelkezik, amelynek eredményeképpen nem csupán több pénzt keres, hanem kevesebb ideje is fog, lehetővé téve számára a koncentrációjának meghosszabbítására koncentrálhasson. Hasonlóan, mint a teniszező Andy Murray, aki egy másik, Fuller által menedzselte sztár, és csupán két nagy támogatóval rendelkezik. Amikor Hamilton az XIX vezetőivel folyó tárgyalása során kijelentette, ez segíti, hogy „jobb versenyzővé” váljon, valószínűleg ugyanerre utalt: egy megbízható kézre akarta bízni a pályán kívüli ügyes-bajos dolgokat, amely lehetővé teszi számára, hogy a versenyautóban majd figyelme elvonása nélkül a legjobb teljesítményt nyújtsa.

Az idősebb Hamilton szerint ez a stratégia úgy rövid, mind hosszú távon gyümölcsözőnek bizonyul. „Mindenkinél jobban ismerem Lewist, és tudom, hogy ez a szerződés nem a pénzről szól. Lewis a világ egyik legjobb állásának örve, ám ezzel egy nagyon komplikált életmód is jár. Nagyon felkapott lett, és rengetegen versengenek az idejéért. Ezenkívül nagy márkának számít, és szüksége van valakire, aki ezt menedzseli és építgeti. Erre én soha nem lennék képes. Nem vagyok marketinges, az üzleti élet emberi oldalához értek inkább, és ismerem a korlátaimat. „Képzni egy márkát egyenértékű minden lehetőség maximális kihasználásával, valamint az életben elért boldogsággal, nemcsak a pénz szerzésével.



„Lewis egy fiatal srác, aki a semmiből küzdött fel magát. Miért ne élvezné ki a Hollywood kínálta lehetőségeket?”

Anthony Hamilton

A legtöbb pilótát busásan megfizetik csapataik. Sok esetben a versenyző részben vagy egészben lemond az üzleti jogokról csapata javára, amely ilyenformán vonzza a támogatóit. Viszont egyes helyzetekben egy versenyző kereseti lehetősége a Formula-1-en kívül ugyanakkora, mint az F1-en belül, és ezt ki kell aknázni. Mindez arról szól, hogy megteremtsd a hagyományodat, és példaképként szolgálj mások számára, arra ösztökélve az embereket, hogy túlszárnyalják korlátaikat. Soha nem gondoltuk, hogy elérjük mindezt. Viszont most, hogy megvalósult, maximálisan ki kell használni a helyzetet,



Simon Fuller (jobbra) képes lehet arra, hogy Hamiltonból egyre nagyobb márkanevet kovácsoljon. Például a Disney vagy a barátja segítségével...



és bátorítanunk kell másokat is a lehetetlennek tűnő álmok megvalósítására. Semmi nem lehetetlen, ha eléggé akarjuk.”

Ez a mentalitás várhatóan kiváló talajra talál Amerikában, ahol Lewis egyre több időt tölt el a Pussycat Doll egykori énekesnőjével, Nicole Scherzingerrel, valamint a hollywoodi elittel való bimbózó kapcsolatai révén. „Nagyon népszerű arafelé, és a márkájának ott a legnagyobb az értéke” – mondja Anthony. „Nem csupán arról van szó, hogy milyen autót vagy csapatnak vezet, hanem Lewisről, mint személyről van szó. Egy fiatal srácról, aki a semmiből küzdött fel magát, és alázatosan a választott sportágának élmezőnyéhez csatlakozott. Lewis esetében a márkája globálissá vált, és túlnötte magát a sportág keretein, tehát miért ne élvezné Hollywoodot? Álombeli állás és álombeli lehetőség, tehát sok sikert neki. Öt évvel ezelőtt még a tévé előtt követte az eseményeket, most meg bárkit felhívhat, ha úgy akarja.”

Hollywood csábítását is megízlelhette nemrég Lewis. Nyilvánosságra jutott, hogy hangját adja a róla elnevezett autóhoz a sikeres animációs film második részében, a Cars-ban. Ez lenne talán az első lépés az Amerika felé vezető úton? Édesapja szerint ez nem egészen így van. „Lewis ezt nem azért vállalta, hogy filmszillag legyen, hanem mert egy álma teljesült. Egy szép napon felkérését kapsz a Disney-től, hogy szerepelj egyik filmjükben? Erre a válasz minden bizonnyal mindig az, hogy a fenébe ne, persze, hogy elfogadom!” Lewis tudja, hogy a fiatalok látni fogják az ő autóját a fogrész radia-

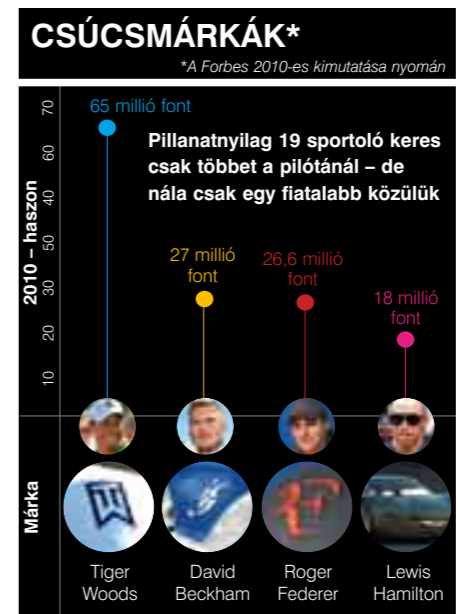
torral, és imádják mindezt. Ez nem pénzről, sztárságról vagy Hollywoodról szól, hanem a benne lakozó gyerekről, aki minden bizonnyal azt mondja, 'itt a lehetőség egy Disney-filmben szerepelni, és ezt kihasználom!’”

Ha a bulvársajtó spekulációinak hinni lehet, akkor nincs hiány a Lewis idejéért küzdő, hosszú sorban várakozó támogatókban, már amennyiben ezt a híresen zsúfolt McLaren-szerződés megengedi. Daragh Persse-nek, a Vodafone globális szponzorálási vezetőjének első kézből van tapasztalata Hamiltonnal kapcsolatban, és elmagyarázza, miért is annyira népszerű a pilóta. „Lewis értékrendje és személyisége kiemelkedő,

hatalmas iránta az érdeklődés, és mindez kapóra jön a számunkra. Álma megvalósítására törekszik, hogy a legjobb legyen abban, amit csinál. Mindez tökéletesen megfelel annak a filozófiának, amely szerint kiszolgáljuk ügyfeleinket. Lewis fantasztikus empátiával tud azonosulni minden ügyfelünkkel, a világ bármely táján. Figyelemmel követtem őt különböző eseményeken Németországban, Törökországban, Ausztráliában vagy Indiában, és az emberek hamar megkedvelik. Nagyon természetesen viselkedik.”

A Forbes magazin szerint 2010-ben 18 millió fontot keresett Lewis a McLaren és a Reebok szerződésével. Mindez a 20. legjobban kereső sportolóvá, valamint a legjobban kereső F1-versenyzővé emelte őt. Keresete mindenestre jócskán elmarad a sportvilág legismertebb márkáitól: Tiger Woods (65 millió font), David Beckham (27 millió font) és Roger Federer (26,6 millió font), viszont különösen figyelemre méltó az a tény, hogy az előtte levő 19 sportoló közül csupán egy (Cristiano Ronaldo) fiatalabb, mint ő.

Huszonhat évesen Lewis előtt minden bizonnyal még legalább 10 év F1-es pályafutás áll, szerződés hosszabbításáról pedig az az XIX fog majd tárgyalni, amely David Beckham LA Galaxy-hez való, hatalmas pénzeket gyümölcsöző igazolását is elérte. Tíz év múlva, amikor Lewis valamelyik hollywoodi díjkiosztón Jennifer Lopez vagy Victoria Beckham társaságában foglal majd helyet, talán milliárdos lesz. Viszont kifejezetten nagy kár lenne, ha csak ezért akarna híres személyiséggé válni, és nem a többszörös világbajnoki címekért. **F**



Mit keres ez az F1-es autó a **Cessnák** és a **Boeing 747**-es kifutóján?

➔ Az *F1 Racing* egyesítette erőit a **Force Indiával** arra a rövid tesztre, amely az évad közepén engedélyezett a csapatok számára. Viszont itt csak egyenesben száguldozhatnak...



SZÖVEG: JONATHAN REYNOLDS
KÉPEK: ANDREW FERRARO/LAT
FORDÍTOTTA: MÉSZÁROS SÁNDOR

Egy Cessna lustán ereszkedik le az égből és ér földet a kifutó sötét vonalán. Alig egy perccel azután, hogy a gép tovatűnik a hangár felé, a Királyi Légierő egyik korábbi Hawker Hunter jetje zúg végig óriási robajjal az égen. Túl sok idő nincs a teljesítmény csodálatára, mert az aszfalt végén egy újabb masina tűnik fel, hasonlóan fülsiketítő zajjal. Miközben a táv felére felgyorsít, a teljesítménye éppen olyan lenyűgöző, mint a Hunteré, a vezető cél-

ja azonban nem az, hogy felszálljon, sőt, a délibábon át úgy tűnik, mintha az autót a talajhoz erősítették volna. Üdvözlét az egyenesbeli tesztek különös világában, ahol egy aktív reptér kifutóján az F1-es autók és a repülőgépek versenyt futnak a pályán tölthető időért.

„Ez az F1 varázsa” – viccelődik a Force India tesztpilótája, Nico Hülkenberg, aki épp a csapat kamionjának hátsó részén üldögel. „A monacói pompa után ez!” ➔



Neki jókedve van, viszont a csapat többi tagját a versenyeken látható komoly arckifejezés jellemzi. Az egyenesbeli tesztek hihetetlenül fontosak számukra, s miután átcuccoltak a silverstone-i főhadiszállásról a Cirencester közelében található Costwold repterre, szeretnék minél jobbak kihasználni a napot, amelyért körülbelül 20 ezer fontot kell fizetni. Rádásul ilyen tesztre csak négy ízben van lehetőség egy évben. De vajon mit szeretnének elérni?

„Lényegében itt most aerodinamikai tesztet bonyolítottunk a teljes méretű autóval, hogy aztán az eredményeket összevessük a szélcsatornából, illetve a CFD-szimulációkból származó adatokkal. Ez egy korrelációs lecke” – magyarázza Dominic Harlow, a Force India vezető tesz- és versenymérnöke, lelkes repülőgép-pilóta, aki rendszerint magángépével utazik a tesztekre. „Igyekszünk az autót minél kontrolláltabb körülmények között futtatni... a versenypályától távol, egy egyenesben és a lehető legtovább, állandó sebességgel.”

A Force India által használt Cotswold reptér kifutójának hossza 1280 méter, így tökéletes az egyenesbeli teszthez, s mivel 45 méter széles, van elég hely ahhoz, hogy Hülkenberg minden menet után visszaforduljon. Ez nem jelenti azt, hogy Nico teljes mértékben elégedett a hellyel: „Sokkal huplisabb, mint egy normál F1-es pálya” – magyarázza. „A fejed túl sokat rázkódik, így a nap végén már kisebb fejfájásod lehet.”

A kifutó szélén álló nyalókás ember folyamatos összeköttetésben van a reptér irányítótornyával, és tájékoztatja a csapatot arról, hogy a kifutó mikor lesz szabad, illetve a repülő mikor szállnak fel vagy landolnak. Talán nevetésgesnek hangzik, hogy a repülőgépek és az autók egyszerre vannak jelek, de ez vajmi kevés hatással van a Force Indiára. A teszt – amely délelőtt



„Az egyenesbeli teszteken megpróbáljuk érvényesíteni azt, amit a szélcsatornában tapasztalatunk.”

Dominic Harlow

9 órakor kezdődött és délután 5 órakor végződik – több menetre bomlik: van, amely két távból áll (egy „kör”), és van olyan is, amelyek tízből.

Minden egyes menet után Hülkenberg vizsztatér a parányi, az F1-re egyáltalán nem emlékeztető sátorhoz, amely a Force India átmeneti garázsa és ahol finomítanak az autó beállításain. Ez az egész arról szól, hogy minél több adatot gyűjtsenek. „Igyekszünk az igazi autóval érvényesíteni mindazt, amit a szélcsatornában találtunk.” A nap folyamán a hátsó szárnyat lecserélik, az elsőt is, aztán jöhet a játszadozás a szárnyak terelőlapjainak beállításával, és a csapat újra elkezdheti állítani az autó hasmagasságát.



Így finomítják a beállításokat és gyűjtik az adatokat a Force India „átmeneti” garázsában

Ezen a teszten szerencsére használhatják a versenyeken tiltott aktív rendszert, így nem kézzel, hanem számítógéppel állíthatják a talajtól való távolságot. „Ez hasznos ugyan, de számos tekintetben összetettebbé válik miatta az autó” – mondja Harlow.

Ellentétben azzal, amit sokan gondolnak, nagyon ritka az, hogy az F1-es autó padlógázzal száguld az egyenesbeli teszten: nem lényeges, hogy Nico milyen gyorsan jut el a kifutó egyik végéből a másikba, rádásul a csapat kímélően működteti a motort, hogy minél hosszabb legyen az élettartama. Száguldás helyett a versenyző felgyorsít a megbeszél sebességre, és végig ezt tartja a menet során. „Ha állandó sebességgel haladsz, állandó lesz a generált leszorítóerő mértéke is” – magyarázza Harlow. „Ha ezt hosszasan csinálod és átlagot számolsz, a legjobb, leginkább reprezentatív adatokhoz jutsz. Ezáltal eltüntethetőek az adatokból az olyan pontatlanságok, amelyeket a huplik vagy a széllekeések okoznak.”

Ahhoz, hogy a megfelelő sebesség biztosítva legyen, a motorvezérlő szoftvert sebességkontrollerrel látják el. Hülkenbergnek mindössze annyit kell tennie, hogy felgyorsít a szükséges sebességre, és nyomva tartja a gázpedált. „Egyenesben vezetni könnyű, de nem csak annyiból áll, hogy ülsz és fel-le mész. Oda kell figyelned, mert tudnod kell, hogy mi következik, és milyen változtatásokat kell végrehajtani a kormányon” – mondja Hülkenberg kissé defenzíven. „Nyilvánvaló egyébként, hogy egy versenyző számára az egyenesben vezetni picit unalmas.”

A csapat épp a sebességnöveléssel van elfoglalva, számos menetet teljesítenek három eltérő sebességgel: 170, 240 és 310 km/órával. „A leszorítóerő 170 óránál éppen a fele annak, mint amennyi 240 km/óránál, ami szintén a fele annak, mint 310 km/óránál” – magyarázza Harlow. „A sebességnövelés révén lépcsőzetesen haladunk a mérésekkel.”

Ahogy a szélcsatornában csinálják, a csapat felméri a terhelést és a nyomást, amivel számszerűsítik a generált leszorítóerő mértékét. Az autóban mindig megtalálható terhelőcellák mellett az egyenesbeli teszten háromszor annyi nyomásérzékelő szenzort használnak, mint a versenyhétvégéken. Néha a csapat még kis kamerákat is felszerel az autóra, hogy minél többet megtudjanak arról, hogyan viselkedik egy-egy aerodinamikai elem menet közben.

„Elsősorban a terhelést figyeljük: a kerekekre ható erőket közvetlenül mérjük, így értékelve a leszorítóerőt. Figyelünk ugyanakkor a nyomásra is, mert ez az, ami az aerodinamikai terhelést generálja. A különbség a légnyomás. Néhány nyomásérzékelő szenzor az áramlás struktúráját méri, és azt árulja el, hogy mit csinál a levegő az autó felületén. Van egy meglehetősen bonyolult áramlási mező vagy légörvény a szárny mögött, és figyelünk arra is, hogy



A teszteléssel töltött nap során Hülkenberg egy versenytáv 45 százalékát teljesítette

„Egyenesben száguldozni unalmas... de észnél kell lenned!”

Nico Hulkenberg

mi történik ezzel, amikor az autó lassít, gyorsít vagy épp változtatunk a hasmagasságán.”

Szóval mire figyel majd a csapat, amikor később kipróbálják az egyik későbbi futamra szánt hátsó szárny specifikációt? „Szeretnénk ugyanazokat a számokat kapni, mint a szélcsatornában” – mondja Harlow. „A versenyszármától kevesebb leszorítóerőt várunk, de tudni szeretnénk: ugyanennyivel lesz kevesebb a leszorítóerő, mint a szélcsatornában? A nyomásérzékelő szenzorok elárulják, hogy a szárny

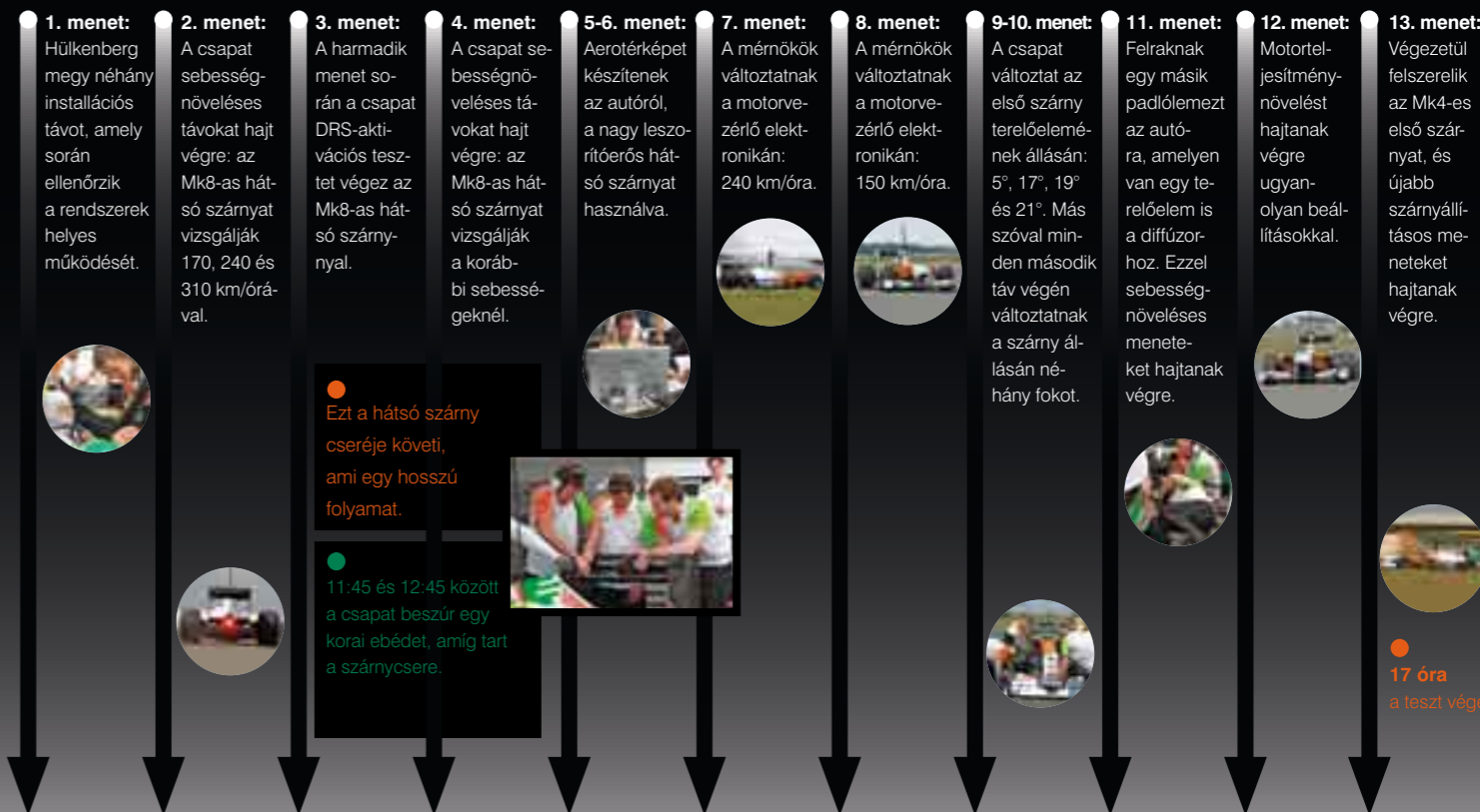
úgy működik-e, ahogyan szeretnénk. A hátsó szárny esetében a nyomásnak alul kisebbnek, felül nagyobbak kell lennie. Ekkor a nagy nyomású területek lenyomják a szárnyat, és a pályához szorítják az autót. Ha magas nyomást tapasztalunk az alsó felületen vagy alacsony nyomást a felső részén, akkor a szárny nem működik megfelelően.”

Délután 5 órakor a zsűfolt nap befejeződik. A teljesített távra vonatkozóan nincs korlátozás az egyenesbeli teszteken, így Hülkenberg ma több mint 136 kilométert autózott. A csapat gyorsan pakol, mert kezdődik a felkészülés a következő versenyre. Már csak egyetlen tennivaló van hátra: meg kell állni valahol, vásárolni néhány tablettát Mr. Hülkenberg fejfájására. **F**

A Force India egyenesbeli tesztjének programja

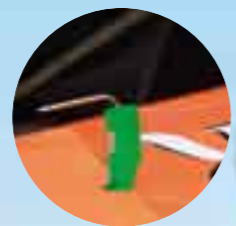
Ki gondolta volna, hogy ennyire komplikált?

● 9 óra a teszt kezdete



Mi az ördög ez?

Ez a cső a levegő sebességének mérésére szolgál. A mért értéket összevetik az autó orrán elhelyezett cső által mért értékkel, így ellenőrzi a levegő turbulenciáját. A versenyeken ezt a megoldást nem használják, mert túlságosan nagy a légellenállása.





MAURICE HAMILTON INTERJÚ

Csevegés egy legendával – ebédszünetben



„Amikor problémáim akadtak a News of the World-del, a dolgok, amiket Bernie mondott, aggasztóak voltak. Kiszúrhatott volna velem, ahogyan én is vele. De nem így történt.”

Max Mosley mesél nekünk Bernie Ecclestone barátságáról. Arról is, hogyan akarta kizárni a McLarent a kémbotrány kirobbanását követően, sőt meglepő módon azt is felfedi, hogy imádja Ali G-t...

KÉPEK: ALASTAIR STALEY/LAT **FORDÍTOTTA:** NÉMETVÁRI LÁSZLÓ

Az évek során rengetegszer ebédeltem Max Mosleyval, de sosem kettesben. A mostani alkalom tehát különleges. Megtisztelve érzem magam, és egy kicsit szorongok is. Max mindig is híres volt eleganciájáról, intellektusáról és csodás humorérzékéről. Erre az alkalomra a londoni Brompton Road-on található Cassis francia éttermet választotta, mert ahogy ő mondta: ez a hely amolyan vidéki sármot ad neki. Sárm: ez jó szó a vendégemre, az ideillő szó, nekem is szükségem lesz rá. Felszívom magam, biztos szórakoztató lesz. De jöjjön, aminek jönnie kell...

Maurice Hamilton: Szóval, hogy érzi magát?

Max Mosley: Rendben vagyok köszönöm, és maga?

MH: Én is, köszönöm. Örülök, hogy eljött, gondolom igen elfoglalt mostanság, legalábbis a médiában rengeteget szerepel.

MM: Ugyanolyan elfoglalt vagyok, mint mikor még az FIA elnöke voltam.

MH: Mi a helyzet az ügyével, melyet a News of the World ellen vív, amiért megsértették önt? Az ügy az Emberi Jogok Európai Bírósága előtt zajlik.

MM: Sok minden történt mostanában, de Angliában is a bíróság előtt civakodunk. Persze itt nem csak rólam van szó, rengetegen járnak hozzám hasonló cipőben. Ügyvédek, politikusok és hírességek. Nagyon sok emberrel tartom folyamatosan a kapcsolatot.

MH: Sok támogatást kap ebben a harcban?

MM: Nagyon sokat. Egyelőre még csak szerényebb sikereket értünk el a News of the World kárára, de ez sokakat felbátorított. A lehallgatások

áldozatait is, csak hogy konkrétabb példával éljek. Az emberek folyamatos rettegésben éltek a lap miatt, főleg azok, akik a média állandó szereplőinek számítanak. Színészek, politikusok, írók. Ha egy újság kipécéz téged, akkor komoly rombolást végezhet az imázsodon.

MH: Közben rendelhetnénk is. Én tengeri sügért kérek.

MM: Én pedig rizottót szeretnék.

MH: A motorsport világának élén állt, aztán elköszönt, de jött Bahrein és ismét megszólalt...

MM: Nem akartam már belekeveredni semmilyen ügybe, de a The Times hívott és nem tudtam nekik azt mondani, hogy „no comment”. Furán nézett volna ki, és pletykáknak adott volna alapot. A nyilatkozatom pénteken reggel jelent meg, de a végső döntést követően mégis rengeteg nézőpont szerint próbáltak közelíteni felém. Mindenki mást akart hallani, ezért le kellett állítanom őket. Valóban nem akartam belekeveredni az ügybe, de szombaton a Sunday Telegraph feljárnotta, hogy írjak egy rövid cikket az akkori helyzetekről. Úgy éreztem, hogy ezt muszáj megtennem, mert vannak dolgok, amik magyarázatra szorulnak. A mezőny elutazik Kínába, ahol az emberi jogokat sokszor a sárba tiporják, aztán hirtelen bejelentik, hogy hasonló okokból nem mennek Bahreinbe. Bernie látta és tudta honnan fúj a szél, legnagyobb meglepetésemre azonban csinált egy 180 fokos fordulatot, és a szöges ellentéte történt annak, amit mindenki várt volna. És persze ott volt még Jean Todt is. Meghívást kaptam a Today →





műsorába, amit gyorsan hat másik adás követett, négy élő volt. Ezt követte még három rádió-interjú. Nem terveztem hasonlót, de jólesett elmondanom azokat a dolgokat, amiket szükségesnek éreztem. Van ugyanis „odakint” egy hatalmas világ, ami magasról tesz a Forma-1-re.

MH: Bahrein március 13-án rendezett volna nagydíjat. Nem tudtak eleget tenni a kéréseknek, amiket az FIA támasztott. Miért kaptak még egy esélyt? Ez az, amit egyáltalán nem értek. Az F1-es naptár így is túlszűfolt.

MM: Ezzel egyetértek. Szinte bárhol is közlünk meg a dolgot, hiba volt. Ha béke lenne, akkor lett volna helye a futamnak, valamint azazal, hogy kaptak még egy esélyt, csak még szorongatottabb helyzetbe hozták őket, kevesebb figyelmet tudtak fordítani a béketeremtésre.

MH: Azt követően, hogy hallottam nyilatkozni, az volt a véleményem, hogy sokan gondolják majd azt, hogy a maga véleménye a mértékadó. Közben azt is éreztem, hogy Tódt nem úszkál a népszerűségben. Nyilatkozataiban, mintha azt sugallta volna, hogy az FIA elnöke a saját regulációival megy szembe.

MM: Nem akartam kritizálni szegény Jeant, és nem is tudtam, hiszen én is tettem azért, hogy ő legyen az új elnök. Nem hiszem viszont, hogy formális szavazáson dől el Bahrein sorsa. Az egész zavaros.

MH: Kívülállóként is ez volt sokunk véleménye.

MM: Mintha előre megbeszéltek volna, hogy ki emeli fel a kezét és ki nem. Hasonló szituációban én máshogy irányítottam volna a történéseket. Olyan, mintha az emberek meg lettek volna félemlítve vagy valami hasonló. Minden egyes ember kérhet titkos szavazást. Ha ez megtör-

ténik, akkor úgy is kell zajlania az eseményeknek. Ez kőbe vésett szabály. De ha nem történik meg, akkor meg lehet félemlíteni az embereket. (Időközben tisztázódott, hogy 2011-ben nem lesz Bahreinben F1-es futam. – a szerk.)

MH: A lényeg, hogy igen aktív jelenlétet tanúsított a Bahreini Nagydíj ügyeivel kapcsolatos történések során, de most kicsit szeretnék visszszakanyarodni azokhoz az időkhoz, amikor a FISA elnöke lett. Később abból lett az FIA. 1991 októbere volt. A Suzuka Circuit Hotelben tartottak vacsorát, és együtt reggeliztünk. Persze számos kollégám is jelen volt.

MM: Igen, emlékszem. Röviddel a megválasztásom után történt.

MH: Akkor azt mondta, szeretne a háttérben szorgoskodni, és el akarja érni, hogy az F1 saját magát vigye előre. Tíz évig próbálta is tartani magát ehhez a stílushoz, de utána megváltozott. Úgy fogalmaznék, hogy belement a konfrontációkba.

MM: Nos, ez igaz. Mindig is azt hangoztattam, hogy olyan szeretnék lenni, mint egy jó menedzser, akit valójában sosem lát az ember. Mint egy hotelmenedzser, aki csak akkor lép elő, ha valami baj van, addig

A kémbotrányt követően: Mosley el szeretne volna tiltani a McLarent a versenyzéstől, de nem akarta, hogy állások szűnjenek meg, ezért belement a 100 milliós büntetésbe.

senki sem veszi őt észre. Ha minden a tökéletes kerékvágásban zajlik, akkor láthatatlan maradhatsz. Ha meglátnak, valami nincs rendben. Az 1994-es imolai versenyt követően láthatóvá váltam. Onnantól viszont maximum a biztonsági gondok miatt kellett aggódni. 2002-ben azonban minden megváltozott, hiszen a Forma-1 költségei kicsúsztak a kezeink közül. Az emberek elfelejtették, hogy akkoriban létezett egy kvalifikációs autó, ami teljes mértékben különbözött a versenyen használttól. Volt egy időmérős motor, ami egészen elképesztő időre és teljesítményre volt képes, de ennyi. A futamon már egy teljesen más erőforrást használtak. Egy akkora vállalat, mint a BMW, akár 600 motort is legyárthatott egy szezonra. Ez tartalmazta a tesztarabokat is. 600! Ez elfogadhatatlan volt. Volt egy konszenzus a csapatok között, miszerint a költségeknek nem szabad az egekbe szökniük, de megállapodniuk sosem sikerült.

Úgy döntöttünk hát, hogy megszabjuk a bevethető erőforrások számát, ami vitákhoz vezetett. Viszont, ha most megkérdeznék Frank Williams, hogy jól döntöttünk-e akkor, valószínűleg azt válaszolná, hogy ha nincsenek az 5-6 évvel ezelőtti módosítások, már nem lennének ott a rajtrácson.

MH: Rendben. Ezek tehát szükséges szabályozások voltak. De mi a helyzet a kémbotrányal? Az már masszív konfrontációnak nevezhető.

MM: Először mobilon hívott Ron, és közölte, hogy éppen akkor hozták el azokat a bizonyos iratokat Mike Coughlan házából, de semmit nem tudtak az egészeiről. Hatalmas sokkért ért a dolog. Aztán Tódt mondta el a saját sztoriját azokról az adatokról, amiket egy fénymásolóban foglaltak le. Éppen a szabadságomat töltöttem, és csak ültem egy asztalnál. Arra gondoltam, hogy: ó ne, ez nem lehet igaz. Tudtam, hogy véget ért a nyári szünet,

és a helyzet nagyon rossz, ami csak még súlyosabbá fog válni.

MH: Kemény volt. Tudtuk, hogy bizonyos mértékű kémkedés biztosan folyik a csapatok között, de erre senki nem számított.

MM: Pontosan. Beidéztek a McLaren a Motorsport Világtanács elé. Biztos volt, hogy bűnösök, és sokan akarták a vesztüket látni. Nem volt viszont a kezünkben egyelőre semmilyen bizonyíték, ezért ha így találtak volna őket bűnösnek, kikezdehetők lettünk volna, ezért felmentettük őket. Utána a kezünkbe kerültek a McLaren e-mailei, amiből olyan dolgokra jöttünk rá, amit senki nem tudhatott. Folyamatosan azon dolgoztunk, hogy kiderüljön az igazság. Küldtünk egy különleges IT-specialistákból álló csapatot, akik 1-3 terabyte adatot dolgoztak fel. Ez nagyjából 85 millió oldalnyi információt jelent, és végül rátaláltunk a perdöntő e-mailre. A 07-es autó vezető-mérnöktervezője írta, aki éppen a 08-as versenygépen dolgozott. Valami ehhez hasonló állt benne: „Biztosak lehetünk ebben? Ezt a Ferrarinál dolgozó emberünktől kaptuk?” Onnantól biztosak voltunk a dolgunkban. A McLaren ki kellett zárni a világbajnokságból. A Világtanáccsal rengeteg vitánk volt, hiszen és nem csak a pontjaikat akartam elvenni, de indulni sem engedtem volna őket, sőt, még a rákövetkező évben sem. Ez persze nem vont a ki őket végleg a forgalomból, azt senki sem akarta. Több mint 1300 dolgozó állásáról is szó volt. Végül így jutottunk el a 100 milliós bírságig.

A tény, hogy ez nem nagyon hatotta vagy törte meg őket, és hogy a következő szezonban megnyerték a világbajnokságot, bizonyítja, hogy semmilyen szinten nem hatott rájuk a büntetés. →

„Kedvelem Ront és sokszor próbáltam jól kijönni vele. Egyszer vacsoráztunk is egyet... Azt hiszem, lekezelőnek vélt engem.”



MAURICE HAMILTON INTERJÚ

MH: A döntés – függetlenül attól, hogy helyes volt-e vagy sem – viszont megrontotta a kapcsolatát Ron Dennis-sel. Talán amiatt is, amiket mondott akkoriban vele kapcsolatban. Emlékszem egy sajtókonferenciára...

MM: Tudom, hogy mit fog mondani...

MH: Magny-Cours-ban történt. Ron Dennis a bokszutca legnagyobb csalójának állította be.

MM: Igen.

MH: Szóval megérti, miért hoztam fel a témát, miért éreztük így?

MM: Tudom, hogy mindenki azt hiszi, hogy én nem kedvelem Ront. Szeretem Ront, és remekül végzi a munkáját, de a lehető legkeményebben akartam bánni vele. Azt mondtam, hogy: „Nyugi, nagyon sikeres voltál az elmúlt években.” Szerintem azt hitte, hogy támogatni akarom őt. Olyannak akart tűnni, aki képtelen ilyen tettekre, de ez nevetséges.

MH: Beszéljünk a 2005-ös Amerikai Nagydíjról. Ez egy olyan téma, amiben nagyon nehezen tudnék egyetérteni magával és a tetteivel. Ezzel talán tisztában is van. Újra átolvastam a teljes oldalas jelentést, amit a The Observernek adtunk le, és ismét a saját szemszögemből gondoltam át a történeteket. Ön Monte-Carlóban volt akkor, és könnyednek tűnt a viselkedése. Adódott az a szituáció. Sosem gondoltam volna, hogy Ian Phillis és jómagam egy olyan versenyről beszélgetünk a BBC 5 Live adásában, pár órával a leintést követően, ahol hat autó körözött a pályán. Úgy gondoltam, hogy nagyon rosszul kezelték az esetet. Hogyan gondol vissza az akkor történésekre?

MM: Akkor úgy gondoltam, helyesen cselekszem, de nem voltam biztos magamban. Utólag viszont tudom, hogy a helyes lépést tettem meg. Három lehetőség adódott. Az első, hogy megváltoztatjuk a pálya irányvonalát, a szokásos procedúrák kihagyásával. Történik egy baleset, valaki megsérül... Nem lett volna hova bújni, a lehető legrosszabb választás lett volna.

MH: Igen, ezt megértem.

MM: Kettő: megváltoztatjuk a szabályokat, csak azért, mert az egyik beszállító rossz felszerelést és keverékeket hozott magával. Vegyünk egy példát. Óriás műlesiklás. Az egyik induló nem a megfelelő léceket pakolja be és viszi fel magával a hegyre. Nem fogják hirtelen szlalom-versennyé alakítani az eseményt, ez nem így működik. A legjobb megoldást kellett választanunk, ami adódott. Azért, mert valaki rossz felszerelést visz magával, nem változtathatunk a szabályokon, csak az ő kedvéért. Nem gyakorolhattunk kegyelmet, hiszen a Michelin versenyzett ott már egy évvel korábban is, ebből



Mosley ténykedésének is köszönhető, hogy 2005-ben csak hatan vágtak neki az Amerikai Nagydíjnak. Nem bánta meg a döntést.



fakadóan ők hibáztak. A helyes útra kanyarodtunk, nincs kétségem efelől. A harmadik lehetőség, amit Briatore, Bernie és több csapat is felvetett, hogy egyszerűen visszalépnek a versenyzéstől, még akkor is, ha ezzel jár, hogy nem tudunk felmutatni egy futamot, és szegényben maradunk. A pilóták akartak versenyezni, de azt mondták: kimennek a pályára, utána pedig visszatérnek a bokszutca. Tudtam, hogy ezt fogják tenni, de kemény kiállásra volt szükség. Ez a három eshetőség állt fenn. Nem tudom, hogy ha most történe hasonló, akkor mihez kezdenék.

MH: Több mindent lehetett volna csinálni.

Keresztülhajtani a bokszutcán, vagy a michelineknek bejönni és kereket cserélni, de egyik sem valósult meg, mert a csapatok nem egyeztek bele.

MM: Így igaz. Elhatározták, hogy vitába akarnak keveredni, és ők nyertek. Megtehettem volna, hogy beadom a derekam, és az első két lehetőség valamelyike mellett döntök. A hibát ők vétették, mert nem akarták átértékelni a dolgokat. Én még azt is felajánlottam, hogy legyen verseny, de az ominózus óváll kanyarban a cél egyenes előtt mindenki lassítson le.

MH: Ó igen, erre emlékszem. De fogalmam sincsen, ez hogyan működhetett volna.

MM: Úgy, hogy sebességkorlátozást vezetünk be azon a szakaszon. Aki átlépi a határt, azt bokszutca-áthajtásos büntetésre ítéljük.

MH: Nem tudom, hogy a pilóták hogyan tudtak volna visszavenni a tempóból.

MM: Néhány kiszabott büntetést követően, a Michelin csapatok rájöttek volna a módjára.

MH: Biztosan. Viszont elég veszélyes sebességkorlátozást bevetni a pálya gyors szakaszán.

MM: Megszokták volna és muszáj lett volna. Le Mans-ban sokkal nagyobb sebességkülönbségeket kell abszolválni.



MH: A Michelin visszafizette a jegyekre kiadott pénzeket, és a legnagyobb meglepetésemre a következő évben ismét megtelt a pálya szurkolókkal. Azt kell hogy mondjam, végeredményben valóban jó döntést hozott, hiszen hosszú távon működött a dolog.

MM: Teljes mértékben biztos vagyok ebben én is, de nagyon nem volt egyszerű erre az elhatározásra jutnom.

MH: Térjünk vissza a szuzukai reggelinkre, 1991-ben. Jean-Marie Balestrét váltotta az elnöki pozícióban. Láta már a Senna-filmet? Abban látszik, hogyan beszélt ő a pilótákkal.

MM: Igen, eljuttott hozzám is.

MH: Eddig sosem láttunk be ilyen mértékben a színpalak mögé. Nem tudtuk, hogy így fel tudta kapni a vizet.

MM: Egy privát moziban láttam, egy rakás ügyvéd társaságában. A vége felé felálltam és eljöttem. Komolyan nem tudok az emberekkel erről beszélni. Tudja, hogy nem mentem el Senna temetésére, pedig Ratzenberger ott voltam. Annyi híres ember ment el Ayrton búcsúztatására, úgy gondoltam valakinek ott kell lennie Ratzenbergerén is. A családjának ez rengeteget jelentett. Nagyon nehéz idő volt az számukra, és mindannyiunk számára. Szomorú.

De ahogy mondta, amikor láttam Balestrét a filmen, azt gondoltam: „nem hiszem el, hogy ez így ment régen”. Rendkívüli viselkedésmódja

volt, ez tény. Legszívesebben visszahívnám őt egy évre, csak azért, hogy emlékeztesse az embereket, milyen is a szigor. Ez talán nekem is jót tenne egy kicsit.

MH: Volt még valamilyen emlék, ami a film látán újra a felszínre bukott?

MM: Senna megnyerte a világbajnokságot, és utána nagyon eleresztette magát a kötelező sajtótájékoztatón. Ron nagyon helyes módon ijedt volt és félt. Tudta, hogy Balestre az FIA elnöke, és simán kiszúrhat Ayrtonnal, ha akar. Nagyon erős, megteheti, hogy visszavonja pilótája versenyzői engedélyét vagy bármi hasonlót. Ron odajött hozzám és azt mondta: „Ayrtonnak bocsánatot kell kérnie, de erre semmiképpen sem hajlandó. Kérlek, beszélj vele.”

Meghívtam őt magamhoz, mivel mindig jól kijöttünk egymással. Azt mondtam neki: „Ayrton, a sportban kétféle ember létezik. Amatőr és profi. Az amatőr azt teszi, amit csak akar, a profi viszont azt, ami használ a pályafutásának.

Amit Balestrével szemben tettél, amatőr dolog volt?”

Sokáig gondolkodott, majd ezt válaszolta: „Igazad van, de meg kell értened, hogy én ezt csinálom 6 éves korom óta és csak ehhez értek.” A szemeiből áradt valamiféle kisugárzás, aminek nem lehetett ellenállni. Együtt összedobtuk egy kiadványt, ami bár nem volt bocsánatkérés, de hasonlított rá egy kicsit. Ezzel le is zártuk az ügyet.

MH: A baj csak az, hogy Balestre rendkívül elmentmondásos személyiség volt. Ez szűrődött le a híres Prost-Senna balesetet követően is Japánban.

MM: Amikor Senna és Prost ütközött a síkánban 1989-ben, Balestre mindent elintézett. Kizárta Sennát, és a franciának adta át a világbajnoki címet. Felhárított a do-

log. Mindennel szembement, amiben hittem. Sosem lettem volna erre képes. Az emberek sokszor hitték azt, hogy én beszélek a bírókkal, sőt irányítom őket, de 18 éves elnöklésem alatt ez egyszer sem történt meg. Vagyis, egy eset volt, amikor a bírók felhívtak, hogy mi a véleményem egy esetről, de tisztáztam velük, hogy csak a saját benyomásaimat osztom meg, nem kötelező követniük azokat. 1990-ben Balestre örült módon viselkedett szegény öreg John Corsmittal (az akkori versenyzagató). Számon kérte rajta, hogy miért nem büntette meg Sennát, amiért kiütötte Prostot, ezáltal a brazil kezébe adva a bajnoki címet. Kérdéses szituáció volt, de talán abban igaza volt. Viszont ez nem az ő hatáskörébe tartozott eldönteni. Rá a szabályok tartoztak, nem az ítélethezatal. Sosem tudta megérteni a hatalmi erők felosztását.

Ugyanúgy működik, mint a Parlamentben és a Lordok Házában. Vannak dolgok, amik egy demokratikus rendszerben semmilyen módon nem helytállóak, csak vannak, akik túl hülyék ahhoz, hogy ezt felfogják.

„A elnökségem 18 éve felfogható egyfajta irritációnak is.”



MH: Mit gondol Ayrton mentalitásáról, 1990-ről, és arról, hogy végül ő lett a bajnok? Rossz példa volt? Michael Schumacher mintha többször is másolta volna ezt a taktikát...

MM: Talán igen. Hibás döntés volt. Megérthető, de hibás döntés. De egy hasonló esettel indult, amit az előző évben láthatott mindenki.

MH: Ha már Sennáról beszélgetünk, 1994-ben, az imolai versenyt követően nagyon húzós időszak következett az ön számára. Főleg Karl Wendlinger két héttel későbbi balesetét követően lehetett nagyon rossz Monacóban. Emlékszem, hogy a L'Equipe hisztérikus módon fogalmazott cikkében, a címlapra például egy Wendlinger ronccsá tört autójáról készült fotót raktak, azzal a főcímmel, hogy ideje ezt megállítani. Gyorsan kellett reagálnia. Mennyire volt ez nehéz?

MM: Több vállalat felől is nagy nyomás nehezedett ránk. Az a kép is, amit említett, egy hatalmas Mercedes jellel az elején, gondolhatja... A lényeg, hogy tenni kellett valamit a biztonság érdekében, és akkor senki nem fog figyelni rád. Most elmondhatjuk, hogy évek óta nem volt súlyos sérülés balesetből fakadóan. Aztán jön majd egy baleset, ami előbb vagy utóbb mindegyképpen bekövetkezik, és ismét úgy fog mindenki rohagálni, mint a lefejezett csirkék az udvaron. Egyensúlyra van szükség. Fel kell fognia mindenkinél, hogy ez egy veszélyes sport, és mindent meg kell tenni a megfelelő biztonsági szint elérése érdekében. Ha történik valami baleset, nyugodtnak kell maradnod, és azt mondani: „Ez egy nagyon szerencsétlen eset, és tanulnunk kell belőle. Minden tőlünk telhető meg fogunk tenni”. Az emberek arról beszélnek, hogy a határon kell élni és autózni. Aztán történik egy szörnyű eset, és már katasztrófáról kiabál ugyanaz a személy. Nincsen egyensúly. Itt vannak a kezded alatt 20-30 éves srácok, és az a munkánk, hogy elérhessék a 80 éves kort is.

MH: Láttam Perez balesetét Monacóban, ugyanott, ahol Wendlinger 17 évvel korábban ütközött. A mexikói szinte sértetlenül szállt ki a kocsiából, és kisebb sérülésekkel megúszta. Ez azért meglepéssel tölti el? 1994-ben talán ő sem élte volna túl az esetet.

MM: Igen, elégedett vagyok. De a leginkább arra vagyok büszke, hogy Senna halálát követően felállítottam azt a bizonyos bizottságot, Professor Sid Watkins vezetésével. Sid nem csak egy agysebész, ő tudós is egyben. A mai biztonság nagyrészt az ő ötleteinek köszönhető. Egyszer ezt mondtam neki: „Nézzük már meg, mit is tesznek a kormányok az utak biztonságáért, hiszen 50 ezer ember hal meg rajtuk évente az EU-ban. Valamilyen masszív kutatás és fejlesztés szükséges a kivédéséhez.”

Amikor kicsit utánaéztünk, rájöttünk, hogy 1974 óta nem változtattak az autók törésszerűre vonatkozó szabályokon. Sok vállalat szívesen lobbizott azért, hogy ez így is maradjon. Ezért indítottunk egy mozgalmat, hogy megállítsuk őket. Ez az EuroNCAP. Azt hiszem, ennek köszönhetően már most több száz, talán több ezer életet is sikerült megmenteni. Az EU vezetői biztosítottak, hogy 5 éven belül az utak biztonságát hihetetlenül magas szintre emeli a szervezet. A biztonsági öv feltalálása óta ez talán a legnagyobb eredmény. És ez mind Sennától indult el. Az ő esete ösztönzött mindent.

MH: Ez talán még nagyobb elégedettséggel töltheti el, mint bármi más.

MM: A vég közeledtével, amikor már nincs más dolga az embernek, mint egy hintaszékben üldölgélni, jó ilyen dolgokra gondolni.

MH: Rendben. Amíg üldögél a hintaszékében és az élete korábbi szakaszaira gondol, idézzük fel, hogy maga eredetileg egy versenyző volt. Aztán mérnökösködni kezdett, 1969-ben, majd segített Bernie-nek és a FOCA szervezetnek a harcban, melyet a FISA ellen intézett. Utána pedig az FIA elnöke lett. Nem gondolom, hogy utóbbi volt az élete legjobb szakasza, de talán a legélvezetesebb.

MM: Mmmm. Ez egy remek kérdés. Azt hiszem a legjobb korszak akkor volt, amikor a FOCA-ra koncentráltam, és elkezdtünk szervezni egy külön GP sorozatot. Nagyon élveztem. Az FIA elnökség kielégítő volt, de 18 év irritáció is egyben. Mindig történt valami, amit valójában egyáltalán nem akartál. Valami lesújtó vagy valami olyan, ami miatt támadtak az emberek. Korábban valaki – egy nagy ember az F1-ben – megkérdezte tőlem, hogy visszatérek-e. Azt válaszoltam, hogy semmivel nem tudnának rávenni.

MH: Azok az idők... Harc a FISA ellen és Balestre ellen. Egy kis politika és helyezkedés. Szórakozás és a csapatok összekovácsolása, hogy a verseny folytatódjon. A szíve mélyén maga még most is egy autóversenyző.

MM: Az bizony, de még mennyire.

MH: 1981-ben, a Dél-Afrikai Nagydíjon a FOCA nagy győzelmet aratott a FISA felett. Nem volt pénze, mégis elérte ezt. Meséljen erről.

MM: Klasszikus történet. Amikor Dél-Afrikába utaztunk, Balestre is utazott. Azt mondtam a biztonsági főnöknek, hogy a francia mindegyképpen fel akar majd jönni a dobogóhoz, de semmiképpen nem szabad ezt megengednie. Hatalmas ember volt, és azt válaszolta: „Igen, Mr. Mosley, meg fogjuk őt állítani”. Kértem, hogy ne csalódjak, mert Balestre mindig feljut a dobogóhoz, de biztosítottak, hogy most nem fog. A verseny végeztével már a Kylami Ranch Hotel bárjában üldögéltem és a második teámat fogyasztottam, amikor ez az örült ember lila arccal bevilharzott, és franciául kezdett nekem üvöltözni. Azt ordította: „Nem hiszed el, mi történt velem. Fel akartam menni a pódiumhoz, és nem engedtek oda. Engem! Erre én: „Necem, ez meg hogy lehetséges...?” Ezek a dolgok mindig nagyon mókásak voltak.

MH: Kicsit a jelennel is foglalkozunk. Mi a véleménye Lewis Hamiltonról mint versenyzőről? Rengeteg kritika érte őt a habitusa és a versenyzői viselkedése miatt. Én imádom látni a szabad szellemiségét a volán mögött, de utálnám látni, ha ezt valaki letörli. Talán kicsit túl agresszív, és túl keményen akar előzni.

MM: Igen talán kicsit messzire ment, Monacóban legalábbis. Ezt ő tudja a legjobban. Olyan autót akart megelőzni, ami igazából érinthetetlen volt. Érthetetlen számomra, de az egyetlen rossz dolog, amit tett szerintem, az Maldonado kilökése volt. Neki nagyon nagy szüksége lett volna a pontokra saját maga miatt és a csapata szempontjából is. Ami nagyon szórakoztatott a versenyt követően, az Lewis Ali G-s poénja. Az egészben az a szórakoztató, hogy a szereplő nem fekete, de szeretne az lenni, és a viselkedésével őket, a kultúrájukat utánozza. Bármikor történik valami, ami nem a számára megfelelő módon alakul, csak ennyit reagál: „Azért, mert fekete vagyok, mi?!” Én észleltem, hogy Lewis valóban nem a faji megkülönböztetésre próbálta felhívni a figyelmet, tényleg csak viccelt. A baj csak az, hogy a brit média nem értette a humort, az európai média pedig valóságos rasszista kijelentésnek fogta fel.

MH: Azt akarja mondani, hogy maga is Ali G-rajongó, Max?

MM: Igen. Imádtam nézni azt a szerepet, és Boratot is. Sokszor nevetteget meg. Visszatérve Lewis-hoz: illet nem lehet mondani, mert sok ember nem érti meg. Ez csak egy tanács. Szerintem ő egy remek ember. Kedvelem őt.

MH: Az elmúlt két szezonban élvezte a futamok nyújtotta izgalmakat?

MM: Igen. Ezért olyan szerencsés Bernie. Nem gondoltuk volna, hogy ilyen jól alakulnak a dolgok. Ahány futam után csak tehetem, felhívom, és elmondom neki, milyen jól szórakoztam.

MH: Gyakran beszél Bernie-vel? Még mindig igazi társának tartja őt?

„Talán kicsit túl messzire ment Lewis, Monacóban legalábbis. Talán érthetetlen is volt, ahogyan előzni akart.”

MM: Igen, rendszeresen szoktunk találkozni, beszélgetni. Amikor gondom akadt a News of the World lappal, Bernie aggasztó dolgokat mondott. Kiszúrhatott volna velem, ahogyan én is vele, de nem tettük. Bernie mindig élvezte a népszerűséget, és ez manapság is így van. Talán már 40 éve ismerjük egymást. Rengeteg dolgot tetünk már le együtt az asztalra, ezt nem lehet ki-



törölni. Nagyon jó társaságnak talíom őt. Sajnálom, de most meg kell szakítanom a beszélgetést. Van még egy kis dolgom, és hatalmas a forgalom ilyenkor Londonnak ezen a részén.

MH: Nem tesz semmit, köszönöm a lehetőséget, nagyon érdekes társalgás volt, mint mindig.

MM: Jó volt találkozni és feleleveníteni a dolgokat. Azt kell mondanom, nagyszerű hasonló

helyzetekben részt venni, otthon tölteni az időt, megnézni a futamokat, és nem arra gondolni, amikor valami rosszul sült el, hogy: „Hűh, ezt a nyakamba fogják varni!”

A BULVÁRSZTORI VÉGE

Az interjú elkészítését követően két fontos esemény is történt Max Mosley-val és a News of the World bulvárlappal kapcsolatban. A Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) egykori vezetője a hetilapban anno „Az F1-főnök beteg náci orgiája öt örömlánnyal” címmel megjelent cikke után kezdett jogi harcba a sajtó ellen. 2008-ben egy brit bíróság hatvanezer fontos kártérítést ítelt meg neki a szexuális életével foglalkozó írás után. Mosley azonban a strasbourgi bírósághoz fordult, hogy elérje a magánélet védelmével foglalkozó brit sajtótörvények jelentős szigorítását. Az FIA egykori vezetője azt akarta elérni, hogy a sajtónak a publikálás előtt kötelezően meg kelljen mutatnia anyagait a hírességeknek és a közszereplőknek, mielőtt beszámol magánéletükről. Bár a strasbourgi bíróság ítéletében „erősen kritizálhatónak” nevezte a News of the World Mosley-val foglalkozó anyagait, végül elutasította a 71 éves férfi keresetét, aki fellebbezett az ítélet ellen. Ha a sportpolitikus a bíróságon nem is járt sikerrel, az élet elégtételt szolgáltatott neki: július elején ugyanis véget ért a bulvárhetilap sztorija. A 168 esztendőős újság átlagos példányszáma idén meghaladta a 2,5 milliót, rendszeres olvasóinak száma pedig a 7,5 milliót. A tulajdonos, James Murdoch nagy-britanniai sajtómágnás, a News Corporation vezetője azután döntött a News of the World megszüntetése mellett, hogy kiderült: a lap munkatársai exkluzív értesülések reményében magánnyomozói közreműködéssel törték fel egy elrabolt, majd meggyilkolt 13 éves kislány mobiltelefonjának üzenettróglóját, sőt, hasonló módszerekkel fértek hozzá korábban Irakban és Afganisztánban elesett katonák, illetve a brit királyi család rögzítőüzeneteihez is. A brit sajtó által idézett rendőrségi adatok szerint a News of the World az utóbbi években akár négyezer közéleti személyiség és magánszemély mobiltelefonjait is lehallgathatta.



A nap, amikor Fernando Alonso találkozott John Surtees-szel

47 év telt el azóta, hogy John Surtees megnyerte a Ferrarival a világbajnokságot, és ma találkozott azzal az emberrel, akinek célja, hogy a nyomdokaiba lépjen. Az F1 Racing jóvoltából most Te is megtudhatod, miről beszélgetett a legenda és a szupersztár Maranellóban.

SZÖVEG: JAMES ROBERTS
KÉPEK: LORENZO BELLANCA/LAT
FORDÍTOTTA: TÓTH GÁBOR





John Surtees, a Ferrari 1964-es bajnoka, találkozott a csapat legújabb pilótájával, a tavalyi év második helyezettjével, Fernando Alonsóval



Az izzasztóan meleg napon

egy rövid úttal indul, az Il Cavallino étteremtől a Fiorano pályáig gurulunk. A Fiat bérautó anyósülésében a 77 éves John Surtees ül, az utolsó brit pilóta, aki a Ferrarival világbajnoki címet tudott nyerni. Amint áthaladunk a főtéren, elkezd elmélkedni arról, mennyit is változott a Maranello, mióta itt versenyzett. A Fiorano pálya eredetileg Enzo Ferrari farmja volt, majd néhány épületet később átalakított irodának és garázsoknak. Sok minden másképpen néz ki, de alapjaiban ez lett az a hely, ahol a vörös versenyautókat tervezik és építik. Aztán a következő percekben a nap a pálya szélén már rásütött Surtees 1963-as Ferrarijára és a mellett álló 2009-es F60-ra, amely 2011-es színekben pompázott. Hét motoros világbajnoki címmel a zsebében Surtees az egyetlen ember a történelemben, aki motoron és autóval is világbajnoki címet tudott szerezni. 1960-ban került a Formula-1-be, a Ferrarihoz 1963-ban szerződött, és ma, a múlt Ferrari-legendája szemtől szembe kerülhetett az új sztárral, először találkozott Fernando Alonsóval. Mi is részesei voltunk ennek a történelmi alkalomnak, ahogy számos Ferrari-vezető is. Ők a közeli fa árnyékába álltak, jobb vállukon pontosan úgy állt a zakó, mint 40 évvel ezelőtt. Érdeklődve figyelték, ahogy Alonso számos bemutatókört teljesített, mielőtt üdvözölte az 1964-es világbajnokot. Ezt követően Surteessel beszélgetett a Ferrari múltjáról és jelenéről, hogyan váltak a legjobb pályák klasszikusokká, vagy hogy mi a különbség az akkori és a mai autók között. De először az angolok kedvencével kezdték: gyors eszmecsere folytattak az időjárásról...

John Surtees: Tegnap beszéltem a titkárnőmmel, és azt mondta: „Bekapcsoltam a légkondicionálót, mert 32 °C van.” Most ismét beszéltem vele, és közölte, esik az eső! Szörnyű!

Fernando Alonso: Itt, Maranellóban májustól októberig mindig meleg és párás az idő. Majd a tél mindig ködös és nyirkos – nagyon más az időjárás.

JS: Emlékszem, amikor Malpensa és Milánó mellett éltem, a csapattal találkoztam, mindig ködös idő volt, a repülőgépek nem szálltak fel, a vonatok a hó miatt nem közlekedtek. Lehetetlen helyzet volt – de a linai repülőtérén is majdnem hasonló volt a helyzet.

FA: Erre a területre télen ködfátyol borul, sőt tavaly két méter hó esett. Jobb Svájcban...

JS: Te hol is élsz?

FA: Közel Genfhez. De az étel itt jobb...

JS: Volt egy kis házuk Le Sépey-ben, amely Svájc egyik legmagasabban fekvő síparadi-

csoma. Nagyszerű falu, romlatlan... nincs autó. De mondd, tulajdonképpen mi készített arra, hogy vezesd a 156-ot, az autót, melyet 1963-ban veztettem?

FA: Versenyzőként mindent ki akarsz próbálni, aminek kormányja és négy kereke van. Kipróbálni egy más típusú autót, más vezetési stílussal, az számunkra, pilóták számára kihívás és mindig örömteli lehetőség. De tudom, nem vagyok képes az autót gyorsan vezetni, mert időre van szükség, mire hozzászokik az ember. Természetesen vannak dolgok, melyekkel óvatosan kell bánni, így a motor és a sebességváltó. Ha nem vagy felkészült, akkor nehéz beülni az autóba és azonnal gyorsnak lenni.

JS: Emlékszem, amikor a Mercedes-Benz felhívott és felkért, vezessem az egyik múzeumi autójukat – az 1937-es W125-ről volt szó. A gumik óriásiak és nagyon keskenyek voltak, minden egyes alkalommal, amikor sebességet váltot-

tam, kipörögtek – nagyon rémisztő élmény volt. De azt hiszem, kijelenthető: a mi időszakunkban ez természetes volt.

Amikor 1963-ban csatlakoztam a Ferrarihoz, az autó pontosan ellentéte volt annak, amit abban az időszakban várni lehetett; ez volt a korszak technológiája.

Nem lehet összehasonlítást végezni, de amit most látunk az óriási fejlesztési harcban, arra akkor éveket kellett várni, különösen ami a biztonságot illeti, de ez a technológiai oldalra is igaz. Azt hiszem, ez sokat fejlődött, köszönhetően a Formula-1 struktúrájának. Erre nem lenne lehetőség, ha a sportág nem nőtt volna világméretűvé. Emlékszem, amikor tavaly Bahreinben voltam, a világbajnokság megünneplésén...

„A Ferrari különleges... Amikor gyermekek voltunk, mindnyájan vörös játékautókkal játszottunk.”
Fernando Alonso

FA: Jó esemény volt!

JS: Igen, az egyik koronaherceg mondta nekem: „Sok pénzt költöttünk a versenyünkre, de amikor számításba vesszük, mennyien nézik a futamot, akkor elmondható, hogy a befektetés megtérül!” És úgy gondolom, a sport ilyen méretű kiszélesedése lehetőséget nyújt a technológiai előrelépéshez.

FA: Az tetszik, hogy a pályák az Ön korszakából átvételnek az enyémbe is. Például versenyezhetek egy olyan helyen, mint Spa, amely talán →

a legnagyobb kihívást rejtő helyszíne az egész naptárnak. Tudom, korábban hosszabb pályák voltak, mint például a Nürburgring, de most Spa a legteljesebb; vannak gyors és lassú kanyarok, szintkülönbség, így élvezettel versenyzünk itt. A jelenlegi tapadással néhány kanyar veszített kissé a hangulatából, mint például az Eau Rouge és a Blanchimont – padlógázás részek számunkra, már nem probléma –, de kissé hiányoljuk a kihívást jelentő kanyarokat. Nemcsak az időmérő edzésen, de a versenyen is. Könnyű ezeket a kanyarokat teljesíteni, ezért véleményem szerint az egyetlen különbség ezen a téren, hogyan lehetett akkor és most végigmenni rajtuk.

JS: Ez fantasztikus. De azt hiszem, hogy simábbá tették a kanyarokat, könnyebbé is váltak. A mi időnkben csak arra figyeltünk, hogy a megfelelő sebességgel menjünk a kanyarba. Most biztosnak kell lenned abban, hogy az Eau Rouge-ban megfelelő erőt viszel be, és a hegyre felfelé is ugyanolyan lendülettel indulsz, de a nagyobb dolog, ha nem jól teljesítod a kanyart, akkor valaki azonnal utolér.

Mr. Ferrari azt mondta nekem: „Nem tudunk túl sok pénzt felajánlani, de vannak más előnyök.” **John Surtees**

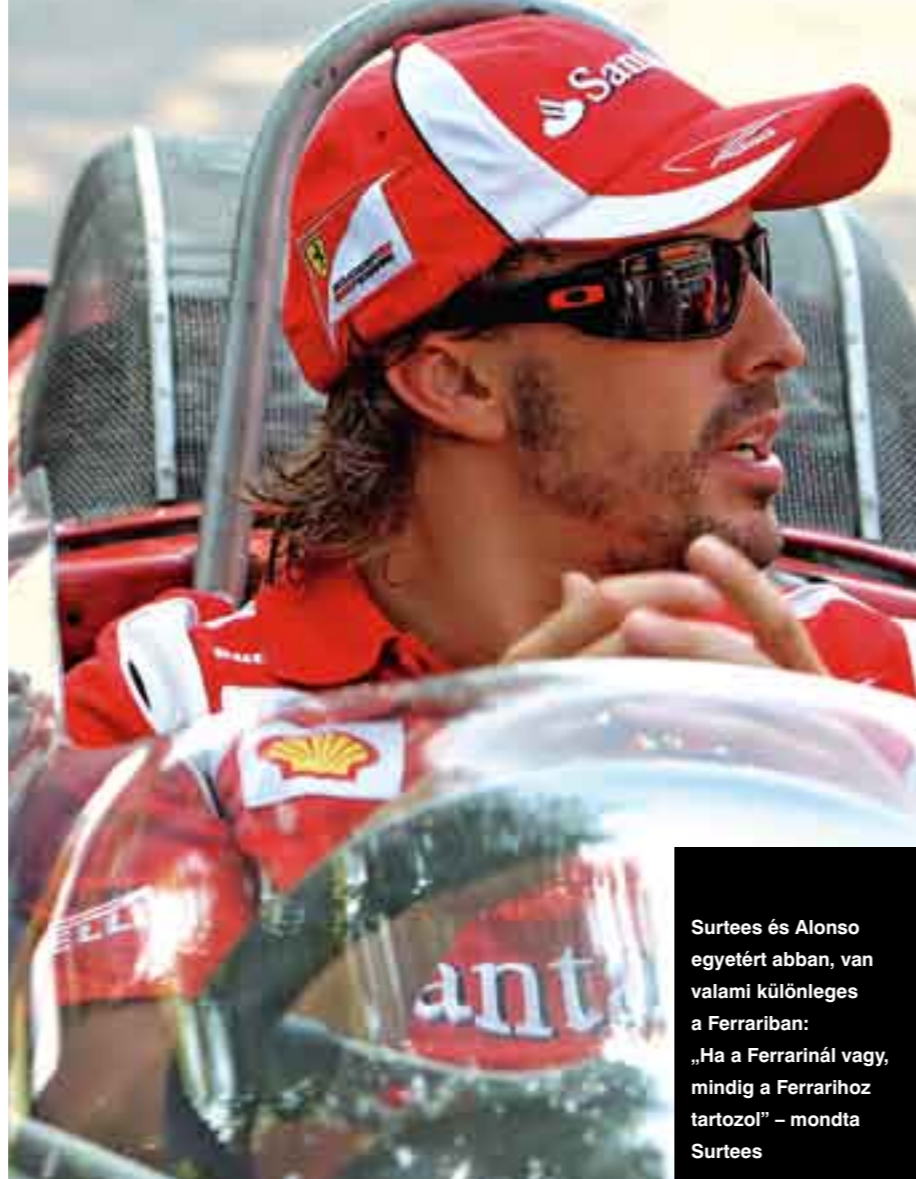
... a Les Cembes-nél, a kanyarnál, amely most jobbra fordul, abban az időben mi balra fordultunk, majd leereszkedtünk a Burnecille-hez – akkor ezt „Kakaó-kanyarnak” hívtuk, nyilvánvaló okok miatt.

FA: Milyen volt a szélárnyék abban az időben?
JS: Nos, bizonyos pályákon nagyon hosszú, széles kanyarokban egy másik autó mögött jól tudtál haladni...

FA: Nagyon érzékeny volt?
JS: Oh, nagyon. De az egyik probléma a hupliknál volt, így óvatossá kellett lenni, különösen – és itt most ismét Spára gondolok –, amikor esett. Nem tudom, te hogy érzed, ha olyan pályákon veszítesz, mint Spa, akkor a versenyzés örömeiből veszítesz. Ez a karaktere az ilyen régi helyszíneknek – oké, a pálya már nem egészen ugyanaz, mint korábban, de Monzához hasonlóan nagyon fontos.

FA: Igen, ezzel egyetértek.
JS: Ez fontos, része az örökségünknek, és ez jelenti a sport szívét.

FA: Úgy gondolom, vannak különleges helyek és különleges pályák a naptárban, amelyek



Surtees és Alonso egyetért abban, van valami különleges a Ferrariban: „Ha a Ferrarinál vagy, mindig a Ferrarihoz tartozol” – mondta Surtees



Alonso a Ferrari vezetéséről: „Semelyik másik csapat sem tud ilyen érzést adni a pilótának. Számomra ez a különbség a többi csapathoz képest.”

különleges hétvégét jelentenek, és az ilyen pályákon győzni valami különleges jelent. Ez része a Formula-1-nek és része a történelemnek is. Minden versenyt meg szeretnénk nyerni, de ilyen helyszíneken, mint Spa és Monaco, még többet jelent egy győzelem.

JS: Ez bónusz, nem?
FA: Így van.
JS: Idejöttél és megkaptad az extra meglepetést. Ha százszázalékosan dolgozol, az valami különleges. Elsőként célba érni bónuszt jelentett – nagyon különlegesnek éreztem – és tudjuk, ez soha nem

„Ebben az időszakban Spa az egyik legnagyobb kihívást rejtő pályák a naptárban. Szeretünk ott versenyezni.” **Fernando Alonso**

változik ebben a sportban. Egy másik dolog, hogy utálok a fejlesztés korlátozására gondolni a Formula-1-ben.

Azt hiszem, valahol meg kellene húzni a vonalat, egyensúlyt találni az izgalommal, és nem a pályákat kellene kanyargóssá tenni, mert ha minden nehéz pályát probléma nélkül lehet teljesíteni, az nem jó. A tehetség miatt aggódom. Fontos, hogy a valódi tehetségek visszakapják ezeket a tizedmásodperceket. Életbevágóan fontos, hogy megmaradjon a különbség a meglehetősen jó és a nagyon jó pilóta között. Így, ha a Formula-1-et túl könnyűvé teszik, nagyon nehéz helyzetbe hozzák a jobb pilótákat.

FA: A leszorítóerővel nagyon nehéz a helyzet, mivel a szabályok a kevesebb leszorítóerőre és a masszív tapadásra irányulnak. Az okos mérnökökkel és a technológiával sikerült visszahozni ugyanazt a leszorítóerőt, két hónappal a szabályváltozások után. Nem lehet megállítani az autó fejlődését és a leszorítóerő növelését. Természetesen látszik a különbség a jó pilóta és a különleges pilóta között, de a legjobb módja, hogy megmutasd a tehetséged, hogy a csapattársadhoz hasonlítod magad, mivel ő ugyanolyan autóban ül. Nehéz ledolgozni a hátrányt, ha autód egy másodperccel lassabb, mint a mezőny leggyorsabb autója.

JS: Figyeltem a valenciai versenyt, ahol minden elrajtolónak sikerült célba érnie – miközben 18 ezres fordulatszámokról beszélnek. A mi időnkben a Ferrari 156-nak 10 ezer körüli volt a fordulatszáma. Nem lehetünk benne mindig biztosak, hogy versenyezni tudunk, nem lesz-e magas a hőmérséklet, vagy az olajnyomás nem esik-e le. Így sok fejlesztés és kutatás járul hozzá ahhoz, →

Hogyan alakult Alonso és Surtees ferraris pályafutása



JOHN SURTEES

ÉVEK: 1963-1966
AUTÓK: Ferrari 156, 158, 1512, 312/66
VERSENYEK: 30
ÁTLAGOS RAJTPOZÍCIÓ: 3.
ÁTLAGOS VÉGEREDMÉNY: 2.
KIESÉSEK: 15
LEGGYORSABB KÖRÖK: 6
DOBOGÓS HELYZÉSEK: 9
BAJNOKI CÍMEK: 1 (1964)
GYŐZELMEK: 4
 NSZK – 1963
 NSZK – 1964
 Olaszország – 1964
 Belgium – 1966



FERNANDO ALONSO

ÉVEK: 2010-
AUTÓK: Ferrari F10, 150th Italia
VERSENYEK: 27
 (a Brit Nagydíjig)
ÁTLAGOS RAJTPOZÍCIÓ: 5.
ÁTLAGOS VÉGEREDMÉNY: 4.
KIESÉSEK: 4
LEGGYORSABB KÖRÖK: 5
DOBOGÓS HELYZÉSEK: 8
BAJNOKI CÍMEK: 0
GYŐZELMEK: 5
 Bahrein – 2010
 Németország – 2010
 Olaszország – 2010
 Szingapúr – 2010
 Korea – 2010

hogy a 2,4 literes motor közel 800 lóerőt produkáljon – több mint egy versenyen, nem?

FA: Igen, három versenyt és szabadedzést is ki kell bírnia.


JS: Ez óriási előrelépés. Az olyan vállalatok, mint a Shell a technológiát folyamatosan javítják, így a dolog előnyös lehet mindenki számára, aki robbanómotort használ, különösen az utcai autókban.

FA: Ami összeköt minket, az a Ferrari. Amikor megérkeztem ide, az első benyomásom az volt, hogy ez egy nagyszerű csapat. A Ferrari különleges – a gyár, Marnello. Az emberek elkötelezettek a Formula-1 és az autóverseny iránt, ahogy az utcai autók iránt is. Óriási történelemmel rendelkeznek, mindenki úgy dolgozik itt, hogy érzik: felelősek a siker folytatásáért. Az F1, a Ferrari és az autósport – mindegyik ugyanazt jelenti. Amikor gyerekek voltunk, vörös játékautóval játszottunk, ez hozzájárult a versenyzés iránti szenvedélyünkhöz. Nincs más csapat, amely ezt az érzést adná a pilótának. Számomra különleges és nagyon más érzés ez azokhoz a csapatokhoz képest, ahol eddig versenyeztem.

JS: Én teljesen más időszakban jöttem ide.

A csapatnak nagyon rossz éve volt, egy vagy két kulcsfontosságú ember elhagyta a csapatot, így egy kis magja volt már csak meg a régi fűtűnek. De a szenvedély, melyről beszélte, érezhető és fertőző volt. Amikor először találkoztam Mr. Ferrarival, azt mondta: „Nem tudunk túl sok pénzt felajánlani, mivel nekünk sincs sok, de vannak más előnyök. Ez a Ferrari útja.” Úgy döntöttem, a híres, régi, modenai hotelben lakom és 1800 lírával láttak el – amely egyenlő volt egy fonttal. Ha Modenában bementem volna egy boltba, azt mondták volna: „Ah, Signore Surtees, Formula-1-es pilóta – 50 cent minden!” Ezek voltak az előnyök, mivel a szenvedély továbbterjedt. Nem túl régen egy Mercedes autót vezethettem a retro Mille Miglián. Modenába érkeztem, és a régi főszerelőm mellett a még élő csapattagokkal találkoztam!

FA: Csak a Ferrarisokkal.

JS: Igen, évekkal később. Nem felejtettek. Ez nagyon különleges. Ahogy mindig mondtam, más véleményen vagyunk, néha együtt vesztünk, de ha a Ferrarinál vagy, örökké a Ferrarinhoz tartozol. 



3527 Miskolc, Vásártéri u. 8.
 Tel.: (46) 501-850, Fax: (46) 501-851
 E-mail: fux@t-online.hu, www.fux.hu

AZ EMELES- ÉS RÖGZÍTÉSTECHNIKA ÉLVONALÁBAN



Termékeink:

- sodronykötelek
- műanyag és acél emelőkötelek
- szerelvények
- emelőmágnesek
- profil emelőeszközök
- kézi, gépi és karos láncosemelők
- raklapemelő (béka)
- digitális darumérlegek
- rakományrögzítők

Egyéb emeléssel kapcsolatos eszközök és megoldások kivitelezése igény szerint



**ERŐS és GYORS,
utolérhetetlen ÁRON!**

**DELL
INSPIRON
N5110
SWITCH notebook**

3 év
garancia
USB
3.0
Bluetooth
3.0

**bruttó
197 900,-**

- > Második generációs Intel® Core™ i7-2630M processzor (2GHz)
- > 15,6" LED-kijelző 1366x768 képpont
- > 8 GB DDR3 memória
- > 640 GB SATA2 merevlemez
- > NVIDIA GeForce GT 525M 1GB VGA



+36 (1) 244-2424



Pat Symonds TECHNOLÓGIAI MESTERKURZUS

Az F1 legféltettebb titkainak teleplezésére



TERÍTÉKEN: A HÁTSÓ SZÁRNY



A DRS egy tervezési kompromisszum eredménye. A rövid fékszárny csökkenti a légellenállást, míg a hosszú nagyobb leszorítóerőt termel!



ELMÉLETI
MAGYARÁZAT

A szárnyak két részből állnak – a főelem és a fékszárny –, és egy meghatározott helyhez kell illeszkedniük. Összetett alakjukat úgy formálják, hogy a lehető legtöbb levegőt használják fel

Mi a hátsó szárny dizájnját befolyásoló legfontosabb tényező?

Ellentmondásos a helyzet, hiszen amíg a növekvő szabályozás az aerodinamika legtöbb területén egyszerűsödéshez vezet, addig a hátsó szárny a légellenállást csökkentő rendszer (DRS) bemutatkozásának köszönhetően még összetettebbé vált. A rendszert úgy tervezték, hogy az csökkentse a légellenállást az egyenesekben, és ezzel elősegítse az előzést. De ezzel a leszorítóerőt is csökkentjük, ezért ezt jelenti, hogy a folyamatot vissza kell fordítanunk a fékezés bekövetkezése előtt. A szárny dizájnjának egyik legfontosabb szempontja, hogy olyan beállítással fussunk, ami közel esik a légáramlatok leválásához. Amikor ez bekövetkezik, a légáramlat elválik a szárny felületétől és a leszorítóerő nagy része elvész, de mielőtt ez bekövetkezne, a szárny akkor működik a leghatékonyabban és termeli a legnagyobb leszorítóerőt. Az aerodinamikusok ezért mindig megpróbálnak a legközelebb kerülni ehhez a ponthoz, de nyilvánvalóan sohasem akarják azt átlépní.

Ez akkor azt jelenti, hogy a DRS nem korlátozza a hátsó szárny dizájnját?

Szó sincs róla – valójában a bemutatott új rendszer kompromisszumot követel a szárny optimalizálásának tekintetében. Általánosságban

a rövid fékszárny sokkal kevésbé hatékony a leszorítóerő termelésében, amikor a szárny zárt állapotban van, de nyitott helyzetben sokkal hatékonyabban csökkenti a légellenállást, mint a hosszú fékszárny. Ezért a tervezőknek el kell dönteniük, hogy melyik megoldás illik jobban az elképzeléseikhez; így a dizájn pályáról pályára különböző lehet.

Mekkora szabadsága van a tervezőknek ezen a területen?

A szárnynak illeszkednie kell egy hipotetikus dobozba, amely 350 milliméter hosszú, 170 milliméter magas és 750 milliméter széles, valamint a hátsó sarkának a tetejét az autó aljához képest 900 milliméterre kell pozicionálniuk úgy, hogy az 350 milliméterrel a hátsó tengely vonala mögé kerüljön. A szárny nem állhat két-től több elemből, így csak a főelemből és a fékszárnyból tevődik össze, de minden más a mérnökök fantáziájára van bízva. Néhány csapat nagyon összetett alakot alkalmaz a szárnyánál, hogy így használják ki a legjobban a levegőáram hatását.

Menyire fontos a hátsó szárny az összes leszorítóerő szempontjából?

Az aerodinamikai elemek hatással vannak egymásra, így ezt nagyon nehéz pontosan meg-

mondani, de az általános elfogadott vélemény szerint a hátsó szárny nagyjából a teljes leszorítóerő 20%-át termeli, ha harmonikus egészben működik az autó karosszériájának a többi elemével.

Néhány csapat központi oszlopot használ a hátsó szárnyánál, mások nem, miért van ez?

A központi oszlop egy nagyon keveset elrabol a hátsó szárny felületéből, és ezáltal a leszorítóerőből, ugyanakkor nagyon jó szerkezeti megoldást kínál. Azonban mint a legtöbb dolognál, itt sincs abszolút jó vagy rossz megoldás, így ez csak attól függ, hogy a csomag egészével melyik megoldás harmonizál.

A hátsó szárny véglemezőnek alakja ugyanolyan fontos, mint az első szárny véglemezőnek a formája?

Minden felület fontos, de a hátsó szárny véglemező kevésbé, mint az első szárnyé. Az első szárny véglemezőnél a dizájn feladata a keletkező örvények elsímitása, amelyek leválván az első szárnyról, hatással vannak az autó karosszériájára. A hátsó szárny véglemező azonban sokkal inkább egyszerűen csak a hátsó szárnyrendszer hatékonyságának a növeléséről szól. **F1**



Az F1 legendája: FRANK WILLIAMS

Csak az F1 Racingben

EGY RÉGI BARÁT

A Renault-val megújuló kapcsolatunk rendkívül örömteli. Reményeink szerint ez előrelépést fog jelenteni számunkra, hiszen úgy gondoljuk, hogy az ő motorjuk erősebb egy körön belül, mint a Cosworth. Persze az eddigi partnerünk is mindenképpen dicséretet érdemel, hiszen egészen elképesztő munkát végeztek az elmúlt két évben. De hogy összességében melyik a jobb erőforrás, azt nem tudnám megmondani. Egy biztos: korábban eredményesen dolgoztunk együtt a franciákkal, és a Williams-Renault név még manapság is nagyon jól cseng. Ez a megállapodás azt jelenti, hogy nagyobb célokat kell kitűznünk. Le kell győznünk a Renault néven futó istállót 2012-ben, és le kell győznünk a Red Bullokat is. Tudjuk, mi a feladatunk és hogy hol a helyünk.

A HAT JOBB, MINT A NÉGY

Örültem, amikor hivatalossá vált, hogy 2014-ben már hathengeres turbómotorokat használunk. Sokkal izgalmasabb megoldás, mint a jelenleg használt négyhengeres. Ha belegondolunk, ilyen erőforrások hajtották nagyapánkat Vauxhall-jait is. Ez a gyártóknak is jó hír, hiszen kisebb, üzemanyag-gazdaságosabb motorokat állíthatnak elő. A Forma-1 jól jár ezzel a döntéssel.

ISTEN HOZOTT A FEDÉLZETEN...

Új fejlesztéseket dolgoztunk ki ebben a hónapban. Nem akarok semmit elkiabálni, de remé-

nyeim szerint segítenek majd előrébb jutni a rajtrácson. Tudom, hogy minden csapat hasonlóan gondolkodik, és ilyen ambíciókkal rendelkezik, de bízom az új aerodinamikai és versenymérnökeinkben, Jason Somerville-ben és Mark Gillianben. Az F1-ben minden azon múlik, hogy milyen embereket állítasz a vezető pozícióba, és most két nagyon erős és ügyes szakember látott munkához a csapatunknál. Jason dolgozott már nálunk a 90-es évek végén, mielőtt a Toyota el nem halászta tőlünk. Utazásai során sokat tanult és tapasztaltát vált, nagy hasznunkra lesz. Markhoz még nem volt szerencsénk, de biztatót nézni, ahogyan belevetette magát a munkába.

EGY IGAZI CSAPATVEZÉR

Rubens még nem olyan régóta dolgozik velünk, de amikor idekerült, mindenki számára motivációs erőt jelentett. A munka akkor sem áll meg egy csapat otthonában, ha a pilóták nem jelennek meg ott, de ha a kollégák mégis látnak egy versenyzőt, az rendkívül stimuláló dolog a szerelők és a stáb többi tagja számára. Rubens ebben fantasztikus. Jobb, mint sok pilóta, aki nálunk vezetett. Nigel Mansell nem volt a szavak embere, de tudott hatni a társaira, akárcsak Damon Hill. Most viszont nézed ezt a brazil férfit, figyelés rá, és egyszer csak észreveszed, hogy már milyen régóta hallgatsz. Talán már a karrierje vége felé jár, de amint belül az autóból, csak az tudatosul benned, hogy ő egy fantasztikusan gyors versenypilóta volt – és még ma is az. Szá-

mára teljesen természetes dolog, hogy két kör alatt von le olyan következtetéseket a beállításokkal kapcsolatban, melyekre mások csak tíz kör alatt képesek. Igazi tehetség.

MEGÉRTE

Montreálban ismét egy remek versenyt láthattunk, Jenson Button pedig fantasztikusan vezetett. Ismét eszünkbe juthatott, hogy ha izgalmakat akarunk a pá-

lyákra, akkor be kell azokat nedvesíteni, vagy módosítani kell az aerodinamikai csomagokon. Azok az emberek, akik nem versenyzők, a Kanadai Nagydíjra úgy fognak gondolni, hogy remek üzleti befektetés volt.

APÁK NAPI MEGLEPETÉS

Általában nem ünneplem az apák napját, de a lányom idén curryt főzött nekem. Örülök, mert kellett volna neki, de én sosem eszem curryt. Sosem szerettem. Imádom érte Claire-t, és csak remélni tudom, hogy nem bántottam meg, és nem haragszik rám, de még akkor sem fogok enni ebből az ételből, amikor Indiába látogatok a csapattal az idei évben...

Mi járt a fejemben a legutóbbi hónapban?

- „Mark Gillian és Jason Somerville csatlakoztak hozzánk, mint az aerodinamikai és versenymérnöki osztály két új vezetője”
- „Rubens ellátogatott a csapat főhadiszállására. Rendkívüli módon képes motiválni az embereket”
- „A BBC fenomenális munkát végzett, amikor a Kanadai Nagydíj szünetében szórakoztatták a rajongókat”
- „A lányom curryt főzött nekem apák napjára. Sajnos csalódást kellett okoznom neki...”



„A Renault-val megújuló kapcsolatunk rendkívül örömteli, előrelépést fog jelenteni számunkra”

SENNA

magával ragadó, igaz története filmen

ASIF KAPADIA RENDEZŐ ÉS CSAPATA NAGY FELADATRA vállalkozott. Senna életéről, fizikai és spirituális küzdelmeiről a pályán innen és túl, a tökéletességért folytatott harcáról és a halála óta elért mitikus státuszáról filmet készíteni kihívás. De sikerrel jártak és így egy teljesen új megközelítésben ismerhetjük meg a legendás brazil versenyző életét.



1984 júniusában járunk egy vasárnapi napon a Monacói Nagydíjon. Mint az égből kirobbanó a záporosó, úgy zúgott fel a motorsport történetének egyik legnagyobb versenye a pályán, minden idők talán legnagyobb Formá-1-es pilótáival. Nem kevesebb, mint hat világbajnok vetélkedett egymással ezen a napon: Keke Rosberg, Nigel Mansell, Niki Lauda, Nelson Piquet, valamint a „Professzor”, Alain Prost. A rajtrács 13. pozíciója - ahol egy tüzes tekintetű fiatal sofőr Toleman autójában várta, hogy kezdetét vegye élete hatodik Formá-1-es futama - eközben vajmi kevés figyelmet vonzott. Amint felbőgtek a motorok, és a mindenre elszánt versenyzők szagatni kezdték az aszfaltot, a 13. rajtkockából induló pilóta virtuóz technikával és ámulatba ejtő bátorsággal hagyta maga mögött a versenytársakat, míg a 32. körben már csak Prost áll előtte. A Formá1 száguldó cirkuszában lenyűgöző tehetségét megcsillogtató pilóta volt Ayrton Senna. Senna rövid idő alatt szupersztári státuszt vívott ki magának szerte a világon, a nemzetközi sajtó szemében elbűvölő bajnokként tetszelgett, míg a brazil média szerény és mélyen vallásos emberként tisztelte őt. A SENNA hiánypótló film, felöleli Senna monumentális Formá-1-es karrierjét 1984-től kezdve, amikor tehetséges kezdőként berobbant az F1 világába, egészen az 1994-ben történt tragikus eseményekig. A SENNA több mint egy kizárólag Formá1 rajongóknak szánt alkotás. Egy figyelemre méltó karrier történetét mutatja be, a hagyományos dokumentációs technikák helyett filmes megközelítésben, és olyan lenyűgöző felvételek, interjúk felhasználásával, melyek jó része korábban még nem került nyilvánosság elé. Ez volt az első eset, hogy filmesek korlátlan hozzáférést kaphassanak a Formá-1-es archívumhoz. Így a készítőik megengedhették maguknak, hogy „válogatásak” legyenek és csak a legkiemelkedőbb képanyagokkal dolgozzanak. A futamokat olyan kameraállásokból mutatják be, amely eddig a nagyközönség számára hozzáférhetetlen volt. Ráadásul rengeteg olyan felvételt találtak, melyek ugyan nem a futamokról készültek, mégis lélegzetelállítóak voltak. Ezek közül jó néhány a versenyeket megelőző vagy azokat követő megbeszéléseket rögzítette. A Senna életéről készült film szeptember 15-től megvásárolható DVD-n és Blu-ray lemezen! A Blu-ray változat közel egy órával hosszabb változatot tartalmaz, még alaposabb betekintést nyújtva Senna életébe és karrierjébe.

„Ő VOLT A VALAHA ÉLT LEGJOBB FORMA 1-ES VERSENYZŐ”
NIKI LAUDA

SENNA

NEM ISMERT FÉLELMET.
NEM ISMERT HATÁROKAT.
NEM LÉTEZETT HOZZÁ FOGHATÓ.

DVD-N ÉS BLU-RAY LEMEZEN!

MÉLYÜLŐ KAPCSOLAT

MIÉRT SZÖVETKEZETT A RED BULLAL AZ INFINITI?



Idén a Red Bull Racing szövetségeseként feltűnt a Forma-1 horizontján a Nissan luxusmárkája, az Infiniti. A Magyar Nagydíj hétvégéjén az AFM Andreas Sigltől, a gyártó F1-es igazgatójától megtudta, miért jó nekik a száguldó cirkusz.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR KÉPEK: INFINITI



„Az a célunk, hogy öt éven belül megduplázzuk a jelenlegi 350 ezres eladásainkat, mert legalább 10 százalékos részesedést szeretnénk a luxusautó-piacból. Megvizsgáltuk az olimpiát, a golfot, a vitorlásversenyeket, de arra a következtetésre jutottunk, hogy a Forma-1 a megfelelő marketingeszköz céljaink eléréséhez” – mondta az együttműködés létrejöttének hátteréről Sigl.

Mivel a közelmúltban a Honda, a BMW és a Toyota is kivonult az F1-ből, a szakember szerint az Infinitinek gondosan ki kellett dolgoznia, hogy miként szállnak be. Amikor úgy döntöttek, hogy szponzorként vállalnak szerepet, hamar megtalálták a megfelelő csapatot. „Úgy éreztük, hogy a Red Bull áll hozzánk a legközelebb. Amikor házon belül bejelentettem a döntést, a kollégák is kitörő örömmel fogadták a hírt” – mondta az Infiniti-guru.

Arra a kérdésre, hogy a hangsúlyozottan mélyülő kapcsolat milyen te-

rületeket érint, Sigl így válaszolt: „Biztosítani akarjuk a Red Bullnak azt, amit egy autógyártó megadhat, ugyanakkor a pályán szerzett tapasztalatokat hasznosítani akarjuk a közúti autókban is. Jelenleg a Red Bull leggyengébb pontja a KERS- és az akku-technológia, amelyben mi erősek vagyunk. Első lépésben ezen a területen szeretnénk eredményeket felmutatni.”

Hónapok óta tartja magát a pletyka, amely szerint a felek közösen fejlesztenek utcai sportautót: „Az emberek számítanak erre, és a kihívás izgalmasan hangzik, így természetesen megvizsgáljuk annak lehetőségét, hogy megvalósítható-e ez az ötlet” – mondta Sigl.

Nem csak a Red Bullal lépett szövetségre az Infiniti, hanem a világbajnok Sebastian Vettel is, akit a Monacói Nagydíjon a márka nagykövetének neveztek ki. Sigl szerint az ifjú német tökéletesen testesít meg olyan értékeket, amelyek az Infiniti számára is fontosak.

„Kínában a szoros program miatt nagyon siettünk, de a helyi sofőr sokat totojázott és késésben voltunk. Erre Sebastian kipattant a hátsó ülésről, bevágódott a sofőr mellé és elkezdte biztatni: gyerünk, gyerünk! Ez is azt mutatja, hogy mennyire versenyképes. A Nürburgringen arra kaptunk példát,

hogy sikerei ellenére is megmaradt embernek. Reklámfilmet forgattunk, és akkor is kevés volt az időnk, de megállt a Nordschleife kelles közepén, ahol egyedül álldogált egy rajongó. A srác majdnem rosszul lett, amikor meglátta a kedvencét. Egy aláírást akart, de zavarában a tollát sem találta. Hiába sürgettük Sebet, csak akkor hajtott tovább, amikor előkerült a toll, és aláírta a srác sapkáját.”

Megjelent a Nobu étteremben tartott Infiniti-sajtóeseményen a Red Bull korábbi versenyzője, a jelenleg BBC-szakkomentátorként ténykedő David Coulthard is, aki saját bevallása szerint régóta a márka nagy rajongója. A skót nagy jövőt jósolt az istálló és az Infiniti együttműködésének, ugyanakkor az AFM kérdésére válaszolva elárulta azt is: mit tehet az évad eleje óta küszködő Mark Webber a sikert sikerre halmozó Vettel ellen. „Nekem annak idején Mika Häkkinen tört borsot az orrom alá a McLaren-nél, s akárcsak Mark, én is feltettem magamnak a kérdést: vajon egyenlőként kezelnek-e bennünket? Mai fejjel már látom, hogy ugyanolyan lehetőséget kaptunk, csak a csapattársam jobban élt ezzel. Tudom, hogy Mark is képes élni ezzel, de nem könnyű a dolga, Sebastian ugyanis elképesztően tehetséges, ráadásul fiatal is. Seb könnyebben tud a versenyre összpontosítani, míg egy idősebb fickónak már mással is kell foglalkoznia. Elég csak rám gondolni, hiszen ott az üzlet, a befektetések, a család és számos egyéb más kötelezettség. Lehet-e ennyi mindennel a vállamon olyan szabadon gondolkodni, mint 23 évesen? Természetesen nem. Képes vagyok-e az élettapasztalataim alapján jobb döntést hozni? Lehet, de nem biztos! A legjobb tanács, amit adhatok Marknak Seb ellen így hangzik: ne foglalkozz semmivel, csak tapasztald gázt!”

EGY HÉT REFLEKTORFÉNY

HOGYAN TERVEZTEM OVERALLT BUTTONNAK ÉS HAMILTONNAK

Április legvégén került fel a hír az internetre, miszerint bárki megtervezheti a McLaren pilótái számára az időmérő edzéseken használandó tűzálló ruhákat. Még aznap nekifogtam a munkának, gondolván nincs veszíteni valóm. Három hónap múlva ott álltam Button mellett, aki maga gratulált nekem az eredményhez, de ez csak hab volt a tortán...

SZÖVEG: KALMÁR ISTVÁN KÉPEK: MCLAREN, BUCZKÓ

Azon az emlékezetes tavaszi napon serényen töltögetni kezdtem a világhálóról a jobbnál jobb felbontásban fellelhető magyar zászlót és címet. De hamar rájöttem, hogy a trikolor könnyen összetéveszthető más nemzetek lobogójával, így valami más, valami igazán magyar megoldás kellett. Végül a kalocsai hímezés mintája mellett tettem le a végső voksomat. A három motívumból álló elemet a két karon, a háton, a lábakon és a derékon helyeztem el.

Voltak már hasonló ötletek, így a győzelmi esélyek alacsony valószínűségének ellenére leadtam a végleges ötletet a Hugo Boss külön erre a játékra kialakított online felületén. Ezután mit sem sejtve vettem magam az egyetemi élet mozgalmas hétköznapjaiba.

Szinte már meg is feledkeztem a dologról, amikor két hónappal később érkezett egy e-mail, melynek tárgya a „Design Contest” volt, és a levél első sorainak elolvasása után már

tudtam, hogy valami nagyon jó hírt kaptam: „You recently entered a design contest...your design has been selected...Congratulations!” Csak nem? A félálomban leadott művem tehát egybehangzóan tetszett a pályázat kiíróinak!

Miután az Autósport és Formula Magazin főszerkesztőjét is értesítettem a váratlan helyzetről, felpörögtek az események. Kedden már a Blikk munkatársa hívott néhány kérdéssel telefonon – ez volt életem első interjúja. Még



egy fotós is felkeresett, csütörtökön pedig már nagyon sokan olvashatták a hírt, hogy kalocsai hímezéssel díszített overallt fognak hordani az angol pilóták a Magyar Nagydíj szombati napján – hiszen az információ futótűzként terjedt végig a magyar média szinte minden területén. Még aznap leadta a hírt többek között az index.hu Forma-1-gyel foglalkozó rovata, pénteken az MTI munkatársai beszélgettek velem kamerák előtt az ELTE udvarán, amelyet az esti híradó le is adott, mi több, ezt a témát feszegette az Az Este című műsor is.

Néhány hét média-tűzszünet után már a Roland Divatházon keresztül értesült az RTL Klub a Hugo Boss születésnapjára rendezvényéről, amelyen a nyertes ruhát is bemutatták. Július 24-én ismét az ELTE kampuszán adtam interjút, melynek befejeztével a BTK dékánja személyesen gratulált az elért sikerhez.

Aztán elérkezett a nap, amire heteket vártam. A fődjra, a személyes találkozásra a brit bajnokkal a pénteki szabadedzések után került sor a Kempinski Hotel melletti Fashion Streeten. A szoros program ellenére természetesen volt egy legalább tízperces csúszás, közben már láttam az „overallomat” Ebergényi Réka topmodellrel a tömegben. A ruha bemutatása után következett a nagy pillanat: Button



Az overall hivatalos bemutatása. Kollégáink a bal oldalon fogadják az elismerő pillantásokat

érkezését élő kamerás felvételtől közvetítette Szujó Zoltán és Harsányi Levente, az est műsorvezetői. Megszólt a Carmina Burana, amelyre anno Kovács „Koko” István vonult be a ringbe. Röpködnek a dedikálódó képek és ruhadarabok, mert megérkezett Button! Én pedig izgatottan vártam, mikor szólítanak újra a színpadra, hogy átadjuk a házigazda születésnapjára készült tortát a sztárnak. Meg kell mondjam, Jenson rettenetesen szimpatikus volt, nagyon barátságosan viselkedett velem, és ő is külön gratulált a munkámhoz.

De ez csak az egyik jutalmam volt, amelyet a Hugo Boss megtoldott egy páros Super Gold F1-es jeggyel és hétvégi szállással – királyi elbánásban volt részem. Annak pedig még jobban örültem, amikor szombaton, a kvalifikáció után azt láttam, hogy mindkét kalocsai mintás ove-

rall(om) tulajdonosa feltűnik a három leggyorsabb pilóta között, mi több, Button másnap meg is nyeri a futamot.

Az élményeknek azonban itt még nem szakadt vége: az RTL Klub a péntek estén forgatott anyagot a hétfőn felvett interjúhoz vágta és így adták le a Fókusz Pluszban szombat este. Az origo.hu-nak és az több más F1-es szaklapnak is válaszolnom kellett a már szinte azonos kérdésekre, az egyik egyetemi társam nővére pedig a Metropoltól érkezett és készített velem tartalmas cikket.

Az Andy Warhol mondásából elhíresült 15 perc hírnév tehát nekem bőven kijutott, sőt egy kicsit még mindig tart, hiszen a napokban megkeresett szűkebb pátriám, a jászladányi művelődési ház igazgatónője, hogy szeretne a történetéről a helyi lapban publikálni egy cikket...

NÉPVISELET?

Az overall mintája kapott hideget és meleget, annak rendje és módja szerint. Nem tehettem a kialakult eredményről, a döntéshez semmi köze nem volt bármilyen

magyar szervezetnek vagy személynek. Lánchíd ide, Parlament oda, a Hugo Boss vezetőségének a németországi bázison a magyar hímezés tetszett a legjobban. Az egyik hírportálon azt írta egy kommentelő, hogy „ha egy pántlikát tennének a pi-

lóták fejére, akkor már elmehetnének magyar menyecskeknek is”, de nem bánom. Sőt, külön öröm, hogy a futam nézőterén feltűnt egy hosszú molinó is a már ismert mintával, és KALOCSA – MCLAREN felirattal...





BEMUTAKOZÁS:

A Napilap Bt. több mint tíz éves szakmai tapasztalattal rendelkezik a nyomdaipari termékek csomagolásával és raktározásával kapcsolatos tevékenységek területén. Jelenleg már 1200-1300 raklap tárolását is képesek vagyunk biztosítani ügyfeleink számára. A lapkiadói igényekhez igazodva 2003-ban tevékenységi körünket magazincsomagolási szolgáltatással bővítettük. A zökkenőmentes működés érdekében két automata és két félautomata gépsort rendszeresítettünk. Lapkiadók számára vállaljuk lapárus hálózatok lapellátását, kiszérelését, az eladatlan lapok visszavételét, továbbá csomagok feladását és gépi címzését.

TECHNOLÓGIA:

A fóliába csomagolt kiadványok jelentős előnyökkel rendelkeznek csomagolás nélküli társaikkal szemben. A gondos csomagolás mellett, hogy igényesebb megjelenésével kelendőbbé teszi a terméket, meg is védi azt a szállítás és terjesztés közben esetlegesen fellépő sérülésektől. Ügyfeleink számára kiemelt fontosságú, hogy kiadványaikat nagy példányszámoknál is gyorsan és precízen tudjuk ellátni az elvárásoknak megfelelő csomagolási szolgáltatással.

SZOLGÁLTATÁSAINK:

Kiadványok fóliázása, igény szerint termékminták elhelyezése, p ostai előkészítés/címzés, nyomdaipari termékek raktározása, szállítás.



1097 Budapest, Kén utca 6.
06 20 9 530 940
info@napilapbt.t-online.hu
www.napilapbt.hu

F1 UTÁN – IRC ELŐTT

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

Sok vitára adott okot annak idején, hogy a magyar bajnokság versenyeit szabad-e külföldre vinni, de az MNASZ elnöksége végül elfogadta a szakág javaslatát, így augusztus elején megrendezték az Arad Ralit. A futam visszhangja vegyes, akik rosszul szerepeltek Romániában, azoktól nem is lehet elvárni a lelkesedést, míg másoknak kifejezetten tetszettek az ismeretlen murvás pályák, és az sem volt utolsó, hogy komoly mezőnyben tudtak autózni a magyar párosok. Ahhoz képest, hogy a szövetség új vezetése tulajdonképpen megörökölte ezt a futamot, nekem tetszett az ötlet, ha másért nem, az újdonság ereje miatt jó volt kimozdulni az országból. Hogy jövőre mi lesz Araddal, azt egyelőre nem tudom, csak az a bizonyos, hogy az új naptár kialakításában mindenképpen felhasználnék majd a szomszédban szerzett tapasztalatokat.

Ugyancsak fontos esemény volt a szövetség életében az autókrossz Eb-futam. Én magam is kíváncsi voltam rá nagyon, mert még nem jártam a híres nyirádi katlanban, de végül nem tudtam elszabadulni a szegeden zajló kajak-kenu vb-ről. A kollégáim viszont ott voltak, és nagyon megdicsérték mind a szervezőket, mind az ott tapasztalt hangulatot. Egy olyan kincse ez az európai szintű pálya a magyar motorsportnak, amellyel mindenképpen törődniük kell, hiszen az ottani, évenkénti rangos rendezvények hírünket viszik a világban, így az MNASZ-nek is mindent meg kell tennie, hogy segítse a tulajdonost és a csapatát egy-egy minél színvonalasabb versenynek helyet adni. Volt persze egy F1-es futamunk is július végén, méghozzá nem is akármilyen. Mivel számomra a Hungaroring vezetőjeként ez volt az első verseny, nagyon kíváncsi voltam, ugyanis házigazdaként mindent látni és tapasztalni akartam. A programok már hétfőn elkezdődtek, amikor a csapatok és az Allsport Management megérkeztek, nekem kellett például fogadnom Ecclestone úr cégét.

De ott voltam a pályabejáráson is Charlie Whiting-gal. Meglepett, mennyire elképesztően alaposan nézi végig a nyomvonalat, és az is, hogy dicsérte az új bukótereket. Természetesen a minőségről is szó esett, de ez várható volt, tudjuk, milyen az aszfalt. Annak a híre is eljutott hozzám, hogy a pilóták szokásos megbeszélésén 2-3 versenyző keményen kritizálta a burkolatot. Sőt, Vettel nekem személyesen is említette, hogy az utolsó kanyar a rossz minőségű aszfalt miatt „kijárt”. A Pirelli szakemberei is vakargatták a fejüket, hiszen Magyarországon az a probléma, hogy az idők során sokféle burkolatot használtak, amelyekhez összességében nem könnyű alkalmazkodni, de másoknak kifejezetten tetszett, hogy emiatt érdekesen alakult a futam.

Nagyon fontos eseménynek tartották azt a vacsorát, amelyet kettős minőségben, mint Hungaroring-és MNASZ-elnök adtam, a Magyar Nagydíjon jelen lévő nemzetközi FIA-funkcionáriusoknak és sportvezetőknek. Az alapvetően

udvariassági szempontból megrendezett esemény általában kiváló lehetőség arra, hogy az ember elmélyítse a kapcsolatait más szövetségek elnökeivel, futamszervezőkkel, és ilyenkor szó eshet az előttünk álló feladatokról is.

A futam a családomnak is érdekes volt, a feleségem és az egyik gyermekünk első alkalommal járt F1-es paddockban. Tetszett nekik a hangulat, és addig sem unatkoztak, amíg én a pálya szempontjából fontos vendégeket, többek között Schmitt Pált és Rogán Antalt kísérettem: a lányom Hamiltontól igyekezett autogramot szerezni, de végül nem sikerült neki.

Az augusztus 20-ai hétvégén, a szegedi kajak-kenu vb-n aztán volt alkalom összehasonlítani a két rendezvényt. Persze teljesen más a milió, a hangulat mindkét versenyen óriási, a szervezők itt is, ott is hibátlanul teljesítettek, de valami szöveget ütött a fejemben. Jómagam már sok világméretű sporteseményt láttam, de egyre inkább arról vagyok meggyőződve, hogy az F1-től sokat tanulhatnak a többiek. Vegyük például a főszereplőket, a pilótákat, akik amellet, hogy az állandó utazás nyomása alatt nagyon kemény sportteljesítményt nyújtanak kéthétől kéthétre, és annak ellenére, hogy gyakran milliós világsztárokat tisztelhetünk a személyükben, alázattal és fegyelemmel viselik a körülöttük zajló eseményeket. Például zokszó nélkül jönnek focizni, autogramot osztanak – tetszik nagyon, hogy ők is megtesznek mindent a száguldó cirkuszért.

De essen pár szó a jövőről is: például a következő versenyről. A 27. Magyar Nagydíj pénzügyi fedezetét már most, szeptember elején elő kell teremteni, legalább is biztosítékot kell adni róla a jogtulajdonosnak, csak így tudunk nekivágni 2012-nek. Addig még persze van egy újabb feladatunk is: pár napon belül kezdődik az első magyar IRC-futam, amelynek szintén illik tökéletesen összeállnia. Az MNASZ-nek pedig segítenie kell a rendezőt, ahol csak lehet.





FELFELÉ A LEJTŐN

MATHIAS LAUDA ÚJABB PRÓBÁT TESZ

Miközben az F1-es pilóták gyermekei sorra bújnak ki szüleik árnyékából, a háromszoros világbajnok, Niki Lauda fiáról kevés szó esik. Pedig Mathias már sok mindent kipróbált, ám a jól csengő név eddig elkerülte a címlapokat.

SZÖVEG: CSIKI GÁBOR KÉPEK: PORSCHÉ

– **Idén egy évnyi szünet után tértél vissza a versenypályákra. Mivel telt a 2010-es év?**

– Egy webes vállalkozást indítottam Bali szigetén. Szörfözöket fotózunk, majd a legjobban sikerült képeket eladjuk az interneten keresztül. Megélni ebből nem igazán lehet, de legalább az üzleti élet másik oldalán is kipróbáltam magam. Őszintén szólva még pont időben kerestek meg a Porsche Szuperkupa részéről, hiszen már végleg feladni készültem az autós karrieremet.

– **A Konrad Motorsporttal végül csak az évadnyitó verseny előtt pár nappal egyeztél meg, így az évad eleji tesztekben kimaradtál.**

– Igen, emiatt eddig el is maradtak a látványosabb eredmények. Hiába vezettem négy évig a DTM-ben, a Porschéval egyelőre meggyűlik a bajom: rengeteget csúszik keresztbe, amit persze a többiek már több éves rutinnal kezelnek. Az F1-es hétvégéken nagyon kevés időt töltünk a pályán, ezért a fejlődésben szinte csak az utólagos adat-analízis és a csapattársaimmal való összehasonlítás segíthet. Az egyetlen szabadedés mindössze háromnegyed óra, és azt is pénteken tartják, amikor a pályák még elég csúszósak. Jó néhány kör eltelik, amíg a gumik felmelegednek, aztán pedig már nincs idő kísérletezésre. A szombati kvalifikáción viszont szinte előről kezdhetjük az autó „idomí-

tását”, amely az ekkor már jól tapadó pályán egészen másként viselkedik.

– **Remélem, nem haragszol meg a kérdésért, de szerinted mi az oka annak, hogy eddig nem értél el átütő sikereket? A DTM-ben például gyári szerződésed volt...**

– ...ám sohasem vezethettem friss fejlesztési Mercedes! Abban az időben ez óriási hátrányt jelentett, gyakorlatilag esélyem sem volt az első nyolc közelébe kerülni. A fejlesztések befagyásával mára már sokkal kiegyenlítettebb a DTM mezőnye, ám ha megnézed, idén is csak 2-3 versenyző esélyes a győzelemre.

– **Azt gondolhatnánk, hogy édesapád neve és kapcsolatai révén kivételes helyzetben vagy. Nem így van?**

– Nagyon későn, húszévesen határoztam el – mindenfajta gokartos előképzettség nélkül –, hogy forma-autózni kezdek. Édesapám rábólintott, ám idejekorán közölte, hogy nincs ideje velem foglalkozni, hiszen televíziós kötelezettségei, valamint a Lauda Air légitársaság vezetése mellett egyszerűen nem férek bele az életébe. Természetesen rendszeresen figyeli a versenyemet, néha ellát egy-két jó tanáccsal, ám összességében mindketten a magunk útját járjuk: a versenysportban és a magánéletben egyaránt.



– **Azért a szponzorok keresésében bizonyára előnyödre válik egy ilyen név...**

– Napjaink gazdasági helyzetében ennek semmi jelentősége nincsen, és mivel üres kézzel sehol sem kapsz versenyzői állást, magamnak és testvéremnek (aki a menedzserem) ugyanúgy házalni kell a szükséges költségvetésért, mint bárki másnak.

– **Mik a terveid a motorsportban?**

– Rövid távon a Porsche Szuperkupában szeretnék eredményeket és elismerést szerezni, amihez még legalább egy év tapasztalatszerzés szükséges. A későbbiekre vonatkozóan mindenre nyitott vagyok, a hosszú távú sport- és a túraautózás is szóba jöhet. Édesapám egyfajta mintául szolgálhat számomra, hiszen F1-es karrierje előtt és alatt szinte mindenfajta versenyautót vezetett, ráadásul eredményesen. Biztos vagyok benne, hogy az igazán sikeres versenyek még előttem állnak...

well

©

✓ Reklám

✓ PR

✓ Online

www.well.hu

DTM

A 2012-ben húsz év kihagyás után visszatérő BMW bemutatta – és Augusto Farfus-sal, valamint Andy Priaulx-val a volánnál már tesztelte is – jövő évi autójának első, egyelőre kísérleti laboratóriumként felfogható változatát. A négy literes V8 erőforrás a hírek szerint már most 480 lóerőt teljesít, ám a pilóták eddig szűkszavúan nyilatkoztak az autó képességeiről. Igaz, a festetlen négykerékű sokat változik majd az első őszi közös tesztig, és a jövő évi technikai szabályok véglegesítése is várat még magára – akárcsak a konkurencia őszel bemutatkozó új típusai (Audi A5 és Mercedes új C-osztály). Mindenképpen a Nürburgring rövidebb

változatán Matthias Ekström szaporította eggyel az A4-es győzelmeinek számát, ám a kettős ingolstadti sikert Rockenfeller puskázta el, aki az utolsó körben kisodródva kínálta fel az ezüstérmét a bajnokságban ezzel még jobban erősítő Bruno Spenglernek. A kanadai pilótát (2006 és 2007 vice-bajnokát) állítólag már meg is környékezte a BMW, ugyanis az összesen hat darab jövő évi M3-as ülésre egyelőre csak a fent említett „WTCC-szökevények” neve a biztos.

DTM

Bruno Spengler	47
Martin Tomczyk	40
Timo Scheider	29
Jamie Green	24
Mattias Ekström	21

FORMULA 2



Ha már maga Jonathan Palmer is Mirko Bortolotti nevét vágja rá a „ki lesz idén a bajnok”-kérdésre – márpedig a Hungaroringi GP2-paddockban ez történt – akkor nem lehet kétségünk afelől, hogy kinek van a legnagyobb esélye a végső győzelmért járó év végi Williams F1-tesztre. Az osztrák-olasz pilóta Brands Hatch-ban is eleget tett a kihívásnak, ám győzelmei számát ezúttal nem

szaporította. Az első futam rajtjánál Jack Clark lőtt ki Hegewald és Pineiro között, az így megszerzett vezetést később a Jordan King bal-esete miatt elrendelt Safety Car-fázis után is megtartotta, és megszerezte első győzelmét. Az időmérőn történt ütközése miatt – büntetésből – csak hetedikként rajtoló Bortolotti Monras mögött ötödikként ért célba, sőt, a második futamban is hamar elvesztette rajtelsőségét a villámként élre ugró Pineiróval szemben. A 19 éves spanyol végül másfél másodperces előnnyel győzött Bortolotti és Clarke előtt, míg az előző hat versenyen mindig dobogós Zanella ezúttal sem jutott a hatodik helynél előbbre.

Formula 2

Mirko Bortolotti	187
Christopher Zanella	151
Miki Monras	108
Will Bratt	92
Tobias Hegewald	91



SEAT SUPERCOPA

Dobogó és nullszaldó: kiegyensúlyozottnak semmiképp sem mondható Wéber Gábor nürburgringi mérlege, bár a Logipus Race Solutions versenyzője még akár a második helyet is „megcsípheti” a négy futam múlva bekövetkező végelszámolásnál. A Zöld Pokolban

futott első, vizes futamban Wéber ismét lapot húzott huszonegyre, ám a pálya nem száradt a slick gumiknak megfelelő ütemben, így Wéber és a hasonlóan taktikázó Marshall csak a dobogós helyeken osztozhattak az utolérhetetlen tempót diktáló Stian Paulsen mögött.

A győzelemtől örömittas norvég és Wéber a második futamban végül egymásra talált, ám kettejük pozícióharca a sódérágyban végződött a magyar pilóta számára, miközben Erhart (Dablander és Fulin mögött harmadikként leintve) további 14 ponttal erősítette bajnoki esélyeit.



Seat Supercopa

Elia Erhart	154
Petr Fulin	120
Shane Williams	115
Thomas Marschall	115
Wéber Gábor	114



INDYCAR

A kétszeres Indy 500-győztes Dan Wheldon és csapata, a Herta Racing vehette először kezelésbe a „tengerentúli F1”-ben 2012-ben bevetésre kerülő új generációs Dallara-kocsikat. A Mid-Ohio-ban lezajlott tesztekéről hivatalos időeredmény nem szivárgott ki, ám az új, röppentyűformájú monopostók a szakemberek reményei szerint három másodperccel lesznek gyorsabbak, mint az olasz manufaktúra – 2003 óta használt – jelenlegi termékei. A sorozat vezére, Randy Bernhard az idén még hátralévő 15 tesztenapon az új jövevény megbízhatóvá tételére fekteti a hangsúlyt, ám a jelenlegi impozáns (viszont kevés igazi tőkeerős csapatot felvonultató), 26 fős mezőnyt is szeretné megtartani. A kétfajta felszereltséggel ovál és hagyomá-

Indycar

Dario Franchitti	443
Will Power	396
Scott Dixon	370
Oriol Servià	310
Tony Kanaan	295

nyos versenypályára is alkalmas autókra – amelyeket a Honda 2,2-es turbómotorja mellett a Lotus és a Chevrolet erőforrásai hajtanak majd – ennek megfelelően jövőre még nem engedélyezik a jó pénzért megvásárolható, avagy saját fejlesztésű aero-csomagok felhasználását. A sorozat elmúlt négy versenyén Franchitti, Power, Dixon, valamint a New Hampshire-i esős verseny idő előtti leintésével szerencsés Hunter-Reay győzedelmeskedtek, így öt futammal a jelenlegi Dallara-korszak vége előtt a kétszeres bajnok skót versenyző újabb címe még messze nincs bebiztosítva.

F3 EUROSZÉRIA

F3 Euroszéria

Roberto Merhi	253
Daniel Juncadella	189
Marco Wittmann	185
Nigel Melker	180
Felix Rosenqvist	143

Nem lehet nem odafigyelni arra, amit Roberto Merhi „művel” az európai F3-as hadszíntéren. A Prema Motorsport spanyol pilótája a nürburgringi DTM-hétvége három futamából kettőt simán megnyert, a harmadik futamban pedig csapattársa mögött másodikként ért célba. A bajnoki címre lassan már csak matematikailag esélyes Juncadella mindemeltt szerencsésnek érezheti magát, hiszen Wittmann gyenge hétvégéjének köszönhetően (két

hatodik hely) immár ezüstérmes helyről készülhet a silverstone-i folytatásra. A németre egyébként az FIA idén életre hívott F3-as Trófeájában is rájár a rúd: a spái 24 órás keretében megrendezett futamon már az első körben kiesett, miközben Merhi kettős győzelemmel erősítette hatalmát a „pán-európai” bajnokságban.



ALMS

A Mid-Ohio Sportscar Track aszfaltján talán még sohasem állt rajthoz ilyen kevés igazi „sportkocsi”, azaz LMP-prototípus, így a versenyben nem

is annyira a Luhr/Graf kettős (Cytosport-Aston Martin) – a rajtelső Dyson-Mazdát (Dyson/Smith) nem számítva igazi ellenfél hiányában aratott – győzelme okozott izgalmakat. A GT-kategória színes mezőnyében főlényes

kettős pole-t szerző BMW-k ugyanis már az első körökben visszaestek a Magnussen (Corvette), Vilander (Ferrari), Bergmeister (Porsche) triumvirátus mögé, sőt: Bill Auberlen és Dirk Müller a boksziállásokat követően ugyanúgy házon belüli ütközéssel „örvendezteték meg” a csapatfőnök Bobby

Rahalt, mint Long Beach-ben. A hirtelen lezúduló eső miatt a GT-armada esélyesei sorra csúsztak ki a pályáról, így végül a verseny piros zászlós, korai leintése előtt pár körrel élre ugró Henzler/Sellers-kettős kaparintotta meg a stuttgarti „farmotoros” első idei győzelmét.



FIA GT1

A világbajnokság mezőnye egyelőre csak keresgéli az ellenszert a Luhr/Krumm páros immár három főlényes győzelemmel „aláírt” főlényére. Paul Richard pályáján a Nissan-GTR német egységével ismét csak a tempót tudta tartani az idén még nyeretlen Enge/Mücke-duó, míg csapattársaik (Müller/Turner)

ronggyá kopott hátsó gumikon is derekasan védtek a harmadik helyen Maxime Martin Fordjával szemben. A világbajnokság jövő évi kilátásai eközben szép lassan feledtetik az eddigi pesszimista hangokat, bár ehhez a hajdani illuzórikus terveivel „befürdő” Stéphane Ratel belátása is szükségeltetik. A sorozat belga promotőre 2012-ben új szemlélettel tölti fel a GT1-es rajtrácsokat:

az eddigiekkel szemben tíz csapat két-két autója áll majd rajthoz (ebből lapzártánkig hét le is adta nevezését), márkánként az eddigi négy helyett mindössze két autó versenyztetése lesz megengedett. Mindezzel Ratel a jelenlegi GT2-es és még inkább GT3-as paletta széles modellkínálatát szeretné világbajnoki hadszíntérré csábítani, a korábban általa még ellentett átépítő kitek és a Balance

of Performance-szabály rendszerbe állításával. Mindemellett a jelenlegi GT1-es szabálykönyvnek megfelelő autók terén is akad újdonság: a Toyota kölni, hajdan F1-es autókat istápoló TMF műhelyében szép titokban négy kerékre állt a Lexus LF-A „idevágó” változata, ám hogy melyik csapat – és kinek a pénzén – fogja csatába küldeni a szemrevaló autót, azt jelenleg sűrű homály fedi.



FIA GT1

Michael Krumm	111
Lucas Luhr	111
Marc Basseng	97
Markus Winkelhock	97
Christian Hohenadel	84
Andrea Piccini	84

FORMULA SZUPERLIGA

A pár éve nagy csinnadrattával életre keltett sorozatnak egyre kevésbé sikerül lemosni magáról a „szedett-vedett” jelzést, hiszen nemrég újabb esemény (az évadzáró új-zélandi futam) került ki – amúgy sem terjedelmes – versenynaptárából. A futamról futamra cserélődő versenyzők, és a „ki melyik ország avagy futballklub képviselőjében fut” szinte követhetetlenül változó „egyenlete” egyre kevésbé teszi vonzóvá a szuperliga történéseit, és lássuk be, az is ritkán fordul elő, hogy egy azonos autókkel felvértezett mezőnyben valakinek kétszer is műszaki hiba miatt kelljen feladnia a versenyt – még hozzá vezető avagy előnyös pozícióból, ahogy szegény Andy Soucekkel

történt a zolderi hétvégén. Az első futamban az időmérőn büntetést „kasszírozó” Dolby tört előre, és vette át a vezetést, míg a rajtelső, ám csapata bokszkiállásnál sok időt vesztő van der Driftet nem csak Jani, hanem az utolsó körben a hazai terepen versenyző Vervisch is legyűrte. Dolby győzelme után a második futamban a Soucek-Pizzonia-Aleshin hármasnak állt a zászló, ám a spanyol kiesése és Pizzonia áthajtásos büntetése után a legtovább kint maradó Martin vette át a vezetést és tartotta a célig. A debütáló Aleshint végül a sorozatba visszatérő Wissel szorította a dobogó legelső fokára, a 100 000 euró érő, eső áztatta szuperfináléban pedig Vervisch nem talált legyőzőre.



Formula Szuperliga

Ausztrália (Martin)	158
Japán (Tappy, Doornbos)	136
Luxemburg (Vervisch)	134
Hollandia – PSV Eindhoven (Buurman)	130
Belgium – RSC Anderlecht (Jani)	125

PORSCHE SZUPERKUPA

Egy hét leforgása alatt két jubileumi verseny került bejegyzésre a leggyorsabb márkakupa történelmekönyvébe. A sorozat 200. futamán (sorozatban negyedszer) René Rast győzött: a félig vizes pályán slicken harcolt a lengyel Giermaziakkal, ám kettejük között végül nem változott a sorrend – miközben a dobogós Edwards csapattársa, az esőgumiján az egész mezőnyt átszelő Bleekemoolen merész tak-

tikája a végére felszáradt aszfalton „füstölt el”. A Hungaroringen – a szép számú lengyel szurkoló legnagyobb öröme – Giermaziak eggyel feljebb lépett a díjkiosztón, így első kelet-európai versenyzőként lett a sorozat 50. győztese, egy nem mindennapi versenyben! A félig nedves mogyoródi aszfaltot ugyanis szinte mindenki elhagyta – a meglepetésszerű pole-t szerző Kevin Estre-t is beleértve – miközben Giermaziak az ötödik helyről



rajtolva, szinte körönként előzve kaparintotta meg a vezetést a „nullatapasos” krimiben. A pozíciókért folyó óriási csatában az utolsó előtti kanyarban is előző Bleekemoolen mellett Edwards és Siedler bizonyult a legeredményesebbnek.

Porsche Szuperkupa

S. Edwards	106
R. Rast	105
N. Siedler	97
K. Giermaziak	90
J. Bleekemolen	86

DVD

Folytatja nemrég megkezdett hagyományát a DUKE, akik ismét előbányásztak néhány történelmi felvételt az archívumukból, melyet egyetlen DVD-re sűrítettek össze. Új kiadványuk a Tour de Corse, vagyis a Korzika Rali történetét mutatja be 1984 és 1991 között. Túlzás nélkül állíthatjuk, hogy a DVD tíz perc híján négy órára odaragasztja a nézőt a képernyő elé! Hogy miért gondoljuk ezt? Nos, a korabeli autók látványa,

a hanghatások, a gyönyörű táj, az izgalmas küzdelem (mely néha sajnos tragédiába torkollik) magával ragadja a nézőt. És mindehhez kiszámíthatatlan végeredmény is társul, hiszen a kacskaringós korzikai utak – ahol a helyismeret és egy erős autó rengeteget számít – gyakorta okoznak meglepetéseket. Megvásárolható a DUKE Video honlapján (www.dukevideo.com), akciós fogyasztói ára 16,99 angol font. Segítség angol nyelvű DVD-k rendelésében: gsuranyi@formula.hu.



SPA-I 24 ÓRÁS

A belga WRT csapat színeiben rajthoz álló Greg Franchi/Matthias Ekström/Timo Scheider-hármas (Audi R8-GT3) nyerte a Blancpain Endurance Series ez évi harmadik versenyét, a spái 24 órát

GP3



Kiss Pál Tamás a nürburgringi első futamban nem mindennapi körülmények között szerzett nyolcadik helyet – egyben pole-pozíciót a második futamra. A Right Guard Racing versenyzője mindössze a 18. kockából rajtolt, ám a futam közben eleredt esőben is magabiztosan tört előre a pánikszertű bokszt kiállítások és kicsúszások miatt zűrzavaros mezőnyben – tette mindezt

slick gumikon maradván! Az újabb bajnoki ponttal gazdagabb pilóta másnap körökön át védte az első helyet finn csapatársa ellenében, ám a bajnokaspiráns Bottas rohamával szemben – főleg tapadási gondjai miatt – már tehetetlen volt, így végül a negyedik hely birtokában készült a hazai GP3-as bemutatkozására. A magyar tehetség a számára műszaki gondokkal kezdődő mo-

gyoródi hétvége első futamán a 11. helyet ért célba, majd az esős, Safety car-ral „fűszerezett” másodikban a középmezőny elejében autózva kilökték a pályáról. A Kiss Pál Tamás számára eredménytelenül végződő Magyar Nagydíjon a finn Bottas egy győzelemmel és egy második hellyel tett jelentős lépéseket a bajnoki cím felé, míg az indonéz Haryanto a Nürburgring után

másodszor is parádés versenyzéssel bizonyította, hogy személyében igazi esőmenő kopogtat a F1 ajtaján.

GP3

V. Bottas	41
A. Sims	34
N. Melker	32
L. Williamson	31
J. Calado	31
...	
T. P. Kiss	11

RALIKROSSZ EB

Belgiumban rendezték a tíz versenyből álló 2011-es ralikrossz Európa-bajnokság hatodik futamát, amelynek végén az angol, a cseh és az orosz himnuszt játszották le egyszer-egyszer a győztesek tiszteletére, vagyis a skandináv pilóták ezúttal kicsit háttérbe szorultak. Ugyanakkor a belga szur-

kolóknak is bőven akadt örömiük az ünneplésre a döntőket követően, és idén először magyar versenyző is indult egy Eb-futamon. A legerősebb autók között végül Timur

Timerzsanov diadalmaskodott. Fodor György a hátsókerék-meghajtású kategóriában a 15. helyen zárta a versenyt. (Fotó: Johnny Loix)



RALIKROSSZ EB

1. Timur Timerzsanov	74
2. Tanner Foust	71
3. Frode Holte	67
4. Sverre Isachsen	64
5. Liam Doran	63

GP2

Nico Hülkenberg bajnoki éve (2009) óta a sorozat mindenről szól, csak a németekről nem. A nürburgringi első futam rajtjánál mindkét hazai pilóta, Mirocha és Victoris is kiesett, és az első négy helyen csak a Coloninál beugró Luca Filippi bontotta meg a három francia, Pic, Bianchi és Grosjean trikolorját. Az AutoGP-ben mellesleg bajnokaspiráns olasz pilóta végül a kerékcsereknél kaparintotta meg a vezetést, és szerezte meg idei első győzelmét. A második futamot a rajtelső van der Garde ütközése (Closszal), a felszáradó pálya és a slickért folytatott bokszt utcai versengés tette izgalmassá, végül Grosjean már szárazon hajtott végre győzelmet érő előzést – a mindvégig vezető Bianchi

GP2

Romain Grosjean	74
Giedo van der Garde	49
Charles Pic	42
Jules Bianchi	35
Sam Bird	35



kárára. Magyarországon először Luiz Razia nevére nyíltak tágra a szemek: a brazil az utolsó percekben lopta el a polet Filippitől, ám az első futam végén egy szerencsétlen boksztutcai eset miatt csak a dobogó harmadik fokára állhatott. A szenzációs rajttal vezetést szerző, ám Raziával a pitben majdnem összeütköző Ericsson áthajtásos büntetéséből Grosjean profitált, aki idei negyedik győzelmével egyre közelebb kerül a baj-

noki címhez – és a Renault F1-es üléséhez. A francia reménység a második futam „eső-száraz-eső” gumí-nyereményjátékában is jeleskedett, ám Stefano Coletti még nála is jobban pókerezett: a 23. helyről induló monacói szemfülesen előzte meg a sokáig vezető, ám végül kipörgő Victorist és Grosjeant, és szerezte első győzelmét, míg a dobogó második fokán Esteban Gutierrez örülhetett.

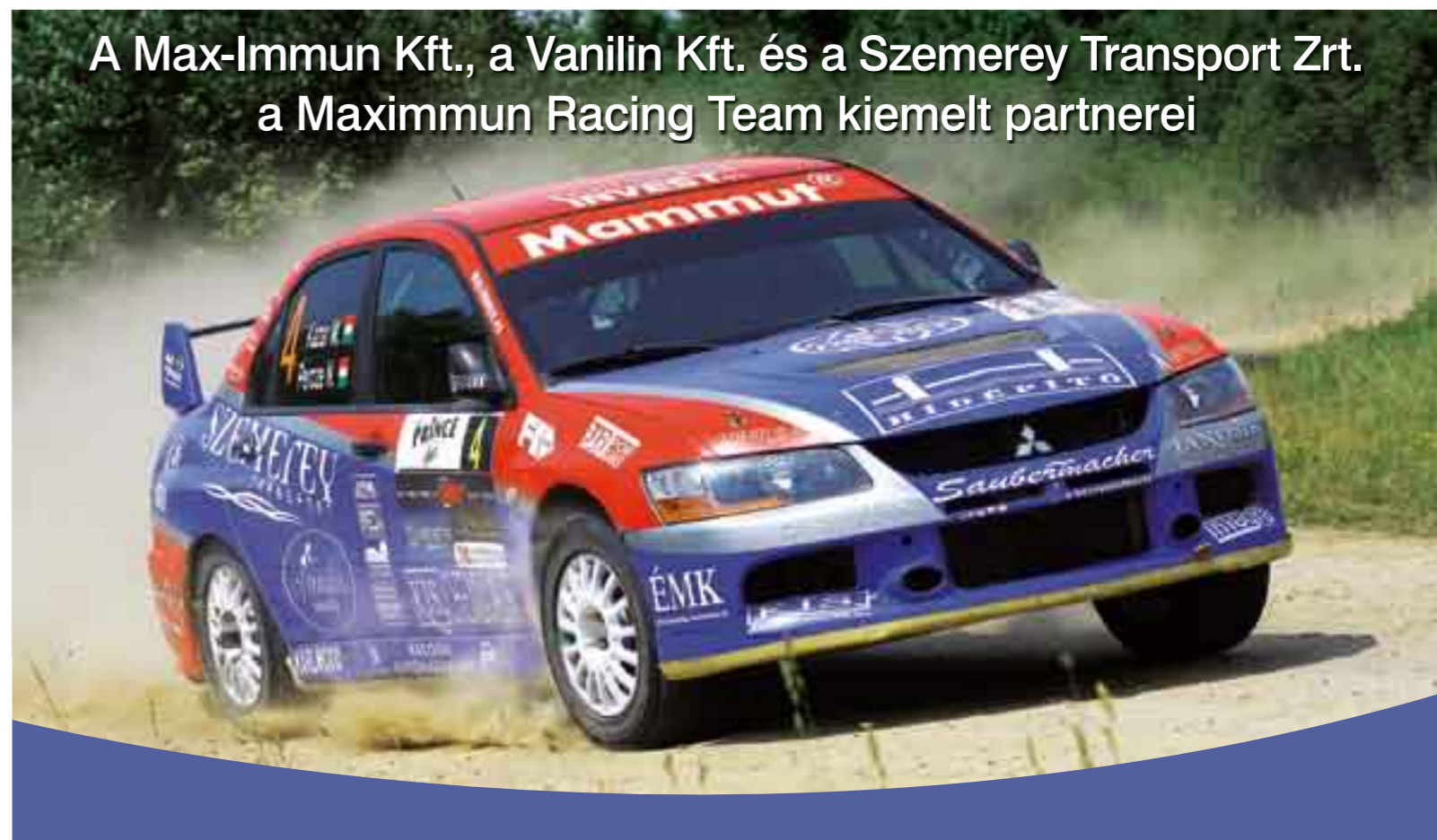
GT3

Két „nullszaldós” hétvégét követően Paul Richard pályáján már a szerencse is társául szegődött a Claudia Hürtgen/Walter Csaba kettősnék. Igaz, csak a második futamban, hiszen a hétvége első, Lamborghini-győzelemmel (Taxis/Mayr-Melnhof) végződő „egyórásán” Walter egy ütközés miatt a hatodik helyről kényszerült kiállni, a Schubert-csapat másik autója pedig műszaki hiba miatt adta fel a versenyt. A német BMW-s alakulat másnap egy 5. és 6. hellyel ugrott a csapatverseny élére, sőt Al Faisal és Sandström kettőse a Slovakiaringen megrendezett utolsó előtti hétvégén (lapzártánkkal egy időben) szerencsés esetben már a bajnoki címért „szaporázhatja”.

GT3

1. Federico Leo	79
1. Francesco Castellacci	79
3. Greg Franchi	75
3. Enzo Ide	75
5. Abdulaziz Al Faisal	73
5. Edward Sandstroem	73
17. Walter Csaba	44
17. Claudia Hürtgen	44

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





WTCC

A doningtoni első futam eseménytelensége (sima Chevy-dobogó Muller–Huff–Menu sorrendben) és az eltaktikázott időmérő miatt csak 18. ként rajtoló, később műszaki hiba miatt kiálló Michelisz eredménytelensége után üdítően hatott a második futamban látható tülekedés. Előbb két BMW-s, Villa és Engstler keserítette meg egymás, valamint az élről rajtoló Coronel életét: a kisodródó és végül negyedikként célba érő holland helyett a veterán német vette fel a harcot a középmezőnyből előretörve egymást sem kímélő Mullerrel és

Huffal szemben. 2008 bajnokának doningtoni kettős győzelmét végül csapattársa sem tudta megakadályozni (Michelisz 12.-ként pont nélkül maradt), sőt, nyercsziériája két hét múlva, az oscherslebeni pályája esős első futamában sem szakadt meg. Az ismét csapattársát leckéztető Muller bronzot érő balján ezúttal a jelen sorok írásakor már a svéd bajnokságban Volvót tesztelő Gabriele Tarquini állhatott, míg az egyre erősebb képet mutató svéd márka mellé Dahlgren tett újabb felkiáltójelet (Menüt is megszégyenítő) negyedik helyével. A 15.-ként leintett Michelisz a második futamban kiváló rajttal ugrott az

élre (!), majd a Behnani–Poulsen „ökölharc” maradványai miatt pár körig a Safety Car vezette a mezőnyt. A két forduló elteltével ismét elszabaduló lóerők immár egy kettős BMW-győzelemért koncerteztek, ám az ötödik körben a magyar pilóta megpördült, átengedve az első turbós bajor győzelem jogát idősebb kollégájának. Engstler mögött végül Menü



és Tarquini, valamint a Michelisz végső, célegyenes végi kicsúszásában „partner” Coronel érkeztek célba, míg az ezúttal is Muller mögött leintett Huff lélegzetnyi előnnyel készülhet a szeptemberi folytatásra (Valencia).

WTCC

Robert Huff	289
Yvan Muller	283
Alain Menu	220
Gabriele Tarquini	145
Tom Coronel	137
Tiago Monteiro	105
Franz Engstler	68
Michelisz Norbert	66
Kristian Poulsen	59
Robert Dahlgren	54



CHEVY-VADÁSZAT

A VOLVÓS DAHLGREN ELÉGEDETT A FEJLŐDÉSSSEL
 Nagy dobásra készül a Volvo a túraautó-vb-n: az idei szezon a felkészülésre fordítják, míg jövőre full-gyári támadást kívánnak indítani a domináns Chevrolet ellen. Robert Dahlgren, a márka vezérpilótája az AFM-nek leszögezte: a feladat egyáltalán nem könnyű.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR KÉPEK: WTCC

2007 óta évente néhány futamon fel-feltűnt a skandináv gyártó a WTCC horizontján, s miután tavaly Svédországban a csapatbajnokságot, valamint Dahlgren révén az egyéni titulust is elhódították, a gyártó zöld jelzést adott a WTCC-projektnek. Ennek köszönhetően idén az előkészületek jegyében teljes szezon futnak a C30-assal.

„Már nem csak vendégek vagyunk a bajnokságban, ahol nagy szeretettel fogadtak bennünket. Ez nagyon jó érzés, bár lehet, hogy a dolgok megváltoznak, amikor jobban elmerülünk a versenyzésben” – mondta mosolyogva Dahlgren, aki a hungaroringi futamig néhány pontszerzéssel tudta csak felhívni magára a figyelmet, de mióta a Volvo Brnóban bevette a rekordidő, mindössze fél év alatt elkészült 1,6 literes, turbós erőforrást, a svéd eredményei is rohamosan javulni kezdtek.

Míg az év elején még csak 285 lóerő repítette a C30-ast, addig Dahlgren immáron

315-320 lóerőre számít, és nem is okoz csalódást a márka híveinek. A bajnokság cseh fordulójá óta csak egyszer fordult elő, hogy nem szerzett pontot, sőt, az oscherslebeni első futamon a Volvo eddigi legjobb WTCC-s eredményét produkálva a 4. helyen intették le. „Nagyon elégedett voltam a hétvégével” – mondta a németországi futam után Dahlgren. „Sikerült beverekednünk magunkat a legjobbak közé, ráadásul úgy érzem, hogy az autó soha nem volt még ennyire erős, mint most.”

Bár a Volvo dolgai a jelek szerint jól alakulnak, Dahlgren az AFM-nek elárulta: nincsenek illúziói azzal kapcsolatban, hogy már jövőre elkaphatják-e a BMW és a Seat gyári programjának lezárulta óta egyeduralkodóvá előlépő Chevrolet-t. „Úgy gondolom, jövőre közelebb leszünk hozzájuk, mint jelenleg vagyunk, viszont legyőzni aligha fogjuk őket, hiszen már régen itt vannak, rengeteg tapasztalatuk van. Nekünk még dolgoznunk kell az autón, sokat kell fejlesztenünk, de ha jól végezzük a munkánkat, remélhetőleg nem kell túlságosan sokat várni arra, hogy a bajnoki címet is megmérkőzhessünk a Chevykkel” – mondta a halk szavú, 31 esztendőes sofőr.

Dahlgren a Volvo zászlóvivőjeként 2012-ben is a WTCC-program részese lesz, ugyanakkor árulkodó jel lehet, hogy a 2009-es világbajnok, az idén privát Seattal versenyző Gabriele Tarquini is tett egy lépést a gyártó felé. Az olasz idén a skandináv bajnokság két futamán a Volvo színeiben vesz részt, így az sem kizárt, hogy jövőre a vb-n is az északiak kötelékében indul.





HONDA-URALOM

SACHSENRING, LAGUNA SECA, BRNO

Legutóbbi beszámolóink óta újabb három futam zajlott le a MotoGP versenynaptárából, így a Gyorsasági Motoros Világbajnokság már túl van a 2011-es szezon felén.

SZÖVEG: FORGÓ, PERUSZA KÉPEK: GYÁRTÓK



A mugellói viadalt követően a német, az egyetl államokbeli, valamint a cseh versenyhelyszi- nen gurult pályára a mezőny, azonban a korá- bi évek „hagyományaihoz” hasonlóan Amerikába csak a királykategória látogatott el.

Talán nem lepünk meg sokakat azzal, ha azt mondjuk, hogy a korábbiakhoz képest a Sachsen- ringen az erőviszonyok egyáltalán nem változtak, hiszen továbbra is a Honda gyári motorjai, ille- tve a yamahás Jorge Lorenzo között dőlt el a győ- zelem sorsa. A Repsol Honda pilótája, Dani Ped- rosa Le Mans-i sérülése óta először Mugellóban gurult pályára, ahol nyolcadik lett, így bizonyá- ra nem sokan mertek volna arra fogadni, hogy a spanyol motoros többé-kevésbé magabiztosan nyeri a német viadalt. A háromszoros világbaj- nok nagy valószínűséggel nem csak a szurkoló- kat, de a vetélytársakat is meglepte teljesítme- nyével, ami ugyan elég nagy bravúrnak számít, hiszen továbbra sem teljesen egészséges, azonban a világbajnoki címre már aligha lehet esélye.

Az olasz nagydíjhoz hasonlóan Jorge Loren- zo ezúttal is hozott pár pontot a világbajnoki él-

lovason, Casey Stoneren, miután a yamahás az utolsó kör utolsó kanyarjában el tudott menni az ausztrál mellett. A regnáló világbajnok ma- nőverét sokan Valentino Róssi 2009-es catalu- nyai előzéséhez hasonlították, amit a „Doktor” pont Lorenzo ellenében hajtott végre, szintén az utolsó kör utolsó kanyarjában. Akkor azonban a győzelem volt a tét kettejük között. Ha pedig már Rossinál tartunk: a Ducati Németország- ban elég siralmas futamot zárt, ugyanis mind a két gyári versenyzőjük, vagyis Rossi és Hayden is kikapott a suzukis Alvaro Bautis- tától. A kékek spanyol motorosa gyakorlatilag



az egész viadal során a vörösek versenyzőpá- ró- sával viaskodott, azonban a befutónál ő haladt át előbb a célvonalon, ami óriási diadalnak szá- mította a Suzuki szempontjából, még akkor is, ha ez csak egy hetedik helyet jelentett.

Egy héttel később, immáron Laguna Secában kis híján megismétlődött a Rossi-Hayden-Bautis- ta trió harca, viszont ezúttal már a hatodik pozíció volt a tét. Mivel azonban a rajtot követően Alvaro Bautista a Suzukival kissé leszakadt a ducatisok- tól, ezért a verseny során mindent bele kellett ad- nia a felzárkózás érdekében, ami talán össze is jött volna, ha a 2006-os 125-ös világbajnok nem bukik. Így végül is Rossi és Hayden között dőlt el a ható- dik hely sorsa, az előbbi javára. A futamot egyé- ként nagyszerű versenyzést bemutatva Casey Stoner nyerte, aki a viadal során Pedrosát és Loren- zót is maga mögé utasította, egyszóval növelni tudta az előnyét legfőbb riválisával szemben.

Mivel az amerikai megmérettetést kö- vetően egy rövid, háromhetes nyári szünet



DILEMMA A DUCATINÁL

A Ducati háza táján Rossi és Nicky Hayden továbbra is különböző motorokkal versenyez. Míg előbbi a már 2012-es vázzal és aerodinamikai elemekkel ellátott GP11.1-gyel próbál- kozik, addig utóbbi az erre az évre szánt GP11-et használja. Habár elméletben a két mo- tor között vannak különbségek, a gyakorlatban ez nem igazán látszik, pláne, hogy a két



versenyző az utóbbi viadalokon rendre egy- mással harcolt. Hayden talán pont emiatt sem erőlteti túlzottan a GP11.1-re való váltást. A szakértők többsége szerint a Ducati leg- nagyobb hibája az, hogy továbbra is ragasz- kodnak a karbonból készült vázhoz, ami az alumíniummal ellentétben nem annyira ru- galmas, illetve Rossi elmondása alapján keve- sebb állítási lehetőséget kínál a versenyzők- nek. A hírek szerint a „Doktor” folyamatosan nyomás alatt tartja a Ducatit a fejlesztések miatt, azonban azt egyelőre nem lehet tudni, hogy a vörösek hajlanak-e a javaslatára.



Pedrosa győzelemmel tért vissza, de sem ő, sem a többi ellenfél nem veszélyezteti Stoner elsőségét



következett, ezért a versenyzőknek volt idejük kicsit feltöltődni, hogy aztán augusztus elején újfent egymásnak feszüljenek a csehországi Brnóban. Az erőviszonyok szempontjából a nyári pihenő azonban nem hozott nagy változásokat, ugyanis a cseh versenyhétvége is a Pedrosa–Stoner–Lorenzo hármáról szól. Az edzéseken Pedrosa magabiztosan és viszonylag nagy előnnyel rendre az első helyen zárt, azonban a viadalon túl hamar akart „robbantani” és mindenkit maga mögött hagyni, ami megboszosztta magát. A spanyol bukásával gyakorla-

„Stoner több mint tíz ponttal növelte előnyét a 2010-es világbajnok ellenében.”

tilag Stoner ölébe hullott a győzelem, aki élni tudott a lehetőséggel, akárcsak Andrea Dovizioso a második pozícióban. A Repsol Honda olasz pilótájának viszont korántsem volt egyszerű dolga, hiszen Marco Simoncellivel csatázott a verseny során, aki az első dobogós helyét szerezte a királykategóriában. Mivel Jorge Lorenzo leszorult a pódiumról, így Stoner

több mint tíz ponttal növelte előnyét a 2010-es világbajnok ellenében. Valentino Rossi, akárcsak Laguna Secában, ezúttal is a hatodik lett. Mellesleg az olasz mögött Bautista a nagy sietségben ismét eldobta a motorját, pedig ha a suzukis egy kicsit higgadtabb lett volna, akkor most is elkaphatta volna a kilencszeres világbajnokot.



pesebb és számára jóval ismerősebb motorra fog átülni, hiszen a korábbi években Aprilióval versenyzett.

SEBESTYÉN APRILIÁRA VÁLT

Sebestyén Péter személyében az estorili viadal óta ismét van magyar tagja a MotoGP mezőnyének. A 17 éves motoros a 125-ös géposztályban, a Forward Racing színeiben, egy KTM nyergében próbál helytállni, azonban az osztrák motormárkával nem sikerült tökéletesen az összeszokás. A KTM a versenygépét tulajdonképpen 2006 óta nemigen fejlesztette, illetve a motorról tudni kell, hogy inkább a kisebb termetű pilótáknak fekszik a gép.

Mindezek együttes hatása miatt Peti eddig nem tudta megmutatni a tehetségét, így menedzsmentjével együtt úgy döntöttek, hogy a szeptember eleji misanói viadalon már egy Aprilia RSW-vel (Talmácsi Gábor ilyen típusú motorral lett világbajnok 2007-ben) áll majd rajthoz. Igaz ugyan, hogy az RSA jelzésű Aprilia már Talma idejében is jobb volt az RSW-nél, pláne most, így Peti nyilván nem egy „világverő”, azonban a KTM-nél valamivel versenyké-



Végeredmény

Sachsenring				
1. Dani Pedrosa	Honda			
2. Jorge Lorenzo	Yamaha		+1.477	
3. Casey Stoner	Honda		+1.568	
4. Andrea Dovizioso	Honda		+10.513	
5. Ben Spies	Yamaha		+10.719	

Laguna Seca				
1. Casey Stoner	Honda			
2. Jorge Lorenzo	Yamaha		+5.634	
3. Dani Pedrosa	Honda		+9.467	
4. Ben Spies	Yamaha		+20.562	
5. Andrea Dovizioso	Honda		+20.885	

Brno				
1. Casey Stoner	Honda			
2. Andrea Dovizioso	Honda		+6.532	
3. Marco Simoncelli	Honda		+7.792	
4. Jorge Lorenzo	Yamaha		+8.513	
5. Ben Spies	Yamaha		+10.186	

A világbajnokság állása

1. Casey Stoner	Aus	218
2. Jorge Lorenzo	Spa	186
3. Andrea Dovizioso	Ita	163
4. Valentino Rossi	Ita	118
5. Dani Pedrosa	Spa	110

HÁTTÉR

GYORSASÁGI MOTOR

SÚLYPONTÁTHELYEZÉS

A PIG BIKE A NEMZETKÖZI VERSENYEKRE KONCENTRÁL

Az ország egyik leglelkesebb gyorsasági motoros csapata az idei hazai bajnokság működésének nehézségei miatt egyre többször kóstol bele a nemzetközi futamok hangulatába...

SZÖVEG: TDK KÉPEK: PIG BIKE

„Az istállóink hazai lehetőségek híján legutóbb Mostban járt Alpok-Adria versenyen, és ismét lenyűgözött bennünket a sorozat hangulata. A cseh pályán rengeteg néző szurkolt a kedvenceknek, a mezőny sűrű volt, a boksztársunk egy MotoGP-résztevő – a széria minden szempontból ideális lehetőség azoknak a csapatoknak és pilótáknak, akik valódi versenylehetőségeket keresnek” – kezdte a beszámolót Zbiskó Zsolt.

„Ami az eredményeket illeti: a 15 éves Aszalós Zoltán a 11. pontszerző helyen ért célba, ez

kifejezetten hízelgő a fiúra nézve, hiszen élte első nemzetközi versenyén GP 125 kategóriában, 10 nemzet 25 indulója között küzdött. A bemelegítésen műszaki okokból ugyan bukott, de az esés után bravúros versenyzéssel állt helyt. Most próbáltuk ki őt először ebben az osztályban, hiszen a múlt alkalommal a Sport 125 kategóriában ment. Úgy gondoltuk megnézzük, hogy hogyan állja meg a helyét itt, és nem csalódtunk, így a jövőben is itt kell bizonyítania. Testvére, Aszalós Ádám sajnos betegség miatt nem tudott indulni ezen

a hétvégén, de reméljük, minél előbb visszatér a Pig Bike-hoz.”

„A team új tagja, Gyutai Adrián szintén GP 125 kategóriában állt rajthoz, és az 5. helyen ért célba. Neki is ez az első éve ebben a szériában, és nagyon jól teljesít, jelenleg holtversenyben a 3. helyen áll a bajnokságban, amit az esztendő elején nem is reméltünk” – folytatta a csapatfőnök.

Zbiskó Zsolt még elmondta, az alakulat már az utolsó idei versenyére, a rijekai összecsapásra készül. Mivel a ponttáblázat alapján még teljesen nyílt, hogy kik és milyen sorrendben állhatnak a dobogón, nagy küzdelemre lehet számítani. A Pig Bike számára egy különösen nagy tétje is van a szereplésnek: a kiírás szerint ugyanis az első négy helyezett részt vehet az októberben megrendezésre kerülő Európa-bajnokság zárófutamán, ami nagyon nagy siker lenne a magyar istállóknak.



A Pig Bike csapata a hazai bajnokság hosszú szünetében a nemzetközi kihívásokat keresi



AZ AUSZTRÁL ZSENI

EXKLUZÍV: CASEY STONER, AHOGYAN KEVESEN ISMERIK

Sokan nem szeretik. Mogorvának tartják, kioktatónak, aki nem emlékszik a saját hibáira – és néha tényleg így van. Amikor 2007-ben világbajnok lett, azt mondták: csak szerencséje volt, mert a mezőny leggyorsabb motorján ült (azzal a motorral a kilencszeres világbajnok, Valentino Rossi csak szenved...). Két éve, amikor betegséggel küzdött, sokan csak legyintettek: megjátssza, mások a magánéleti problémáiról suttogtak, de egy biztos, mindenkinek volt véleménye, miközben ő magára maradt. Tény, hogy az ausztrál sok szempontból kilóg a mezőnyből. Nem akar élete végéig versenyezni, sosem élt vissza az ismertség adta lehetőségekkel, korán házasodott, nem a nagy nemzetek (olasz, spanyol) egyikének tagja, és kíméletlenül őszinte. Hogy ki ő, honnan jön és hová tart? Ezekre kerestem a választ, miközben az ausztrál zsenivel beszélgettem.

SZÖVEG: KOVÁCS NIKOLETT KÉPEK: REPSOL, KOVÁCS NIKOLETT

– Négyévesen kezdte versenyezni. Feltételezem, a szüleid indíttatására.

– Túl rég volt ahhoz, hogy pontosan emlékezzek. Csak azt tudom, hogy sokat voltam benzingőz közelében, mert apukám gokartozott. De feltételezem, hogy már az elejétől kezdve szerettem ezt a közeget. Úgyhogy amikor lehetőségem adódott, hogy csináljam is, persze, hogy akartam.

Versenyezni szerettem volna, az apám pedig lehetővé tette. Így kezdődött a szenvedély.

– Ha apukád gokartozott, te hogyan kötöttél ki mégis a motoroknál?

– Motorozott is, nemcsak gokartozott. Egyébként utóbbit is kipróbáltam, de az nem volt olyan szórakoztató. Versenyzésig sose jutottam, mert már akkoriban is sokkal drágább volt, mint a minimotorozás. És nem is voltak olyan kicsi autók, ami ilyen kicsi gyerekeknek való lett volna. És személy szerint azt is gondolom, hogy a két kerék sokkal izgalmasabb, sokkal több adrenalint tartogat. Mindig is ezt akartam csinálni.

– Aztán Angliába költöztél. Azaz elhagytad az országot, az otthonod.

– Az elején ezzel sem volt gond. Amúgy is magántanuló voltam már a sok utazgatás miatt. Hozzászoktam, hogy egyedül vagyok, szóval az Egyesült Királyságba menni sem volt különösebben más. Ez is csak egy kaland volt. Új helyeket, új embereket ismerhettem meg. Még élveztem is. Akkor vált nehézzé, amikor két év után először mentem vissza Ausztráliába néhány hónapra, az első világbajnoki szezonom előtt. Ez tényleg nagyon nehéz időszak volt, nem akartam eljönni onnan. Hozzászoktam Angliához, az otthonomná vált, de amikor visszatértem Ausztráliába, rájöttem, hogy mi marad ki az életemből. Nagyon fájdalmas volt.

– Talán ezek az élmények is közrejátszottak, hogy ilyen fiatalon megházasodj?

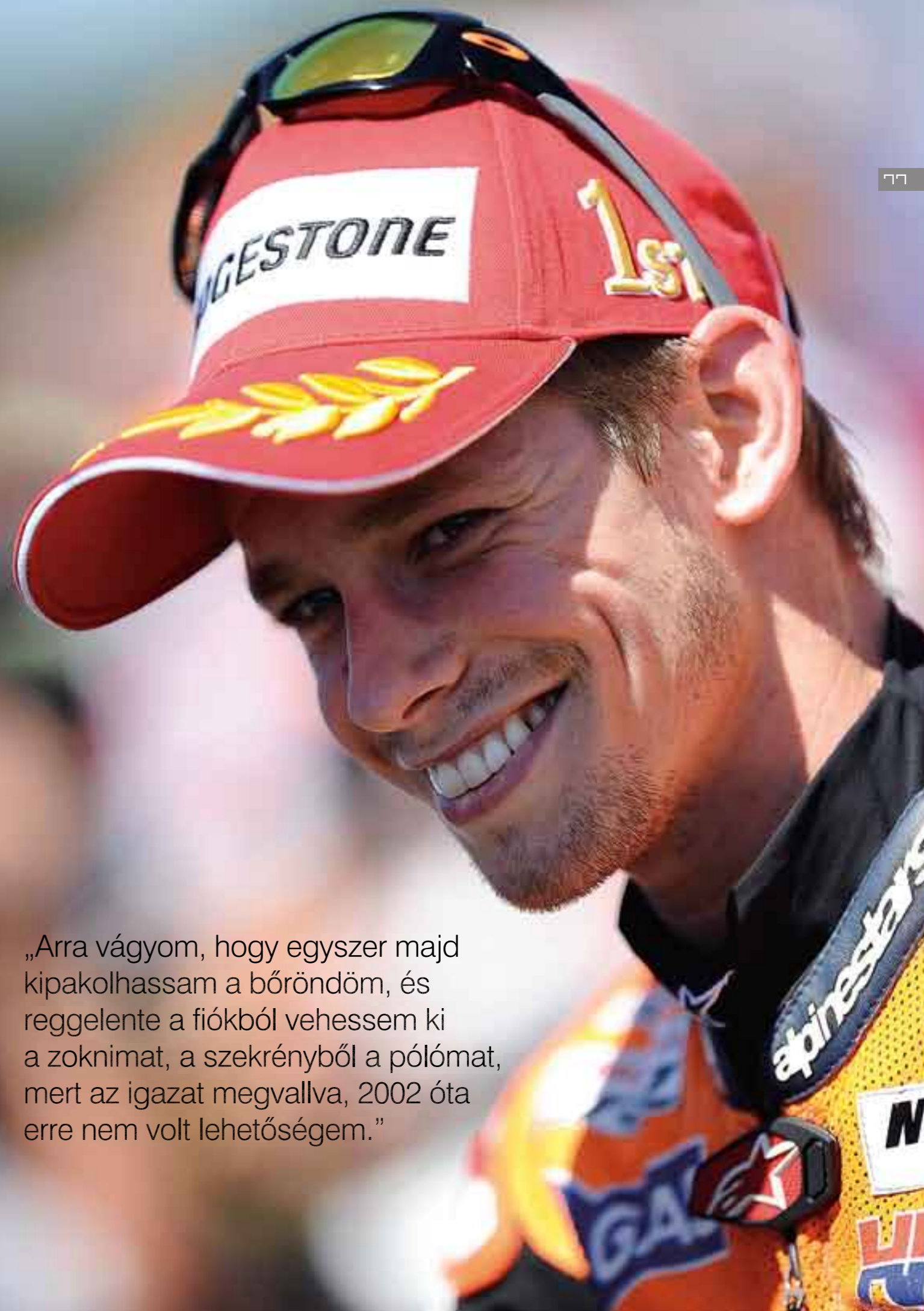
– Nem hiszem. Inkább az, hogy sosem ragadt magával a partik és ehhez hasonló dolgok világa. Azt is gondolom, hogy ha megismered azt a bizonyos lányt, akit nem akarsz többet elengedni,

jobb nem kockáztatni, hogy valaki elvigye előled. Ennek a legjobb módja pedig gyűrűt húzni az ujjára, és aláírni a szerződést. Így már nem tud elszökni. És mindezt még azelőtt kellett megtennem, hogy benő a feje lágya... (Mosolyog.)

– Mit jelent neked az, hogy Adriana itt van veled az összes versenyen? (Természetesen az interjú Casey sajtója mellett jelen van a fiatal ara is – a szerk.)

– Ez nagyon fontos. Amióta ő mellett van, teljesen másképp tekintek a versenyzésre. Miután a szüleim már nem kísérték, évekig egyedül voltam a futamokon, és ez elég nehéz volt. Hiányzott egy biztos pont, aki támogat, folyton csak magam voltam. Aztán jött ő, és minden könnyebb és nyugodtabb lett. Jó valakivel megosztani a dolgokat, vagy csak elfelejteni a versenyzést, élvezni a dolgokat, a közös időtöltést.

– Az esküvőtök után úgy nyilatkoztál, hogy az volt életed legboldogabb napja. Ez 2007 elején volt. Aztán nem sokkal



„Arra vágyom, hogy egyszer majd kipakolhassam a bőröndöm, és reggelente a fiókból vehessem ki a zoknimat, a szekrényből a pólómat, mert az igazat megvallva, 2002 óta erre nem volt lehetőségem.”

később megnyerted a világbajnokságot... Melyik is volt akkor a legboldogabb nap az életedben?

– Az igazat megvallva, aznap, amikor világbajnok lettem, nem voltam valami boldog. Hatodik lettem a versenyen, vidámságról szó sem volt. Ezt nehezen értik meg az emberek, de én a versenyzésért élek, nem azért, hogy csak úgy időt töltsék a pályát. Ha úgy nyernék meg egy világbajnokságot, hogy közben egyetlen futamon sem győztem, nem érezném magam bajnoknak. Az nem lenne ugyanaz. Azért vagyunk itt, hogy versenyeket nyerjünk. Visszatérve 2007-hez, egész jó kis szezonunk volt. Arra a versenyre is úgy mentem ki, hogy nem gondoltam a bajnokságra, csak a futamon akartam jól menni. De nem mentem jól, szóval finoman fogalmazva, nem voltam boldog. Csak néhány nappal később tudtam a bajnokságra gondolni, csak akkor fogtam fel, hogy mi is történt. A téli szünet két hónapja aztán elég volt arra, hogy elmélyedjenek a történetekben, közben pedig már a jövőre figyelek, hogy mi a következő cél. A cél pedig egyértelmű: versenyeket nyerni. Eközben persze a nyomás is nőtt rajtam, hiszen a következő évben mindenki (a családom, a szponzoraim) az újabb bajnoki címet várta, és ez igen nagy teher volt.

– És most mekkora a teher, hogy ismét az összetett élén állsz?

– Sokkal kisebb! Persze most is feszült leszek, ha valami nem úgy sikerül, ahogy szeretném, vagy ha valaki tesz ellenem valamit. De őszintén szólva most sokkal nyugodtabb vagyok, tudom élvezni a futamokat, magát a motorozást. Azt hiszem, sokat érett a versenyzésem, és a tapasztalat is a segítségemre van. Tudod, az első gyorsasági motoros szezonomat 2000-ben futottam, előtte csak dirt trackeztem (mivel másra nem volt lehetőségem), szóval az alapvető dolgokat is menet közben tanultam meg.

– Hogyan látod magad 10 év múlva? Útban a sokadik világbajnoki cím felé? Vagy gyerekekkel az oldaladon?

– Nem hiszem, hogy tíz év múlva még versenyezni fogok. A gyerekek viszont egyértelműen szerepelnek a terveim között. De szeretnék melettkülni, amikor felnőnek, és nem utazgatni keresztül-kasul a világon. Valószínűbb, hogy akkor fiatal versenyzőket fogok segíteni.

– Furcsa, hogy ezt mondod, mert a pilóták többsége azt hiszem, nem tudja elképzelni az életét versenyzés nélkül...

– Ó, én nagyon is el tudom képzelni! Főleg amióta fény derült a laktózérzékenységre, 2009-ben. Az akkor történtek keményen felnyitották a szememet a világ egyéb dolgaira. Megtanultam élvezni dolgokat, amiket az addigi



életem során elmulasztottam. Amióta az eszem tudom, csak a futamoknak éltem. Aztán Angliába költöztünk, majd jöttek az ottani versenyek. Utána a világbajnokságon megint csak ugyanez. Ha volt is szabadidőm, azt felkészüléssel, edzéssel töltöttem vagy más kötelezettségekkel. Ez nekem nem elég ahhoz, hogy feltöltődjek, és újabb motivációt találjak évről évre. Nehéz időszakon mentem át 2009-ben, de nagyon élveztem azt a kis kényszerszünetet, hogy távol lehettem a depótól. Rájöttem, hogy mi várhat rám a versenyzés után, és ez jó.

– Mi az, amire igazán vágysz, ha lezáród a versenyzéssel járó korszakot?

– Hogy kipakolhassam a bőröndöm, és reggelente a fiókból vehessem ki a zoknimat, a szekrényből a pólómat, mert az igazat megvallva 2002 óta erre nem volt lehetőségem, bőröndből élek. Szeretnék otthon lenni, a saját ágyamban felébredni reggelente, és átlagosan kezdeni a napot. Nem napi rutinra vágyom, de arra igen, hogy tudjam, hol vannak a dolgom, és ne ilyen összevisszaságban éljek. Jó lenne több időt tölteni a feleséggel, a családommal, a barátaimmal. Tudod, a barátaim többsége pilóta, ráadásul más bajnokságokban mennek. Szóval, amikor

én szabad vagyok, ők elfoglaltak és fordítva. Gyakorlatilag sosem látjuk egymást.

– Kik ezek a barátok?

– Leon Camier, Chaz Davies, Andy Walker (Camier menedzsere – a szerk.), de ő mindig Leonnal van. Persze próbálunk találkozni, amikor csak tudunk, de általában nem tudunk. Aztán ott vannak az ausztrál barátok, de ugye nem túl gyakran vagyok Ausztráliában... Szóval az év nagy részében csak ketten vagyunk, Adriana és én.

– És mi a helyzet a MotoGP-depóban? Itt nincsenek barátaid? Szinte egyedüli ausztrálként nyilván nehezebb, mint az olasz vagy spanyol brancsok tagjaként...

– Bennel elég jól kijövünk (Spies – a szerk.) és Nickyvel is sokat voltunk együtt, amíg csapattársak voltunk. Danival (Pedrosa), Dovival és Jorgéval (Lorenzo) is megértjük egymást, de az, hogy időt töltsünk együtt, itt a depóban vagy a versenyek idején, gyakorlatilag lehetetlen. A futamokon túl pedig nyilván mindenki a sajátjaira vágik. Mert már nem olyan a depó-lét, mint régen. Csütörtökön is rengeteg ember van itt, egy lépést sem tudsz tenni anélkül, hogy



Stoner legnagyobb támasza a felesége, aki még a rajtrácsra is elkíséri (balra fent). A pár Brnóban jelentette be, hogy Adriana gyermeket vár. Lent a vb idei nagy esélyese Shuhei Nakamotoval, a HRC alelnökével

azonnal ne teremjen ott valaki aláírásra vagy fotóra várva. Ha nem teszed meg, persze azonnal reklamálnak. Szóval elég nehéz.

Sok régi versenyzőt ismerek, és sokat is beszélgetek velük, legyen szó Schwantz-ról vagy Doohan-ról. Az ő idejükben teljesen más volt. Megszokott volt, hogy kiültek a lakóautójuk mellé, süitögettek, nevetgéltek. Persze nem voltak mindannyian jó barátok, de néhányan mindent megtettek volna a másikért. Szóval nekik volt lehetőségük élvezni egymás társaságát. Manapság erre nincs mód, így barátokat szerezni is nehezebb.

– Apropos Schwantz. Úgy hallottam, nem igazán szíveled őt újabbban...

– Amikor a betegséggel küzdöttem két éve, úgy beszélt rólam a médiában, mintha ő mindent tudna. Olyanokat mondott, hogy kiegészem, nekem annyi, elveszett a motivációm. Egy olyan tapasztalt ember, mint ő, akit mindig is tiszteltem, nem is tudom, hogyan mondhatott ilyeneket. Hogyan beszélhet olyanról, amiről fogalma sincs, ráadásul pontosan tudja, mit jelent egy nehéz szituációt megélni, legyen szó akár sérülésről. Csalódtam benne, és mára minden tiszteltem a múltát.

– Korábban említetted a saját ágyad. Ez hol van most?

– Svájcban. Nagyjából kilenc hónapot töltünk ott az év során. Nagyon szeretünk ott élni, csöndes, békés.

– Milyen autóval jársz a hétköznapiakon? Melyik BMW-del, a megnyert négyből?

– Igazából mindegyiket eladtam, ja nem, egyet Adriana szüleinek adtunk... Úgyhogy egy Range Roverrel járok.

– Mi az, ami megrémiszt?

– Hogy elveszíthetem Adrianát, ezért is vettem el. (Nevetnek mindketten.) Nem sok minden, főként nem fizikai értelemben. A fájdalom kezelhető. Néha persze a motoron is történnek ijesztő dolgok, de ez normális, és ott az adrenalin, ami segít.

– Nevez meg három dolgot, amit igazán utálsz!

– Dugó (súg a feleség), utazás, pfúúú, azt már nagyon unom. És mi is az a dinnyeméretű gyümölcs, amivel az emberek fogyókúrázni szoktak...? Grapefruit! Na, azt különösen nem szeretem.

– Mi az, amit a legjobban tudsz elkészíteni a konyhában?

– Taco. Azt nagyon szeretem. Van egy szósz, amit én fejlesztettem ki, az apukám mindig azt készítette el. De ez nem olyan, mint a szokványos tacók, ezt mindenki szereti, annyira jó.

– Kivel készítenél interjút?

– Egészen tavalyig Tiger Woods-ot mondtam volna... De a történetek után már nem. Talán Mick Doohannel. De nem mondanám el, hogy ez egy interjú. Mert ha tudja, akkor nem ugyanolyan, akkor csakis politikailag korrekten nyilatkozik. De ha ki tudnám ebből mozdítani, kíváncsi lennék, hogy miket mesélne az élete különböző szakaszairól, és arról, hogy hogyan élte meg azokat.

– Végül kanyarodjunk vissza egy kicsit a versenypályára! Szerinted mi a legnagyobb erősséged és a leggyengébb pontod?

– Korábban, ami az egyik gyengém volt, most az egyik erősségem: a féktávok. Aztán gyorsan tudok alkalmazkodni a körülményekhez. Viszont néha túl korán érintek a kanyarokban. De ezek versenyről versenyre változnak.

SPANYOL GYARMAT

MIT VESZTETTÜNK A BALATONRINGGEL?

Talmácsi Gábor világbajnoki éve után azt gondoltuk, ilyenkorra már a harmadik Magyar Nagydíjat rendezzük a Balatonringen. Az csak a kisebbik baj, hogy Sávolyn semmi nem épült, vagy hogy a szurkolók elérhető verseny nélkül maradtak. A nagyobbik gond az, hogy MotoGP-versenyek hiányában az ország évente 5-6 milliárd forint bevételtől esik el. Pedig lennének alternatívák...

SZÖVEG: FÖLDY ATTILA

KÉPEK: BALATONRING, ARCHIV



„A csó Ecclestone! Viheti...” – egyetlen hangzatos napilapcím 1991-ből, az akkori Hungaroring körüli viták tüzeiből, miközben újra és újra megkérdőjelezte a közvélemény, hogy kell-e nekünk ez a kapitalista cirkusz, a Formula-1. Pedig, akkor már a hatodik világbajnoki futamra készülünk. Igaz, közben tisztázatlan jogviszonyok borzolták a kedélyeket, más tulajdonolta a pálya aszfaltcsíkját, más a pálya belső és külső területét. Így merült fel az a hajmeresztő ötlet, hogy óriási, nyolc méter átmérőjű csövön át jussanak be a csapatok autóját szállító kamionok. A Rákosvölgye TSZ akkoriban például 72 hektáros területhez ragaszkodott, de felbukkant egy C.C.Co nevű Kft. is, Feldmayer Anna igazgatásával, és még tucatszám sorolhatnánk azokat a cégeket, amelyek mindenáron hasznot akartak húzni az F1-es Magyar Nagydíjából.

Mostanság, 2008-tól kezdve, kísértetiesen hasonló dolgok jellemzik a motoros Magyar Nagydíj körüli huzavonát.

Csakhog, amíg Bernie Ecclestone – és néhány magyar megszállott – vasakarattal keresztülerekedte a Hungaroringet, addig a majdnem, hogy „potyán” kapott motoros nagydíj kétszer is kiesett a vb naptárból. Az pedig igen csak kétséges, hogy visszakerül-e valaha...?

Ez a történet vitathatatlanul akkor kezdődött, amikor Talmácsi Gábor 2007 őszén, Valencia pályáján világbajnok lett. Egy spanyol csapattal – az Aspar Aprilia Teammel –, egy spanyol versenyző, aki ráadásul a csapattársa – Hector Faubel – ellen, és döntően spanyol szponzorok pénzével. Mindezt Jorge „Aspar” Martinez csapattulajdonos koordinálta, aki igencsak jó kapcsolatot ápol a világbajnokság promóterével, lebonyolítójával, jogtulajdonosával, a Dornával. Amely szervezet, történetesen, spanyol...

A világbajnoki eufória voltaképp önmagától adta az ötletet: legyen vb-futam Magyarországon! Ámde ez már nem a „Gyere cipő, bekaplak!”-kategória. A spanyol összefonódások „úgy adták ki”, hogy először meg kellett szerezni egy óriási területet, Sávolytól egészen a Balaton délnyugati csücskéig. Gombokért... Ahová Balatonberény határába golfpályát és falut, Balatonszemes nyugati részére egy lóversenypályát, Sávoly felé haladva pedig termálfürdőt és wellnessközpontot tervezett nagybefektető, a Sedesa. Vagy csak álmódott... No és természetesen – mindenekelőtt – a sávolyi motoros pályát.

A pénzemberek 135 milliárdot akartak elkölteni zöldmezős beruházásokra, ezért a Sedesa 30 millió euróval megalapított egy befektetési konzorciumot, amelynek egyharmadát a Ballester építőipari vállalat, illetve a Bancaja bankcsoport állta volna. Ez utóbbi név öles betűkkel szerepelt Jorge „Aspar” Martinez motorjain a világbajnokságon.

Az első kiemelt beruházás a sávolyi motoros pálya lett volna, és ehhez hozzávetőlegesen

600 hektár földre volt szükség. A földeladási moratórium miatt ehhez azonban egy stróman kellett, akit Kis Béla és fia néven emlegettek. Ám az általuk alapított cég, a Sedesa-tulajdonú Sávolyi Termálcentrum Kft.-t sem a bejegyzett telephelyen, sem a több helyen szereplő telefonszámokon nem lehetett utolérni. Sem akkor, sem azóta...

Még mielőtt a pálya megépülésének ötlete nyilvánosságot kapott volna, már megindult a telekspekuláció. A külterületi földek négyzetméterét kétszáz forintért vásárolták fel, hogy aztán belterületté minősítve, hirtelen ötezret érjenek. A haszon huszonötösörös, persze csak elméletileg. Ha mostanság találnának olyan balekot, aki földet vásárolna, vagy egyáltalán beruházna egy 600 lelket számláló faluban, ahol hetven százalékos a munkanélküliség. A külföldiek földvásárlási moratóriumának meghosszabbításáról nem is beszélve.

A pálya helyszínének kiválasztásában döntő érv volt az, hogy a frissiben megépült M7-es autópálya két kilométerre halad el a területtől, a sármelléki repülőtér pedig alig fél óra alatt elérhető a VIP vendégek részére. A Balaton Airport közelsége a csapatok számára is vonzóvá teszi a pályát, sőt a térséget. Tudniillik a MotoGP világsztárjai éppúgy magá gépeken röpködnek, mint például Michael Schumacher, aki átmeneti visszavonulása után motoros karrierbe akart kezdeni, és gyakorlásának helyszíné a kis reptérről ugyanúgy könnyen elérhető, mint a már kész, komoly motorversenyeket lebonyolító Pannónia-ring, Ostffyasszonyfán.

Amúgy, a motoros világbajnokságnak éppoly bigott közönsége van, mint a Formula-1-nek. Neves közgazdászok kiszámították: a négykeresek Magyar Nagydíj egy hét alatt 5,5–6 milliárd ÁFA-t generál az országnak. Csak általános forgalmi adót...

Arra viszont a mai napig sincs válasz, hogy milyen áron adták volna a jegyeket a sávolyi Magyar Nagydíjra, és annak a – feltételezett – több milliárdnak mi lett volna a sorsa.

A sávolyi beruházásban döntő szerepet kapott a Grupo Milton, amelynek vezetője az Erdély-

„Elfogadva azt, hogy van bor-, vallás-, fog-, egészség-, sőt már Formula-1-es turizmus, lehetne akár MotoGP turizmus is Magyarországon. Mint ahogy van, szerte a világban...”

ből elszármazott Kovács Bence János volt, akinek számos, botrányba fulladó üzleti vállalkozása volt a korábbiakban. Az egyik kereskedelmi televízió ugyan – képzavarral élve – mellszobrot faragott a Valenciában élő milliomosnak a minden este jelentkező celeb-műsorában, de a képkoránt sem ilyen rózsás. Sőt, a róla festett ikon össze-vissza repedezett, hiszen hamar kiderült,



hogy a befektető a '80-as évek elején újságíróként dolgozott Magyarországon, meghozza meglehetősen furcsa körülmények között. A Magyar Vadászlapnál frogatott, mellesleg erdélyi medvevadászokat és afrikai szafarikat szervezett. Az utakra felvett előlegekkel eltűnt, de előtte vadhúst vásároló cégeket is becsapott. Távollétében jogerősen szabadságvesztésre ítélték, de előtte még 50 millió forintot igényelt a Cinema-film Kft. nevében, mert Rom-Mária címmel vígjátékot akart forgatni Nicolae Ce-

usescu, az 1989-ben kivégzett diktátor életéről. Ezek után a 87 céget összefogó Grupo Milton milliárdos tulajdonosaként tűnt fel. Önletrajza szerint az ingatlanüzletlen gazdagodott meg, és 54 milliárd forintos magánvagyonával a tízedik leggazdagabb „magyar”. Imígyen jó helyen keresgél, hiszen a sávolyi kistérségen „nagyot lehetett volna fogni”.

A pályát végül a Mervo József vezette Sávoly Motorcentrum Kft. kezdte el építeni, hozzávetőlegesen négy milliárd forint értékű földmunkát el is végzett, míg a Balatonring Vagyongazdálkodó Zrt. – amelyet egy spanyol cég és a Magyar Turizmus Rt. hozott létre – a pálya üzemeltetésével és a versenyek lebonyolításával kapcsolatos teendőkre vállalkozott. Volna...

A létesítmény tervezett építési költsége ugyanis papíron meghaladta a húszmilliárd forintot, amely érthetetlenül magas összeg. Összehasonlításképpen: néhány évvel ezelőtt a Hungaroring csaknem egy kilométer hosszú célegyenesének és a pálya hátsó részének átépítése egymilliárd forintba került. Az átlagosan tizenöt méter széles, 4232 méter hosszú sávolyi pálya – nagyvonalúan adjuk hozzá a célegyenessel párhuzamosan futó bokszt-utcát és magukat a garázsokat is – így nem egészen 80 ezer forintra jön ki négyzetméterenként. Ezzel szemben a reális ár négyzetméterenként 16-17 ezer Ft, így ez maximum másfél milliárdra rúg. A földmunkákra is számolhatunk – ha mindenből a legjobbat vesszük – két milliárdot. Mindehhez hozzátevé a kavicssal leterített buktótereket, a kerítésen belüli és kívüli, murvával leterített parkolókat, az irányítótoronyt, az épí-

tési költségek nem haladhatják meg a hét milliárdot. A tervezett mobil lelátókat is beleértve, amelyek egy részét kiváltják a természetes, a pálya földmunkái közben kialakított dombok – ez a vb-pályák esetében külföldön is döntően így van – a beruházáshoz szükséges pénz nem haladhatja meg a kilenc-tízmilliárdot.

És a másik tízes?

Más megközelítésben: a sávolyi pálya a Sedesa előadásában, a tervek szerinti 4232 méterrel számolva, kilométerenként 5 milliárd 190 millió forintba került volna. Ezzel szemben az M7-es autópálya Kőröshegynél átívelő, impozáns, völgyhidas szakaszánál egy kilométer 5,3 milliárdba „fájt”. Több kilométeres, látványos magasságban futó hídról pedig csak nem beszélhetünk a sávolyi pálya ügyében... Utóbb azért az is kiderült, ezt az árat is az M7-esnél a kivitelezők kartellezése röpítette a csillagos egkekbe. Ezek után szinte törvényszerű volt, hogy a Magyar Fejlesztési Bank nem folyósította a kért, mintegy 15,3 milliárd forintos hitelt, noha Bajnai Gordon, akkori gazdasági miniszter 2008. november 8-án nagy csinnadratta közepette lerakta a pálya alapkövét, az ott sertepertelő politikai celebek, no és természetesen Talmácsi Gábor jelenlétében. Hítel nélkül pedig sem pálya, sem verseny nem lett.

A sávolyi „mutyi” azért is szembeötlő, mert időközben a Felvidéken megépült az 5922 méter hosszú, összesen tizenkét féle pályakombinációt nyújtó Slovakia Ring. Budapesttől alig 170 kilométerre. A beruházás, írd és mondd, 15 millió eurót emésztett fel, ami átszámolva ötöde a sávolyi összegnek.

A MotoGP futam elvesztése érzékenyen érintette a magyar motorsport rajongókat. A Dornát nem annyira, mert néhány óra alatt megegyeztek egy másik helyszínnel, így 2010. szeptember 19-én a Magyar Nagydíj helyett Aragónia Nagydíján állt rajthoz a vb mezőnye. Ez azonban nem ideális helyzet a spanyol szervezőknek, mert rengeteg jogos kritika éri őket, hiszen a szezon elején Jerezben, a közepén Aragóniában, az idén zárón pedig Valencia pályáján motoroznak a versenyzők, miközben a vb kiírása arról szól, hogy egy ország egy nagydíjat rendezhet.

A Dorna azonban ezen a téren – is – tanult Bernie Ecclestone-tól, aki kitalálta az Európa Nagydíjat. Ezt a futamot pedig mindig oda vitte, ahol a legnagyobb F1-es örület volt és ahol a legnagyobb bevétel. Michael Schumacher tündöklésének idején Németország kapott még egy futamot, az utóbbi években, különös tekintettel Fernando Alonsóra, Spanyolországban van

két verseny, Barcelonában és Valenciában. A motoros vb csapatai azonban tiltakoznak a túlzott spanyol befolyás miatt, így a Dorna örömmel üdvözölte az izlandiak jelentkezését. A tervek szerint 2012-ben, a Katar Nagydíjhoz hasonlóan, villanyvilágításos futam lesz a gejzírek hazájában, ahol nyilván óriási idegenforgalmi bevételekkel is számolnak.

Azzal, amitől Magyarország néhány kalandor miatt elesett, elesik...? A kérdés az, ha már egyszer a rendezés tágra nyitott kapuja előtt állunk, miért nem léptük át a küszöböt? Kézenfekvő megoldás lehetett volna a Hungaroring, ahol 1990-ben és 1992-ben már szerepelt a világ elitje. A motoros és autós nagydíjak feltételrendszere azonban, elsősorban a biztonság oldaláról, azóta gyökeresen megváltozott. Mogyoródon a Formula-1-ben megemelt, a motorosokra veszélyt jelentő szegélykövek övezik a kanyarokat, és nagyon sok a lebetonozott bukótér. Ezzel szemben a motorversenyekhez alacsony szegélykő és kavicsos, az eséseket tompító bukótér szükséges.

Frank Tamás, a Hungaroring Sport Zrt. elnöke és tulajdonosa 2010 tavaszán azt mondta a Kossuth Rádióban mintegy másfél milliárd forintból a pálya oda-visszaalakítását elképzelhetőnek tartja, mert természetesen a mogyoródi pálya elsődleges profilja a Formula-1. A sportvezető ugyanakkor kategorikusan cáfolta azt a hírszerlést, miszerint „fúrta” volna a sávo-



lyi pálya építését és a versenyt. Már csak annak okán is, hogy az általa felesben birtokolt cég, az Ostermann Kft. előszerződést kötött a motoros Magyar Nagydíj jegyeinek árusítására, azaz ez neki és cégének is jó üzlet lett volna.

Gyulay Zsolt, kétszeres olimpiai bajnok, világbajnok kajakozó 2010 szeptemberében váltotta Palik Lászlót a Hungaroring elnök-vezérigazgatói székében. Önmaga feladatának elsősorban a pálya hasznosítása körüli átláthatatlan – és a cég számára felettébb gazdaságtalan – helyzet kibogozását tartotta a legfontosabbnak. Érdeklenség, hogy a Hungaroring hasznosítását évenként egy külsős társaság végezte. A haszon-

százmilliókban volt mérhető, miközben a Hungaroring komoly adósságot görgetett és görget maga előtt. A cég életében 2007-ben változás is történt, többségi tulajdont szerzett benne a BR Organisation, azaz Bulcsú Rezső cége, aki történetesen rendszeres résztvevője a gyorsasági motoros vb-futamoknak, mint a Dorna által felkért sportfelügyelő.

Gyulay Zsolt – ugyancsak a Kossuth Rádió-ónak – elmondta, nem tartja célravezetőnek a motoros vb-futamot a Hungaroringen, bár kialakítható lenne egy úgynevezett kombi pálya, ahol autós és motoros vb-futamot is lehetne rendezni. Továbbgondolva azonban a Gyulay Zsolt

által „kombi” néven említett verziót: valóban főlősleges az ide-oda alakíthatóság. Tudniillik, a Hungaroring – ha a havas napokat nem számítjuk – csaknem százszázalékos kihasználtsággal „dolgozik”. Kisebbségi és nagyobb csapatok zárt kapus tesztejtel kezdve – nemrégiben például a hét-szeres ralivilágbajnok, Sebastien Loeb próbálgattott egy Torro Rossót – a Ferrari Klub milliomos tagjainak versenyén át, egészen a nagyvállalatok csapatépítő buliján élményautózó menedzserekig sok mindenki megfordul a Hungaroringen.

Az egy másik kérdés, hogy a hasznát ki főlözi le. Sávolytól nem messze, a nyugati régióban, Szombathelytől húsz kilométerre, több mint egy évtizede kiválóan prosperál a Pannónia-ring. Rendszeresen neves versenyeket rendeznek, Michael Schumacher is itt gyakorolt, és a Magyarországon motorozható idő alatt – március elejétől, november végéig – ez a pálya is csaknem száz százalékos kihasználtsággal üzemel. Kiss Sándor ügyvezető igazgató szerint – megismerve a FIM (Nemzetközi Motorsport Szövetség) és a Dorna előírásait – másfél milliárd forintból a Pannónia-ring minden további nélkül modernizálható, alkalmassá tehető a Magyar Nagydíjra. Az is igaz, hogy a pálya osztrák befektetőké... Ámde – mint az már kiderült – Sávoly térségében is olyan ritka a magyar földtulajdon, mint a fehér holló. Többé-kevésbé spanyol gyarmat...

Bitter Sándor, a gyorsasági motorozás magyar fenegyereke, akit állandóan hívnak a MAN-szigeti híresen hírhedt erőpróbára, de a világ számos pályáján motorozott már – Makaótól Daytonán át Le Mans-ig – csak a fejét rázza. „Egyszerűen nem is értem ezt az egész circust! Illetve, nagyon is értem, hiszen milliárdokat lehet(ett) elsíbolni. Rengeteget tréningeztem a Pannónia-ringen, és ezen a pályán minden van, ami egy versenyt versennyé tesz! Meggyőződésem, hogy a világsztárok – Valentino Rossi, Jorge Lorenzo, Casey Stoner és a többiek – imádnák, ha egy kicsit korszerűsítenek a létesítményeket.

Elfogadva azt, hogy van bor-, vallás-, fog-, egészség-, sőt már Formula-1-es turizmus, lehetne akár MotoGP turizmus is Magyarországon. Mint ahogy van, szerte a világban... A kérdés csak az, miért szalasztjuk el a lehetőségeket?

A sávolyi pálya építésére az év végére „ráhárított” Szalay Balázs is, akit a Dakar rendszeres indulójaként ismerhetünk, de egyben a versenyt rendező cég kelet-európai képviselője is. A sport- és üzletember három évvel korábban sikerrel rendezte meg – az elmaradt Dakar helyett – a Central Europa Rallyt Magyarországon és Romániában. A megszerzett tapasztalatok alapján ma is komoly üzleti lehetőséget lát a sávolyi projekt újrakezdésében. Ebbéli elképzeléseit támogatja Gyulay Zsolt, a Hungaroring Sport Zrt. elnök-vezérigazgatója is.



Akár a sávolyi, akár a lényeges kisebb beruházást igénylő és ésszerűbb Pannónia-ring valószínűleg, minimális az esélye, hogy látjuk még itthon Talmácsi Gábort, hacsak nem úgynevezett szabadkártyával. A magyar motoros ugyanis – ki ne tudná – közben kiesett a vb körforgásából... A magyar világbajnok 2010. évi csapata, a Speed U csak akkor motoroztatta volna a magyar versenyzőt, ha félmillió eurót fizet. A Jack and Jones csapatnál talált volna helyet magának Talmácsi Gábor, ám a főszponzor, a dán ruhaipari megacég visszalépett a finanszírozástól, az istálló reklámarca, résztulajdonosa, Antonio Banderas pedig nem vállalta a csapat fenntartá-

sának költségeit. Így a legsikeresebb honi motoros számára 2011-ben nem akadt hely a MotoGP világában. Ám, ha időben tájékozódik – talán (!) – a Superbike világbajnokságon talál magának csapatot. Ez a sorozat is nagyon népszerű, a tévés közvetítése elérhető. És ugyanúgy „pályáigényes”, a szervezők örömmel csapnának le egy új helyszínre, a versenyhétvége pedig csaknem ugyanannyi bevételt generálna Magyarországnak, mint a MotoGP.

Sőt, a két sorozat nem is zárja ki egymást, egy-egy külön hétvégén...

Nos, ezért is lenne érdemes komolyan venni a pályaépítést.





KÉT HÉT – KÉT VERSENY

GYULA ÉS KÓKA: A VÉGÉRE MARADT A DÖNTÉS

Két héten belül kétszer is összecsapott a hazai motokrossz-
elit, előbb Gyulán, majd Kókán mérték össze az erejüket
hazánk legjobbjai. A bajnoki címről azonban egy fordulóval
a vége előtt még nem tudtak dönteni...

SZÖVEG, KÉPEK: MXFOTO.HU, MOTOCROSS.VASARHELY.HU

Eddig a gyulai motokrosszpálya a Kelet-Kupa és a Tömegsport Kupa sorozat szerves részeként volt ismert, idén azonban az Országos Pro Bajnokság rendezőjeként látta vendégül a versenyzőket és szurkolóikat. A körülményekhez igazított helyszínt több ugratóval és hosszabb

nyomvonallal bővítették, mely által még látványosabb lett. A reggel még térdig locsolt pálya a rekkenő hőségnek köszönhetően azonban már a szabadedzések végére majdnem teljesen kiszáradt, ami kissé megnehezítette a versenyzők dolgát.

A szabadedzés leggyorsabb pilótája Szvoboda Bence volt, aki még Németh Kornélnak is több mint egy másodpercet adott. Az időmérő edzés sajnos már az elején egy komoly bukással indult. Nagy Alex ugrott rövidet egy lassítónak szánt ugrón, ami átfordította, és súlyos agyrázkódás-



sal szállították kórházba. Németh Kornél (MX Open) közben – rátalálva a pálya ritmusára – egy hihetetlen gyors körrel beállította a legjobb köridőt. Őt Szvoboda Bence (MX2) másfél másodperccel lemaradva követte, a harmadik legjobb időt Firtosvári Gábor (MX2) érte el.

Az első futam HoleShot-ja Németh Kornélé lett, és innentől kezdve rendületlenül róta a gyorsabbnál gyorsabb köreit. Az első pár fordulóban úgy tűnt, hogy Szvoboda Bence (ha nem is megszorítja, de valamelyest) tudja tartani Kori tempóját, ám a negyedik körtől már Kori körről körre tetemesen növelte előnyét, miközben a mezőny vészesen leszakadt kettőjük körül. Az Open harmadik helyért a Kawasaki csapatán belül folyt a küzdelem Szőke Márk és Firtosvári Gábor között.

Az MX2-esek kategóriáját végül Szvoboda Bence nyerte, Firtosvári Gábor és Szolga Richárd előtt.

A második futam kissé átrendezett sorrenddel indult. A rajtból Németh Kornél mögött Kermel László fordult a legjobban, s az első körben még szorongatta is Kornélt. Aztán Kori a szokásos módon körről-körre ellépett a mezőnytől. Közben a hatodik helyről megérkezett Kermel nyakára Szvoboda Bence. Köztük körökön keresztül ment az adok-kapok, végül a futam felénél sikerült megelőzni Bencének Kermel Lacit. Ezután Stoicheescu, majd Firtosvári Gábor vette üldöző-

A bajnokság állása

MX Open

1.	#108	Németh Kornél	KTM	KTM Bódis Kecskemét	240 pont
2.	#795	Szőke Márk	Kawasaki	Kawasaki M.o.	225 pont
3.	#2	Szvoboda Bence	KTM	LR Cosmetic	207 pont
4.	#411	Szolga Richárd	Honda	TS Integrál	178 pont
5.	#321	Firtosvári Gábor	Kawasaki	Kawasaki M.o.	143 pont
6.	#49	Pál Markó	Kawasaki	MX Max Energy	134 pont

MX2

1.	#411	Szolga Richárd	Honda	TS Integrál	249 pont
2.	#2	Szvoboda Bence	KTM	LR Cosmetic	245 pont
3.	#321	Firtosvári Gábor	Kawasaki	Kawasaki M.o.	199 pont
4.	#49	Pál Markó	Kawasaki	MX Max Energy	191 pont
5.	#26	Ragats Roland	Kawasaki	Real Motor Győr	143 pont
6.	#102	Nagy Alex	KTM	KTM OXXO OKR Team	132 pont

be Kermelt, sajnos itt a technika szólt bele a küzdelembe. Előbb Firtosvári motorja állt le, majd Kermel hátsókerék defektje kényszerítette a futam feladására. Szőke Márk és Szolga Richárd is egymásra találtak. Különböző kategóriájuk ellenére az egész futam alatt meccseltek egymással, végül Szőket intette le a kockás zászló hamarabb. E futam sorrendje Openben: Németh Kornél, Szvoboda Bence, Stoicheescu Mihai; MX2-ben: Szvoboda Bence, Szolga Richárd, Pál Markó lett.

A verseny eredménye: Open – Németh Kornél (KTM Kecskemét), Szvoboda Bence (OXXO KTM), Szőke Márk (Kawasaki MMSE); MX2 – Szvoboda Bence (OXXO KTM), Szolga Richárd (TS Integrál), Pál Markó (MX Maximum SE).

Két héttel Gyula után az idei év talán legszínvonalasabb versenyét láthattuk a kókai dombok között, nem csak a rendezés, hanem a verseny is meglehetősen izgalmasra sikeredett, szinte minden kategóriában ádáz küzdelmek folytak egészen a futam leintéséig.

Elsősorban Szőke Márkot ünnepelte a publikum, aki első versenygyőzelmét aratta a legmagasabb osztályban, és az utóbbi fordulóban látott kiegyensúlyozott teljesítménye alapján ez nagyon is megérdemelt volt. Németh Kornél az idén először hagyott ki fordulót, a híres vendég, az első futamban győztes belga Huysmans Jimmy viszont a második futamban váltóhiba miatt kiállt. Annak is örülhettünk, hogy hosszú idő után Adamek Imre és Lécz Gergő is csatasorba állt, bár teljesítményük még nem volt az igazi. A versenyt érdekessé és izgalmasá tette Szvoboda Bence kísérlete a kétüteművel, de úgy tűnik, az ötlet nem jött be igazán, mert a második futamra 4T-re váltott, amellyel így Openben második lett, az MX2-t pedig nyerte is. Décsi Balázs hullámzó teljesítménnyel, jó néhány cséssel pedig bronzérmes lett.

A 250-ben Szvoboda mögött Firtosvári, Szolga, Somlóvári, Pál Markó, Bódis volt a sorrend az 1-6. helyen, de Szolga Richárd még mindig tartja elsőségét az összetettben Szvoboda és Firtosvári előtt.

A bajnoki cím sorsa tehát Kőszárhegyen fog eldőlni...



Szőke Márk Kókán megszerezte élete első abszolút magyar győzelmét



SZÜNET UTÁN

KECEL: A BAJNOK EZÚTTAL NEM NYERT

A Kecel-ring adott otthont július 24-én a Dél-MX edzőnapnak és Short Track quad bajnokság soron következő futamának. Talán még sosem volt ilyen rendezvény, ahol három szakág jeles képviselői egyszerre szerepelhettek. De a motokrossz és quadkrossz gyakorlás helyett most inkább beszéljünk a Short Track versenyről...

SZÖVEG, KÉPEK: KADOSA ÁKOS

A krosszversenyzők közül többen is kihasználták a közös nap nyújtotta lehetőségeket, és kipróbálták magukat a száguldás nagymesterei között is. Jarjabka József rendszeres tagja már a mezőnynek, Sirok Martin régebben már versenyzett, de Herner Péter még abszolút újoncnak számított. Az éjszakai esőzések után a sza-

badedzés leginkább a tökéletesen előkészített pálya rendbetételére szolgált, ugyanis a felületi sárfoltokat és pocsolókat pár kör alatt felszárították így mire az időmérő kezdődött már hibátlan nyomvonal fogadta a versenyzőket.

Az időmérő körözgetését abszolútban Sirok Martin nyerte, bár a legerősebb motor is az övé

volt. Másodikként és a kisebb kategóriát abszolútvalva Jarjabka Józsefet intették le. Mögöttük futott be Kazár Miklós és Benes László, majd őket követte Herner Péter a nagy kategória másodikként. Aztán a veterán thai-boxos Kunkli Tivadar állította meg a stoppert a kis kategória negyedikjeként, utánuk Varga Norbert és Régi

A bajnokság állása (Prestige)

1. Kazár Miklós	208
2. Benes László	187
3. Kunkli Tivadar	164
4. Jarjabka József	152
5. Régi István	134
6. Varga Norbert	45

István zárták a sort a kicsik közt, aztán Popik János, Rác Sándor és Lestyán Krisztofer jött a sort a nagyok versenyében.

Az első futam Sirok Martin balszerencsével kezdődött. A rajt közben egy csattanást követően szétment a kuplung és kilyukasztotta a blokkot. Az erőtlenné vált motort ketten is megelőzték. Martin hiába próbált meg mindent az időközben kicsit helyrerázódott motorral, nem tudta már visszaszerezni a vezető helyét, így a megállíthatatlanul versenyző Jarjabka és a szívósan védekező Kazár után a harmadik helyen intették le. Benes László negyedik helye sokáig biztosnak látszott, de három körrel a vége előtt Kunklinak sikerült őt megelőznie, emiatt be kellett érnie az ötödik hellyel. Varga Norbert is hasonlóan járt. Az utolsó előtti körben sikerült megelőznie Régi István-

nak is és Herner Péternek is, aki elrontotta a rajtját, ugyanis lefúllasztotta a gépet és mire újra indított, jócskán lemaradt mindenkitől. Az utolsó helyre Rác Sándor futott be. Popik János bukás miatt kényszerült feladni a versenyt, Lestyán Krisztofernek pedig nem indult be a gépe.

A második futam már sokkal simább volt, legalább is az élen. Jarjabka élre állt és nem kis előnyt kimotorozva nyert a végig második Benes előtt. A harmadik és negyedik helyen Kunkli és Kazár cserélt helyet nem egyszer, de a befutónál Kunklit intették le előbb. Az ötödik Herner Péter lett, aki negyedikként rajtolt, aztán visszaesett hetediknek, majd innen tört előre. Zárásként Régi Istvánt, Varga Norbertet és Rác Sándort intették le. Sirok Martin előző futambeli motorhibája végzetes lett, így az ismétlésen sem tudott már elrajtolni.

A harmadik futamra aztán annyira felszárad már a pálya, hogy locsolni kellett. Ez kedvezett Benes Lászlónak, aki a szárazabb ívről egy jó rajttal az élre állt, és bár a nagy küzdelemben többszörös összeértek Jarjabkával, az élen tudott maradni. Harmadiknak Kunkli ért célba különösebb kaland nélkül. Negyedikként, az itt még abso-

lút újoncnak számító Herner Péter futott be, akit Kazár Miklós szorongatott az ötödik helyről. Mögöttük Régi István és Varga Norbert zárta a sort. Sajnos erre a futamra tovább fogott a mezőny. Rác Sándor már nem tudott rajhoz állni.

A nap összetett eredményei az alábbiak szerint alakultak: Prestige - Jarjabka, Benes, Kunkli, Kazár, Régi, Varga; Open: Herner, Rác, Sirok, Popik, Lestyán.

Érdemes még pár mondatban megemlítenünk a feltörekvő fiatalokat, akik mind a Short Track, mind a krossz futamain elindultak 250 cm3 alatti gépekkel és lelkesen helyálltak. Náluk a sorrend: első abszolút győzelemmel Karai Kristóf, második Horváth József, harmadik Szilágyi Dániel, negyedik Domokos Bálint Zoltán, majd ötödik Puskás Bence

Rendkívüli látványos és eseménydús napot hozott a három szakosztály találkozója. Egy biztos, aki kilátogatott a versenyre, az nem bánta. Mi is reméljük, hogy lesznek még ilyen alkalmak. Ami bizonyos: a nem várt meglepetéseket tartogató keceli hétvégét követően Miskolcon várja majd a szakág rajongóit a következő, feltehetően utolsó viadal a szezonban.



Kazár Mikit (1) Kecelen vállfájdalmi hátráltatták, de még így is vezet a bajnokságot

KTM-RE KÉSZÜL

RÉGI ISTVÁN MOTORRAL ÉS ANÉLKÜL IS EDZ

Ismét nem ment jól Régi Istvánnak: Kecelen az ötödik helyen zárt. Kicsit ugyan elégedetlen, de most már becsületből is végigmegy a hátralévő futamokon – és persze, hogy gyakoroljon a jövő évre, amikor már egy KTM-mel szeretne az ellenfelekkel szemben harcba szállni...

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: KADOSA ÁKOS

– **Hogy sikerült a legutóbbi futam?**

– Elég rossz volt a pálya minősége, és nagyon rázott. Sok gödör volt: szinte egy ép felület nem volt a szakaszon. Az erőt nagyon kivette a karjaimból, és fáj a csuklóm utána rendszeresen... Pedig az erőnléti edzéseket már elkezdtem: éreztem, hogy most könnyebb volt végigcsinálni a versenyt, de kell még erősödöm, edzenem. Az sem könnyítette a dolgunkat,

hogy az esős időben nagyon csúszós lett a pálya. A többiek talán előnyben voltak – technikailag mindenképpen, úgyhogy lehet, hogy őket nem is viselte meg annyira a verseny.

– **Ezt leszámítva műszakilag hogy ment a nap?**

– Úgy sem voltunk százszázalékosak, mert a motorom és a futóművem is nagyon rosszul

lett beállítva, legalábbis nem erre a pályára. Nem vagyok túlzottan elégedett... A futóművet azóta sikerült rendbe hozni, valamint új lengéscsillapítókat is kaptam, előre is, hátra is. A következő futamtól így mindenképpen többet várok.

– **Ám ez még mindig a Suzuki: mikor lesz meg a KTM?**

– Még nem tudom, de már nagyon várom! Kicsit aggódom, mert azt hallottam, hogy eléggé szervizigényes, de így már csak egy jó szerelő kell, aki csukott szemmel is ismeri a KTM minden részét, jól be tudja állítani, és akkor rendszerben leszünk. Az azonban már most biztos, hogy akárhogy is: idén már csak a Suzukival állók rajthoz a hátralévő futamokon. Semmiképpen nem hagyom ki őket, mert a gyakorlás nem árt. Hétköznapi módon ugyanis nem nagyon tudok hol menni a quaddal: a rendőrök már mindenhol elhajtottak... Úgyhogy marad a pályán, versenyben gyakorlás.



3D SYSTEM & LCD

FULL HD
1080p



CAM.HU

GoPro HD HERO

RALLYCAFÉ

AUTÓSPORT MAGAZIN

A VERSENYZÉS VILÁGA BELÜLRŐL!

ALLY KALAND
/TCC WRC IRC

ALLY VERSENY FORMA 1 DRIFT

GYMKHANA AUTÓVERSENY WTCC WRC

IRC ORB RTE s2000 EVO LA GP3 VB

ALLY CAFÉ RACING GYORSULÁS RALLYE

TECHNIKAI SPORT RALLY KALAND RALLY VERSENY

DRMA 1 DRIFT GYMKHANA AUTÓVERSENY WTCC WRC

IRC ORB RTE s2000 EVO LADA GP3 VB

ALLY CAFÉ RACING TECHNIKAI SPORT

ALLY KALAND RALLY VERSENY

TCC WRC IRC ORB RTE

ALLY KALAND

GYMKHANA AUTÓVERSENY WTC
WRC IRC ORB RTE s2000 EVO LAD

GP3 VB RALLY CAFÉ RACING

GYORSULÁS RALLYE TECHNIKAI SPORT

RALLY KALAND RALLY VERSENY FORMA

DRIFT GYMKHANA AUTÓVERSENY WTC

WRC IRC ORB RTE s2000 EVO LAD

GP3 VB RALLY CAFÉ

RACING TECHNIKAI SPORT

RALLY KALAND RALLY VERSENY

WTCC WRC IRC

ORB RTE

LAPKER.HU - TERJESZTÉS

DIMAG.HU - ONLINE TERJESZTÉS

CSAK 195.-FT AZ ÚJSÁGÁRUSOKNÁL!

WWW.RALLYCAFÉ.HU

EGY FRANCIA FINNORSZÁGBAN



LOEB MÁSODSZOR NYERT, ÉS SOKKAL VEZET

Sebastien Loeb nagy tettet hajtott végre Finnországban. Nem skandinávként ugyanis ismét, 2008 után másodszor is megnyerte a Finn Ralit, így 27 pontra növelte előnyét az egyéni ponttáblázaton.

SZÖVEG: AMBER PR KÉPEK: GYÁRTÓK

Sebastien Loeb csúcsformában volt a hétvégén, pedig a rali mindhárom napján elsőként rajtolt a murvás utakon, ami egyértelmű hátrányt jelent. A citroënes pilóta azonban még így is megtartotta előnyét, és egyetlen nem skandináv pilótaként másodszor is győzni tudott Finnországban. „Nagyszerű érzés. Ez egy nagyon nehéz verseny volt, hiszen az összes ellenfelem mö-

gém került, hogy megtisztítsam előttük az utat. Végül azért nyertünk, és ez nagy megkönnyeb-
bülés. Ez pályafutásom talán legjobb győzelme” – nyilatkozta lelkesen a verseny győztese.

Loeb mögött a fordos Latvala és Loeb citroënes csapatársa, Ogier küzdött a második helyért. Latvala az utolsó napot a harmadik helyen kezdte meg, s hiába szeretett volna előrébb jutni,

az autója erejével gondoljai voltak. Miután azonban a szervizben orvosolták a hibáját, a finn egy kései támadással – mindössze négy gyorsasági szakasszal a rali vége előtt – megelőzte az addig a második helyen autózó Sebastien Ogiert.

Az idén remek formában vezető fiatal francia nem tudta leplezni csalódottságát amiatt, hogy egy finnországi győzelem helyett kénytelen volt beérni



a bronzérmes helyezéssel. Az igazsághoz tartozik, hogy Ogier a 17. gyorsasági szakaszon egy defektet is összeszedett, elsősorban ennek köszönhetően mondhatott búcsút az előkelőbb helyezéseknek. „Ma akár a győzelemért is hajthattam volna, de az álmainnak véget vetett a gumipróbléma” – nyilatkozta csalódottan, hiszen a defekt miatt (mivel nem volt több tartalék abroncsa) kénytelen volt elővigyázatosan, s nem teljes gázzal vezetni.

Mikko Hirvonen bár „csak” negyedikként ért célba, de ez sem semmi mutatvány azután, hogy az utolsó nap első gyorsasági szakaszát még a hatodik helyen kezdte meg. Jó tempójának köszönhetően és Petter Solberg autójának



Hiába a hazai pálya, a finnek (és a Ford) ezúttal nem tudták otthon tartani a győzelmet



differeciálmű-meghibásodása miatt végül sikeresen elcsípte a maradék legjobb pozíciót a második gyári Fiestával. Ő szerezte meg a Power Stage győzelemért járó három bónuszpontot is, így ez gyógyír lehet abbéli fájdalmára, hogy nem tudott hazai földön győzni.

Az ötödiktől a nyolcadik helyig a már-már megszokott sorrendben futottak be a versenyzők: P.Solberg (a Citroënnel, Östberg, H. Solberg (a Fiestával) és Wilson lett a gyáriak mögött a leg-

gyorsabb. Kimi Räikkönen az Akropolisz Ralin nyújtott formáját át tudta menekíteni Finnországba, hiszen ismét pontszerző helyen, ezúttal a kilencediken ért célba navigátorával, Kaj Lindstrommal. A Forma-1-es világbajnok azért nem hazudtolta meg önmagát, ugyanis akár a hetedik is lehetett volna hazai raliján, ha nem tör össze az autója elejét a rali utolsó napján, a 17. gyorsasági szakaszon.

Nem ért véget jól a Finn Rali a Mini és a Volkswagen számára. Egy túlelgedési probléma mi-

att úgy döntöttek a Mini csapat vezetői, hogy mindkét autójukat visszahívják a raliból, még a célba érés előtt. Ez azért lehetett bosszantó, mivel Kris Meeke és Dani Sordo is jó títton haladt az első tízben, vagy akár nyolcban való célba érés felé. A Volkswagen Motorsport által indított Skodák remekeltek. Joonas Lindroos a második napon esett ki, miközben Andreas Mikkelsen autójának törött hűtője miatt volt kénytelen feladni a versenyt az utolsó nap során.



A világbajnokság állása

Pilóták		
1. S. Loeb		171 pont
2. M. Hirvonen		144 pont
3. S. Ogier		140 pont
4. J-M. Latvala		96 pont
5. P. Solberg		83 pont
6. M. Östberg		56 pont
7. M. Wilson		40 pont
8. K. Räikkönen		26 pont
9. H. Solberg		26 pont
10. F. Villagra		20 pont

Konstruktőrök		
1. Citroën		290 pont
2. Ford		225 pont
3. M-Sport Stobart		101 pont
4. Petter Solberg WRT		71 pont
5. Ice 1 Racing		38 pont
6. Munchis Ford WRT		32 pont
7. Team Abu Dhabi		20 pont
8. FERM WRT		16 pont
9. Monster WRT		8 pont
10. Brazil WRT		1 pont

A Finn Rali végeredménye

1. S. Loeb	Citroën DS3	2:39:37,0
2. J-M. Latvala	Ford Fiesta RS	2:39:45,1
3. S. Ogier	Citroën DS3	2:39:49,8
4. M. Hirvonen	Ford Fiesta RS	2:40:46,1
5. P. Solberg	Citroën DS3	2:40:53,2
6. M. Östberg	Ford Fiesta RS	2:41:04,8
7. H. Solberg	Ford Fiesta RS	2:43:02,5
8. M. Wilson	Ford Fiesta RS	2:43:30,2
9. K. Räikkönen	Citroën DS3	2:43:36,8
10. J. Hanninen	Skoda Fabia S2000	2:44:50,7

Turán Frigyes is újabb értékes pontokkal tért haza a vb-futamról



TELE ENERGIÁVAL

PORKOLÁB A MAXIMUM ENERGY DRINK TÁMOGATÁSÁVAL



Az MX ENERGY DRINK számára fontos a tehetséges fiatalok támogatása – csapatszinten és egyénileg egyaránt. A márka legutóbb a Mátrai Hegyi Drift Versenyhez, illetve az egyik leghihetősebb résztvevő, Porkoláb Gábor autójához adta a nevét. Az MX ENERGY DRINK-nél ugyanis biztosak benne: lendületes megjelenésük mellett termékekkel is hozzájárulnak ahhoz, hogy sportolók kihozzák magukból a MAXIMUM-ot.



FELEMÁS SZOMSZÉDOLÁS

ARAD RALI: JANIKA NYERT, ÉS SZOROSSÁ TETTE A HAJRÁT



A bajnokság első három helyezettje kiesett az Arad Ralin, a melyet a szinte végig vezető ifj. Tóth–Tagai páros nyert, és a negyedik helyről a pontverseny élére ugrott.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA **KÉPEK:** KOLLÁR, KOVÁCS-BARNA, BENCZE, DUEN

Még pár héttel a verseny előtt, a Mecsek Historic Ralin is hívogatták a Ralisport Bizottság vezetőjét, hogy tényleg lesz-e Arad Rali, annyira hihetetlen volt, hogy az Országos Ralibajnokság mezőnye Romániába megy. Végül 28 magyar páros vágott neki a versenynek, ami negatív csúcs volt az ORB történetében. Magyarországon ennek a duplájára is azt

mondjuk, hogy hát bizony elég karcsú. Magyar szurkolók ehhez mérten szintén kevesen látogattak ki a versenyre, ami sokak szerint elég erőteljesen megkérdőjelezheti a román futam létjogosultságát.

Amivel viszont nem volt baj, azok a pályák. Szinte valamennyi magyar résztvevő el volt ájulva tőlük, és a legtöbben úgy nyilat-

koztak, hogy jövőre is szívesen visszatérnének. Tény, hogy ilyen murvás gyorsaságokat nehéz Magyarországon találni. Az is a verseny pozitívuma volt, hogy végre új pályákon versenyezhetett a mezőny, nem az unalomig, fejből ismert gyorsaságikon kellett végigmenni. A rendezők csak három tréninget tettek lehetővé, amely azt is megmutatta, hogy ki

az, aki kevés pályabejárásból is gyorsan tud menni.

Az egyik problémát mindjárt ez jelentette. A rendezők ugyanis az Asi–Pikó párost azon kapták, hogy egy másik páros pályabejáró kártyájával akartak tréningezni. Ezért azonnal ki akarták zárni őket a versenyből. A magyar Felügyelő Bizottság



azonban úgy döntött, hogy a kizárást egy perc büntetésre mérsékeli és a Fegyelmi Bizottságnak adja át az ügyet, amely lapzártáig nem ülésezett.

A verseny egy esti prológgal kezdődött, amelyet a Bútor-Bacigál kettős nyert Peugeot 207-essel, majd másnap öt pályán két kör-

ben teljesítette a mezőny a teljes távot. A rendezők egyrészt remek munkát végeztek, mert egyetlen perc csúszás nélkül ért célba a mezőny, amely Magyarországon ritkaságszámba megy. Másrészt egy kicsit elnagyoltak dolgokat. A parc fermé például egyáltalán nem volt zárt parkoló. Térerő hiányában

a versenyautókban szinte sehhol sem működött a GPS-jeleadó, ráadásul a pályák szélén a rádiós pontok is jóval ritkábbak voltak, mint az itthon megszokott. Vagyis, ha baj lett volna, akkor nagy baj lett volna. De szerencsére ezt megúszták a versenyzők – és a rendezők is.

Az igazi versenynapon a prológot nyerő Bútor-Bacigál kettős egy kicsit bátortalanul kezdett, így már az első gyorsasági után az ifj. Tóth-Tagai kettős állt az élre. Janikákék mögött nagy volt a jövő-menés, szinte minden gyorsasági után változott a sorrend, és a ki-egyenlített mezőnyről az is sokat elárul, hogy a 11 szakaszt hét különböző páros nyerte.

Asi az egyperces büntetése után nem nagyon tudott labdába rúgni. Az ötödik gyorsaságin pedig egy vízfolyásban átment egy harminc centis – állítása szerint szándékosan odarakott – kövön. Leszakadt a kartervédője, és úgy ítélte meg, nem kockáztat tovább, kiállt.

A hatodik gyorsasági előtt a Kazár-Percze páros négy másodperccel állt ifj. Tóth mögött a második helyen, míg a Herczig-Benics kettős hat másodperccel a harmadikon. Azonban a hatodik szakaszon Janikákék mindkét üldözője elvázott. Kazárnak az olajhűtője lyukadt ki, Herczig pedig lecsúszott a tiszta nyomról,

és olyan szerencsétlenül ment neki egy túrásnak, hogy a Skoda Fabia hátsó futóművében elszakadt egy közbetét, és a páros nem tudta folytatni a versenyt.

Ifj. Tóth tehát a táv felénél már 39 másodperccel vezetett, és innen igazán nem kellett nagy csodát művelnie, hogy megnyerje a versenyt. Ez volt idei első győzelme, ami a lehető legjobbkor született, hiszen a bajnokság első három helyén álló Kazár, A,si és Herczig kiesése után a pontverseny negyedik helyéről az elsőre ugrott, igencsak izgalmassá téve ezzel a szezonzáró Mecsek Ralit, amely egyben

IRC-futam is lesz, a hosszabb táv miatt pedig másféle szorzóval rendelkeznek. Vagyis, a bajnokság még nem dőlt el.

Bár Janika magabiztosan állt a verseny élén, a dobogós helyek sorsa csak az utolsó métereken dőlt el. Sokáig a Spitzmüller-Szöke páros az R4-es Mitsubishi Lancer Evo X-essel tűnt befutónak a második helyre. Sőt, Janikákékon is elég sokat hoztak, de egy vízfolyásnál az ő autójuk is megsérült, és miután még egy korai rajt miatt járó tíz másodperces büntetést is begyűjtöttek, végül lecsúsztak a harmadik helyre.



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



A második pozíciót így ideiglegesen legjobban elérték a Hadik–Juhász kettős, akik igencsak meg voltak lepődve a célban. Ők ugyanis nem Spicićeket akarták megfogni, inkább azon aggódtak, hogy az Elek–Ferencz duó ne érje őket utol. Eleknek igen jó esélye lett volna rá, hogy ezt megtegye, ám az utolsó előtti gyorsaságin egy vízfolyásnál beázott a kocsija, majd az utolsó gyorsaságin megkapták a harmadik defektjüket is, amit a pályán kellett kicserélni, így négy perc késéssel a nyolcadik helyre estek vissza. Az utol-

Asi egy büntetés miatt eleve hátrányban kezdte a versenyt, míg Bujdos csak a vége előtt esett ki

só etapon azonban ezt is elbukták, miután a vízfolyásnál az eltört hűtőventilátor kiszúrta a hűtőt, és megfőtt a motorjuk.

A negyedik helyet a Kakuszi–Kakuszi testvérek szerezték meg, akik a Ford Fiesta S2000-es lökhárítóját szakították le a magyar mezőny számára szinte ismeretlen vizes átkelő egyikében. Két szakaszt is nyert a Botka-



Szenner páros, és az ötödik helyen futottak be. Az utolsó gyorsaságit nagyon elspórolta a Bútor–Bacigál kettős, akiket bátortalan autózásuk mellett még egy hajtáshiba is hátráltatott, és három szakaszt teljesítettek csak hátsókerék-hajtással. Ennek ellenére a hatodik helyet csípték meg.

Folyamatosan a váltóval bajlódott az Osváth–Farnadi kettős, és az utolsó N-esként a hetedik helyen értek célba. A nyolcadik helytől lefelé már az ötödik géposztály, vagyis a kétkerékű autók következtek. Itt is elég kevés induló volt, de a bajnokság két éllovasa most is összecsapott, amiből ezúttal az Ollé–Budai kettős került ki győztesen Suzuki Swifttel, megelőzve a gumikkal bajlódó Krözser–Lovay kettős Citroën DS3-asát.

A hatodik géposztályban olyan kevesen neveztek, hogy felsorolták őket az ötödikbe. A leggyorsabb így a Bessenyei–Papp páros lett a Bakó–László kettős előtt, az összevont géposztályban pedig a harmadik illetve negyedik helyet szerezték meg.

SHARP
KENWOOD
PHILIPS
Canon
SONY
SAMSUNG
DENON
iRobot
Apple
Pioneer
Panasonic



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

GTÖ
STUDIO
www.duen.hu /
RALLYE RADIO



Budavári Zoltán és navigátora az első szakaszok után biztosan tartotta gépcsoportja második helyét, és ugyan matematikailag még bármi történhetett volna, végül bajnoki címet ért a teljesítmény, sőt az aradi idő az abszolút értékelésben is a 8. legjobb lett volna. Ami a folytatást illeti: még nem dőlt el, hogy a zöld autóval a mecseki zárófutamon is találkozik-e a közönség, vagy a gazdája inkább egy R4-es kített épít a kocsjába, és már 2012-re készül

A 8. és a 9. géposztályt szintén összevonták, ám ennek ezúttal a nagyobbak nem örültek, ugyanis a győzelmet a kisebb géposztályból felsorolt Kovács–Istovics páros szerezte meg Hondával a Schuck–Herczig és a Hibján–Szilágyi párosok előtt.

Igazi meglepetést okozott az S csoport, amelynek mindössze két célba érője volt, így a Demjén–Milcsevics kettős győzelme nem is számított olyan nagy dolognak.



Az azonban sokkal inkább, hogy a mindössze 19 éves versenyző abszolút első időt tudott autózni a Mitsubishi Lancerral, amivel pedig ez volt az első versenye. Tavaly még N2-es Suzukival nyerte a bajnokságot. Demjén személyében tehát új sztárja született a magyar bajnokságnak, és ha a technikai háttere is megmarad, jövőre bizony komolyan kell vele számolni. Az S csoport és egyben a 11. géposztály második helyét a Budavári–Földi kettős szerezte meg, akikkel meg is nyerték a bajnokságot.

Az Arad Rali végeredménye

1. ifj. Tóth–Tagai	Peugeot 207 S2000	01:16:46.6
2. Hadik–Juhász	Subaru Impreza	01:17:47.8
3. Spitzmüller–Szőke	Mitsubishi Lancer Evo X	01:17:53.1
4. Kakuszi–Kakuszi	Ford Fiesta S2000	01:18:31.0
5. Botka–Szenner	Mitsubishi Lancer Evo IX	01:19:36.1
6. Bútor–Bacigal	Peugeot 207 S2000	01:20:45.4
7. Osváth–Farnadi	Mitsubishi Lancer Evo IX	01:23:10.1
8. Ollé–Budai	Suzuki Swift S1600	01:24:58.9
9. Krózsér–Lovay	Citroen DS3 RS3	01:25:49.5
10. Bessenyei–Papp	Citroen C2R2	01:27:44.0
11. Kovács–Istovics	Honda Civic	01:34:03.9
12. Schuck–Herczig	Ford Fiesta ST	01:34:56.6

A bajnokság állása

1. ifj. Tóth–Tagai	54
2. Kazár–Percze	53
3. Asi–Pikó	50
4. Herczig–Benics	45
5. Bútor–Bacigal	34
6. Hadik–Juhász	34
7. Kakuszi–Kakuszi	31
8. Elek–Ferencz	23
9. Botka–Szenner	22
10. Pethő–Rubóczky	15
11. Spitzmüller–Szőke	12
12. Matics–Viczena	12

BORSIÉK

Bár Aradon nem láthattuk a pilótát, az utóbbi hetek eseménydúsán teltek Borsi Gergő és csapata számára, hiszen két rendezvényen is képviseltették magukat. Mind a mátranováki IV. Lóerők napja, mind a szentendrei Kölyökfesztivál igen nagy érdeklődés mellett zajlott, és az élménydús programsorozatoknak igazi látványossága volt a kiállított Subaru.



NEM ADJÁK FEL

KAZÁRÉK ARADON KIESTEK, DE TOVÁBB KÜZDENEK

Műszaki problémák miatt az abszolút második helyről volt kénytelen kiállni az elmúlt hétvégi Arad Ralin, az országos bajnokság 5. futamán a Kazár Miklós–Percze Nándor egység. Ennek ellenére a mindent eldöntő mecseki száguldás előtt Mikiék mindössze egy ponttal szorultak a második helyre a „nagy összetettben”.

SZÖVEG: JUHÁSZ-LÉHI ISTVÁN KÉPEK: KOLLÁR, KBK

Kazár Miklós: A második és az ötödik gyorsot megnyertük, és nem árokba estünk vagy fát döntöttünk, hanem azért estünk ki, mert megállt az autó motorja. De én így is örülök, hogy versenyezhetek, ralizhatok. Most a csapat átment CSI-ba, és értékeli azt, hogy mi is történt. Pontosabban, hogy miért kellett kiállnunk. Janikának és Hadik Bandinak szívből gratulálok! Jó lett volna pontot, pontokat szerezni, de hiszem, hogy erre lesz még lehetőségünk. A csapat minden egyes tagjának nagyon

köszönök mindent – ugyanakkor ezúton is szeretnénk őszinte részvétünket kifejezni csapatunk nevében Zágon Zsolt családjának...

Percze Nándor: Az aradi pályák tényleg szenzációsak voltak, de nehéz úgy bármit is mondani, hogy ha nem igazán a ralira gondolsz, nem arról beszélés... Sajnálom, hogy nem szerezünk pontokat, mert a végelszámolásnál nagyon nagy szükség lett volna rá. Őszintén gratulálok Janikának teljesítményéhez. Nem adjuk fel!



TÁRSKERESŐ

KÓKAI GÁBOR: SZERETNÉ VÉGRE MEGTALÁLNI A CSAPATÁT

Hat éve egy ismerőse hívta kísérőnek egy amatőr versenyre, de Kókai Gábor csak úgy volt hajlandó elindulni, ha ő is indulhat a futamon. Szerencsére a barátja udvarán állt még egy Lada, így semmi akadálya nem volt annak, hogy egy újabb ember is megfertőződjön a „benzingőz-betegséggel”...

SZÖVEG: TDK KÉPEK: SZEGEDI GABRIELLA, KOVÁCS NORBERT



„Kiskókai” – mivel ő a legfiatalabb a családban, az ellenfelei és a barátai is csak úgy ismerik – olyannyira a szerelmese lett a sportágnak, hogy azóta is ez jelenti a második életét. Az elsőben vendéglátózik, két pizzériát és egy sörözőt működtet, és lényegében komolyabb szponzorok nélkül, önmagát finanszírozva indul a különböző versenyeken. Hogy miért? „Nem nagyon lehet elmondani annak, aki nincs benne. Hajtja az embert a szenvedély, a nyeresi vágy, hogy legyőzzem azt a 30 ugyanolyan kocsival induló pilótát, hogy rólam beszéljenek. Hogy azt mondják egymásnak a szurkolók a pálya szélén: 'Nézzé-

tek, most jön a Kókai!'. Azt persze nem tudom, hogy tényleg így van-e, de azt igen, hogy sokan drukkolnak nekem a futamokon” – foglalja össze a lényegét a versenyző.

Eleinte persze még senki nem ismerte. Amatőr ralisprinteken indult és nyert, majd a Tamási Motorsport Egyesület futamai következtek, ahol kategóriájában, a H5-ben tavaly szintén nagyon jól versenyzett, így a Lada VFTS-sel bajnok is lett. 2010-ben összesen 42 (!) amatőr rendezvényen vett részt, de szüksége volt az újabb kihívásokra, így feljebb kellett lépnie, bevezetett a rali-túrák bajnokságába, és ezzel párhuzamosan elkezdődött egy új kocsik építése.

„Télen azért tettem még két próbát, elindultam a Mikulás Rali, ahol sikerült is végigmenni. Ugyan egy árokba esés is becsúszott, de nekem így is világraszóló eredmény volt a teljesítmény. Aztán a Szilveszter Rali következett, ahol harmadikok lettünk. Biztos voltam benne, hogy magasabb osztályba léphetünk” – mesél a folytatásról.

Az RTE eddigi idei kihívásai nagyon tetszettek Gábornak, különösen, hogy a saját építésű kocsik végig kiválóan muzsikáltak alatta. Minden benne van, amit csak akart és a legapróbb részletekig hozzá van igazítva. A H2-es csoportban küzdenek, a legtöbbször az 5. hely környékén végeztek, kivéve Veszprémet, ahol egy tengelycsonttörés miatt elvesztett bal első kerék okán nagyot estek – de ez sem töri meg a lendületet. Az idei pályatanulás után jövőre már az élmezőnyben szeretnék küzdeni.

„Tényleg nagyon erősek az ellenfelek, és sokan is vannak. De ha összejön egy jó társaság, akkor bármi lehetséges. Jelenleg is sokan vagyunk a futamokon, de egy állandó navigátor és szerelőgárda sokat jelentene. Társakat keresek, akik komolyan gondolják a sportot, úgy, mint én. Szeretném felkutatni a megfelelő embereket. Az a variáció is szóba jöhet, hogy én csatlakozzak egy nagyobb csapathoz. A lényeg, hogy olyan bolondok és elszántak legyenek, mint a 'Kiskókai', és ha verseny van, semmi ne számítson, menjünk és csináljuk. Mert csak megszállottan lehet előre jutni.”

NYÁRI ÉLMÉNY

VECTRA-LINE SZENDRŐ RALLYE



A várva várt hőség helyett az autósport pezsdítette fel a kissé hűvösen alakuló nyár közepét Szendrő környékén: a ralitúra mezőnye mind a nézőknek, mind a versenyzőknek kiváló programot jelentett.

SZÖVEG, KÉP: TDK, KUMMER

A verseny napján két, régről jól ismert, klasszikus versenypályán, a Rakaca–Meszes és a Hídvégardó–Viszló közötti, összesen hat gyorsasági és mintegy 60 km versenyössztávot kellett teljesíteniük a résztvevőknek. Összesen 95 páros állt rajthoz vasárnap reggel, és ebből 74-en tudták sikeresen befejezni a megmérettetést.

Az RTE-ben ritkán neveznek külföldiek, de ezúttal egy Ausztráliában élő lengyel származású páros is felbukkant a mezőnyben, egy Subaru Imprezával indultak előfutóként. Elmondásuk szerint nagyon jó versenyen vettek



Nagy Mátvás (fent) mögött Lovász Pál és Domonkos László végzett. Ifjú Kiss László leszorult a pódiumról

részt, nagyon erős mezőnyrel találkoztak. Örültek, hogy az itt töltött nyaralásuk alatt részt tudtak venni egy futamon, és annyira megtetszett nekik a ralitúra légköre, hogy a későbbiekben is szívesen eljönnek Magyarországra.

A pályák az első két körben kicsit sarasak, felhordások voltak a péntek-szombati esőzések miatt, így fejtörést okoztak a versenyzőknek a gumiválasztásban. Egy-két árokba csúszáson kívül szerencsére csak műszaki hibák okoztak kieséseket. A versenyben maradtak élvezték a technikás, hol gyorsabb, hol lassabb



szakaszokat, csúszkáltak s röpködtek egyik kanyarból a másikba.

A szendrői abszolút első helyekért most igazán nagy csatát vívtak a Mitsubishik. Folyamatosan ment az adok-kapok az első három helyezett között, és ezúttal még az ifj. Kiss László–Varga Zsuzsanna páros is feladta a lec-két az egyes gyorsokon elért eredményeikkel. Végül ők csak a negyedik helyen tudtak végezni, mert műszaki hiba akadályozta a száguldásukat az utolsó gyorson. Így a dobogó legfelső fokára ismét a Nagy Mátvás–Nagy Tamás testvérpár állhatott. Igaz, akadt jó pár gondjuk a verseny alatt: az első gyorsnál defektel küzdöttek, ezután a második, harmadik gyorsnál beázott egy gyertya az autóban és elrepedt. A második legjobb időt a Lovász Pál–Szenner Zsolt duó autózta, akiknek ez volt az első közös versenyük, s ha minden igaz, nem is az utolsó. A harmadik a Domonkos László–Horváth István kettős lett, akiknek induláskor gondjuk merült fel az autóval (a motor hengerfejes lett), de a fáradhatatlan szervizcsapat végül sikeresen megoldotta a problémát.





AZ ÉV VERSENYE

RANGÁÉK IDÉN CSAK AZ IRC-RE KÉSZÜLTEK

Ha minden a tervek szerint alakul, tíz évvel a legendás Ranga László halála után mindkét fia rajthoz állhat az első hazai IRC-futamon, a Mecsekben.

SZÖVEG: TDK KÉPEK: SZEGEDI GABRIELLA, KOVÁCS NORBERT

Érdekes, de sokak számára nem váratlan hírrel szolgált szerkesztőségünk számára a Topp Cars Rally Team vezetője, Topp Zoltán: az édesapja halálát követően általa pártfogolt ifjabb Ranga László egy év szünet után ismét ott lesz a hazai elit mezőnyében, mégpedig az évváros Mecsek Ralin, amely egyúttal az első magyar IRC-futamként vonul majd be a sportstatisztikákba. A fiatal tehetség már három éven át bizonyított az első osztályban, de 2011-re visszalépett, és kizárólag a Pécs környéki ralisprint versenyeken láthatta a közönség. Ő és patrónusa ugyanis azt gondolták, hogy ezzel a módszerrel sikerül annyi tőkét megspórolniuk és összegyűjteniük, amelynek a segítségével eredményesen versenybe tudnak majd szállni a hazai pályákon, ahol korábban is rendre jól szerepelt a pilóta. Minderre azért is komoly eséllyel pályázik, mert Evo IX-es Mitsubishije már R4-es kittel rendelkezik, amely jelentősen gyorsabbá teszi a kocsit a környező gyorsaságikon. Az sem elhanyagolható szempont persze, hogy ifjabb Ranga

László jelenlegi bajnoksága nagyon színvonalas, komoly ellenfelekkel kell küzdenie, így kiváló helyszíne a versenykilométerek gyűjtésének, a gyakorlásnak, és nem utolsósorban megfelelő önbizalmat adhat a versenyzőnek, hiszen jelenleg toronymagasan vezeti a ponttáblázatot.

Újdonságról is be tudott számolni Topp Zoltán, még hozzá nem is akármilyenről. Az egykori jóbarát másik fia is autóra szállhat az IRC-n, ugyanis Péter nevezését is leadták a szervezőknek. Akinek esetleg újdonság lenne, hogy a fiatalabb testvér is a kormány mögött jeleskedik, annak nem árt tudni, hogy a fiú már tavaly októbertől gyakorol. Mivel szimulátorokon rendre jó időket autózott, a csapat őt is elindította egy sprintversenyen, és kiderült, hogy nem kevésbé tehetséges, mint a testvére. Ha minden a tervek szerint alakul, ő egy N4-es Mitsubishihív vághat neki a kihívásnak. Ehhez azonban még nagyon sok dolognak kell szerencsésen alakulnia, ám a csapat minden tagja azon dolgozik, hogy Péccett két Ranga-autó motorházának tetején

is ott lehessen egy nagy 10-es, édesapjuk halálának emlékére.

És ha bármelyiküknek is összejön a jó szereplés, az egy olyan kitörési pont lehet, amely után nemzetközi szinten is felfigyelnének rájuk a szponzorok.

Úgy legyen!



A két Ranga-fiú számára a Mecsek Rali lesz az év versenye

SAJÁT TERVEZÉS

Még Trabanttal, 1997-ben kezdtük az autóversenyzést Pest megyében, majd 2004-ben kezdtük meg az első komolyabb autónk, egy VW Golf építését. Akkor még túl sok változás nem történt, a futómű és motor széria-közel maradt. 2005-ben ezzel a kocsival indultunk a pécsi ralisprint bajnokságon. Az első évet kategória harmadik helyen zártuk, amit több szempontból is

jó eredménynek tartottunk. Egyrészt mert első év volt, hogy aszfalton versenyeztünk, másfelől a pécsi RSB-mezőnyt nagyon jónak tartjuk. Az első év után nem volt kérdés, hogy szeretnénk tovább versenyezni, ehhez 2006-ban tovább fejlesztettük az autó motorját, így az év végén a bajnokságban a kategóriában az első helyen végeztünk, abszolútban pedig 5-ek lettünk.



Ebben az évben alapítottuk meg az A.L.T.W. Motorsportot, majd 2007-ben egy teljesen új autót terveztünk, ütőképesebb motorral, hatsebességes versenyváltóval, állítható sportfutóművel. A kocsit teljesen magunk kivitelezteztük, sőt azóta a sportegyesület többi tagjának is mi tervezzük az erőforrásokat, de szívesen vállaljuk más versenyzőknek is sportmotorok építését.

Támogatónk: Chevrolet Molnár – Majosháza, Glázer Autójavító – Dunavarsány, Evo Szervez – Törökbálint, Dunavarsányi önkormányzat, Róna Kft., Graphit fék, Vadász Cabrio.

Fenyvesi Zoltán – Kőszegi Viktor
(VW Golf 1.1.6 8V)

VÁLTSON DIGITÁLISRA!

Olvassa kedvenc motorsport magazinját mostantól digitális formátumban is!

795 Ft helyett csak 495 FT!



Mit kell tennie?

1. Látogasson el a www.dimag.hu/magazin/Formula_Magazin weboldalra,
2. töltsse le és telepítse az ingyenes dimagreader szoftvert,
3. vásárolja meg az Ön által választott kiadványt vagy előfizetést,
4. olvassa bármikor kedvenc kiadványát számítógépén!

OROSZ DAKAR

A NAGY NEVEK NEM NYERTEK

Hiába tett meg mindent Peterhansel és Kabirov a Selyemút Ralin, amelyet ezúttal Moszkva és Szocsi között rendeztek: a világsztárok csak másodikként értek célba kategóriáikban. A Dakar orosz megfelelőjén a győzelmet a BMW-s Holowczyc és a Tatrával induló Loprais szerezte meg.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR KÉPEK: SILKWAY RALLY



Közel 4 ezer kilométeres ösztáv várt a Dakar Series égisze alatt harmadszor megrendezésre került hatnapos tereprali-rangadó mezőnyére. Moszkvában, a Vörös téren 95 autó és 35 kamion gördült át a rajtkapun, az eseményen természetesen részt vett a szakági világit is: az autósoknál az X-Raid-armada tűnt a legesélye-

sebbnek, a kamionosoknál pedig a futam szervezésében is oroszánrészt vállaló Kamaz skalpjára a De Rooy-gárda, a Loprais-Tatra és a Ginafyári egységei is pályáztak.

Az indulók változatos körülmények között harcolhattak: a terep hol a magyar tereprali ob pályáira, hol Mauritánia dűnéire emlékeztetett.

Ahogy arra számítani lehetett, az autósoknál X-Raid-különmeccs dült a sikerért a két csapattárs, a BMW-s Krzysztof Holowczyc és a Minivel induló Stephane Peterhansel között: a győzelmet végül a lengyel szerezte meg.

Noha Peterhansel a rajt előtti moszkvai sajtótájékoztatón az AFM kérdésére leszögezte, hogy



sivatagi menőként nem tart a sártól sem, végül ez lett a vesztes. A nyitónapi, Lipeckig tartó dagonyázás során a Mini hajtóművébe víz került, lefulladt, és a francia Dakar-legenda a 68. helyre csúszott vissza. Zseniális vezetéssel innen sikerült felzárkózni Holowczyc mögé, de a győzelemtől az erőfeszítések ellenére sem tudta megfosztani az első nagyobb tereprali-sikerét arató WRC-fenyegetést. A harmadik helyet a helyi színek képviselőjében Alekszandr Zseludov szerezte meg, egy Nissan volánja mögött.

Szalay Balázs és Bunkóczi László bombafomában indított az Opel Antarával, az első napot a 6. helyen zárták, majd jöttek a problémák: előbb féltengelytörés hátráltatta a párost, majd a negyedik napon hűtési gondok miatt elkezdett túlmelegedni a motor, amely szinte zabálta az olajat, így a következő szakasz előtt visszaléptek a folytatástól. „Mindannyian mindent megtettünk, mégsem tudtuk befejezni a mai szakaszt” – mondta a kieséskor Szalay. „A Dakarral teljesen egyenértékű napokat, pályákat jelöltek ki a rendezők, semmivel sem volt könnyebb, mint a világ legnehezebb terepversenyén, sőt...”

Jobban alakultak a dolgai a kamionos kategóriában a Qualisportnak: Kovács Miklós pilóta, Czeglédi Péter navigátor és Tóth Tamás főszereelő a Scania fedélzetén teljesítette a távot, ezzel

a monstrok között a 16. helyen záró hármas a Silk Way Rally történetének első, célig jutó magyar egysége lett. A sárga óriásgépet a 4. szakaszon kihúzta a műszaki gondokkal küzdő Szalayék, de közben túlterheltek a kuplungot, így a folytatást csak egy egész éjszakán át tartó szerelés tette lehetővé.

„Először indultunk ezen a versenyen, és nem bántuk meg. Komoly megpróbáltatás elé állította a csapatot a futam, de eljutottunk a célig, s külön öröm, hogy ez a magyar versenyzők közül nekünk sikerült először. Borzalmasan erős volt a kamionos mezőny, a teljes Dakar-világit felvonult. Úgy érzem, hogy tisztessen helytálltunk a miénknél jóval nagyobb csapatok ellen” – értékelt a Qualisport pilótája, Kovács Miklós.

A kamionok között egyébként bombameglepetés született, ugyanis a hét versenygépet hadrendbe állító Kamaz hazai pályán bukott el. Miután a márka ifjú reménysége, Eduard Nikolajev már a verseny elején elbúcsúzott, a kétszeres Dakar-győztes Firdaus Kabirov állt az élre, akivel csak Ales Loprais tudta tartani a tempót, sőt: miután az ötödik napon az orosz gyorsajtás miatt időbüntetést kapott, a cseh állt az élre és a győzelmet is bezsebelte. Vadonatúj, csőrös Tatrájával a zárónapon már csak el kellett köcsikázni a Krasznaja Poljanában felállított cél-

dobogóig, ugyanis a 16 kilométeresre tervezett rövid szelektívét a Skakhe folyó magas vízállása miatt törölte a versenybíróóság. Kabirov végül a 2. helyen zárt, nyomában a szintén a tatárföldi gyártót képviselő Karginovval, valamint a De Rooy-Ivecőt kormányzó Hans Staceyvel.

AZ F1 IS JÖHET

Félreérthetetlenül megmutatkozott, hogy az idei Selyemút Rali a 2014-től Szocsiban megrendezésre kerülő Forma-1-es Orosz Nagydíj egyik előhírnöke volt.

Az oroszok olyan szervezéssel álltak elő, amely a legrutinosabb terepralis rókákat is mehökkentette: a Dakar-hagyományokkal összhangban reptereken kialakított táborokban az étterem változatos menükkel, plazmatévékkel és kóktélbárral már-már a Forma-1-es Paddock Clubot idézte, ráadásul a szervezők több mint 70 autóval és kamionnal gondoskodtak az esemény zökkenőmentes lebonyolításáról, és 7 helikopter, valamint 4 utasszállító repülőgép is a csapatok rendelkezésére állt. A mobil kórházban és az egyéb járműveken összesen 27 orvos és egészségügyi dolgozó teljesített szolgálatot, míg a száguldásról 120 újságíró tudósított. A televíziós közvetítés a világ 190 országában került képernyőre.

MEGLEPETÉSEK HELYETT

GYULA: A BAJNOK NYERTE A FÜRDŐVÁROS VERSENYÉT

Az ország dél-keleti csücskében különösen szeretik a terepralit. Különösen, hogy a Gyulai Várfürdő Kupán még két helyi egység is részt vett, hogy a hazai közönségnek legyen külön kedvence a versenyen.

SZÖVEG: NÁNÁSI ZSOLT **KÉPEK:** NAVIGÁTOR SPORTMÉDIA, KOLLÁR, KOVÁCS-BARNA

Szalay Balázs és Bunkóczi László szép emléket őriz a gyulai országos bajnoki futamról, hiszen az elmúlt két évben nem talált itt legyőzőre, úgyhogy ennek megfelelően alaposan belekezdett a bemelegítő szakasznak szánt pénteki 15 kilométeren. A magyar bajnoki címvédő és a bajnokság összetett pontversenyében jelenleg is vezető Szalay a legjobb időeredményt autózta az Opel Antarával. Előnye azonban mindössze 2 másodperc volt Fazekas Károly előtt. „Gyors pályát jelöltek ki a rendezők, ami kockázatot is rejtett magában, hiszen a felkiáltójeles ré-

szeknél nem tudtuk, mekkora gödör, vagy ugrató lesz előttünk” – mondta az Opel Dakar Team pilótája, majd folytatta: „bevállaltuk és szerintem jól is mentünk, én legalábbis jól éreztem magam az autóban. Mindössze egy apró hiba csúszott be, amikor a földes útról fűvesre váltott a talaj, túl gyorsan érkezünk a kanyarba, úgyhogy szétmentünk egy kicsit a mezőn, ellenőriztük, hogy minden rendben van-e. Viccet félretéve a kis kitéréssel szerencsére csak néhány másodpercet veszítettünk, és még így is meglett az első hely” – fogalmazott a pilóta. Szalayék lendület-

ben voltak, hiszen a versenyt megelőzően, csak pár nappal korábban tértek haza az oroszországi Selyemút-raliról, ahol körülbelül öt magyar bajnoki futam távját tették meg.

Fazekas a BMW-vel remek időt autózott, a versenyző azért még óvatosan kezdte a versenyt. „Eddig egy második és egy harmadik helyezést értem el itt Gyulán, jó lenne most már egy első hely, mindent megteszünk majd a jó eredményért.” Korda Erik autóját a csapat szépen összerakta a lengyelországi törés után, a nissanos versenyző 6 másodperces hátránnyal

végzett pénteken a harmadik helyen. „Két legfőbb riválisunk, Szalay Balázs és Fazekas Károly is száraz pályákra való gumikat rakott fel, mi megkockáztattuk a sárgumit, arra számítva, hogy leesik az eső. Le is esett, a baj csak az, hogy félórával azt követően, hogy lejtöttünk a szelektív szakaszról. Holnap teljes elánnal állunk oda a rajthoz, és minden erőnkkel azon leszünk, hogy előrébb verkedjünk magunkat” – nyilatkozta Korda Erik.

Vásárnap is fordulatossá nap következett a Gyulai Várfürdő Kupán, ugyanis a szombat este lezúdult eső alaposan felázta a pályákat. A kötegyáni és a sarkadi 2-2 szakasz különösen délelőtt volt nagyon csúszós, mégis a legvégén akadtak gondjai néhány versenyzőnek az árkokkal. Fazekas Károly indította a napot a BMW-vel Kötegyánon. A 30 kilométeres szakasz után Sarkad következett, majd egy szerviz, és mindkét pálya még egyszer. Az első kör viszonylag problémamentesen zajlott le, de délutánra úgy tűnik mindenki felbátorodott, és gyorsabban, kevésbé óvatosan száguldott a szakaszokon. A legjobb példa erre a Vörös Ferenc – Boros László Attila kettős (a verseny névadó szponzora a jobb egyben), akik a máso-

dik szakaszon abszolút időt értek el, de délután ugyanitt bedobták az Opelt és ezzel együtt az ötödik helyet is az árokba. Sajnos a gyulai párosnak rosszul végződött az egyébként rendkívül sikeres hétvége, hiszen ahhoz képest, hogy újoncnak számítanak a terepraliban, komoly percekkel adtak a „nagyoknak”. Még Szalay Balázs is meglepődött, hogy saját csapattársa egy perccel jobb időt ért el, mint ő, és fel is kell kötnie a nadrágját, mivel Feriék szeretnének komolyabban is belefolyani a terepralizásba.

Szalay Balázs egyelőre még azzal van elfoglalva, hogy megszilárdítsa jelenlegi helyezését a bajnokságban, amelyet most újabb győzelemmel töltött meg. Az opeles versenyző amúgy szerencsés csillagzat alatt születhetett, mivel az utolsó szakaszon defektet kapott, ugyanakkor azonban Fazekas Károly is bajba került, neki az ékszíj esett le

10 kilométerrel a végső cél előtt, így mindketten megálltak szerelni a pályán. Addigra Szalay átvette a vezetést, és szerencséjére nem is kellett visszaadnia BMW-s riválisának. Persze amikor mindent meglátta Korda Erik, újra rákapcsolt, de már nem tudott annyit hozni Szalayékon, hogy az első helyet megszíjíja, Fazekast azonban be tudta fogni. A végső sorrend tehát Szalay, Korda és Fazekas lett a Gyulai Várfürdő Kupán.

Nagyszerű eredménnyel az abszolút negyedik helyen végzett, és ráadásul kategória győzelmet is szerzett a Lisi László-Lisi Norbert kettős a Mitsubishi Pajeroval. A csúszós pálya kedvezett a szakágvezetőnek, aki rutinból remekül oldotta meg a kanyarokat és a visszafordítókat, bár sokszor a frászt hozta a nézőkre, akik ijedtükben nem tudtak merre szaladni. Lisi nagy csatát vívott a negyedik



Balra az autósok futamgyőztese Szalay Balázs, jobbra fent a legjobb quados, Hangodi Zoltán



Abszolút Végeredmények (CEZ)

T1:	
1. Szalay-Bunkoczi (Opel Antara RR)	03:13:12
2. Korda-Tóth (Nissan Pickup)	03:17:15
3. Fazekas-Horn (BMW X5)	03:17:45
4. Liszi-Liszi (Mitsubishi Pajero)	03:29:19
5. Sobecski-Rafal (Mitsubishi Pajero)	03:30:28
6. Wasiak-Grydziuszko (M. Pajero)	03:33:38
7. Zyla-Zyla (Mitsubishi Pajero)	03:37:23
8. Varga-Hujber (Nissan Pickup)	03:46:14
9. Apáthy-Erős (Nissan Pickup)	03:49:23
10. Piskolty-Piskolty (Opel Antara)	04:03:53
11. Horváth-Nagy (Dodge)	06:25:36
T2:	
1. Sebestyén-Nyerges (Toyota L. C.)	04:19:46
2. Szwagrzyk-Marton (M. Pajero)	04:20:46
3. Wiclawek-Wiclawek (M. Pajero)	04:54:28
4. Chodzen-Binas (Toyota L. C.)	10:03:38
TH:	
1. Lyzwa-Krotiuk (Land Rover Range)	03:49:41
2. Bognár-Baturin (Nissan Pickup)	03:56:56
3. Gyabronka-Maurer (Nissan Pickup)	04:17:34
4. Zanyi-Lizán (Nissan Patrol)	11:42:07
Motor-Quad:	
1. Hangodi (Yamaha Raptor)	02:57:33
2. Benyó-Marton (IPS Ranger)	03:06:27
3. Fekete (KTM EATV)	03:06:39
4. Mészöly (Polaris)	03:09:04
5. Somfai (KTM EATV)	03:15:39
6. Nyeste (Yamaha Raptor)	03:19:18
7. L. Szabó (Bombardier)	03:28:00
8. Marczinek (Yamaha Raptor)	03:30:07
9. Horváth (KTM)	03:35:05
10. Palkó (Kawasaki)	03:49:44
11. Hodola (Yamaha)	04:21:13
12. Gerencsér-Gerencsér (IPS 04:50:47Ranger)	
13. B. Szabó (Bombardier)	05:11:38
14. Nagy (Bombardier)	05:41:31



helyért Lónyaival, aki nagy igyekezetében az utolsó szakaszon egy gödör után hiányzó bal első futóművel ért földet. Az ötödik helyen így a Varga-Hujber kettős végzett, pedig Imiék délelőtt szinte alig látták ki a szélvédőn, mivel elromlott az ablaktörlő, ez pedig ilyen saras versenyen nem sok jót jelent.

Benépesült a dízel kategória, a korábbi futamokon már nem sok alkalommal indult dízeles autó, de Gyulán hárman is versenyeztek a kategóriahelyezésekért. Az ezüstérmert egy újra visszatérő páros, az Apáthy-Erős kettős vihette haza, akik jó hangulatban, jó tempóban, de óvatosan teljesítették a szakaszokat, és ennek meg is lett az eredménye, ugyanis az abszolút értékelésben a hatodik helyen végeztek. Két gyulai páros is versenyzett a Gyulai Várfürdő Kupán, Piskolty Tibiék pedig be is fejezték a futamot. Nagyon élvezték a versenyt, és a szombati borulástól eltekintve kitűnően teljesítettek a versenyen, és még egy kategória harmadik helyet is sikerült begyűjteniük. A dízelben ugyanezt az eredményt

a Horváth-Nagy kettős tudhatja magáénak, Gombiék a szombati forrait után vasárnap már óvatosabban versenyeztek, és behozták a Dodge-ot a célba.

A H-csoportban a nemzetközi értékelésben lengyel versenyző végzett az élen, de a magyar bajnokságban ismét a Bognár-Baturin kettős bizonyult a legjobbnak. Józsieék ezzel zsinórban a második győzelmet szerezték meg, úgy tűnik, hogy beértett a versenyzésük egymással és a Nissannal. A második helyen a nagy visszatérő, Gyabronka István és Maurer Péter végzett, akik nagyon örültek, hogy ilyen eredménnyel fejezték be a futamot a nemrég elkészült Nissannal.

A népes quados mezőnyben Hangodi Zoltán újabb győzelmet aratott, ezzel átvette a vezetést a bajnokságban. A versenyzőnek minden jól alakult a hétvégén, és nagyon élvezte a pályákat, még azt a kis esőt is, ami szombat este elkapta. A második helyen Benyó Miklós és Marton Dániel végeztek a kétüléses IPS Polarisal, akik sokszor jobb időket értek el, mint néhány profi autós, és hihetetlen látványosan teljesítették a szakaszokat. A harmadik Fekete László lett, aki már felépült kézsérüléséből.

A következő futam a HunGarian Baja lesz Győr környékén, augusztus végén, ez a verseny az autósok részére az FIA világkupa sorozat része, a motorosoknak pedig Európa-bajnoki futam is egyben.



MAJD NEM NYERTEK

FAZEKASÉKTÓL A VASÁRNAP VETTE EL A GYŐZELMET

Gyulán mérték össze tudásukat legutóbb a terepralisok. Fazekas Károly amilyen jól kezdett az első napon, annyira nem sikerült tartania ezt a másodikon...

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



– A hétvége egy prológgal indult...
 – Igen, volt egy majdnem 18 kilométeres szakasz, ahol végül másodikként zártunk, ugyanis kettőt hibáztunk, és ha csak két másodperccel is, de lecsúsztunk az első helyről. Utána szombaton, az első gyorson szintén másodikak voltunk, viszont a nap végéig az azt követő össze szakaszt megnyertük, egyre nagyobb előnyökkel. A nap végére tehát jócskán vezettünk.

– Mitől mentek ezek a szakaszok ennyire jól?

– Volt két nagyon gyors rész, amelyek nagyon tetszettek, ott jó volt menni, mert merjük nyomni a gázt. A másik, ami fekdött nekünk, az egy nagyon rossz minőségű útszakaszon zajlott, de a kocsink szerencsére nagyon jól tolerálja ezeket a problémákat, így azon is tudtunk gyorsan menni. Volt ugyan némi hibánk, de egy-egy túlsúszás még belefért.

– Vasárnap viszont már nem volt minden fenéig tejfel...

– Nem bizony: minden felfordult egy este alatt. Egész éjjel esett az eső, és reggelre minden csupa sár volt. Mi mentünk elől, mi ta-

karítottuk a pályát, ami olyan volt, mintha korcsolyapálya lett volna. Ugyan még így is második időt tudtunk menni, de hogy Balázs mit csinált, azt nem tudom, mert adott vagy két percet... Olyan szakaszon is kellett mennünk, ahol szinte nem volt út. Azon a részen sikerült egy olyan rossz időt mennünk, hogy olyantól, aki még egyáltalán nem ült autóban soha, attól is kaptunk. Végül harmadikak lettünk, de az utolsó gyorson megint lett egy olyan műszaki problémánk, amit nem ért senki: a generátorról hogy tud letekeredni egy ékszíjtárcsának az anyája, és hogy tud leesni az ékszíjtárcsa...? Rejtély...

– Arra gondolsz, hogy külső segítség kellett hozzá..?

– Nem tudom, mit gondoljak, de más lehetőséget nem nagyon tudok elképzelni. És ha így van, akkor nagyon szomorú, hogy idáig jutottunk. Ha így folytatódik, akkor jövőre inkább kimegyünk egy-két nemzetközi versenyre, mert semmi értelme annak, ami itthon van. Majd még meglátjuk. Mi próbálunk gyorsak lenni, mindent megteszünk a jó eredményért – legfeljebb zentül kint tesszük.





DÍZELBEN A LEGJOBB

LISZI LÁSZLÓ A PÁLYÁN IS ÚJRA BIZONYÍTOTT

Július 22 és 24 között a gyulai kétszer kétsávos főútra települtek ki a terepralisok, felforgatva így a délkelet-magyarországi város életét – ám ez egy olyan felfordulás volt, aminek mindenki örült. A fürdőváros környékén rendezett bajnoki forduló indulói között hosszabb szünet után újra ott volt Liszi László, a szakágvezető is.

SZÖVEG, KÉP: NAVIGÁTOR SPORTMÉDIA

A gyulaiak és a környéken élők már hozzászoktak ahhoz, hogy évente három napra szervizparkká válik a belvárosuk, és kedvelik is a sportágot, a versenyzőket, a hangosan berregő autókat és a csapatokkal érkező csinos lányokat. Idén négy pályán versenyeztek

egymással a résztvevők: Gyulán, Kőtegyánon, Újkígyóson és Sarkadon kerültek kijelölésre a szelektív szakaszok, a verseny összátjva így elérte a 650 kilométert.

A tereprali szakág vezetője, aki egyben a Navigátor Sportmédia Kft. ügyvezetője is, ismét



a volán mögül szemlélte az eseményeket. Liszi László idén Lengyelországban már rajthoz állt egy OB futamon, és a Gyulai Várfürdő Kupán is megmérettette magát. Ezúttal a kategóriahegyezés volt fontosabb a pilótának, hiszen a dízelben ismét voltak indulók, akikkel harcra tudott szállni a Mitsubishi Pajero.

„Nem volt sok időnk összerakni ezt a futamot, és teljesen a nulláról kellett kezdenünk, de azt gondolom, hogy mindent sikerült megszerveznünk, és egy jó verseny elé nézünk” – nyilatkozta pénteken. A szakágvezető ismét fiával, Liszi Norberttel állt rajthoz a versenyen, és mivel a pályákat a versenyigazgató, Polgár László írta fel, a pilóta nem élvezett előnyt abból, hogy egyben ő a futam rendezője is. „Mindig szerettem a gyulai versenyt, mert bár vannak benne gyors részek, azért akadnak olyan szakaszok, ahol nem a teljesítmény a fontos, és ezeket a pályákat élvez-



„Úgy tűnik, hogy ezek a pályák fekszenek nekem és az autónak.”

zem” – tette hozzá a hatszoros Dakar-résztvevő versenyző.

A pénteki rövid, 15 kilométeres szelektívet a hatodik idővel teljesítette a Liszi-Liszi kettős, egyperces hátránnyal az első helyezett Szalay Balázs mögött. Szombaton öt szakaszt kellett teljesíteni, ebből kettőt Kőtegyánon, hármat pedig Újkígyóson, beleértve a pusztatollakai krosszpályát is. Lisziék egy helyet előrébb lépve az ötödik, a nemzetközi értékelésben pedig a hetedik pozícióban zártak. „Nagyon tetszett ez a nap, jó hosszú volt, és persze meglehetősen fárasztó is. Volt benne minden: délben meleg, délután pedig szakadó eső, ráadásul nagyon élvezetesek voltak a pályák. A dízel kategóriában vezetjük a versenyt, engem igazából ez érdekel, hiszen az abszolút értékelésben a nagy benzines motorokkal nem tudjuk felvenni a versenyt.”

Vasárnap aztán volt kaland bőven, többen az árokban kötöttek ki, a szakágvezető is átért néhány olyan másodpercet az autóban, amikor azt hitte, most lesz vége a futamának. „Mentünk két keréken több métert az autó orrán, azt hittem sose érünk földet!” – mesélte Liszi

László a nap végi parc fermében, célba érkezés után. „Nagyon csúszós volt a pálya, az éjjel leestett esőnek köszönhetően, nagyon óvatosan kellett menni, mert egy rossz mozdulat a verseny végét jelenthette volna.”

A páros a taktikus autózásnak köszönhetően megnyerte a dízel kategóriát, és az abszolút értékelésben is a negyedik helyet szerezte meg. „Így utólag visszatekintve nem gondoltam volna, hogy sikerül a negyedik helyet és a kategóriagyőzelmet megszerezni. Tegnap nagyon meleg volt, ma igazából csak a terep, az eső és a sár, ami kihívást jelent, nem is fáradtam el annyira, mint szombaton. Ha az eredményeket nézzük, úgy tűnik, hogy ezek a pályák jobban fekszenek nekem és az autónak, mivel a kocsik közötti lóerőkülönbség eltűnik. Hiába kétszer akkora a teljesítménye az előttem haladó kocsinak, nem tudnak olyan gyorsan menni, mint szeretnék, és így nekünk is van némi kis esélyünk a jó helyzetre.”

A bajnokságban a Liszi László-Liszi Norbert kettős a hetedik helyen áll, de csak 3, illetve 4 pont választja el az előtte található versenyzőktől.

EMLÉKEZETES VERSENY

Az UNIQA Tereprali Országos Bajnokság idei negyedik futama két hónappal a verseny előtt került a Navigátor Sportmédiához, mivel rendezője az eredetileg bejelentett helyszín és időpont tekintetében nem tudott a szakági bizottsággal dűlőre jutni. A rendezési és média jogokat megvásárolt Navigátor Sportmédia a rendkívül rövid idő alatt egy nagyon sikeres, jó hangulatú versenyt rakott össze, hiszen a Gyulai Várfürdő Kupa mind a helyiek, mind a résztvevők számára emlékezetes hétféje volt.

SOK LITER HÁTRÁNY

KORDÁÉK KIHŐZTÁK MAGUKBÓL A MAXIMUMOT

Félig örömmel, félig bánatosan csomagolhatott a gyulai versenyhétvége után a Korda-Tóth kettős.

SZÖVEG, KÉP: SZÁNTÓ FRIGYES



Bár a Korda Racing párosa esőre készült, napfényes időben, száraz pályákon vette kezdetét a gyulai verseny. Ennek ellenére csak minimális hátránnyal szorult a harmadik helyre a péntek délutáni bemelegítő szakaszon a csapat kettőse. „Két legfőbb riválisunk, Szalay Balázs és Fazekas Károly is száraz pályákra való gumikat rakott fel, mi megkockáztattuk a sárgumit, arra számítva, hogy leesik az eső. Ez meg is történt, a baj csak az, hogy fél órával azután, hogy lejöttek a szelektív szakaszról. A pálya nyomvonalát nem minősíteném, ha így haladunk, lassan odáig jutunk, hogy tereprali néven autópályán rendezünk gyorsulási

versenyt...” – fogalmazott Erik a fásasztó pénteki eseményeket követően.

A második napon aztán egy rövid időre ugyan sikerült megszerezni a második helyet, de sokáig nem tudták megőrizni a pozíciót. Hiába gyorsultak egy perccel egy körben, így sem tudták tartani a lépést Szalay és Fazekas 7 literes motorral felszerelt versenyautóival. Szépségtapaszt, hogy a nap végén majd 4 perces előnnyel vezették saját kategóriájukat. „Nem vagyok túl boldog, hiszen nem azért versenyzünk, hogy csak harmadikok legyünk. Márpedig most nagyon úgy néz ki, hogy Gyulán ennél előrébb nem tudunk kerülni, akármit is csinálunk. Úgy érzem, nincs már bennünk ennél több, már így is olyan féktávokat veszünk, amiben bőven van kockázat. Nem arról van szó, hogy kapunk 10 másodpercet, hanem ennél sokkal többet is. Ma este leszakadt az ég, holnap így sáros pályákon kell mennünk, amit igazából

nem szeretek, de mivel a lóerő-különbségek így kiegyenlítődnek, talán előrébb tudunk jönni” – fogalmazta meg keserű véleményét a pilóta.

A Korda-Tóth kettős így úgy állt oda a Gyulai Várfürdő Kupa utolsó szelektív szakaszának rajtjához, hogy semmiféle kockázatot nem vállalhatott, hiszen senki sem fenyegette harmadik helyét. Szalay Balázs azonban defektet kapott, Fazekas Károlynál pedig egy ékszíj borzolta a kedélyeket a záró szakaszon. „Kényelmes és kockázatmentes autózással rajtoltunk el az utolsó szelektíven, egészen a harmadik kilométerig. Ekkor megláttuk Szalay Balázscsat egy fa mellett kereket cserélni, összenéztünk Gyurival, és ráta postam a gázra. Nagyjából a szakasz felénél újabb meglepetés ért, megláttuk az előttünk 4 perccel rajtoló Fazekas Karcsit is. Innentől kezdve tényleg mindent beadtunk. Gyuri gyorsan kiszámolta, hogy ha sikerülne megelőznünk őket, akkor az összetettben is eléjük kerülnénk. Néhány kilométerrel a cél előtt utolértük a piros BMW-t, és Karcsi nagyon előzékenyen el is engedett minket. Következik a magyar világkupa futam, a Hungarian Baja, ezt tavaly sikerült megnyernünk, idén is ezen leszünk” – zárta mondanóját Korda Erik.

A KORDA RACING EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREI:

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



Hungarian Baja

FIA Terep-Rallye Világkupa Futam

GYŐR 2011.08.25-28.

PROGRAM:

Motor/Quad	Autó/Kamion
2011-08-26	
Supersport 600 (Hátsó pályán)	Supersport 600 (Hátsó pályán)
Supersport 600 (Előre pályán)	Supersport 600 (Előre pályán)
Supersport / Versenyzőautó Győr (KRD PÁLYA)	Supersport / Versenyzőautó Győr (KRD PÁLYA)
2011-08-27	
600 Kupa (Egyes pályán)	600 Kupa (Egyes pályán)
600 Kupa (Másik pályán)	600 Kupa (Másik pályán)
Supersport / Versenyzőautó Győr (KRD PÁLYA)	Supersport / Versenyzőautó Győr (KRD PÁLYA)
600 Kupa (Egyes pályán)	600 Kupa (Egyes pályán)
600 Kupa (Másik pályán)	600 Kupa (Másik pályán)
Supersport / Versenyzőautó Győr (KRD PÁLYA)	Supersport / Versenyzőautó Győr (KRD PÁLYA)
2011-08-28	
600 Kupa (Egyes pályán)	600 Kupa (Egyes pályán)
Supersport / Versenyzőautó Győr (KRD PÁLYA)	Supersport / Versenyzőautó Győr (KRD PÁLYA)
600 Kupa (Egyes pályán)	600 Kupa (Egyes pályán)
600 Kupa (Másik pályán)	600 Kupa (Másik pályán)



További információk: www.hungarianbaja.com

MEGELŐZHETI A BAJT, hiszen most fillérekért javíthat!

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

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

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



Kövesdán Kft.
Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz

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

HÁTTÉR

TEREPRALI



AZ ÉGBŐL A FÖLDRE

LÓNYAINAK GYULÁN CSAK A VÉGE NEM SIKERÜLT

Végig kiváló tempót autózott a bajnokság legutóbbi versenyén a GarZone Racing versenyzőpárosa, de nem sokkal a vége előtt egy gödör megállította a kettőst.

SZÖVEG, KÉP: SZÁNTÓ FRIGYES

Csak magára hagyatkozhatott Lónyai Pál a Gyulai Várfürdő Kupa pénteki 15 kilométeres szelektív szakaszán. A pénteki bemelegítésen a pilóta az átbeszélő rendszeren csak a szél sűvítését hallotta, mivel a tetőszellőző nyíláson beáramló levegő egyenesen navigátora, Garamvölgyi Zoltán mikrofonjába áramlott. Ennek ellenére az eredmény a folytatásra nézve több volt, mint biztató, hiszen a negyedik legjobb magyar időt futotta. „Tulajdonképpen rendben elrajtoltunk, de amint 50 km/h sebesség felett mutatott a kilométeróra, csak sistergést hallottam a fűlemben. Kíváncsian várom, hogy holnap milyen idő lesz, nagyon szeretnénk legalább megismételni tavalyi eredményünket” – fogalmazott Lónyai Pál az első nap után.

Szombaton aztán pályafutása talán legjobb versenynapját teljesítette a kettős, amelyen élvezetes versenyzéssel megszilárdították pozíciójukat. A szervezők két pályán öt tempós szelektív szakaszt jelöltek ki, ezek fektüdtek a GarZone Racing versenyzőpárosának. „Nagyon élveztük a napot, mindketten maximálisan a versenyre koncentráltunk, és szerintem ennek köszönhetően számunkra is meglepően jó eredményt értünk ma el. Annak ellenére, hogy

minden szakaszon voltak 10-20 másodperces hibáink, és rögtön az első gyorsról defekttel jöttünk le, mégis nagyon közel vagyunk az eléjéhez. Az utolsó szakaszon olyan tempót sikerült autóznunk, amelyet szerintem még soha. Szeretnénk ezen a helyen befejezni a versenyt, de ez nem azt jelenti, hogy vasárnap visszavennénk a tempóból” – fogalmazott Garamvölgyi Zoltán navigátor.

Vasárnap aztán jött a hideg zuhany. Jobban mondván még előtte, ugyanis alaposan megváltoztatta a Gyulai Várfürdő Kupa pályáit a szombat este lezúduló eső. A talpon maradt mezőnynek, így a szenzációs negyedik helyről rajtoló GarZone Racing párosának is saras pályákon kellett folytatnia vasárnap reggel a szá-



gulást. A nap első felében minden a duó terve szerint alakult, de néhány száz méterrel az utolsó előtti szakasz célja előtt egy alattomos részen a Nissan égbe emelkedett, majd a földre érkezést már nem bírta ki. „Nincs okunk szabadkozni, de sajnós idén nem sikerült Gyulán a tökéletes versenyhétvégét a megérdemelt helyezéssel megkoronázni, mert irgalmatlanul eldobtuk a Nissant. Körülbelül 140-es tempónál egy kellemetlen és veszélyes gödörkombinációnál felrepültünk a levegőbe, majd amikor végre leestünk, az sajnós már túl sok lett a futóműnek, és szilánkokra tört. Senki nem érti miért és hogy maradt az autó a kerekein, de mindenképp óriási szerencsénk volt. Azt hiszem, büszkék lehetünk így is, hiszen több szakaszon is elvertünk nálunk erősebb autóval versenyző és rutinosabb párosokat. A pontot az i-re felteszem majd a következő versenyen” – zárta mondandóját Lónyai Pál.

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



NEMZETKÖZI MEZŐNYBEN

KAKUCS: MÉG SEMMI NEM DŐLT EL

Látványos futamok és még látványosabb, de szerencsére balesetmentes bukások, valamint drámai küzdelmek jellemezték a szikrázó napsütésben megrendezett kakucsi ralikrossz rendezvényt. Az összességében 52 fővel elrajtoló futamok az ob és a Közép-európai Zóna Trófea versenyei voltak.

SZÖVEG: LEGEZA MIKLÓS KÉPEK: LÁZÁR, ZOLEG

Jó hír a rajongóknak: a SuperCars kategóriájában Spitzmüller Csaba egyre jobban otthon van. 36,340-es idővel nyerte az edzést, majd az előfutamokban is nagy formában hajtvta, a 2. és 3. futamban első időt ment, és így az „A” döntőre övé lett az első rajthely. A listavezető Harsányi autója beállítási gondjaival

küzdött, 2. lett az edzésen és 2. az előfutamokban. 3. Révész Tamás, 4. a cseh Vyborny, 5. a raliból a tavalyi évben érkezett Vass Zoltán és 6. az idei évben először rajthoz álló Kotán Péter – az erre a versenyre „leporolt” Ford Escort autójában. Az „A” döntőben aztán már Harsányi volt a leggyorsabb, a tava-

lyi bajnok rajt-cél győzelmet aratott. Mögötte Spici végzett, mellettük Vyborny szerezte meg a harmadik helyet. Őket Vass, majd Révész követte a célban.

Super1600-ban két cseh és három magyar versenyző vívott. Petrilla Krisztián lett a cseh P. Bilek mögött a 2. leggyorsabb az edzésen, de autója megállt, és feladta a versenyt. Az előfutamokban a Zóna-bajnok Bilek nyert, mögötte a legeredményesebb Ujházi Béla, aki a szintén cseh V. Veverka elleni hibátlan futamával, egy 1. és egy 3. hellyel a döntőre a 2. rajthelyet szerezte meg. A fináléban aztán Bilek győzelme már nem volt sima ügy. A 4. helyről induló Veverka nagy hajrával már az első helyen autó-



zott, de ellenfele az utolsó pillanatban mégis visszavette a győzelmet jelentő első helyet, 2. Veverka, 3. Majerszky Gábor, 4. Ujházi Béla.

A Touring Cars autói között az előfutamokat az SC-vel teljesítő Fodor Gyuri és S. Strobl a külön futott döntő futamában látványos versenyzést mutatott be. Fodor lerajtolta Stroblt, aki azonban a Joker-körön visszavette az elsőséget, és a célba elsőként érkezett be.

A Super Nationals mezőnye 19 autót vonultatott fel. Az osztály előfutamaiban a seatos K. Freudenthaler (A) állt az élre, akit ezúttal Bánkúti Gábor követett egy abszolút 1. és 3.

hellyel, megszerezve a döntő 2. rajthelyét. Freudenthalert végül a fináléban sem lehetett megfogni, de Bánkúti a megszerzett 2. rajthelyet abszolútban meg tudta tartani, és ezzel elhozta a -4000 alatti kategória első helyét is. A versenyben 1. Freudenthaler, 2. Bánkúti, 3. Jakub Bitman, 14. Ujházi Ádám, 17. Ujházi László.

A Magyar Kupában három napi licenct váltó versenyzővel tizenháromra egészült ki az indulók száma. A futamaikban végül az utolsó pillanatban nevezett Ilosvay Péter nyert, második Csirmaz Brúnó, 3. pedig a „B” döntőt nyelő Varga Viktor volt.

NULLÁZTAK

A csehországi Sedlcany-ban július 30-án megrendezett ralikrossz zóna futam az esőzések miatt félbeszakadt. Mivel a verseny egyben az ob tervezett futama is volt, ezért az Off-Road Bizottság kivizsgálta a kialakult helyzetet, és döntött az értékeléséről. Eszerint a versenyben rajthoz állók egységesen nulla pontot kapnak a félbeszakadt rendezvényre. A verseny ilyen módon az éves értékelésben minuszolhatóvá válik, és ezzel az érintett pilóták pontvesztés nélkül kerülnek besorolásra az éves rangsorban.

A bajnokságok állása

SuperCars	
1. Harsányi Zoltán	86
2. Révész Tamás	70
3. Spitzmüller Csaba	64
Super1600	
1. Majerszky Gábor	60
2. Ujházi Béla	47,5
3. Petrilla Krisztián	38,5
SuparNational	
1. Lukasz Kabacinszki	46
2. Tomas Hurt	46
3. Ujházi Ádám	45,5
Magyar Kupa	
1. ifj. Erdei István	56
2. Csirmaz Brúnó	54
3. Lajos Gyula	40



MÁR JÖVŐRE GYAKOROL

VNOUCSEK: KAKUCS UTÁN – KAKUCS ELŐTT

Tanulóévét tölti az idén visszatérő Vnoucek László a hazai ralikrossz futamokon, Harsányi Zoli korábbi bajnokautójával próbálja a szükséges rutint megszerezni. Szerencsére versenyről versenyre gyorsul, tanul, fejlődik, sőt: három futammal az év vége előtt már egész konkrét tervekről mesélt a jövő évet illetően.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: LÁZÁR GERGŐ

– Két verseny óta nem beszéltünk egymással: először értékeljük a kakucsit. Hogy ment?

– Szerintem nagyon jól sikerült, kicsit talán gyorsultunk is. Próbálgatok folyamatosan hatékonyabb lenni a kanyarokban: most megint azt éreztem, hogy kicsit jobban ment, mint eddig. A nézők is nagyon sokan voltak, úgyhogy a hangulattal sem volt gond. Végül csapatban harmadikak lettünk, ezzel még megőriztük a vezető helyünket, úgyhogy nagyon elégedettek voltunk.

– Ehhez képest a csehországi futam eredményei nagyon érdekes képet mutatnak..

– Igen, senki nem kapott pontot, ugyanis akkora felhőszakadás volt, hogy lefűjték az egészet. A pálya járhatatlan volt, össze is csúsztuk

Höllerrel, amitől nekem elment a jobb oldalon a futóművemből egy-két cucc, és mire megcsinálták a srácok, addigra vége lett az időmérőnek, úgyhogy még azt sem sikerült teljesítenem. Senki nem kapott pontot, bár egy darabig úgy volt, hogy az időmérő alapján értékelnek minket. Aztán mégsem... Nekem teljesen eldobós az a verseny: a hétvége még kirándulásnak is rossz volt. Ilyenre nem is emlékszem, hogy lett volna korábban. Mindegy, megtörtént: most már csak a következő, kakucsí versenyt várjuk.

– Hogy telik addig a másfél hónapos pihenés?

– Kicsit unalmasan. Próbáljuk szervezni az életünket, a jövőnket. Az autó már teljesen készen áll a garázsban, és várja a következő rajtot.

– Kakucs már nem ismeretlen, lévén két-tővel ezelőtt is ott volt verseny: mennyire fekszik?

– Nagyon. Nagyon szeretem, mert technikás pálya, jól lehet gyakorolni a gyorsan és keresztbe autózást is.

– Hol vannak azok a pontok, ahol lehet még gyorsulni?

– A sikánokban lehet gyorsulni és a megfelelő ívek megtalálásával. A technikán kell még finomítani, mert azt gondolom, hogy az autót már tudom, már ismerem: a rajtprogramba is nagyon jól beleztem. És ami nagyon fontos: a koncentrációban kell fejlődnöm még. A beállítások, az autó rám szabása versenyről versenyre egyrészt könnyebb, de bizonyos szempontból nehezebb is. Ahogy gyorsulunk, úgy csökkennek a távolságok, a fékutat, ennek megfelelően mindig hangolni kell a beállításokat is, és persze egyre éberebbnek is kell lenni. Egyszerűen folyamatos a fejlődés, amit nagyon élvezek. Jövőre, ha minden jól megy, akkor egy új Mitsubishivel tudok majd menni, ami technikában szinte ugyanez, csak löerőben lesz nagyobb. Harsányi Zoli szerint amit megtanultam ebben a Nissanban, azt mindent tudok majd ott használni, csak a sebességet, az erőt kell majd megszoknom. Úgyhogy most már minden méter azért van, hogy jövőre eredményesebb lehessenek.

GYŐZELEMRE HANGOLVA

BÁNKUTI NEM ÉRI BE A MÁSODIK HELLYEL

A Bánkuti MotorSport versenyzője sosem arról volt híres, hogy elégedett lett volna a második helyen való célba éréssel, hiszen többek között azért is lett nyolcszoros magyar ralikrossz bajnok, mert mindig, minden versenyen az elérhető legjobb eredményre: a győzelemre tört.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT KÉPEK: KOLLÁR ATTILA, VARGA ÁKOS



A magyar kiválóság ezen a hozzáállásán a jövőben sem kíván változtatni, és a KONI-Kárász céggel közösen, speciálisan a ralikrosszra kifejlesztett, egyedi futóművekkel hajszolná tovább Peugeot 306 Maxijával a sikereket – a hazai és a nemzetközi porondon egyaránt.

Mint ismert, a Bánkuti MotorSport a Kárász céggel – mely a KONI kizárólagos magyarországi képviselője – 2010-ben egy merész elhatározással kifejlesztett, majd letesztelt egy teljesen egyedi, speciálisan ralikrosszra alkalmas futóművet, mely a tavalyi nyírádi ralikrossz Európa-bajnok-



A ralikrosszra kifejlesztett KONI futómű hiányát a pilóta a kakucsí futamon különösen is megérezte, mivel autója a pálya könnyen kigödrosödő részein túl sok időt töltött a levegőben, így az első kerekeknek a 300 lóerő feletti motorteljesítményt nem sikerült optimálisan a talajra tenniük. Gábor a verseny után elmondta: „Az autó hátuljának állandó korrekciója is sok energiába került, több másodperc maradt a Maxiban és bennem is. Ha ezekkel a problémákkal nem kellett volna verseny közben annyit foglalkoznom, a második hely helyetti győzelem reális célkitűzés lett volna. Márpedig nálunk mindig a győzelem a cél!”

ságon debütált Gábor Peugeot 206-os versenygépében. Nem is akármilyen eredménnyel, hiszen a kontinensbajnokság népes és rendkívül erős mezőnyében a magyar versenyző a C-döntő második helyére kvalifikálta magát, s csak a rajt utáni, dán és cseh versenyzővel történt ütközés fosztotta meg egy kiugró, nagy siker elérésétől.

A McLaren csapaton keresztül a Forma-1-ben is érdekelt KONI pozitívan értékelte a fejlesztés eredményét, melyet azzal honorált, hogy az idei Esseni MotorShow-n a Bánkuti MotorSport csapatát saját standján mutatta be, és web-lapjukon (www.koni.com) pedig mint partner-csapatát jeleníti meg.

A pilóta már az akkori erőpróba után elmondta, az új futómű rengeteget javított autója vezethetőségén, menetstabilitásán és kanyarsebességén, és véleménye azóta csak tovább erősödött. Jelenleg a gond csak az, hogy Bánkuti idén az Európa-bajnoki futamok helyett inkább a magyar bajnokság és a Közép-Európai Zóna Trófea küzdelmeire koncentrálna, amelyeken nem a KONI futóművel felszerelt Peugeot 206-ossal, hanem az ilyen futóműnek – egyelőre! – hiányában levő, egyedi építésű Peugeot 306 Maxi versenygépével indul.

Noha az új autó gyerekbetegecségeinek gyors kinövése után Bánkuti a júliusi, Kakucsringen rendezett Közép-Európai Zóna futamon már az előkelő második helyen végzett a SuperNationalban (miközben saját géposztályát megnyerte), de ő nem éri be ennyivel, és a közeljövőben a sorozat trónjára, az abszolút első helyére tör. A pilóta és csapata azonban úgy érzik, erre csakis a KONI-Kárász – a 206-os Peugeot-ban már jól bevált – kiváló minőségű futóművel van lehetőségük, ezért minél hamarabb ilyen szerelnek jelenlegi versenygépük alá is.

KONI

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

DÁVID PONYVA REKLÁM KFT.

PONYVAKÉSZÍTÉS
XL COD minősítés (EN 12641-2 szabvány)
SafetyNet biztonsági ponyva

PONYVAJAVÍTÁS
VASSZERKEZETI MUNKA
AUTÓKÁRPITOZÁS

REKLÁM FESTÉS, MATRICAZÁS
Telefon: 06 24 520 150 Fax: 06 24 520 161
davidponyva@invitel.hu

A biztos partner a változó világban!

FER-VILL
Autóvilágosság
Autóklíma
Alkatrészek
Javítás

Minden egy helyen!

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

fenstherm NYILÁSZÁROK

Tartsa pénzt otthonában!
Értékálló, energiatakarékos nyílászárók

Garantált élettartam, „A” kategóriás 5 és 7 kamrás műanyag nyílászárók - Extra passzív háztechnika - 3 rétegű falvastagság, drágább megvalósítás - Komplex garancia teljeskörű szolgáltatás - Garancia szigetelés, formálás, műanyagcsere - Alumínium függönyök és bejárati portálok - Külső és belső tükör redőnyök

Fensterm Kft. Füzesszabony, Hungyadi út 72. - Telefon: (06-36) 542 577
Visszatelepedésünk elérhetőségét megtalálja a www.fensterm.hu internetes oldalon.

KARÁSZY LENGÉSCSILLAPÍTÓ SPECIALISTA

KONI KARÁSZY.HU

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

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

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

SÁS

MINDEN EGY HELYEN!
BÁRMELY TÍPUSÚ GÉPJÁRMŰVET VÁLLALUNK!

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

KEDVEZMÉNYEK AZ ALÁBBI MÁRKÁKRA

PEUGEOT CITROËN

INGYENES CSEREAUTÓ A JAVÍTÁS IDEJÉRE!

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

MOST AKÁR 10-15% ELŐFOGLALÁSI KEDVEZMÉNY HORVÁTORSZÁGI APARTMANOKRA!

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

fenstherm

BÁNKUTI Motorsport

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



DUPLA HÉTVÉGE

TÚRKEVE: KÉT NAP – KÉT FUTAM

Különös hétvége volt augusztus első szombat-vasárnapja, mert az autókrossz versenyek történetében először fordult elő, hogy egy hétvégén két versenynek adjon otthont egy pálya.

SZÖVEG: GERLEI SÁNDOR KÉPEK: TDK

Túrkevén márpedig ez történt, lévén a júniusi verseny elmaradt a pálya alkalmatlansága miatt (jet-ski versenynek megfelelt volna), így az egyébként erre a hétvégére tervezett Zóna versenyt egy napossá téve, a szombati napra bekezdte az elmaradt ob-futam. Az ötlet jónak bizonyult, de a versenyzők és a sportvezetők ettől függetlenül félve készültek a dupla hétvégre, vajon az egymás utáni napokon történő versenyzés milyen pluszproblémákat okozhat, kibírják-e a gépek a megpróbáltatást.

Nos, az első nap keményebbnek bizonyult, hiszen ekkor többen is szinte nagyjavítást voltak kénytelenek eszközölni autójukon a döntő futam előtt, mint például Ábrahám Károly, aki motort cserélt, vagy Brezovszki Sándor, akinek a szerelői szintén komoly feladatot kaptak a selejtező futamok kemény csatái után. Elismeréssel kell szólni még a Buggy1600-as mezőny többi versenyzőjéről is, akik két ellenfelük javítását megvárva álltak fel a döntő rajtjához. A startot aztán Radák Attila kapta el a legjobban, de szo-

rosan a nyomában Ábrahám Károly száguldott, aki a 4. körben látványosan megelőzte riválisát és elsőségét megőrizte a kockás zászlóig. Mögöttük még Illés Tamás fért fel a pódiumra.

A SuperBuggy mezőnyében apa-fia csatát várt a közönség, hiszen az előfutamok során is a helyi pilótakettős, Szabó Kálmán és ifj. Szabó Kálmán uralták a pályát. A döntőben aztán „kis Kalmi” állt az élre, nyomában édesapjával, aki az első kör vége előtt, a célegyenesre fordító kanyarban a pályát övező sánc tetején találta

magát, az egyik eltört féltengely miatt. A fiú sem volt sokkal szerencsésebb, neki a bal első felfüggesztése adta fel a küzdelmet, így neki is ki kellett állni. A vezető pozíciót a szintén helyi színekben versenyző Oros Sándor örökölte, akit egyre jobban szorongatott az osztrák Willy Gruber, aki egyébként a bajnoki pontozásban nem számított bele. Gruber nagyobb tapasztalatának, meg Oros jobb hátsó defektjének köszönhetően megelőzte magyar ellenfelét, míg harmadikként Tóth Sándor látta meg a kockás zászlót.



A karosszériás autók mezőnyében ezúttal nem akadt ellenfele Emődi Jánosnak, a szeghalmi veterán úgy söpörhette be a pontokat, hogy idei kihívója egy technikai hiba miatt még csak pontokat sem tudott szerezni szombaton – ez Lajos Gyulának akár a bajnoki címébe is kerülhet.

A vasárnapi ismétlésben hasonlóan nagy csatákra várt a közönség, és nem is csalódott, különösen, hogy ez a verseny nem csak a magyar bajnokságba, hanem a Közép-Európai Zóna Trófeába is beleszámított, így a magyar versenyzőkön kívül szlovák, osztrák és cseh autók is színesítették a mezőnyt.

A SuperBuggy-ban ifj. Szabó Kálmán már az edzésen bizonyította, hogy ismét felveszi a kesztyűt az ellenfelekkel, a leggyorsabb kör ideje az ő neve mellett szerepelt. A döntő rajtja után a papával egy kissé szorosabb kapcsolatba kerültek, de aztán a bajnoki élvonal vezető helyét megőrizve róta a köröket. Idősebb Szabó Kálmánt ismét kísértette a hazai pálya gonosz szelleme, már az első fordulóban sűrű fehér füstöt ergetve lehelt ki motorja a lelkét. A szlovák Andreides hiába próbált meg mindent, csak megközelíteni tudta ifj. Szabót, míg harmadikként Tóth Sándort intette le a kockás zászló.

A Buggy1600 mezőnye már az előfutamok során kemény csatákkal szolgált a lelkes közönségnek. A hazaiak kedvence, Ábrahám Károly rájlesztett szurkolóira, amikor az első előfutam-

ban a meghibásodott differenciálmű miatt csak a legutolsó helyen ért célba. A bajt azonban orvosolták a szerelői és a döntő rajtjelét már az első rajtkockából várta, Radák Attilával és Brezovszki Sándorral. A finálé első kanyarjában Ábrahám a külső ívre szorult, míg a belsőben Brezovszki nyomta a gázt. A kanyar vége előtt azonban talán a túrkevei pilóta is meglepődött, hogy a pályát övező akácokban landolt, befejezve ezzel a versenyt. Brezovszkit Radák kergette, ám tőle műszaki probléma vette el a sebességet, az első hajtás jelentett szabadságot, jelentősen lassítva ezzel a kanizsai tehetség tempóját. A megőrkölt második helyre a verseny egyik esélyesének tartott Igor Vlasaty állt, nyomában Illés Tamással, mely sorrend a leintésig nem változott.

A Touring Autocross mindössze két versenyző képviselte, az autósport korelhőke, Emődi János és az idei évben az autókrosszt elkezdő Lajos Gyula „Luigi” személyében. Az előfutamok során Jani bá idei kihívója technikai gonddal küzdött, a turbó meghibásodása miatt a gyorsító szerkezet nélkül poroszkált a pályán. Némi logisztikával (oda-vissza út a szerelőnek a Hajdúságba) és gyors munkával a döntőre szerencsére ismét összeállt a ménés az autóban, így várva a rajtjelét. Az indulást Jani bá jól elkapta, de a váltókart is, mely a kezében maradt, így fiatal versenyző társára hagyta a közönség szórakoztatását, és megelégedett a második pozícióért járó 17 ponttal.

A bajnokságok állása

Touring Autocross	
1. Emődi János	128
2. Lajos Gyula	114
3. Balogh László	15
Buggy 1600	
1. Radák Attila	105
2. Illés Tamás	88
3. Ábrahám Károly	85
Super Buggy	
1. ifj. Szabó Kálmán	113
2. Tóth Sándor	94
3. Oros Sándor	71

BÚCSÚ A BAJNOKSÁGTÓL

ÁBRAHÁM SZOMORÚ, DE MÁR SEMMIT SEM TEHET

Év elején még a bajnoki címet célozta Ábrahám Károly, de a technika ördöge közbeszólt: kétszer is – úgy pedig nehéz a legjobbnak lenni. A pilóta azonban nincs elkeseredve: energiáit inkább a jövő év tervezésébe fekteti.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: TDK

– Egy verseny van hátra, és nem állsz úgy, ahogyan tavasszal tervezted...

– Hát nem...

– Hogy úszott ez el ennyire?

– Nem indult igazán jól ez az év: Ausztriában, a második versenyen rögtön kiestünk, már az időmérőn, motorprobléma miatt. Ez nagyon nagy baj volt, főleg, hogy Szeghalmon ismét a motorral volt bajunk. Ekkor már lehetett érezni, hogy gáz lesz, és nem fogunk úgy menetel-

ni, ahogy terveztük. A legutóbbi, türkevei versenyen pedig a döntőt nem tudtuk befejezni: az első kanyarban kiestem, így az utolsó lettünk. Ezzel és két nullás versennyel nehéz magyar bajnoknak lenni... Hagyni kell azért a többieket is győzni.

– ...csekély vigasz ez azért. Nem?

– Szomorú vagyok, persze, mert bajnok szerettem volna lenni, hiszen tudom, hogy képesek vagyunk rá. Nagyon jó ugyanis a szerelőcsapa-

tom, akiknek nagyon hálás vagyok az egész éves munkájukért. Egyébként idén, ha Radák Attila bajnok lesz, annak is fogunk örülni, hiszen ő jó barát.

– Mi vár még rátok idén?

– Lesz még egy futam Kakucson, amit meg szeretnék nyerni, és lesz egy Eb Nyíradon, ahol a kategóriámban a sejtéseink szerint olyan 25-30 versenyző lesz majd. Közöttük mindenképpen az első tízben szeretnék végezni. De lesz még más



Eb-futam is, ahol tervezünk még indulást: Olaszországban, Maggiorában. De ez már csak afféle évszársként, levezetés gyanánt került szóba.

– Ha Kakucsra tekintünk előre, mit lehet mondani: elengeded már ezt az évet, vagy szeretnél még küzdeni?

– Ez az év már nem nyerhető, ami még cél lehet, az a második hely. Illés Tomival elég közel állunk egymáshoz a tabellán, de ő van előrébb.

Az biztos, hogy nem fogjuk magunkat összetörni, hogy másodikak lehessünk: inkább jövőre újra megpróbáljuk.

– Miben látod a legnagyobb hibát, hogy elvesztetted a címet?

– Ami talán a legfontosabb volt, az az, hogy a mi autónk Hollandiában készült: minden arra a tengerszint feletti magasságra és légnyomásra épült, itt pedig nagyon más feltételek vannak,

mint ott. Ezért az alkatrészek másképp is viselkednek, mint ha otthon versenyzene a kocsis. Mindig ugyanazok a problémák jöttek elő a kompresszorban, úgyhogy szerintünk a hiba a fentiekben keresendő. Reméljük, hogy jövőre ki tudjuk ezt küszöbölni – most elkeseredés helyett inkább erre koncentrálnunk. Jövőre ugyanis cél, hogy az összes Eb-futamon elinduljunk, és összességében pedig a 8. és a 12. közötti helyezeket szeretnénk megszerezni.



Kárai keményen küzdött, de nem tudott győzni, azonban így is első az Eb-ponttáblázatán



„A nyirádi katlanban ismét fantasztikus volt a hangulat.”



váltani ígéretes 3. rajthelyét, miután a döntőben megpördült, és már nem folytathatta a versenyt, sőt később Révész Tamás is hasonlóan járt egy defekt miatt.

A Junior Buggy-sok között rossz rajt után remek felzárkózást mutatott be Klenáncz Szabolcs, aki egészen az 5. helyig lopózkodott fel a leintésig, és ezzel a hétvége egyik magyar szempontból legkellemesebb meglepetését okozta. A versenyt a cseh Adam Roucka nyerte.

A Buggy 1600-ban két magyarért is szoríthatunk az A-döntőben, ám sajnos korán egyre fogyatkozott ez a létszám, miután Szabó Krisztián autójában eltört a kormányösszekötő, így az akkor az 5. helyen haladó tehetség már az első körben a verseny feladására kényszerült. Némi gyógyírt Ábrahám Károly remek felzárkózása jelentett a magyar szurkolók számára, aki a 9. rajthelyről egészen az 5. helyig jött fel a leintésig. Győztesként a cseh Vit Nosálek futott be.

A Super Buggy kategória nyirádi győzteseként a holland Glen van Rosmalent hirdették ki, aki nagy csatában akadályozta meg Marek Stlukalt abban, hogy továbbvigye a csehek győzelmi sorozatát, hiszen a másik három kategóriában egyaránt cseh versenyző zárt az élen.

De azért mi magyarok sem álltunk annyira csehül a verseny végén, hiszen Kárai Tamás továbbra is vezet a Eb összetett pontversenyét, Magyarország pedig nyolc futam után a 4. helyen áll a Nemzetek Kupájában Csehország, Németország és Hollandia mögött.

A verseny részletes eredményei a www.chronorace.cz internetes oldal „On Line” menüpontja alatt olvashatóak.



A NÉZŐK ÖRÖMÉRE

KÁRAI 2., KLENÁNCZ ÉS ÁBRAHÁM 5. A NYIRÁDI EB-N

Az összes olyan kategóriában, ahol akadt magyar induló, volt magyar A-döntős is, úgyhogy már csak önmagában emiatt is bátorzkodhatunk hazai szempontból sikeresnek nevezni a 2011-es nyirádi autókrossz Eb-t, még akkor is, ha az igazi bravúr, a magyar győzelem ezúttal sajnos elmaradt.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT KÉPEK: TENK LÁSZLÓ

A kétnapos rendezvény vasárnap délutánjára a magyar versenyzők közül végül hatan jutottak be az A-döntőbe saját kategóriájukban, hiszen azok után, hogy Lajos Gyula, Kárai Tamás, Szabó Krisztián és Klenáncz Szabolcs az előfutamok eredményei alapján automatikus résztvevői lettek az A-döntőnek, Révész Tamás (Touring

Autocross) és Ábrahám Károly (Buggy 1600) is sikeresen felverekedte magát a B-döntő megnyerésével a végső fináléba. Így tehát végső soron két magyar győzelem is született a finálék során – fájdalom, hogy egyik sem az A-döntőben.

Pedig nem sok híja volt! Kárai Tamás remek rajtot vett az A-döntőben, és a 4. helyről indul-

va az első kanyarba már a 2. helyen fordult be, ám később nem működött megfelelően a szélvédőtörlője, és mivel nem látott eleget, nem tudott elég közel kerülni Vaclav Fejfarhoz, így ezúttal be kellett érnie az ezüstkoszorúval. Ami a másik két döntőben érdekelt magyart illeti, Lajos Gyula sajnos nem tudta egy igazán jó végeredményre

CHRIS-CROSS

SZABÓ KRISZTIÁNNAK CSAK A VÉGE HIBÁDZOTT

Úgy tűnik, Szabó Krisztiánnak (Chrisnek) kétféleképpen sikerülhet az éppen aktuális nyirádi autókrossz Eb-futam döntője: vagy mindent visz, mint 2009-ben, amikor győzelmével hazai szurkolói előtt biztosította be pályafutása első junior Európa-bajnoki címét, vagy sajnálatosan korai véget ér számára a verseny, mint tavaly, vagy az idei évben.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT KÉPEK: KOLLÁR ATTILA

Egy valami azonban állandó: mindig stabilan ott van a legjobbak között, az A-döntőben, ahol – mint az ő példája is mutatja – már bármi megtörténhet. Tényleg bármi.

Az XLavina Pap Motorsport versenyzője már eddig is meglehetősen felemás emlékeket őrzött a nyirádi katlanból, ami az idei verseny után még inkább így lesz. Az egyik oldalról ott sorakoznak a feledhetetlen szép momentumok, amelyek a fiatal tehetséget ezer szál-

bi rubrikába került Szabó Krisztián emléktárában, még ha rajta ezúttal sem múltott semmi.

Tavaly Szabó az Európa-bajnokság éllovasaként érkezett Nyirádra, ahol aztán nagyszerű versenyzéssel meg is szerezte a verseny pole-pozícióját, ám az A-döntő már azelőtt véget ért számára, hogy a többiek elrajtoltak volna, miután a szigorú szabályok értelmében egy korai rajt miatt egyből a kizárták. Akkor tehát elmaradt a népiünnepély, ám az év végén mégis a ma-

eredménylisták legfelsőbb régióiban kell keresnünk. Az XLavina Pap Motorsport versenyzője úgy érkezett a nyirádi verseny helyszínére, hogy a legutóbbi öt futam mindegyikén az A-döntő-

„Mindig stabilan ott van a legjobbak között, az A-döntőben, ahol már bármi megtörténhet.”

lal a pályához kötik – 2008-ban épp Nyirádon teljesítette pályafutása első Eb-futamát, majd egy évre rá az itteni győzelemmel biztosította be első junior Európa-bajnoki címét –, míg a másik oldalon sajnós ott kellemetlenkednek a majdnem, ám végül mégsem sikerrel záruló nyirádi nemzetközi versenyek. Sajnos a tavalyi után az idei magyar Eb-futam is ebbe az utób-

gyar kiválóság örülhetett, hiszen megszerezte pályafutása második Európa-bajnoki címét a juniorok között.

Szabó azóta már kategóriát váltott, és a felnőttek között, a Buggy 1600 mezőnyében versenyez, egy a csapata által az idei évre épített, új autóval, ám egy valami idén sem változott – a magyar pilóta nevét továbbra is rendre az



be jutott, és ez a kiváló sorozata hazai pályáján sem szakadt meg.

A szabadedzésen rögtön egy abszolút leggyorsabb idővel jelezte, hogy ezúttal is komolyan kell majd vele számolniuk a riválisoknak, majd innen-től kezdve egész hétvégén át folyamatosan a leggyorsabbak között szerepelt a neve az eredménylistán. Az első előfutam-sorozatban a leggyorsabb futamba került, így hiába ért el jobb időt néhány másik futam győztesénél is, a sajátjában a 2. helyen végzett az Európa-bajnoki címvédő Ondrej Musil mögött. A második előfutamban aztán fél körrel a leintés előtt még vezetett, ám ekkor egyik versenyzőtársa borulása miatt piros zászlóval megszakították a futamát, az újraindítást követően pedig másodjára már nem bírt Musillal, így ismét „csak” 2. lett mögötte, dacára annak, hogy megint két futamgyőztesnél is jobb időt ért el.

A harmadik előfutamban viszont már nem ismert kegyelmet a magyar tehetség, és magabiztos futamgyőzelemmel biztosította be helyét az A-döntőben, melynek startjelét később



a 6. rajtkockából várhatta. A fináléban a rajtot követően ugyan feljött az 5. helyre, ám a második kanyarban sajnós minden egy pillanat alatt rosszra fordult, amikor az Eb-pontverseny-éllovasával, Olivier Dufourral ütközött, letört a kormányműveletről egy fog, és nem tudta folytatni a versenyt. Dufour szerencsésebb volt az ütközésnél, őt végül a 2. helyen intették le, míg

Szabó számára a tavalyi hazai Eb-futam után sajnós az idein is elmaradt az igazi happy end.

De ami késik, nem múlik – remélhetőleg jövőre kiegyenlítődik majd a szerencse és a balszerencse mérlege, és ismét egy „mindent visz” típusú nyirádi csata következik majd kétszeres junior Európa-bajnokunk számára.

Kívánjuk, hogy így legyen...



Elismerésre méltó, hogy Krisztián ugyanazt a teljesítményt hozta a nagyok között, mint korábban a junioroknál: ismét beverekedte magát a fináléba. Más kérdés, hogy önhibáján kívül már a második kanyarban búcsúzni kényszerült

ÉLETE LEGJOBBJA

KLENÁNCZ SZABOLCS ÖTÖDIK A HAZAI EB-N

A kétszeres magyar junior bajnok számára eljött az idő, hogy a nemzetközi mezőnyben is megvillanjon: a legszebb dömsödi autókrosszos hagyományok folytatója a nyirádi Eb-futam korosztályos A-döntő ötödik helyén végzett. Folytatás következik...

SZÖVEG: TDK KÉPEK: TENK, SZALAY, NAGY

Hallott már valaki olyat, hogy egy kétszeres magyar bajnokot az édesapja egy szezonra „eltilt” a versenyzéstől? Pedig ez történt Klenáncz Szabolccsal, a hazai autókrosszos utánpótlás reménységével, akinek az idejlesztendő tanulmányi okokból ki kellett hagynia az ob-n, hiszen

a család szerint a fiú előtt álló középiskolai felvétel a jövő szempontjából még az autókrossznál is fontosabb. Így 2011-ben tulajdonképpen csak Dömsödön láthatta a közönség, amint 600-as gépével a felnőttek között, az 1,6-os kategóriában próbált helyt állni, de az erőtlenségek és

egy kuplungprobléma miatt természetesen nem nagy sikerrel. Aztán a nyirádi Eb-futamon újra feltűnt, és szerencsére nem látszott meg a formáján a kihagyott év: szép versenyzéssel élete legjobb eredményét érte el, amikor az A-döntőben ötödik lett.

„Bár sokan aggódtak, én nem vettem észre magamon, hogy gondot okozott volna a kihagyás, elvégre már három éve versenyzek” – értékelte a fiatalember. „Pontosan tudtam, mit kell tennem, éreztem az új autót. Ez a kocsi sokkal jobb a tavalyinál, erősebb és stabilabb is, 120 helyett 140 lóerővel, új váltóösszetétellel. A szerelőkkel már fél szavakból megértjük egymást, és néhány korábbi Eb-ről már az ellenfeleket illetve a stílusukat is ismerem, így egyáltalán nem izgultam.”

A pálya feltérképezése során természetesen a futóművön kellett is állítani, de a legkomolyabb feladatot a kemény nyirádi talajon a legjobban tapadó – és futamról-futamra elfogyó – gumik kiválasztása jelentette, amelyre a szabadedzéseken került sor. Az időmérőn aztán már szépen javította az eredményeit Szabolcs, és az előfutamon is hozta azt a formát, amivel bekerülhetett a fináléba. Az első kanyarban ugyan még az utolsó helyen fordult, ám a lehető legjobb időpontra összeállt számára a kép, ráértett a pálya ritmusára, és két szép előzessel

nem sokkal a vége előtt már a negyedik helyezettet üldözte. Édesapja nagyon büszke volt rá, mert szerinte „meglepően érett versenyzést mutatott be, a megfelelő szituációkban minden olyat megtejt, amit egy profinak is meg kellett tennie”. Ezek után már azon sem bándódott senki, hogy nem sokkal a vége előtt kitört az egyik féltengelye és ez leszakította a hozzá tartozó futóművet: így ugyan nem tudott előbbre lépni a pilóta, de a mögötte haladó sem volt képes megelőzni őt, az ötödik helyezést pedig nagyon is megfelelt mindenkinek...

„Van még persze min javítani, főként a rajtot kellene gyakorolnom, de az is jó volna, ha az egyes fokozat áttételét jobban be tudnánk lőni. Azonban így nagyon örültem is az eredménynek, és jövőre mindenképpen folytatnám az Eb-s versenyzést. Elsőre a közeli külföldi futamokon tervezzük az indulást” – nyilatkozta Szabolcs. „Nagyon szerencsés vagyok, hogy ezt a sportágat űzhetem, hogy itt lehetek. Sokat köszönhetek apukámnak és a CBA Kft.-nek, a magyar üzletláncnak, valamint a Klenáncz Műhelynek. Az erőforrás programozásában Mátray Gábor és az Ago Motors nyújt nagy segítséget, a tuningban pedig Bálint László alkotott kiválót. Kellett a Szuromi Racing és Slezák Miklós tudása is a sikerhez, de tulajdonképpen az összes szereplő nevét felsorolhatnám, hiszen ez egy csapat-sport, ha a volán mögött egyedül én is ülök...”



APUKA, A KEZDŐ

Harminc éve ugyan már kipróbálta az autókrossz izgalmait, de aztán elszólította az üzlet. Klenáncz József azonban addig-addig kísérgette a fiát a futamokra, amíg idén újra-



kezdte a dömsödiek kedvenc sportját. Augusztus végén pedig a nyirádi Eb-re is benevezett. „Mostanára jutottam el oda, hogy a cégeim ügyeinek intézésére megtaláltam a megfelelő embereket, így van időm a hobbi-mal foglalkoznom. Idén már több bajnoki futamon indultam, de például Nyirádon még soha nem versenyeztem. Az Eb-vel a mélyvízbe ugrottam, de nem bántam meg. Összesítésben a 22. lettem a 35 fős mezőnyben, ami annak tükrében, hogy a kocsim sokkal gyengébb a többiekénél (240-250 helyett csak 150-160 lóerős), elégedettséggel tölt el. Az már biztos, hogy jövőre lesz egy új technikánk - éppen most megyünk érte -, így remélem, hogy 2011-ben jobban sikerül minden. Úgy gondolom, van még tíz évem az autósportban, ezalatt szeretnék szép emlékeket gyűjtögetni. A célom egy Eb B-döntő, az álomom pedig egy A-finálé: bízom benne, hogy nem tűztem ki magam elé lehetetlent...”

Szabolcs nem csak hogy az egyik legjobb eredményt nyújtotta Nyirádon, a magyar csapat tábláját is ő vitte körbe a verseny előtti bemutatkozáson



KÉT VÉGLLET

DUNASZERDAHELY ÉS GYŐR

Két újabb versenyhétvégén van túl az MNASZ-MGSZ országos gokartbajnokság, de a hátralévő két fordulóban még bármi megtörténhet, a bajnoki címek még senki nem tudhatja biztosan a zsebében. Hargitai Sándor szakágvezető mesélt az augusztusban történt nem éppen hétköznapi eseményekről.

SZÖVEG: TDK KÉPEK: LÁZÁR GERGŐ, STUKSZA ATTILA



Balra a győri futam egyik sztárvendége, Kiss Pál Tamás, alatta a VIP-verseny ratra kész mezőnye



– **Hogyan lehetne a legjobban bemutatni Dunaszerdahely gokartpályáját annak, aki még nem járt ott?**

– A bajnokságunk résztvevői szerencsére már mind ismerik ezt a különleges helyszínt. A pálya kiválóan versenyképes, három gokartbarát felponttal. Óriási területen fekszik, így a szerviznek is bőséges hely jut, szeretnek ide járni a versenyzőink, jól érezzük magunkat Szlovákiában.

– **Bizonyos szempontból akkor éppen az ellentettje a szűk győri versenyhelyszínnek, igaz?**

– A Győrben megépített pálya sem érheti kritika, erre is nagy szüksége van a sportnak. Az ünnepekre időzített futamokra rengetegen

kíváncsiak voltak, ami óriási reklám a gokartnak, fontos az embereknek tudniuk, milyen élményeket is nyújt ez a szakág a résztvevőknek és a nézőknek. A rendezőknek külön szeretném megköszönni, hogy az esemény köré építették fel az Extrém Motorsport Fesztivált, témérdek látmivalóval, koncertekkel, sztárokkal, szimulátorokkal és egyéb különlegességekkel. Az ilyen kezdeményezéseknek mindig is lesz helye a versenynaptárunkban.

– **Ahogy láttuk, a szakágvezető sem unatkozott a hétvége alatt. Szinte megállás nélkül tárgyalt. Kikkel, ha szabad tudni?**

– Már most szervezzük a következő esztendő bajnokságát, és Győrben a sok résztvevő mi-

att kiváló alkalom nyílt kikérni az indulók véleményét a tervekről. Emellett a szintén jelen lévő osztrák, német, szlovák és cseh kollégákkal, sportvezetőkkel is tudtam tárgyalni, nem titkolatlan azzal a céllal, hogy közös összefogással tegyük még izgalmasabbá a hazai gokartsport versenyeit, növeljük a rajtrácsok létszámát.

– **De mi történt a versenyeken? Kezdjük a legkisebbekkel!**

– Maxterinóban Körnöczy Balázs és Albert Patrik is két-két versenyt nyert, előbbi Szlovákiában, utóbbi Győrben gyűjtött maximális pontszámot, de még így is van egy kis lemaradásuk Markos Márkhoz képest. Nagyon szoros a verseny a bajnoki címért. Érdekes, hogy Balázs

testvére, Gergő is egyre többször jól szerepel, Dunaszerdahelyen például az első futamon övék volt a dobogó két legfelső foka. Minimaxban, a Junior előszobájában Wishofer Mick nagyon behúzott, hiszen négyszer nyert, amivel át is vette a vezetést a tabellán Rónai Tamástól, igaz, mindössze két pont az előnye.

– **A junior mezőnyben elhúzni látszik a többiektől Hercsik Vince...**

– A miskolci fiú rengeteget versenyez, egyre több tapasztalatot szerez, és ez meg is látszik a teljesítményén. Darvasi Marcelnak és Németh Balázsnak nagyon kell kapaszkodnia, ha meg akarják fogni az ellenfelüket, hiszen két szlovák elsőseg után Győrben is csak olyan külföl-

di fiatalok tudtak Vince elé kerülni, akiknek az eredményei nem számítanak bele a magyar értékelésbe.

– **A Rotax Max Mastersben is megy az adok-kapok, leginkább a bajnok Hornyák István, és a trónkövetelő Fekete Balázs között, aki házigazdája volt a legutóbbi hétvégének...**

– Igazi üldözőverseny kezd kialakulni, Hornyák már csak 26 ponttal vezet. Igaz, győrben mindketten szereztek egy első és egy második helyet, de előtte Dunaszerdahelyen István elvesztette a fonalat, és mindkét győzelmet Balázs húzta be. Szlovákiában érdekes volt még a dobogón látni Lieszkovszky Gábort, aki az esztendő vé-

gére beelendülhet a pontgyűjtögetésbe, illetve meg kell említeni a legutóbbi duplán harmadik Bognár Gábort, aki szintén szépen ment.

– **És mi a helyzet Wiest-Ferenc-Fodor csatával a Rotax Maxban?**

– Dunaszerdahelyen Ferencz Márknak jött ki a legjobban a lépés, kétszer is nyert, de Wiest Jankó még mindig vezet, és Fodor Árpáddal is számolni kell. Győrben viszont „megzavarta” a csatájukat két vendégfellépő: a világbajnok Ben Cooper és a most GP3-as pályákon küzdő, de korábban itt felnőtt Kiss Pál Tamás. Ben megmutatta, mire képes, nyerte mindkét versenyt, míg Tamásnak csak egy ezüst és egy elég komoly baleset jutott. Szerencsére nem sérült

meg, így talán legközelebb is elfogadja a meghívásunkat, hiszen ő is sok nézőt vonz a pályákra. Rajtuk kívül fontos még megemlíteni a szlovákiai Jakab Sándort, aki szintén nagyon jól ment.

– A DD2 küzdelmei is mindig izgalmasra sikerülnek, ezúttal is így történt?

– A szokásos hármas olyan csatát mutatott be Szlovákiában, amit mindenkinek ajánlok megtekinteni, az interneten többek között itt látható: <http://youtu.be/VGIk6SIWZBg>. Hargitai Győző, Locskai Lajos és Tóth Péter szinte az egész futam alatt előzgette egymást, de végig sportszerűen küzdöttek. A győri futam aztán már csak Péternek sikerült, neki is csak félig-meddig, a második versenyen már csak 5 körig jutott. De többek között az ottani elsőségének köszönheti, hogy ő már egy kicsit elhúzott a többiekől...

– SWF-ben hogyan alakultak az erőviszonyok?

– Baló és Attramini küzdelméről szól a széria, most is elosztották a győzelmeket, Péntes József pedig általában harmadikként követte őket.

– Volt még aztán egy KZ2-es, és egy VIP futam is az Extrém Motorsport fesztiválon. Hogyan tetszettek?



Ez a lassító nem egyszer megfogta a mezőnyt Győrben, volt, hogy egy teljes futamot újra kellett indítani a tömegkarambol miatt

– Előbbi a következő év egyik kategóriája lesz. Eddig csak amatőrök mentek ebben az osztályban, most hat magyar és sok külföldi nevezett. Azt tervezzük, hogy 2010-ben legalább négy CEE-futamot is rendezünk belőle, még hozzá teljes rajtráccsal. A jövő évi indulók között egy értékes díjért küzdhetnek, de további részleteket egyelőre nem mondhatok.

Ami a VIP-futamot illeti, megint csak megköszönöm a rendezők munkáját: olyan nevetek egyszerre a rajtrácson látni, mint a finálét végül megnyerő Weber Gábor, Sebestyén Péter, Szujoj Zoltán, Grigalek Gábor, Bús Edina, Stefano Favaro, Solyom Csanád és Czollner Gyula, nem sok helyszínen nyílik lehetősége a közönségnek.

A bajnokságok állása

Maxterino:

1. Markos Márk (TTS Bau Racing) 509 pont
2. Körmöczy Gergő (Visual Motorsport SE) 498 pont
3. Albrecht Patrik (C.R.G. GSE) 490 pont

Rotax Max:

1. Wieszt Jankó (Kálmán Motorsport) 524 pont
2. Ferencz Márk (TTS Bau Kft.) 506 pont
3. Fodor Árpád (Energy Sportbusz) 488 pont

DD2

1. Tóth Péter (Hargitai Racing) 522 pont
2. Locskai Lajos (Hargitai Racing) 488 pont
3. Szécsényi Tamás (Hargitai Racing) 450 pont

Super World Formula

1. Baló András (Visual Motorsport) 278 pont
2. Attramini Mirko (Visual Motorsport) 250 pont
3. Péntes József (Péntes ASE) 151 pont

Rotax MiniMax

1. Mick Wishofer (Kálmán Motorsport) 516 pont
2. Rónai Tamás (CRG Gokart SE) 514 pont
3. Kovács Marcel (Visual Motorsport) 474 pont

Rotax Max Junior

1. Hercsik Vince (Kálmán Motorsport) 534 pont
2. Darvasi Marcel (Kálmán Motorsport) 504 pont
3. Németh Balázs (CRG Gokart SE) 508 pont

Rotax Max Master

1. Hornyák István (Energy Sportbusz SE) 525 pont
2. Fekete Balázs (Kálmán Motorsport) 499 pont
3. Virágh Attila (Energy Sportbusz SE) 463 pont

Formula Open

1. Németh Csaba (Hargitai Racing Sport Klub) 226 pont
2. Anda Csaba (Bálint Team) 157 pont
3. Koltai Péter (Bálint Team) 145 pont



FAVARO IS FIGYELTE

BENDE DÁNIEL GYŐRBN JÓL TELJESÍTETT

A még csak tíz éves Bende Dániel egyelőre csak tanulgatja a junior kategóriát, de máris ígéretes fejlődést mutat. Győri eredményeire az a Stefano Favaro is felfigyelt, akit Magyarországon senkinek sem kell bemutatni.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ KÉPEK: TDK



Miután Daninak tavaly a Minimax kategóriában sikerült egy év végi harmadik helyezést elérnie, idén már a magyar és a szlovák bajnokságban is rajthoz áll, és a Rotax Max Junior szériában is indul, ráadásul 12-13 éves versenytársak ellen. A csapata és édesapja jóvoltából a körülmények adottak, hogy a fiatal srácból a jövőben nagy pilóta váljon, de ő is mindent megtesz, hogy megfeleljen a kihívásnak. Versenyszerűen dszúdózik, igazolt jégkorongjátékos, imád dobolni és természetesen tanulmányaira is összpontosítania kell, mindezt a gokartozás mellett. Mindez sok idejébe kerül, ami másokat akár meg is zavarhatna, ám ő nem olyan típus, aki fel-

adná álmait. Erre figyelt fel először édesapja, most pedig egy igen prominens személyiség.

Miután Dani megkapta 2011-es fejlesztésű Alonso gokartját, az időeredményei elkezdtek javulni. Az MNASZ-MGSZ bajnokság legutóbbi futamán, Győrben Kiss Pál Tamás is meghívást kapott az Extrém Motorsport Fesztiválra, és megismerkedett Bende Dániellel, sőt csapattársak is voltak a hétvége folyamán. Ennek köszönhető, hogy a GP3-as sorozat versenyzőjének menedzsere, Stefano Favarónak is szemet szúrt a tehetsége és hozzáállása.

„Technikailag kifejezetten jónak mondanám Danit. Fejben talán még kicsit gyerek, de 10 évesen ezen nem is kell csodálkozni. Az elkövetkező években biztos nagy változásokon fog át-lesni. Érne fog, tapasztalatot szerez, és fizikailag is alakul majd, ebben biztos vagyok. Megfigyeltem, hogy sok kortársától eltérően, ő egyszer sem panaszkodott a technikára, ha valami nem úgy sikerült, ahogyan ő elképzelte. Állandóan előbbre akar jutni, ez nagyon pozitív egy versenyzőben. Győrben egy előzése fogott meg igazán, amikor a mezőny hátsó felében haladt, mégsem csökkent a versenykedve. Az új gokarttal rögtön javultak az időeredményei, persze az is tény, hogy ilyen fiatalon még nem nagyon tud technikai adatokat közölni a csapat felé. Kiss Pál Tamással megnéztük őt többször is, és figyelemmel kísérrjük a pályafutását” – fogalmazott Talmácsi Gábor egykori és KPT jelenlegi menedzsere.



A tizesztendősi fiú jól teljesít az idősebbek között, ez Kiss Pál Tamásnak is nagyon tetszett

AZ ISMERTBŐL AZ ISMERETLENBE

A HARGITAI SE ELŐSZÖR VERSENYZETT GYŐRBEN

Míg Szlovákiában az utóbbi évek legjobb küzdelmeit vívták a Hargitai SE DD2-es gokartosai, az ismeretlen győri pályával meggyűlt a bajuk: balesetek és sérülések hátráltatták az éllovasaik további pontszerzéseit. Kovács István csapatvezető mesélte el, mi is történt az istállóval.

SZÖVEG, KÉP: TDK



– Kezdjük a dunaszerdahelyi fordulóval! A csapatnak jelent plusz terheket, hogy nem itthon, hanem külföldön kell gokartozni?

– A magyar bajnoki sorozatban két külföldi helyszín szerepel: Bruck és Dunaszerdahely. Távolság szempontjából nem jelentős az eltérés, ha ezeket vesszük célba, hiszen mindkettő közel fekszik a magyar határhoz. Aki szükségét érzi, az az istállóval ide is ugyanúgy elutazhat a verseny előtt tréningezni, mint a hazai

futamoknál. Szlovákiában a futamhétvége előtti hétfőn edzettünk, elsősorban azok vettek részt a gyakorlón, akik még nem ismerték eléggé ezt az egyébként kiváló vonalvezetésű pályát.

– És milyen eredménnyel szerepelt az alakulat?

– Dunaszerdahelyen hagyományosan jó versenyeket futunk, mert a pálya fékezési pontjai többször is alkalmat adnak az előzésekre. Szeretik a pilóták a kanyarokat, a visszafordítókat, mert itt lehet taktikázni. A DD2-es futamokban a Tóth-Locsikai-Hargitai hármas meg is mutatta, hogyan kell mindezt a gyakorlatban megvalósítani, nem is tudom, hány-szor változott a trió sorrendje az élen. A gokart reklámja volt, amit a fiúk műveltek. Csapatársak a Hargitai

SE-nél, de nagyon jól küzdöttek... Megjegyzem, mindkét esetben Németh Csaba lett a negyedik, szintén az egyesületünk színeiben.

– A többi kategóriában is születtek sikerek?

– A maxterinós Hargitai Levente egy hatodik pozíció mellett megszerezte első dobogós helyezését, ami remélhetőleg nagy lökést ad majd a fiúnak. Gajdácsi Ákos két 6. pozícióval térhetett haza, de bízunk benne, hogy a gyakorlás és a versenykilométerek az ő esetében is előbb-utóbb meghozzák a gyümölcsüket.

– De ha jól tudom, a győri utcai versenyen fordult a kocka...

– Mivel a mi csapatunk a tavalyi futamokon nem indult, és a pálya jellege miatt előzetes edzésekről sem lehetett szó, lényegében egy teljesen ismeretlen helyszínen kellett bizonyítani a gokartosainknak. Eleinte úgy tűnt, a DD2-ben így is fel tudjuk venni a ritmust, sikerül az adottságokhoz alkalmazkodni, de aztán jöttek a bajok. Locskai Lajos koccolt a palánkkal, elmozdult a hátsó tengelye, és nem tudta folytatni; Hargitai Győző korábbi sérülései miatt nem tudta vállalni az indulást; Tóth Péter pedig miután megnyerte az első döntőt, a másodikban hátsó tengelyt tört, és leszakadt kerékkel állt ki. Csak az vigasztalhat bennünket, hogy végül Szécsényi Tamás így is elhozta nekünk az első helyért járó kupát...

– Ennyire veszélyes egy utcai verseny?

– Az igazat megvallva nagyon különleges, de embert próbáló, a technikára alkalmanként veszélyes pályát építettek a szervezők. Olyan, ahol kijönnek a vezetői tudások közötti különbségek és ahol gyorsan kell alkalmazkodni a körülményekhez. De ez is a gokart szépségei közé tartozik...



A LEGFIATALABB

IFJÚ TEHETSÉG: CZINTULA ZALÁN

Mivel Magyarországon és Csehországban is van rá lehetőség, hogy 8 éven aluli versenyzők nevezhessenek az országos bajnokságban, ebben a két szériában bontogatja szárnyait az ifjú tehetség, Czintula Zalán.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI KÉPEK: TDK



Zalán hatévesen, a váci gokartpályán kezdett el ismerkedni a sportág alapjaival, de ezzel nem csak ő, hanem az egész család beleszeretett a motorsport világába. Idén egyelőre nem jött ki a lépés a fiatal versenyző számára. Volt, hogy megállt alatta a motor, és egyszer ki is zárták, mert súlyt veszített a versenygépe. Élete első komolyabb versenyén, a Morva Kupa első fordulóján, Dunaszerdahelyen viszont sikerült dobogóra állnia, amivel mindenkit elkápráztatt, hiszen Magyarországon ő a legfiatalabb versenylicenccel rendelkező pilóta a gokartosok között. A kategóriáján belül is 9-12 évesek indulnak.

Még csak hétéves, de a cseheknel már a Baby 60-as kategória résztvevője. Indult a Maxterino kategóriában is, ahol összesített 9. helyezést ért el. A jövőben mindenképpen szeretné kipróbálni magát Angliában, Németországban vagy az olasz bajnokságban

A Top Motorsport fiataljára – annak idején Kiss Pál Tamás is itt kezdte pályafutását – aztán 2011-re vetült komolyabb reflektorfény. Elsősorban a rajtoknál nagyon ügyes, többször 3-4 vetélytársát is megelőzi. Hogy a győzelmek még nem jönnek, amiatt egyelőre senki nem aggódik, hiszen édesapja elmondása szerint ez még csak egy tanulóév, de még rengeteg edzés és tapasztalat szükséges ahhoz, hogy valódi reménységgé nőhesse ki magát a fiatal tehetség.

Zalán jövőbeli céljai között természetesen a formauotózás vagy valamilyen együlékes versenysorozatban való részvétel szerepel, de a jelen még a tanulásról szól. Tanulásról a versenypályákon a hétvégén, hétköznap pedig egy szentendrei általános iskola padjában. A fiú mindkét helyen szeretne helytállni, ugyanúgy, mint példaképe, Fernando Alonso – a maradék szabadidőben pedig – levezetesként – a foció a főszerep.

Zalán idén egy Birel vázra szerelt Parilla 60-as motorral küzd, eddig 13 versenyen 8 kupát gyűjtött. Ha nem ülhet a gokartjában, PS3-mal gyakorolja a versenyzést





F1-ES KALANDOZÁS

A MEZŐNY A LEGNAGYOBB SZTÁROK ELŐTT BIZONYÍTOTT

A magyar autósport legrangosabb eseményének, a F1-es Magyar Nagydíj hétvégéjének is szereplője lett az Uniqa Lotus Ladies Cup mezőnye, ráadásul az eddigiekhez képest teljesen új forgatókönyv szerint.

SZÖVEG: RÉPA KATA **KÉPEK:** FÖLDI D. ATTILA

A sűrű program és a résztvevők komoly száma miatt az autók ezúttal nem a jól megszokott garázsokból, hanem a modellautópályán kijelölt helyről, felvezetéssel jutottak fel a bokszt utcába, majd a pályára.

A 30 percnyi edzésidő alatt Bús Edina futotta a legjobb időt, megelőzve Budaházi Nórát, aki már az első körének eredményével bebiztosította a második rajthelyét. A harmadik leggyorsabb időt Bende Adrienn teljesítet-

te, míg Walterné Dancsó Adrienn a negyedik pozíciót harcolta ki.

A szombati verseny aztán a várt érdeklődésnek megfelelően az eddigiekhez képest jóval több néző előtt zajlott. A lányok látványos és izgalmas futammal hálálták meg a nézők buzdtását, ütközésekkel, kicsúszásokkal tarkítva zajlott a küzdelem. A rajt után Walterné Dancsó Adrienn bizonyult a legvehemensbbnek, azonnal támadta Bús Edinát, akivel egy picit össze is csattantak. Ezzel Adrienn az élre tört, míg Edina a harmadik helyről kezdte meg a felzárkózást. A negyedik körre aztán a bajnoki élvonal megelőzte az addig második Budaházi Nórát, majd egy körrel később revansot is vett Walternén, és ahogyan azt már megszokhattuk, fantasztikus versenyzéssel elsőként gurult be a célba, esélyt sem adva az ellenfeleknek a helycserére.



Bende Adrienn négy körön keresztül negyediként követte az élmezőnyt, majd Budaházi hibájának köszönhetően végérvényesen fellépett a harmadik helyre. Nóra, aki rossz pillanatban adta előzésre a fejét, kicsúszott és csak a negyedik helyre hozta vissza autóját. A nyolcadikként rajtoló Kiss Ramóna hamar feltornázta magát az ötödik helyre, és végig tartotta is pozícióját. Eközben a középmezőnyben ádáz küzdelem folyt, Dr. Bánki Ágnes, Sas Szilvia és Benik-Garami Anett között. Dr. Bánki ügyesen védte helyét Sas Szilvivel szemben, míg Benik-Garami Anett mindent megtett, hogy megfogja a szendvics közepén küzdő Szilvit. A még az autóval való ismerkedés, tapasztalatgyűjtés fázisában tartó Nagy Brigitta a nyolcadik helyre futott be.

A már szinte megszokott sereghajtó duó, Nánási Ördög Nóra és Kóváry Anett is megívta a saját harcát. Anett eleinte még Nóri előtt autózott, majd egy igen látványos pörgést mutatott be, aminek következtében kis ideig a menetiránnyal szemben találta magát, majd a tizedik helyen zárta a sort.

Az első öt helyezettre a futamot követően nagy meglepetés, egyben nagy megtiszteltetés várt. Frank Tamás úr felkérését elfogadva, Niki

Lauda adta át a díjakat a lányoknak, akik ezt a pillanatot biztosan soha nem felejtik majd el. Másnap aztán az idei szezon eddigi leghatványosabb, legeseménydúsabb versenyét teljesítették a lányok, ami már a kilencedik fordulója volt a kupának. Szinte megszámlálhatatlan lökdösődés, koccanás történt, pillanatonként változott a sorrend, amit kívülről is nehéz volt követni. A szombati verseny első hat helyezettje fordított felállásban rajtolt, így Dr. Bánki Ágnes indulhatott az élről, mögötte Kiss Ramóna. A Barátok közt szereplője átvette a vezetést, és másfél körig tudta őrizni a helyét, de Bús Edina eközben már folyamatosan jött egyre feljebb a hatodik helyről, mígnem megelőzte Ramónát is, aki ezzel a támadással szemben nem tudta felvenni a kesztyűt.

A negyedik körben aztán teljesen felborult minden. Kiss Ramóna megcsúszott, és előbb Bende Adrival, majd Budaházi Nórával is összecattant és máris a nyolcadik helyen találta magát. Eközben az élén Bús Edina már behozhatatlan előnyre tett szert Walternével szemben. Az utolsó nekirugaszkodásra Kiss Ramóna feljött az ötödik helyre, Budaházi Nóra pedig két autót megelőzve a hatodik helyig tornázta fel magát.

Az első öt helyezettnek járó serleget ezúttal Bernie Ecclestone és Alexander Wurz adták át, megkoronázva ezzel az amúgy is felejthetetlen hétvégét. A felügyelőtestület a versenyt követően aztán újra megvizsgálta az ütközéses helyzeteket, melynek eredményeképp Dr. Bánki Ágnest 2 x 20 mp, Budaházi Nórát és Bende Adrienn 20-20 mp büntetéssel sújtotta. Ezzel a végső sorrend is átalakult.

A sorozatból két versenyhétvége van még hátra. Két-két verseny vár a hölgyekre a Pannónia-Ringen augusztus végén és a Hungaroringen szeptember közepén.

A bajnokság állása

1. Bús Edina	173 pont
2. Walterné Dancsó Adrienn	129 pont
3. Bende Adrienn	118 pont
4. Benik-Garami Anett	102 pont
5. Budaházi Nóra	102 pont
6. Kiss Ramóna	101 pont
7. Sas Szilvia	94 pont
8. dr. Bánki Ágnes	76 pont
9. Kóváry Anett	62 pont
10. Nánási-Ördög Nóra	37 pont
11. Nagy Brigitta	26 pont
12. dr. Molnár Ágnes	22 pont





LOTUS- LÁNY

BÚS EDINA: AKI VEZETI A BAJNOKSÁGOT

Csak a Lotusban kezdő, Suzukival a korábbi években mutatott pár fricskát a versenytársaknak. De gurult már 490 lóerős F430-as Ferrarival, és teregetett Formula-autót is, most pedig vezeti a LLC bajnokságát. Bús Edina egy nem hétköznapi lány...

SZÖVEG: WWW.MELYGARAZS-STREET.HU/ CYLON KÉPEK: SPEEDLIGHTPHOTO

– Nem a Lotus az első igazi sportkocsi, amiben tesztelted tudásod, hanem Ferrari F430-ast is teregettél már. Melyik ad nagyobb adrenalinlöketet? Azoknak, akik még csak fényképen láttak ilyen autót, leírnád pár mondatban az F430-ban gyűjtött gyorsulási és menetteljesítmény-tapasztalataidat?

– 2008-ban volt szerencém kipróbálni egy F430-ast, Jánosi Sándor mellé ültem be, majd az instrukciók után én vezethettem ezt a 490 lóerős gépet. Természetesen ez egy hatalmas adrenalinlöket volt az én kis Swiftem-hez képest, azzal összehasonlíthatatlan! Atyaég, amikor megindult alattam, el sem hittem. Emlékszem, hogy visszafogottan és óvatosan vezettem, még a kipörgésgátlót sem kapcsoltam ki. De most már, hogy a Lotusban ülök, biztosan másképpen vezetném. Különösen, hogy azóta már vezettem Formula Mastert is, amit már bátrabban kezeltem. Annyira, hogy azon is elgondolkodtunk, hogy jövőre ezzel folytatom...

– Suzukival annak idején nagyjából le-
hagytad a fiúkat, most egy Lotussal, talán
érettebb versenyzéssel stabilan hozod
a győzelmeket és a dobogós helyezéseket.
Van-e különbség egy női és egy férfi sofőr
„lenyomása” között?

– Mióta versenyzem, egyszer sem jutott eszembe az, hogy én férfiakat „nyomok le”. Persze azért jó érzés volt! Az igazság az, hogy itt, a csajok között szerintem nagyobb a rivalizálás, amit persze kifelé senki sem mutat, de tudjuk, hogy milyenek a nők, ha ellenfelük akad. Javítatok ki, ha tévedek... Amikor férfiak között versenyeztem, könnyebben elviseltem azt, ha nem kerültem fel a dobogóra, de idén, mikor az egyik futamon harmadik lettem (egy amatőr hibából kifolyólag), nem tudtam annyira örülni, mint a Suzukis harmadik helyemnek.

– Le tudod –e vetközni a közúton, azt
hogyan tapasztalt versenyző vagy? Verse-
nyeztél már a pályán kívül? Szeretsz szá-
guzdozni?

– Szeretek száguzdozni. Pályán kívül versenyezni is szeretek. Minden, ami a sebességgel van összefüggésben, az jöhet. Persze ezek a pályán kívüli dolgok nem komolyak.

– Tüdsz olyan negatívumot felhozni, ami
nagyon hátráltatott? Akár futamon, akár
egy egész idényben?

– Talán az, hogy régebben nagyon féltem az esős versenyektől. Mára már ezzel nincs gond. Annyira lektüzdöttem, és bebizonyítottam magamnak, hogy nem olyan veszélyes, mint amilyennek látszik, hogy azt szoktam kívánni, bárcsak esne!

– Van-e valami pozitív vagy negatív ha-
tása annak, hogy Forma-1 betétprogram-
ként több ezer ember előtt kellett telje-
síteni? Nem volt félsz benned, hogy ha
megcsúszol, vagy beragadsz a kavicsba,
az „mekkora égés” lesz? Vagy ilyen nincs,
elég tréning volt a WTCC és a WSR?

– Még tényleg nem versenyeztem annyi ember előtt, mint idén ezeken hétvégén. Hatalmas élmény volt! Én inkább pozitívnak mondanám, mert nagyon jó érzés, ad olyan adrenalinlöketet, mint az F430.

– Van példaképed? Ki az, akire a magánélet-
ben felnéz Bús Edina? És ki az, akinek ma-
ximálisan elismered a versenyzői kvalitását?

– Minden elismerésem Michelisz Norbié. Minden egyes versenyén jobban dobog a szívem, mint az enyémen. Amikor egyszer vele együtt hívtak meg az RTL Klub reggeli műsorába, azt gondoltam: Kell ennél nagyobb megtiszteltetés? Az F1-ben pedig Vettel a kedvencem. Egyébként ez a két versenysorozat, amit nézni szoktam. A többi kategóriát annyira nem követem figyelemmel. Inkább csinálni szeretem, mint nézni.



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

HÁTTÉR

GYORSASÁGI

KIS RAKÉTA

RAMÓNÁT FELFEDEZTE A LOTUS LADIES CUP

Barátok közt sztárja, Kiss Ramóna egyik napról a másikra csöppent az autóversenyzés világába. Barátnője és pilótatársa, Ördögh Nóra hívására döntött úgy, hogy kipróbálja magát, és a Proex Motorsport csapatában a Lotus Ladies Cup egyik legjobb amatőr versenyzőjévé vált.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ KÉPEK: FÖLDI D. ATTILA



– Hogyan került a Lotus Ladies Cup mezőnyébe?

– Nagyon hirtelen jött a felkérés. Ördögh Nóra barátnőm hívott fel, hogy lenne-e kedvem autóversenyezni. Rögtön rávágtam, hogy igen. Úgy, hogy korábban még a Hungaroringen sem jártam, és a Forma-1-en kívül nem is nagyon követtem figyelemmel semmilyen sorozatot. Amikor először beültem a versenygéphez, két hetem volt az első futamig. Nagyon beleéltem magam a szituációba, és hihetetlen sokat gyakoroltam. Igazi szenvedélyé vált ez nálam. Tudni kell rólam, hogy ha valamibe belekezek, akkor a maximumot szeretem nyújtani. Gyorsan sikerült megtanulnom a pálya vonalvezetését, és lassan becsukott szemmel is végig tudtam menni a hungaroringi aszfaltcsíkon. Első versenyemen aztán a nyolcadik helyről rajtolhattam, és ezt a pozíciót a futamon is sikerült megtartanom. A csapatnál el is neveztek „Kis Rakétának”.

– Ha már szó esik a csapatról, ki készítette fel téged?

– Öten versenyzünk a ProexSport Kft. – Kalaschnikow Energy Team színeiben. Engem Kiss Norbi vett a szárnyai alá, akitől rengeteget tanultam. Ha ő mellett ül az autóban, akkor 5-6 tizedekkel is képes vagyok jobb időket menni, és az sem mellékes, hogy rendkívül jól bánik a lányokkal, jól viseli a hisztijeinket. Persze az egész istállót a professzionizmus jellemzi. Edzések és versenyek előtt tökéletesen felkészítik a gépet, én pedig mindig egy húszperces kis be-

szelgetéssel kezdem ezeket a napokat, mégpedig az autómmal, aki a lelki társammá vált.

– Melyik eredményedre vagy a legbüszkébb?

– Válogában több ilyen is van. Nagyszerű érzés volt például a WTCC betétfutamának résztvevője lenni, hiszen ilyen örületet és rajongást még sosem tapasztaltam. Azt hiszem, akkor szerettem bele igazán az autóversenyzés világába. Természetesen az is hihetetlen volt számomra, amikor az F1-es verseny előtti futamon az ötödik helyen sikerült célba érnem, ezzel pedig a legjobb amatőr pilótának járó kupát is átvehettem a dobogón, amit Niki Laudától kaptam meg. Alig tudtam felfogni, hogy ez velem történik. Emlékezetes még a World Series by Renault alatt rendezett verseny is, ahol vasárnap reggelre beállt a nyakam, és nem tudtam forgatni a fejem. Tele nyomtak lidokainnal, és végül elindultam a futamon, ahol zuhogó esőben sikerült a harmadik pozícióban célba érnem. Sosem felejttem el azt a fantasztikus érzést.

– Milyen a versenyzői élet, a garázsok hangulata? Lehet valami párhuzamot vonni a tévés munkáddal?

– Egyáltalán nem. Teljesen mértékben eltér egymástól a két dolog. Néha persze nem egyszerű összeegyeztetni egymással a sorozatot és a versenyzést, de ha nem tudok elmenni egy-egy edzésre a munka miatt, akkor is próbálok pótolni a hiányzástomat.

– Amióta versenyzel, változott a vezetési stílusod az utcán?

– Igen, de nem úgy, ahogyan sokan gondolnák. Sokkal nyugodtabb lettem a volán mögött. A versenypályán

kiadom magamból a feszültséget és a készletet a száguldásra, ezért a közutakon meggondolttá és nyugodttá váltam, aminek nagyon örülök. Egyébiránt a futamokon használt Lotus nagyon jól irányítható, a kanyarokban nagyon kezes. Ahogyan a kedvenc filmemben, a Micsoda nőben is fogalmazott a főszereplő, „Befekszik, mint cica az ágyba”.



NEM CSAK NOSZTALGIA

SZIGETVÁRI MÁTYÁS A MÚLTRÓL, A JELENRŐL ÉS A JÖVŐRŐL

Mint az autósport minden szakágának, a formulaautózásnak is van múltja. Ennek nemzetközileg is elismert résztvevője Szigetvári Mátyás. A korábbi abszolút gyorsasági bajnok manapság csapatvezetőként járja ugyanazokat a pályákat, ahol korábban maga is rajthoz állt. Ennek kapcsán kezdtünk nosztalgiázni...

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: KOLLÁR

– Milyen érzés most már csapatvezetőként és nem versenyzőként részt venni azokon a versenyeken, ahol korábban rajthoz álltál te magad is?

– Nekem a pozni futam borzasztó nagy élmény volt, mert 1986-87-ben ott versenyeztem. Azóta nem változott ott semmi: ugyanaz a pálya, a depó és minden homokbucka és földcsomó ott volt, ahol korábban. Ami pedig a legnagyobb élmény és kicsit meglepetés is volt, hogy azok az autók, amikkel anno a versenytársaim és én is indultam, most szintén ott voltak – de már az oldtimer futamon. Ahogy elnéztem a pilótáik is az én korosztályomból valók voltak, és nem is kevesen! Jó volt picit nosztalgiázni.

– Van olyan emléked, ami most jutott eszedbe, hogy újra a régi pályákon jártál?

– Salzburg különösen kedves a szívemnek, hiszen ott 1990-ben két Eb-futamot is nyertem. Mikor tavaly, éppen 20 évvel a győzelem után kint jártunk, kivettem magammal a kamionban a két koszorút is, amit akkor kaptam... De szeretek visszamenni a most már Red Bull Ringnek nevezett pályára is, bár az már jócskán megváltozott, teljesen átépült minden. 1988-90 között indultam itt, de ehhez a pályához is kellemes emlékek fűznek...

– Szoktatok szakágon belül nosztalgiázni? Egyáltalán van még igény vagy nyitottság a nosztalgiára?

– Nagyon kevesen vagyunk a régiek közül, szinte csak Szász Laci barátom van még, akivel szoktunk a régi dolgokról beszélgetni, és egy-két szerelő srác, akik az én időmben már ott voltak, de talán ennyi. Ahogy én is meghallgatom a nálam idősebbeket, de átélni nem tudom a sztorijaikat, lévén az egy idegen vi-

lág számomra, úgy a mai fiatalok is meghallgatnak, de sokat már nem jelent nekik, amit mesélni tudok. Más kor volt, más autókkal, más közönséggel, amit leginkább azok tudnak megérteni, akik megélték azokat.

– Azt mondod, elkoptak a régiek: abba lehet hagyni szerinted az autóversenyzést?

– Én nem tudnám abbahagyni. Nekem ez a 34. szezonom, és ha ad a jóisten még 30-at, akkor mindig is csinálni fogom. Sajnos mások családi, anyagi, egzisztenciális vagy egyéb okokból eltávolodtak a sporttól, vagy teljesen abbahagyták, de én nem tudnám. Annyira az életem része, és annyira fontos nekem, hogy képtelen volnék felhagyni vele.

„Bízom benne, hogy lesz még szép korszaka ennek a sportnak.”



– Mivel töltöd az idődet az olyan két hónapos szünetekben, mint amilyen most is van?

– Valamit mindig: vagy az autót matatom, vagy a műhelyben találok ki valamit, ahol minden nap reggel 9-től estig ott vagyok – bár most egy majdnem két hetes nyaralásunk is volt a családdal. Én vagyok a legszerencsésebb ember a világon, mert van egy fantasztikus feleségem, gyönyörű, egészséges kislányom és a hobbimból élek. Szerintem, aki szereti a munkáját, az egész életében nem dolgozik – na, ez vagyok én.

– De azért dolgozol is kicsit: a szakág munkájában azért részt veszel...

– Igen, a gyorsasági szakág bizottsági munkájában veszek részt, én képviselem a formulaautósokat. Tulajdonképpen közvetíték a versenyzők és a ve-



zetés között. Néha kicsit kényelmetlen a feladat, mert nem lehet mindig mindenkivel jól tenni – kicsit hálátlan, de azért nagyon szeretem csinálni.

– Van nyitottság vagy tervek arra nézve, hogy valahogy növelni tudjátok a formulások létszámát?

– Valahogy most az egész szakágban nagyon kevés versenyző van. Valamikor 130-an vol-

tunk, ma vagyunk vagy 50-en. Ezenkívül azt tartják a formulázásról, hogy veszélyes, legalábbis sokan vallják, hogy nem nagyon ülnének be ilyen autóba. Ha egyébként is kevés a pénz, és talán kicsit félnek is tőle, nagyon nehéz létszámot növelni. De egyébként sokat gondolkozunk rajta, hogy mit lehetne csinálni... Bízom benne, hogy lesz még szép korszaka ennek a sportnak.



„Ahogy a bokszutcában körülnéztem, mindenhol csak mosolygós arcokat láttam.”



ÉLMÉNY VOLT

A MOGUL RACING TEAM MEGAUTÓZTATTA VENDÉGEIT

KÉPEK: KOLLÁR ATTILA

Különleges program zajlott augusztus közepén a Hungaroringen. Az esemény szervezője, Fekete László mesélt a történekről. „Megkeresett bennünket a Pólus Vegas Kft. és az Eurocenter Vegas Kft. képviselője, Béres Károly. Szimpatikusnak találta a Mogul Racing Team tevékenységét,

eredményeit, médiahíterét, ezért szeretne együttműködni velünk egy hungaroringi élményautóztatás erejéig – én pedig nagyon megtisztelőnek éreztem, hogy minket választott. A visszajelzések alapján úgy érzem, nagyon sikeres délutánt tudtunk biztosítani körülbelül 120 embernek, fiatalok-

nak, idősebbeknek, gyermekekkel érkező családoknak. Nagyon ritkán lát az ember ennyi elégedett arcot!” – nyilatkozta a csapatvezető. „Három Seat Leon Supercup versenyautóval mutattuk be a pályát és a versenyélményeket, kiállítottuk a Formula Renault-akat, amibe egy fotó erejéig bele is



ülhettek a vendégek. A versenyautókat Nagy Brigitta, Csuti László, Csuti Viktor és jómagam vezettük. Örülök, hogy jól sikerült a rendezvény, és remélem lesz folytatása is. Külön köszönet Csuti Lászlónak, a szerelő srácoknak, a média képviselőnek a sikerhez való hozzájárulásért!”

A Laurus Invest csoport filozófiája mindig is az volt, hogy a vendégeinek magas színvonalú szórakozási lehetőséget biztosítson. Ezt a délutánt is ilyen okokból szerveztük. Ahogy a bokszutcában körülnéztem, mindenhol csak mosolygós arcokat láttam, így már akkor tudtam: megértte! A mostani, a Mogul Racing Team segítségével megvalósult élményszerzés és az ehhez hasonló programok, valamint a vendégeinkkel való remek kapcsolat teszi a cégünket piacvezetővé a szerezsejatek-szervezők között.

Béres Károly, a Pólus Vegas Kft. és az Eurocenter Vegas Kft. képviselője



EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ

AUTÓ

Név: Maserati GranTurismo

Verzió: MC Stradale

Gyártási év: 2010

Motor: 4,7 V8

Teljesítmény: 457 LE

LÁNY

Név: Wágner Laura

Kor: 18

Lakhely: Miskolc

Foglalkozás: tanuló

Fotó: Rogosz Péter



DUPLÁN KITŰNŐ

NISSAN JUKE 1,6

Kitűnő ötlettel állt elő a Nissan, amikor útjára bocsátotta a Juke-ot, hiszen a városi mini-szabadidőautó koncepciójával és formájával is kitűnik az egyenautók közül.

SZÖVEG, KÉP: ÓSZ LÁSZLÓ, TDK

Sokan egy gólyalábakra állított békához hasonlítják, de ez utóbbi hasonlatot pozitív és negatív jelzőként is lehet értelmezni. Mi az első csoportba soroltuk magunkat, mert szerintünk a kis hüllő aranyos, és mert az autópárnák nagyon jól tesznek a mérés ötletek, a teljesen új formák. Mások olyan rútnak látják a kicsinyke SUV-ot, amelyet még egy királykisasszony csókja sem tudna fess királyfivá változtatni, de szerencsére ők vannak kevesebben, és az eladási adatokból úgy tűnik, hogy a Nissan jól döntött, amikor felvállalta a Juke-ot.

Az autó belső kialakítása abszolút sugározza a fiataloságot, és a tervezők itt sem hagyták ki

a formabontó megoldásokat. A teljesen egyedi középkonzol pirosra fújva, egy új, a megszokottól eltérő képpel fogadja a „betérőket”. A mi véleményünk szerint azonban mindez csak egy vörös színű autónál néz ki jól, más árnyalatoknál érdekes, és talán már a giccses kategóriába sorolható... A belső kezelőszervek elrendezése az olcsó hatású műanyagok között kifejezetten átgondolt hatást kelt, a váltó például a kormányhoz ideális közelségbe került. A fej és lábtér is elegendő, akár az utas, akár vezető ülésében utazunk, de vigyázat, hátra csak gyerekek merészkedjenek. A csomagteret sem a nagycsaládok igényeihez alakították, ugyanakkor még-

is több hely van benne, mint amit első ránézésre gondol a bábmézősködő.

Az 1,6-os szív dinamikusan mozgatja a nem túl nehéz (1172 kg-os) autót, amely így könnyedén gyorsul (11 másodperc alatt van száz), de akinek ez nem elég, a 117 lóerős erőforrás helyett kérhet egy 190-es turbót is, vagy pörgetheti az alapmotort. Ha maradunk a tesztelt modellnél, 6,5-7,5 literes fogyasztásra számítsunk. No meg a városi dzsungelre méretezett jó fordulási képességekre, illetve fronthajtásra, plusz a rövid tengelytáv miatt egy kis izgágaságra.

Érdekes megoldás, hogy normál, sport és eco üzemmódban is használhatjuk az autót, pontosabban, hogy ezekhez a beállításokhoz saját visszajelző tartozik. Itt normál módban leolvashatjuk az akkumulátor töltöttségét és a nyomaték kihasználtságát, sportban a ráncok ható G-erőket, ecóban pedig egy görbén és egy grafikonon követhetjük nyomon, mennyire spórolósan vezetünk.

Persze ez a feltűnő külső mellett csak hab a tortán. A Juke van olyan különleges, mint mondjuk a maga idejében a Mini és Fiat 500, ráadásul nem is drága mulatság beszerezni, az alap alig kóstol többet 4 milliónál.



POLE-POZÍCIÓ

FORD MONDEO 2.0 SCTI ECOBOOST

Elsőre egy ráncfelvarrásnak láttuk, amit a friss Mondeo tervezői megváltoztattak a középkategóriás autón, de később kiderült, ez a kocsi már elődjénél újabb alternatívát is nyújt a vásárlóknak.

SZÖVEG, KÉP: ÓSZ LÁSZLÓ



A Ford szakemberei mindent megtettek, hogy a már sikeres autó utódja is ugyanolyan eredményeket könyvelhessen el, mint négy éve útjára bocsátott Mondeo. A tavaly felfrissített kocsin megjelent például a divatos és hasznos LED-es nappali fény, a kétkuplungos automata váltó, a motorkínálatban pedig egy feltöltős, közvetlen befecskendezéssel is izmosított kétkliteres is helyet kapott – ez a tesztautó jutott nekünk. Az importőr ráadásul 19-es kerekeket kért a kocsira, amely a hazai útviszonyok között kissé utópisztikus próbálkozás, bár látványra kétség kívül megnyerő. Az természetesen egyértelmű, hogy ez az erőforrás és felszereltség

nem fog eladási csúcsokat döntögetni, ugyanakkor kiszolgálja azokat a vevőket, akik egy Fordban is érezni akarják a sportosságát, egyben segít a Mondeónak kitörni a megszokott cégautó-skatulyából.

Ami a műszaki adatokat illeti: 240 lóerő, 340 Nm, 7,7 másodperces gyorsulás, illetve 9 és 10 liter közötti fogyasztás – utóbbi a sofőr vezetési stílusától függően kevesebb vagy több is lehet.

Megfordul az ember fejében, hogy a márka legnagyobb ötajtósának méretei és formái akár a felsőkategóriába soroláshoz is elegendőek lennének, de az igazság az, hogy a BMW-vel és az Audaival csak akkor versenyezhet, ha megtömjük

extrákkal a kocsit, úgy pedig bőven tízmillió forint feletti vételárat kapunk. A 6,8 milliós alapváltozat nem alkalmas az összehasonlításra...

Vezetettségében az autó megfelel az elvárásoknak. A lengéscsillapítása inkább limuzinos, mint sportos, ez talán érdekessé teszi az összehatást, ha a motor teljesítményét is figyelembe vesszük...

Az új Mondeo belső kialakításában is tökéletes, akár az üzleti célokra, akár a családi kirándulásokra használja a tulajdonos. A csomagtartó nyitásával óriási és jól rendezhető csomagtartó tárul elénk. A belső térben sincs olyan érzésünk, hogy a külső méretekhez képest szűkölködnünk kellene. Kellemes, tágas, amit akár elől, akár hátul is élvezhet az utas. A műszerfal a Fordtól megszokott színvonalat hozza, az átgondoltság, a korrekt anyagok és a megfelelő összeszerelés képét közvetíti.

A felfrissített Ford összességében továbbra is hozza a formáját, és a legelérhetőbb változataival saját osztályában továbbra is képes tartani a pozícióját, esetenként elhódítani a vevőket az Opel-től vagy a VW-től.





LEVEZETŐ KÖR



VW TOURAN TRENDLINE 1,2 TSI
A rali világbajnokságra készülő Volkswagen egyterűje a legkisebb motorral is meggyőző, még ha a teszt során nem is érezhettük versenyautóban magunkat. Mert a sok száz lóerő csak a futamokon első számú szempont...

SZÖVEG, KÉP: BENEDEK ATTILA

A környezet védelme és az idő is nagy úr, a németek minibuszán ezek a megállapítások remekül bemutatathatók. Touran 2003-ban lépett az egyterűek piacára, az első komolyabb ráncfelvarrására 2006-ban került sor, a másodikra tavaly. Az utolsónál megkapták a ledes hátsólámpákat és a márkaképbe tökéletesen illő külsőt. Morcosabb lett elődjénél, sportosan közlekedve, a visszapillantó tükrökből nézve, tekintélye van a szigorú arcnak. A kétszeri ráncfelvarrás alatt a feljövő hibákat kiküszöbölték, az esetleges gyártási problémákat rég elfelejtették, így jön létre a valódi német minőség.

A korosodás látható jeleit kiküszöbölték a tervezők, az idő múlása a motorháztető felnyitása-kor látszik igazán. A friss fejlesztésű kis négyhengeres valósággal elveszik a motortérben. A Touran alapmodelljét 1,2 literes motor hajtja, ami turbófeltöltő segítségével preseli ki magából a 105 lóerőt és a 175 Nm nyomatékot.

Az alapmotor nem rohanós embereknek való,

11,9 másodperc alatt viszi fel az egyterűt szádra, ez a tömeg lóerő arányt nézve jónak is mondható (1378 kg/105 LE). A pozitívum a 7,7 másodperces 80-ra gyorsulás, és az 50-60-ra szökkenés rövideje. A turbófeltöltésnek köszönhetően, alacsony fordulattól (1550) rendelkezésre áll a 175 Nm, így nincs emelkedőn való gyengélkedés, visszacsatolás. Ezért a dízeles tulajdonság miatt, hamar lehet használni a váltó hatodik fokozatát. A közúton mért fogyasztásnál meglepő dolog történt, az 5,5 literes gyári értéket önmegtartóztatással lehetett tartani. Vegyes üzemben, sok városi menettel, légkondi használatnál már 8 literes átlag jött ki a 6,67 milliós autónál.

A fülkében a tárolók, kárpitok anyagai és az illesztések VW-színvonalúak. A váltó előtt le a kalappal, a pedálok és más kapcsolók is precízen teszik a dolgukat.

Az egyterűknél a fülke a legfontosabb, itt egy bakit lehet felhozni, mivel ez a technika az

alapja a Caddy-nek is – itt elérhető a négykerék-hajtás –, így a második ülésor középső utasa lábai között található a kardántengely alagútja. Emiatt az utastér padlójába rejtett tárolóktól és a sík padlólemeztől búcsút mondhatunk. A hétüléses kivétel harmadik ülésorának ebben a méretosztályban nincs sok értelme, csak rövid távon érdemes felnőttest oda ültetni.

A ráncfelvarrott Touran arca morcosabb, szigorúbb lett



NEM ESETT MESSZE

SÜMEGI MARTIN APJA SIKEREIT MÁSOLJA



Az alma nem esett messze a fájától: tökéletesen illik ez a mondás Sümei Martinra, a 15 éves jet-skisre, aki édesapja nyomdokain jár. Sümei László majd két évtizeden át versenyzett a profik között, és utolsó két aktív szezónjában már a fia kezébe is áttolta a kormányt. És mint utóbb kiderült, nagyon jól tette...

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ KÉPEK: TESÁNSZKI KRISZTINA

A fiú tulajdonképpen a vízparton, a jet-ski versenyeken nőtt fel, így nem csoda, ha rákapott a szárguldas ízére, és az idő előrehaladtával egyre ügyesebb és gyorsabb lett. Rövidesen aztán már nem csak kedvtelésből húzta a gázt, három éve aktív versenyzőnek mondhatja magát. Martin 2010-ben amatőr bajnok lett Magyarországon, idén pedig a felnőttek között bontogatta szárnyait. Az Európa-bajnokságon egy remek harmadikw pozíciót ért el, sorozatban szerzi a jobbnál jobb helyezéseket, egy versenyhétvégét rendre több éremmel

a nyakában végez, a hazai bajnokságban pedig jelenleg az abszolút második helyen áll.

Mindez talán annak is köszönhető, hogy több kategóriában is indul. A Stock (széria) bajnokság indulói gyári, míg a GP kategória versenyzői tuningolt versenygépekkel vágnak neki a különböző távú futamoknak. Martin offshore (20 perc) és zárt pályás (12-14 perc) versenyeken is rajthoz áll – mindenhol győzelmi esélyekkel.

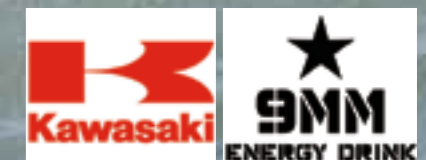
A jövőt illetően nagyobb terveket is ápolnak a Sümei családban, hiszen Martin világbajnok-

ságon is szeretne indulni, persze amellett, hogy az Alpok-Adria Kupában és a hazai bajnokságon is eleget akar tenni kötelességeinek.

Az ifjú tehetség a vizes sport mellett egyébként más extrém kihívásokat is bevállal, hiszen hegyszerkászol, snowboardozik és a motokrosszal is kacérkodik. Ezeket az elfoglaltságokat persze mind úgy végzi, hogy mellette az iskolai kötelezettségeinek is eleget tesz, hiszen a fiatal ember szeptemberben kezdi meg középiskolai tanulmányait.



„Egy versenyhétvégét rendre több éremmel a nyakában végez, a hazai bajnokságban pedig jelenleg az abszolút második helyen áll.”



RAJTRÁCSFOTÓK

Az elmúlt hetekben ők voltak a versenypályák legszebbjei



Széria: **DTM**
Helyszín: **Nürburgring**



Széria: **WTCC**
Helyszín: **Donington**



Széria: **FIA GT**
Helyszín: **Navarra**



Széria: **WSR**
Helyszín: **Hungaroring**

Kapja el jól a rajtot és ragadja meg ezt az exkluzív lehetőséget!



Regisztráljon most, fogadjon a bwin-en és egyéves előfizetést kap az Autósport és Formula Magazin-ra, benne a világ vezető szaklapjának, az F1 Racingnek a legjobb cikkeivel!

Az akció részleteiért és az ajánlat igénybevételéhez látogasson a www.formula.hu/bwin oldalra.

play for real

bwin.com

CASIO

EDIFICE
Speed & Intelligence

**Minden
másodperc
számít**



A CASIO a Red Bull
Racing csapat
hivatalos partnere.



EQW-M1100DB

Rádiójel-vezérelt,
fényenergiával működő kronográf

www.casio-watch.hu