

A világ vezető F1-es magazinjának legizgalmasabb cikkeivel

Autósport és **Formula**



MAGYARORSZÁG MOTORSPORT MAGAZINJA

XII/3. szám, 2011. március

WWW.FORMULA.HU

ROBERT KUBICA

MIÉRT NEM TUDOTT
ELLENÁLLNI A RALINAK?

F1-ES ÉVINDÍTÓ

Pilóták, esélyek, szabályok,
teszteredmények

FERNANDO ALONSO

Harmadik címére hajt

A HONDA A FAVORIT?

MotoGP:

Gyenge Ducati és Yamaha

MENNY ÉS POKOL

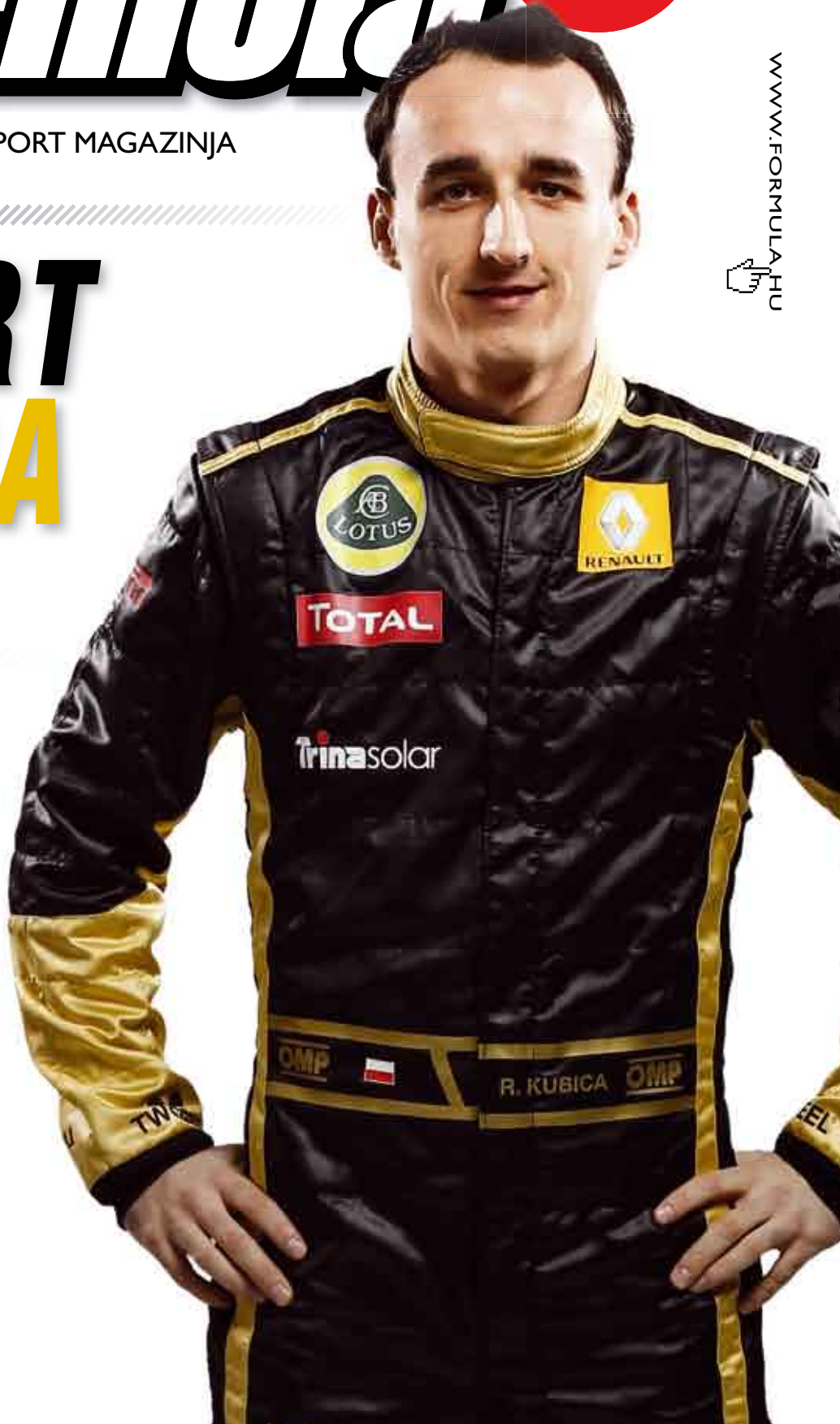
Rali vb: Svédország és Mexikó

NÉGYSZER NÉGY

FF: A sosem volt Ferrari

GENF LEGSZEBBJEI

Hostessek az autók mellett



**EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY:
Jázmin és a Camaro**

Ára: 795 Ft
Előfizetőknek:
499 Ft



Vásárolj olcsón! >>> www.aqua.hu

SZÁMÍTÁSTECHNIKA



Ha márciusban a Pick-Pack-Pontokon keresztül rendelsz, a szállítást díjat **ELENGEDJÜK!***

SZÓRAKOZTATÓ ELEKTRONIKA



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

HÁZTARTÁSI BERENDEZÉSEK



125

TISZTELET AZ AUTÓNAK

Egy hónap alatt – előző számunk lapzártája óta – annyi fontos esemény történt a motorsport világában, hogy ha csak tömondatokban sorolnánk is fel azokat, akkor sem férnének el a főszerkesztői jegyzet oldalán. Meg sem próbálkozunk tehát itt ezzel, helyette egy olyan esemény, pontosabban találmány emlékét idézzük fel, amely 125 esztendeje indult hódító útjára.

Patentwagennek (szabadalmaztatott járműnek) hívták, 958 köbcentis motor hajtotta, háromnegyed lóerőt teljesített, a maximális fordulatszám 400/perc lehetett és egy bizonyos Karl Benz valósította meg. Az úr 1886 elején jegyeztette be a helyi hivatalban a prototípus ötletét, hogy aztán négy esztendő alatt legyártson belőle 25 példányt. A benzinkutak nélküli lét, a hintók, a szekerek és a gőzgépek világában egy ilyen autóval megérkezni sokkal nagyobb feltűnést jelenthetett, mint mondjuk manapság egy elegáns partira egy F1-es Ferrarival befutni. (Érezhette mindezt a derék feltaláló felesége is, aki a legenda szerint 1888-ban elkötötte Benz úr kocsiját, és száz kilométeres kirándulásra indult fiaival...)

De mégsem emiatt emlékezünk most a háromkerekű járműre, sokkal inkább azért, mert minden olyan versenyautó, amelynek a képeivel tele van a televízió, az internet és ez az újság is, tulajdonképpen

„Minden olyan versenyautó, amelynek a képeivel tele van a televízió, az internet és ez az újság is, tulajdonképpen a Patentwagen déd- vagy ükunokája.”

a Patentwagen déd- vagy ükunokája. Annak a Benz-féle kocsinak a leszármazottja, amelynek replikájára pár évvel ezelőtt – korhű jelmezben – én is felültem (lásd a fotót!).

Az Autósport és Formula Magazinban felsorakoztatott négykerekűek közül kétségkívül Michael Schumacher és Nico Rosberg F1-es autójának vérvonal a leginkább „benzes” – hogyhogy nem, mind-



ketjükéről bőségesen esik szó mostani lapszámunkban. Ahogyan komoly teret szentelünk a száguldó cirkusz és a rali között választani nem akaró, végül csúf bal esetet szenvedő Kubicának vagy barátjának, a harmadik vb-címének begyűjtésére készülő Alonsónak. (Köszönet az anyagokért az F1 Racingnél serénykedő kollégáknak!) Írunk arról is, miért nem tudják a sport ked-

véért úgy félretenni a fegyvereket Bahreinben, mint néhány ezer éve a görögök az Olimpia idején, és az AFM-ből az is kiderül, hogy a Hungaroring főnöki széke után a Magyar Nemzeti Autósport Szövetség elnöki szobáját is elfoglalta Gyulay Zsolt, aki történetesen kétszeres olimpiai bajnok.

Volt két rali vb-futamunk, lesz egy MotoGP-versenyünk (ezúttal magyar induló híján), beindul a WTCC-évad (előbb Michelisz nélkül, aztán remélhetőleg az ő dominanciájával), végül újra a régi helyszínén, Melbourne-ben kezdődik el az F1-es szezon – hogy március végétől lassan a magyar versenypályák is benépesüljenek.

Ugye milyen jó, hogy Benz annak idején bekapogott a szabadalmi hivatalba?



32



78



76

| | | | |
|---|----|--|-----|
| RAJTRÁCS | 8 | PERCRŐL PERCRE | 60 |
| Pilóták és esélyek a 2011-es évad nyitánya előtt | | Kubica a Ronde di Andora Ralin után | |
| KIESTEK A PIKSZISBÓL | 18 | „ADJATOK EGY IGAZI UTAT!” | 62 |
| Versenyzők: tavaly vezettek, idén reménykednek | | Marc Surer karrierjét is kettétörte egy ralibaleset | |
| TESZTNYITÁNY | 20 | TESZTTAPASZTALATOK | 72 |
| Az első 2011-es szippantás az F1-es benzingőzből | | Erős Honda, gyenge Ducati, magabiztos Yamaha | |
| SZÁRNYAK ÉS SÚLYELOSZLÁS | 26 | NYEREGBE! | 76 |
| A 2011-es szabályváltozások | | Ébredzik téli álmából a hazai gyorsasági motorsport | |
| AZ F1-ES KORMÁNY | 30 | HIRVONEN ÉS LOEB | 78 |
| Amire csak 2011-ben szükség lehet | | Svéd és Mexikó Rali: a Ford után a Citroën is nyert | |
| FERNANDO ALONSO | 32 | BŰVÖS NYOLCAS | 88 |
| Harmadszor is világbajnok akar lenni | | A szezonnyitó múltjáról és a lehetséges jövőjéről | |
| MI TÖRTÉNIK AZ ESŐBEN | 38 | SZÁGULDÁS, SKODA, SZERELEM | 90 |
| A pilóták képességeink igazi tesztje | | Gyuriczky Zsolt és Pintér Szilvia | |
| AMIRŐL SENKI SEM TEHET | 40 | OLASZ KIRÁNDULÁS | 92 |
| F1 kontra természet | | Esélylatoogatás az Italian Baja előtt | |
| TE KÉRDEZEL | 42 | NEMZETKÖZI PÁLYÁKON | 93 |
| Nico Rosberg válaszol | | A magyar bajnok Busz Patrik idén az Eb-n bizonyítana | |
| MI LETT VELE? | 49 | ÖRDÖGI LÓERŐK | 97 |
| Senna korábbi lakótársa újraerdősíti Brazíliát | | Tunning Hell Racing Team módra | |
| RÉGES-RÉG TÖRTÉNT | 50 | EZREDES | 103 |
| Nevezetes események márciusban | | A gokartos Kancsár Ferenc lyukas hűtővel nyert | |
| KÜLÖNVÉLEMÉNY | 53 | NÉGYSZER NÉGY | 104 |
| Dávid Sándor rovata | | Ferrari FF: Amire senki nem számított | |
| KUBICA MÁSIK AUTÓJA | 54 | KILENC DECIS FOGYASZTÁS | 106 |
| Riport a rali megszállottjával – a baleset előttről | | VW XL1: ez már tényleg keveset kér | |



60

Kubica a Ronde di Andora Ralin után

PERCRŐL PERCRE**well**

©

- ✓ Reklám
- ✓ PR
- ✓ Online

www.well.hu

MOST VAGY SOHA



A tavalyi (le)szereplés után Michael Schumacher 2011-es produkcióját talán még nagyobb várakozás előzi meg, mint visszatérését követően. A hét-szeres bajnok a valenciai teszten nem mutatott különösebbet, aztán Jerezben a második napon végre ő volt a leggyorsabb. Barcelonában azonban megint visszasüllyedt a középmezőnybe, ahonnan minden bizonnyal el kell mozdulnia, ha Mercedes-szerződése harmadik évét is ki akarja tölteni. Ugyan a veterán sztár még mindig „elég jónak” tartja magát, szép számmal akadnak olyan kételkedők, akik nem hisznek a csodában...

Fotó: Pirelli

Barcelona, 2011. február 21., 09:33

Canon EOS-7D

(rekesz: F/4,6, zársebesség: 1/3200, fókusz: 200 mm, ISO: 400)

RAJTRÁCS

VERSENYZŐK ÉS ESÉLYEK A 2011-ES ÉVADBAN

Tavaly ilyenkor nem mertük megjósolni, kik lesznek az előttünk álló szezon legjobbjai – és a kiegyenlített erőviszonyokra jellemző módon tényleg csak az évadzárón dőlt el minden. Azóta ugyan nagyjából kiderült, ki erős és ki gyenge, ám a 2011-es nyitány előtt ismét felelőtlenség lenne bárkire is nagy összeggel fogadni...

(1)
SEBASTIAN
VETTEL
RED BULL RACING



Nemzetiség: német
Született: 1987. 07. 03.
Születési hely: Heppenheim
Web: www.sebastianvettel.de
Dobogós helyezés: 19
Szerzett vb-pontok: 381
Nagydíjrészvétel: 62
Világbajnoki cím: 1
Nagydíjgyőzelmek: 10
Pole pozíciók: 15

F1 pályafutás:

2006 – BMW Sauber
2007–2008 – Toro Rosso
2009–2010 – Red Bull

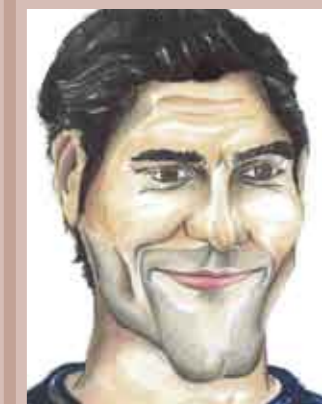
„Nem Michael rekordjait akarom megdönteni, mert nincs értelme azt célul kitűzni, hogy egyfeljebb bizonyulj, mint a sportág eddigi legsikeresebb versenyzője. Kiváló pilóták vannak a Forma-1-ben, így mindennek össze kell jönnie ahhoz, hogy a bajnoki címért harcolhass. Ahogyan eddig is, lépésről lépésre kívánok haladni.”

AFM-vélemény:

Semmilyen jel nem utal arra, hogy a Forma-1 történelem legifjabb világbajnoka bármit is veszített volna tavalyi lendületéből...

bet-at-home.com
esély a vb-címre: **1:3,45**

(2)
MARK
WEBBER
RED BULL RACING



Nemzetiség: ausztrál
Született: 1976. 08. 27.
Születési hely: Queanbeyan
Web: www.markwebber.com
Dobogós helyezés: 20
Szerzett vb-pontok: 411,5
Nagydíjrészvétel: 159
Világbajnoki cím: –
Nagydíjgyőzelmek: 6
Pole pozíciók: 6

F1 pályafutás:

2002 – Minardi
2003–2004 – Jaguar
2005–2006 – Williams
2007–2010 – Red Bull

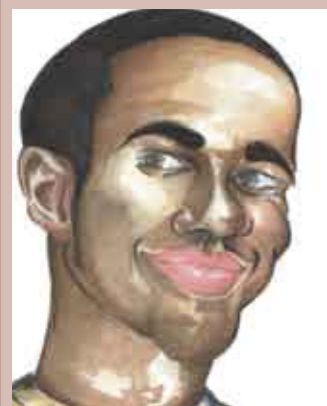
„Rendeztük a sorainkat, és idén is mindent beleadok, megpróbálok jobban teljesíteni. Ezúttal jobban kell kezdenem az évadot. Bár az idényem 80 százaléka jól alakult tavaly, az eleje nem sikerült, ezért ezen mindenképpen javítani akarok. Nagyon bízunk benne, hogy az autónk eléggé versenyképes lesz, abban pedig biztos vagyok, hogy a srácok remek munkát fognak végezni.”

AFM-vélemény:

Tavaly Webbernek nehéz dolga volt, idén pedig még inkább az lesz, mert egy vb-címvédő csapattárs ellen harcolni soha nem könnyű.

bet-at-home.com
esély a vb-címre: **1:13**

(3) LEWIS HAMILTON MCLAREN



Nemzetiség: angol
Született: 1985. 01. 07.
Születési hely: Stevenage
Web: www.lewishamilton.com
Dobogós helyezés: 36
Szerzett vb-pontok: 496
Nagydíjrészvétel: 71
Világ bajnoki cím: 1
Nagydíjgyőzelmek: 14
Pole pozíciók: 18

F1 pályafutás:
2007–2010 – McLaren

„Az idei az ötödik szezonom a Forma-1-ben. Kellően tapasztalt vagyok, hiszen egyszer már megnyertem a világbajnokságot, és szereztem sok pole pozíciót, illetve győzelmet is. Éppen ezért arra töreksem, hogy ezúttal minden jól alakuljon, és akár csak tavaly, egészen az utolsó versenyig harcba legyek a világbajnoki címért. Jól felkészültem, és maximálisan elszánt vagyok!”

AFM-vélemény:

Ha az MP4-26-os McLaren beváltja a hozzá fűzött reményeket, Hamilton bizonyosan ott lesz a világbajnoki aspiránsok között.

bet-at-home.com
esély a vb-címre: **1:4,5**

(4) JENSON BUTTON MCLAREN



Nemzetiség: angol
Született: 1980. 01. 19.
Születési hely: Frome
Web: www.jensonbutton.com
Dobogós helyezés: 31
Szerzett vb-pontok: 541
Nagydíjrészvétel: 191
Világ bajnoki cím: 1
Nagydíjgyőzelmek: 9
Pole pozíciók: 7

F1 pályafutás:

2000 – BMW Williams
2001 – Benetton, 2002 – Renault
2003–2005 – BAR Honda
2006–2008 – Honda
2009 – BrawnGP, 2010 – McLaren

„Már jól ismerem a csapatot, és ezúttal olyan autót vezethetek, amelyet valóban Lewisra és rám szabtak a mérnökök. A tavalyi évvel ellentétben ezúttal én is hozzájárulhattam a kocsik fejlesztéséhez. Minden jel arra utal, hogy a Pirelli-gumik kedveznek majd a vezetési stílusomnak, így bízom benne, hogy ebből jelentős hasznot húzhatok az idei évad versenyein.”

AFM-vélemény:

2009 világbajnoka a mezőny legnagyobb gumimágusa, abroncskímélő autózásával a gyorsan kopó Pirelliken nagy dolgokat vihet véghez.

bet-at-home.com
esély a vb-címre: **1:13**

(5) FERNANDO ALONSO FERRARI



Nemzetiség: spanyol
Született: 1981. 07. 29.
Születési hely: Oviedo
Web: www.fernandoalonso.com
Dobogós helyezés: 63
Szerzett vb-pontok: 829
Nagydíjrészvétel: 159
Világ bajnoki cím: 2
Nagydíjgyőzelmek: 26
Pole pozíciók: 20

F1 pályafutás:

2001 – Minardi
2003–2006 – Renault
2007 – McLaren
2008–2009 – Renault
2010 – Ferrari

„Motiváltabb és izgatottabb vagyok, mint valaha. 2010 hihetetlen volt, 2011 pedig még fontosabb lesz, hiszen változtak a szabályok, a KERS és egyebek miatt minden versenyzőnek igazítania kell a vezetési stílusán. Nehéz év előtt állunk, amely hatalmas kihívásokat tartogat. Teljes mértékben elkötelezték vagyunk, mert az idei évre a végső győzelem megszerzését tűztük ki célul!”

AFM-vélemény:

A tavalyi vb-titulus elvesztése gyógyíthatatlan seb Alonso számára, így idén várhatóan a szokásosnál is nagyobb vehemenciával veti majd magát a harcba.

bet-at-home.com
esély a vb-címre: **1:3,5**

(6) FELIPE MASSA FERRARI



Nemzetiség: brazil
Született: 1981. 04. 21.
Születési hely: Sao Paulo
Web: www.felipemassa.com
Dobogós helyezés: 33
Szerzett vb-pontok: 464
Nagydíjrészvétel: 134
Világ bajnoki cím: –
Nagydíjgyőzelmek: 11
Pole pozíciók: 15

F1 pályafutás:

2002 – Sauber
2004–2005 – Sauber
2006–2010 – Ferrari

„Várom, hogy az új szezon elkezdődjön. Sok új dologgal kell megismerkednünk, több új dolgot kell gyorsan megértenünk. Tavaly sok gondom volt az első gumikkal, de a Pirelli erősebb, jobban tapadó első abroncsokat készített, amelyek kedvezőbbek lesznek számomra. Az első futamtól kezdve versenyképes akarok lenni, és nem kérdéses, hogy a célom a végső győzelem.”

AFM-vélemény:

Harmatos tavalyi szereplése után a brazil ezúttal nagyon fogadkozik, de nehéz elképzelni, hogy képes lesz 2008-as önmagát idézni.

bet-at-home.com
esély a vb-címre: **1:25**

Formula 1 2010.

Egyéni VB 1.

Csapat VB 1.

Duál disc kronográf

Mark Webber és Sebastian Vettel, a Red Bull Racing pilótái

A CASIO a Red Bull Racing Csapat Partnere

Minden pillanat a teljesítmény része

EQW-M1100DB

- Rádiójel-vezérelt (EU, USA, Japán, Kína) • Fényenergiával működik
- 1/1000 mp-es stopper • Tömör rozsdálló acél tok és csat
- Világidő • Ébresztés • WR 10 bar vízálló

WAVE CEPTOR RADIO CONTROLLED TOUGH SOLAR SOLAR POWERED

www.casio-watch.hu

EDIFICE

Sebesség & Intelligencia
Fejlett Technológia, Dinamikus Dizájn

(7) MICHAEL SCHUMACHER
MERCEDES



Nemzetiség: német
Született: 1969. 01. 03.
Szül. hely: Hürth-Hermülheim
Web: www.michael-schumacher.de
Dobogós helyezés: 154
Szerzett vb-pontok: 1441
Nagydíjrészvétel: 269
Világ bajnoki cím: 7
Nagydíjgyőzelmek: 91
Pole pozíciók: 68

F1 pályafutás:
1991 – Jordan
1992–1995 – Benetton
1996–2006 – Ferrari
2010 – Mercedes GP

„Abszolút optimista vagyok. Egyáltalán nem aggódom amiatt, hogy nem tudjuk valóra váltani a céljainkat. A minimum az, hogy dobogós helyezéseket szerzünk és aratunk néhány futamgyőzelmet. Tavaly picit rozsdás voltam, de ez már a múlté. Ha beszállok az autóba, rögtön ott-hon érzem magam. Ezúttal sokkal jobb évem lesz, mert az autónk is sokkal versenyképesebb!”

AFM-vélemény:
Vízválasztó lesz ez az idény Schumi számára, aki az előjelek szerint jobb formában van, mint tavaly, de egy gyenge kezdés hamar lerombolhatja újraépülő önbizalmát.

bet-at-home.com
esély a vb-címre: **1:10**

(8) NICO ROSBERG
MERCEDES



Nemzetiség: német
Született: 1985. 06. 27.
Születési hely: Wiesbaden
Web: www.nicorosberg.com
Dobogós helyezés: 5
Szerzett vb-pontok: 217,5
Nagydíjrészvétel: 89
Világ bajnoki cím: –
Nagydíjgyőzelmek: –
Pole pozíciók: –

F1 pályafutás:
2006–2009 – Williams
2010 – Mercedes GP

„A tavalyinál erősebb szezonban bízom, és agresszív célokat tűzök ki magam elé az idei évre. Az élmezőnyben szeretnék harcolni, futamgyőzelmekért. Brackley-ben és Brixworth-ben, a gyárainkban kőkemény munka zajlott az új Ezüstnyílón, és már kíváncsian várom, hogy mire lesz képes. Bár az új gumiszállító érkezése bonyolítja a helyzetet, a tesztek alapján bízom a Pirelli abroncsaiban.”

AFM-vélemény:
Rosberg teljesítményére biztosan nem lesz panasz, az ugyanakkor nagy kérdés, hogy Schumi érdekeire való tekintettel mit enged neki a Mercedes és mit nem...

bet-at-home.com
esély a vb-címre: **1:13**

(9) NICK HEIDFELD
LOTUS RENAULT



Nemzetiség: német
Született: 1977. 05. 10.
Szül. hely: Mönchengladbach
Web: www.nickheidfeld.com
Dobogós helyezés: 12
Szerzett vb-pontok: 225
Nagydíjrészvétel: 174
Világ bajnoki cím: –
Nagydíjgyőzelmek: –
Pole pozíciók: 1

F1 pályafutás:
2000 – Prost
2001–2003 – Sauber
2004 – Jordan
2005 – Williams
2006–2009 – BMW-Sauber

„Szerettem volna más körülmények között visszatérni az F1-be, de büszke vagyok, hogy megkaphattam ezt a lehetőséget. Nagyon lenyűgözött, amit eddig láttam az enstone-i dolgozók elkötelezettségéből. Élveztem a tesztek, és már sikerült megismerkednem a fiúkkal. Jó érzéseim vannak az autóról, amely egészen innovatív. Különösen motivált vagyok, már alig várom a kezdést.”

AFM-vélemény:
Heidfeld lassan a modern kori Forma-1 legnagyobb lesipus-kás-beugrójává nővi ki magát, és előfordulhat, hogy ezúttal valóban jókor került a jó helyre.

bet-at-home.com
esély a vb-címre: **1:25**

(10) VITALIJ PETROV
LOTUS RENAULT



Nemzetiség: orosz
Született: 1984. 09. 08.
Születési hely: Vyborg
Web: www.vitalijpetrov.ru
Dobogós helyezés: –
Szerzett vb-pontok: 27
Nagydíjrészvétel: 19
Világ bajnoki cím: –
Nagydíjgyőzelmek: –
Pole pozíciók: –

F1 pályafutás:
2010 – Renault

„Izgattott vagyok a második F1-es szezonom miatt. Egy évad már mögöttem van, így magabiztosabb vagyok, és bízom a jó eredményekben. Igyeksem keményen harcolni és jól teljesíteni a csapatért. Robert balesete miatt sok dolog megváltozik, de nekem ugyanazt kell tennem. Tavaly még nem voltam felkészülve arra, hogy rám épüljön egy csapat. Idén már könnyebb lesz a dolgom.”

AFM-vélemény:
Kubica kiválása miatt a Forma-1 Gagarinjára is nagyobb teher hárul. Igyekeznie kell, mert Eric Boullier idén valószínűleg nem lesz annyira elnéző, mint tavaly.

bet-at-home.com
esély a vb-címre: **1:80**

(11) RUBENS BARRICHELLO
WILLIAMS



Nemzetiség: brazil
Született: 1972. 05. 23.
Születési hely: Sao Paulo
Web: www.barrichello.com.br
Dobogós helyezés: 68
Szerzett vb-pontok: 654
Nagydíjrészvétel: 307
Világ bajnoki cím: –
Nagydíjgyőzelmek: 11
Pole pozíciók: 14

F1 pályafutás:
1993–1996 – Jordan
1997–1999 – Stewart
2000–2005 – Ferrari
2006–2008 – Honda
2009 – Brawn GP, 2010 – Williams

„Mióta tavaly csatlakoztam a csapathoz, minden területen sokat fejlődöttünk. Mindig, mindenben hallgatnak rám, és már eddig is szép időket töltöttünk együtt. Az idei autónk teljesen eltér a tavalyitól, másként működik és teljesen más beállítást kell alkalmaznunk. Bízom benne, hogy sikerül bizonyítanunk, az FW33-as nem csak szép, de jó autó is.”

AFM-vélemény:
A Forma-1 legutóbbi versenyzője ezerszer bizonyította, hogy elnyúlhatatlan. Ha az FW33-as kellően ütőképes, akár meglepő eredményeket is produkálhat.

bet-at-home.com
esély a vb-címre: **1:50**

(12) PASTOR MALDONADO
WILLIAMS



Nemzetiség: venezuelai
Született: 1985. 03. 09.
Születési hely: Maracay
Web: www.pastormaldonado.com
Dobogós helyezés: –
Szerzett vb-pontok: –
Nagydíjrészvétel: –
Világ bajnoki cím: –
Nagydíjgyőzelmek: –
Pole pozíciók: –

F1 pályafutás:
2011 – Williams

„A Forma-1 nagyban eltér a GP2-től, de nem nehezedik rám különösebb nyomás miatt. Az autót jónak érzem, sikerült olyanná varázsolnunk, hogy kedvezzen a vezetési stílusomnak. A 2011-es szezonra az a legfontosabb célom, hogy minél gyorsabban tanuljak, és versenyről versenyre fejlődjek. A tesztek során egyre magabiztosabbá váltam, így készen állok a feladatra.”

AFM-vélemény:
Hugo Chavez elnök kedvence végigjárta a számlálót, és fűti a vágy, hogy bebizonyítsa, nem csak a venezuelai olajtársaság pénze miatt lehet ott a mezőnyben.

bet-at-home.com
esély a vb-címre: **1:150**

(14) ADRIAN SUTIL
FORCE INDIA



Nemzetiség: német
Született: 1983. 01. 11.
Születési hely: Grafelfing
Web: www.adriansutil.com
Dobogós helyezés: –
Szerzett vb-pontok: 53
Nagydíjrészvétel: 71
Világ bajnoki cím: –
Nagydíjgyőzelmek: –
Pole pozíciók: –

F1 pályafutás:
2007 – Spyker
2008 – Force India

„Tavaly kiszorultam a legjobb tíz közül, de remélem, hogy idén ott végezhetek. Az utóbbi két évben a csapat meggyőző fejlődést mutatott, és biztos, hogy ez a tendencia megmarad. Jól érzem magam, és magabiztos vagyok. Ismerjük egymást a csapattal, és tudjuk, hogyan hozzuk ki egymásból a legjobbat. A rendszeres pontszerzők közé akarunk tartozni, és bízom néhány dobogós helyezésben is.”

AFM-vélemény:
Talán az idei szezon az utolsó esélye arra, hogy magára irányítsa a nagyobb csapatok figyelmét. Ehhez egy-egy felvillanással többre lesz szüksége a németnek.

bet-at-home.com
esély a vb-címre: **1:200**

(15) PAUL DI RESTA
FORCE INDIA



Nemzetiség: skót
Született: 1986. 04. 16.
Születési hely: Livingston
Web: www.pauldiresta.com
Dobogós helyezés: –
Szerzett vb-pontok: –
Nagydíjrészvétel: –
Világ bajnoki cím: –
Nagydíjgyőzelmek: –
Pole pozíciók: –

F1 pályafutás:
2011 – Force India

„Szándékosan nem akarok célokat megfogalmazni, mert számos tényező játszik fontos szerepet. A hozzáállásom pozitív, szeretnék rendszeresen célba érni, és hozzájárulni a csapat teljesítményéhez. Előkelő helyen akarunk végezni a konstruktóri tabellán, és tudom, hogy ehhez rám is szükség van. Tavaly már megismerhettem nyolc pályát, a többi helyszínnel pedig szimulátorban ismerkedem.”

AFM-vélemény:
Megkapta a lehetőséget, amire mindig vágyott: az F3-ban egyszer már megskalpolt Vettel ellen most nem lesz esélye, de érdekes színpoltjává válhat a mezőnynek.

bet-at-home.com
esély a vb-címre: **1:300**

(16)
KAMUI
KOBAYASHI
SAUBER



Nemzetiség: japán
Született: 1986. 09. 13.
Születési hely: Amagasaki
Web: www.kamuikobayashi.com
Dobogós helyezés: –
Szerzett vb-pontok: 35
Nagydíjrészvétel: 21
Világbajnoki cím: –
Nagydíjgyőzelmek: –
Pole pozíciók: –

F1 pályafutás:
2009 – Toyota
2010 – Sauber

„Debütáló szezonom már a múlté. Sokat tanultam és egyre magabiztosabbá váltam, 2011-re pedig az a célom, hogy ne hibázzak. Mivel a miénk egy nagy csapat, mindennél fontosabb, hogy szorosan együttműködjünk. Év elején mindenki álmodozik, nekünk viszont céljaink vannak, ugyanis az évad kezdetétől fogva egészen az utolsó futamig a rendszeres pontszerzők közé akarunk tartozni.”

AFM-vélemény:

Az arcára gyógyult mosolyánál Kobayashinak csak az elszántsága nagyobb, így az előzőkirálytól – az előzéseket segítő újdonságokkal – látványos akciókra számíthatunk.

bet-at-home.com
esély a vb-címre: **1:125**

(17)
SERGIO
PEREZ
SAUBER



Nemzetiség: mexikói
Született: 1990. 01. 26.
Születési hely: Guadalajara
Web: www.sergioperezf1.com
Dobogós helyezés: –
Szerzett vb-pontok: –
Nagydíjrészvétel: –
Világbajnoki cím: –
Nagydíjgyőzelmek: –
Pole pozíciók: –

F1 pályafutás:
2011 – Sauber

„Tisztában vagyok azzal, hogy Forma-1 milyen óriási kihívást jelent mind technikai, mind versenyzői oldalról nézve. Sokat kell tanulnom, de Kamui személyében nagyon jó mércém van. Folyamatosan javulásra törekszem, és nem szeretnék csalódást okozni mind azoknak, akik otthon, a hazámban szorítanak értem. Az autót jónak érzem, és már nagyon várom, hogy elkezdődjön a szezon.”

AFM-vélemény:

Perez szemtellenül fiatal és tehetséges, ráadásul jó helyre került. Peter Sauber istállójánál minden esélye meglesz arra, hogy fejlődjön és „pályára állítsa” önmagát.

bet-at-home.com
esély a vb-címre: **1:500**

(18)
SEBASTIEN
BUEMI
TORO ROSSO



Nemzetiség: svájci
Született: 1988. 10. 31.
Születési hely: Aigle
Web: www.buemi.ch
Dobogós helyezés: –
Szerzett vb-pontok: 14
Nagydíjrészvétel: 36
Világbajnoki cím: –
Nagydíjgyőzelmek: –
Pole pozíciók: –

F1 pályafutás:
2009–2010 – Toro Rosso

„Ez lesz a harmadik szezonom a Toro Rosso kötelékében és a Forma-1-ben, így már tapasztaltabb, magabiztosabb vagyok. Autófejlesztés terén is jobbakk lettünk, a csapat sokat fejlesztett és nagyon jó munkát végeztek. Mindent beleadok a jó eredmények és a pontok érdekében. Összeszedettnek kell lennünk, mert sok futam vár ránk az idén.”

AFM-vélemény:

Az új tesztpilóta, Daniel Ricciardo személyében Buemi komoly dopingszert kapott: ha nem hozza a várt formát, megeshet, hogy menet közben az ausztrál til a helyére.

bet-at-home.com
esély a vb-címre: **1:300**

(19)
JAIME
ALGUERSUARI
TORO ROSSO



Nemzetiség: spanyol
Született: 1990. 03. 23.
Születési hely: Barcelona
Web: www.jalguersuari.com
Dobogós helyezés: –
Szerzett vb-pontok: 5
Nagydíjrészvétel: 27
Világbajnoki cím: –
Nagydíjgyőzelmek: –
Pole pozíciók: –

F1 pályafutás:
2009 – Toro Rosso

„Számomra és a csapat számára is kulcsfontosságú ez az évad. Nekem azért, mert ez lesz a második teljes idényem a Forma-1-ben, a csapat számára pedig azért, mert ez a második olyan szezon, amikor saját autót építettek. Idei szereplésünk meghatározhatja a jövőnk alakulását. Arra törekszünk, hogy harcban lehessünk az olyan riválisok ellen, mint például a Sauber, a Williams és a Force India.”

AFM-vélemény:

Második teljes szezonjában a katalán suhancról joggal várható el a kiegyensúlyozott, jó teljesítmény, máskülönben Ricciardó ránézve is veszélyes lehet...

bet-at-home.com
esély a vb-címre: **1:200**

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!



Formula.hu

Egyre több hírral és szolgáltatással várja régi és új olvasóit az ország egyik legkedveltebb motorsport portálja. A friss külső és megjelenés csak egy része a változásoknak, tartalmában is alaposan kibővült a sajtó. Az F1-es hírek mellett 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



(20)
JARNO
TRULLI
LOTUS F1 RACING



Nemzetiség: olasz
Született: 1974. 07. 13.
Születési hely: Pescara
Web: www.jarnotrulli.com
Dobogós helyezés: 11
Szerzett vb-pontok: 246, 5
Nagydíjrészvétel: 238
Világbajnoki cím: –
Nagydíjgyőzelmek: 1
Pole pozíciók: 4

F1 pályafutás:
1997 – Minardi
1998–1999 – Prost
2000–2001 – Jordan
2002–2004 – Renault
2005–2009 – Toyota, 2010 – Lotus

„Idén teljesen más lesz a rajtrácsra gurulni, és más lesz a feszültség. Tavaly legfeljebb arra törekedhettünk, hogy befecsezzük a versenyt. Idén már arra pályázzunk, hogy a pontszerzők között végezzünk. Azzal a csomaggal, amink van, ez határozottan elérhető. Sikertől ráéreznem az autóra, és meggyőzőnek találok. Csodálatos, hogy a csapat mennyire profzionálisan dolgozik!”

AFM-vélemény:
A tavalyinál lényegesen jobb T128-as versenygéppel a rutinos öreg róka alkalomadtán képes lehet meglepetést okozni a középmezőnyben.

bet-at-home.com
esély a vb-címre: **1:400**

(21)
HEIKKI
KOVALAINEN
LOTUS F1 RACING



Nemzetiség: finn
Született: 1981. 10. 19.
Születési hely: Suomussalmi
Web: www.heikkikovalainen.net
Dobogós helyezés: 4
Szerzett vb-pontok: 105
Nagydíjrészvétel: 71
Világbajnoki cím: –
Nagydíjgyőzelmek: 1
Pole pozíciók: 1

F1 pályafutás:
2007 – Renault
2008–2009 – McLaren
2010 – Lotus

„Csodálatos tél van mögöttem, és azt gondolom, hogy ennyire jól még soha nem sikerült a felkészülésem. Bődületes a különbség a tavalyi és az idei autó között. Ez a kocsi sokkal jobb az előzőnél, és remek alap a jövőre nézve. Igaz, hogy minden tekintetben fejlődünk kell, de már arra is rendkívül büszkék lehetünk, amit eddig elértünk. Biztos vagyok benne, hogy idén már sokkal jobbak leszünk!”

AFM-vélemény:
Ha jól sáfárkodik a kínálózó lehetőségekkel, a finn talán elérheti, hogy a Lotusnál nagyobb csapatok is újra számításba vegyék.

bet-at-home.com
esély a vb-címre: **1:400**

(22)
NARAIN
KARTHIKEYAN
HISPANIA



Nemzetiség: indiai
Született: 1977. 01. 14.
Születési hely: Coimbatore
Web: www.narainracing.com
Dobogós helyezés: –
Szerzett vb-pontok: 5
Nagydíjrészvétel: 19
Világbajnoki cím: –
Nagydíjgyőzelmek: –
Pole pozíciók: –

F1 pályafutás:
2005 – Jordan

„Nagyon boldog vagyok, hogy idén újra visszatérhetek a Formula-1 mezőnyébe. Időbe telt, mire végre összejött, és hatalmas öröm, hogy újra ott lehetek az autósport csúcsosztályában. Biztos vagyok benne, hogy kellően fitt és gyors vagyok ahhoz, hogy a Hispaniánál sikeresen versenyezzek. Nagyon várom az évad kezdetét és hazám, India első Formula-1-es nagydíját.”

AFM-vélemény:
Bár 2005-ben alkalomadtán gyorsnak mutatkozott, mégis megmosolyogtató, hogy a Hispania az idei évre az indiai sofőrt választotta...

bet-at-home.com
esély a vb-címre: **1:500**

(23)
VITANTONIO
LIUZZI
HISPANIA



Nemzetiség: olasz
Született: 1981. 08. 06.
Születési hely: Locorotondo
Web: www.liuzzi.com
Dobogós helyezés: –
Szerzett vb-pontok: 26
Nagydíjrészvétel: 63
Világbajnoki cím: –
Nagydíjgyőzelmek: –
Pole pozíciók: –

F1 pályafutás:
2005 – Red Bull
2006–2007 – Toro Rosso
2008–2010 – Force India

„Már az első teszten is sikerült javítanom a tavalyi autón, így a Hispaniánál tudniuk kell, hogy tapasztalatra van a leginkább szükségük. „Mivel Force Indiával történt szakításunk óta szabad vagyok, velem minden egyes elem a helyére kerülhet. A szerződötéssel ehetőségük nyílna arra, hogy felzárkózzanak a Virginhez és a Lotushoz.”

AFM-vélemény:
Lapzártánk idején az olasz még csak reménykedett a szerződésben, pedig nála a Hispania jobb versenyző aligha akadhatott volna a spanyolok horgára.

bet-at-home.com
esély a vb-címre: **1:500**

(24)
TIMO
GLOCK
VIRGIN



Nemzetiség: német
Született: 1982. 03. 18.
Születési hely: Lindenfels
Web: www.timoglock.de
Dobogós helyezés: 3
Szerzett vb-pontok: 51
Nagydíjrészvétel: 55
Világbajnoki cím: –
Nagydíjgyőzelmek: –
Pole pozíciók: –

F1 pályafutás:
2004 – Jordan
2008–2009 – Toyota
2010 – Virgin Racing

„Tavaly voltak olyan időszakok, amikor a nehézségek komoly próbára tették a kapcsolatokat a csapattal, de tudom, hogy a Formula-1-ben nem lehet rögtön sikeresnek lenni. 2010-ben 3-4 másodperc volt a hátrányunk, a mennyit egyetlen tél alatt nem lehet ennyit lefaragni, így reális előrelépésben reménykedem. Idén jobbakk leszünk, és az elején talán néhány pontot is elcsíphetünk.”

AFM-vélemény:
Tehetsége úgy kell a Virginnek, mint egy falat kenyér az éhezőknek. Csodát nem lehet várni tőle, de kvalitásai alapján egy-egy kisebb meglepetéssel szolgálhat.

bet-at-home.com
esély a vb-címre: **1:500**

(25)
JEROME
D'AMBROSIO
VIRGIN



Nemzetiség: belga
Született: 1985. 12. 27.
Születési hely: Etterbeek
Web: www.jeromedambrosio.com
Dobogós helyezés: –
Szerzett vb-pontok: –
Nagydíjrészvétel: –
Világbajnoki cím: –
Nagydíjgyőzelmek: –
Pole pozíciók: –

F1 pályafutás:
2011 – Virgin Racing

„Végre megkaptam a várva várt lehetőséget! Nagyon keményen dolgoztam annak érdekében, hogy mind fizikálisan, mind mentálisan a lehető legjobb formába hozzam magam pályafutásom első Formula-1-es idényének kezdetére. A csapat is keményen dolgozott az MVR-02-esen. Izgatottabb nem is lehetnék, már nagyon várom, hogy végre elkezdődjön az idei szezon.”

AFM-vélemény:
Debütálásra nem túl ideális környezet a Virgin, így érdemes lesz figyelni, hogy mire jut a csapatot tavaly négy pénteki szabadedzésen már megízlelő belga tehetség.

bet-at-home.com
esély a vb-címre: **1:500**



KIESTEK A PIKSZISBÓL

VERSENYZŐK: TAVALY VEZETTEK, IDÉN REMÉNYKEDNEK

Az első futam rajtrácsát 2011-ben az a nyolc pilóta nézheti majd a legszomorúbb arccal, aki elvesztette tavalyi F1-es ülését. Bár mindannyiuknak van még esélyük a visszatérésre, a sokéves tapasztalat szerint ez cseppet sem lesz könnyű...

SZÖVEG: TÓTH GÁBOR KÉPEK: FOP

Robert Kubica (Renault)

A Formula-1 világot megrázó hírként érte olaszországi ralibesete. Ez szörnyűség a Renault és Kubica számára, mivel csomagjuk ígéretes volt, csak azt lehetett megkérdőjelezni, összeáll-e a szezon kezdetére.

Folytatás: remélhetőleg egy nagyon gyors felépülés után mihamarabb visszaül az autóbá. Am a teljes gyógyulás akár öt hónapot, de lehet, hogy egy évet is igénybe vesz...

Pedro de la Rosa (Sauber)

Több mint egy évtizede szerepel a sportban – főleg tesztpilótaként, 86 futamon állt rajthoz, négy csapatnál –, februárban múlt 40 éves, és majdnem biztos, hogy az utolsó éveit tapossa a F1-ben.

Folytatás: értékes tesztpilóta, de a visszavonulás sem kizárható.

Vitantonio Liuzzi (Force India)

Rossz 2010-es évet kellett eltűnie az olasz pilótának, több alkalommal saját hibáján kívül esett ki a versenyből, a jövőjéről többször humorosan beszélt. Annak ellenére, hogy 2011 végéig szerződés kötötte a Force Indiához, a csapat elbocsátotta őt. 30 évesen 63 nagydíjon indult, legjobb eredménye egy hatodik hely – esélyei elhalványodni látszanak.

Folytatás: a hírek szerint tárgyalást folytat a HRT-vel.

Bruno Senna (HRT)

A családnév terhe mellett egy gyenge autóval Senna folyamatosan szenvedett, felülmúlta csapattársait, de Klien feltűnése véget vetett a szerény sikersorozatnak. Úgy tűnt, 2011-re nem sikerül munkát találnia, ám az utolsó pillanatban a Renault bejelentkezett érte.

Folytatás: remélhetőleg a Renault-nál megfelelő teljesítményt nyújt, és valakitől kap még egy második esélyt.

Lucas di Grassi (Virgin)

Első Formula-1-es szezonjában nem sokat mutatott, és vesztett azzal szemben, aki több pénzzel érkezett. Di Grassi maga mondta egy hónappal ezelőtt: „Ha a döntés tisztán technikai oldalról történik, akkor maradtam volna...”, de a pénz beszélt.” Őszintén szólva a fiatalember azért a Virginnél nem mutatott elég kiegyensúlyozott teljesítményt...

Folytatás: kitaró munkára van szüksége, visszatérése esetén tesztpilóta lehet.

Sakon Yamamoto (HRT)

Úgy tűnt, Yamamoto a Formula-1-es cirkuszban jól érzi magát, csendesen elautózott a mezőny végén, és nem zavarta, hogy jelenléte az ötmillió dolláros szponzori szerződésnek volt köszönhető. Amikor a pénze elfogyott, árnyékba vonult.

Folytatás: csak akkor versenyezhet újra, ha talál valakit, aki több millió dollárt szeretne kidobni az ablakon.

ÜLÉST VESZTETTEK

2006-ról 2007-re:

Pedro de la Rosa, Robert Doornbos, Yuji Ide, Christian Klien, Franck Montagny, Tiago Monteiro, Juan-Pablo Montoya, Michael Schumacher, Jacques Villeneuve

2007-ről 2008-ra:

Christijan Albers, Vitantonio Liuzzi, Ralf Schumacher, Scott Speed, Markus Winkelhock, Alexander Wurz, Sakon Yamamoto

2008-ról 2009-re:

David Coulthard, Anthony Davidson, Takuma Sato

2009-ről 2010-re:

Luca Badoer, Sébastien Bourdais, Giancarlo Fisichella, Romain Grosjean, Kazuki Nakajima, Nelsinho Piquet, Kimi Räikkönen

Christian Klien (HRT)



Meglepő módon a 2010-es szezon vége felé kötött szerződést a HRT-vel, ám három nagydíjon nem tudott sokkal jobb eredményt elérni, mint korábban Bruno Senna és Sakon Yamamoto. Soha nem volt esélye 2011-re, mert nem akart mélyen a zsebébe nyúlni.

Folytatás: visszatérés a sportautókhoz és legjobb esetben tesztpilótai állás.

Nico Hülkenberg (Williams)

A legnyomasztóbb név ezen a listán, ha a jövő generációjának természetes képességeit nézzük és nem a pénzügyi támogatókat. Tehetséges, jó benyomást keltett a Williamsnél, a csapatnak hat év után szerzett pole pozíciót a Brazil Nagydíjon..., de a jutalma az lett, hogy egy gyengébb pilótával helyettesítik. Elutasította a Virgin ajánlatát és a Force India tesztpilótájaként tanul tovább.

Folytatás: az egyik név a listán, aki vissza fog térni - ha van igazság a sportban.



TESZTNYITÁNY

AZ ELSŐ SZIPPANTÁS A 2011-ES BENZINGŐZBŐL



SZÖVEG: MÉHES KÁROLY
KÉPEK: CSAPATOK, PIRELLI

a boksiban, egyelőre csönd van. Van csapat, amelyik teljes motorhome-mal érkezik, mint Red Bull-Toro Rosso, a Lotus-Renault (ez is fekete-aranyban pompázik már!), de inkább jellemző, hogy olyan sátrakat építenek fel a kamionok oldalában, ami a '90-es évek-re volt jellemző – holott akkor az is milyen fényűzésnek tűnt!

Az is látszik, hogy az új ruházat sem készült még el, ezt leginkább a Pirelli sárgán vilá-

Séta a paddockban, ami kicsit olyan, mint a Grand Prix-hétfővégeken a csütörtök. Már minden a helyén, de mintha nem is Formula-1 futamon lennénk. De hogy mégis, azt azért jelzi egy-egy pilóta felbukkanása. A média-épület folyosóján a Sauber tünce, Perez mássírozik immár teljes díszben, láthatóan rop-pant büszkén. Odalent meg Petrov sétálgat, immár az egy szezon túlútt „vén róka” ma-gabiztosságával. Kubica is feltűnik, a sisakját



El kellett indulni Valenciába. A pakkomban ott vannak a meghívók, az akkreditáció visszaigazolása, a szállásfoglalás papírja. Rajta hát!

Mi mással is, mint Fly NIKI-vel, a Mester piros sapkájában vigyorog a reptéri standon, a szlogenje: The Passenger Comes First! És igaz, mert ebben a válság sújtotta világban, amikor valaha jobb napokat látott



légitársaságoknál is egy müzliruddal szűr-ják ki az ember szemét és adnak esetleg még egy kétdecis üdítőt, a NIKI-nél van ren-des szendvics, kettő darab, akár jól is lehet

vele lakni, és a végén még kávét is kínálnak. Hiába, no, világbjánok az ürge!
Leszállás Mallorcán, ott a tranzitban már bevillan egy-két ismerős arc a médiaközpont-ból, néhányal bizonytalanul biccentünk is egymásnak. Aztán a salzburgi kolléga már konkrétan megvan, mondjuk a nevét nem tu-dom, de azért eltársalgunk egy kicsit, hogy végre, most márt azért ki lehet majd bírni va-lahogy a szezonkezdésig. Amikor cihelődik, látom, nagy Red Bull-sálat kanyarít a nyakába.
Valenciában 14 fok fogad, mondhatni, már ezért megérte, holott sokkal többről van szó. Az autópálya mentén egy óriásplakátra leszek figyelmes, nagy Ferrari virít rajta, meg Fernando és Felipe – de aztán kiderül, hogy ez még a november 27-28-ai Ferrari Nap hirdetése, ugyan mért is szedték volna le, olyan jó nézni...!
A Szekérhez (La Carreta) címzett foga-dóban van a szállás, olyan, mint egy hacienda, de azért a szoba elég hideg, meg is teke-

rem a radiátor gombját, hátha lesz ez még melegebb is.
Visszabattyogok a főépületbe, és amikor leérek az utcafrontra, akkor gurul el az or-rom előtt egy Red Bull-kamion. Hát itt tény-leg készülődik valami!

A recepció spanyol hotelesként alig gagyog pár szót angolul, de a Ricardo Tormo névre (a pálya neve) heves bólogatásba kezd, és rögvést mutatja a házitérképen, hogy gya-korlatilag a következő sarok, mondjuk, egy kilométer. Hát majd kiderül. Mire megfordu-lok, a cigaretta automatánál egy teljes Ferrar-i-szerelésben pompázó atyafi hajigálja be az eurocenteseket, a füléhez szorított mobilba hadar valamit olaszul, így távozik.

Nézem a spanyol adókat, alig értek belőlük valamit, mégis tudom, miről szól: egyiptomi tüntetések, szappanopera, talk-showban har-sányan kacagó helyi celebek.

No, majd holnap! Este megnézhetem, mi történt velem napközben.

A médiaközpont a Szekértől öt percre van gyalog. Még alig akad valaki 9 után, de az-tán így el kell ácsorogni egy darabig, mivel az előttem álló kedves kolléga neve nem szere-pel a listán; állítja, hogy Pablo, a sajtófőnök



Az újoncok, így Maldonado bemutatkozása sem stresszelte az F1 világot

visszaigazolta a jelentkezését, ám a helyi erő erről nem akar tudni, jön tehát a telefonál-gatás, spanyol hadarás.

Mindegy, jó dramaturgia mindig él a késlel-tetés eszközével, annál nagyobb a feszültség..

A téli paddock mindig olyan muris. A fu-tamok az adott országban többnyire az otta-ni nyárban, jó eséllyel rekkenő hőségben zaj-lanak, most meg pufidzsekis, kötött sapkás szerelők szaladgálnak a kamionok és a garázs között, aki épp nem dolgozik, kesztyűs kéz-zel szorongat egy gőzölgő bögrét.

Már itt van a teljes mezőny, minden a he-lyén, csak a motorokat nem túráztatják

gító csikja árulja el, azt sok kabátra, polárpu-lóverre sebtiben varrták vagy ragasztották fel.
A hirdetőtáblán már ott vannak a csapatok bulletinjei – elsöre főképp a Sauber és a Lo-tus-Renault az érdekes persze. A sajtószobá-ban pedig az oly jellemző zümmögő csönd: sokan már dolgoznak (lásd szerény szemé-lyemet), ezért mások inkább halkán sutyo-rognak, csak egy-egy harsány Cia! hangzik fel: betoppant egy talján zsurnaliszta. A fo-tósok a csodagépeket reparálják, levegőfűj-kodóval tisztítják, kenetik.
Alapvetően minden készen áll a kezdésre. Pedig még 10 óra sincs...



ellenőrizte a kamionban: a tavalyi sárga-feke-te festésről visszaállt az eredeti lengyel szí-nekhez, a fehér-pirosához; jobban is áll neki!
Fél tizenegykor Hans-Peter Bräck, a Sauber kommunikációs főnöke viharzik végig a sajtó-termen, és elmagyarázza, pontosan hol is lesz a C30-as leleplezése. Lassan lehet is indulni.
A célegyenes végén már kamerás, fényké-pezőgépes tömegek várnak. Jön is a letakart autó, szépen kitolják az aszfalt közepére. Peter Sauber Beat Zehnderrel érkezik, ezer éve dolgozik együtt a csapatmenedzserrel. Marc Surerrel váltanak pár szót, aztán feltű-nik a fehérbe öltözött két pilóta.

Egy arany-fekete Lotus Renault volánja mögött megint egy Sennát láthattunk



Magát a ceremóniát a háttérben feltűnő motoros zavarja meg néhány pillanatra, a fene sem tudja, hogyan került oda, az ellenkező irányból érkezve, aztán megrettenve gyorsan el is porzik.

Később még az egyik fotós kelt derűtséget, aki a fényképezkedéskor azt kiáltja oda Kobajashinak: –Takuma!

Ha még emlékeznek rá, Satót hívták így, aki pár éve már eltűnt a stílyesztőben.

Peter Sauber aztán annyit elárult, hogy a fő céljuk rendszeresen pontokat szerezni, és sokkal előrébb végezni a konstruktőr kupában. Ehhez nagy segítség lehet, hogy jó néhány mexikói szponzor csatlakozott a Sauberhez, olyan nagy nevek, mint a TelMex, a Claro és a híres Cuer-

vo Tequila. Bár a főnök állítja, hogy a büdzsék nagyjából ugyanannyi, mint egy éve, ami azért nehezen hihető, mivel tavaly gyakorlatilag szponzorok nélkül csinálták végig a szezon.

Aztán érezhetően begyorsult minden. A sauber anyagokat nem is volt érdemes elkezdeni írni, mert a boksztucában már a Lotus-Renault garázs előtt jött a gyülekező.

Ugyanaz a koreográfia, mint másfél órával korábban: a leplest autót előtolják, várunk, aztán jön a legénység, Kubica, Petrov, Bouillier és ráadásul a nagy meglepetés, Bruno Senna, mint tartalékpilóta: pontosan 25 évvel azután, hogy Ayrton a csodás fekete-arany Lotus-Renault-val versenyzett (és indult az élről az 1.

Magyar Nagydíjon), az unokaöcs is ugyanolyan szerelésben feszít.

A kocsirol lekerül a lepel, és ott pompázik előttünk a valaha volt legszebb versenykocsi reinkarnációja (a Total igazán lehetett volna olyan nagyvonalú, hogy nem ragaszkodik az égőpiros színhez az első és hátsó szárny oldalaján...).

Nagy titkokat a csapatvezetéstől nem tudtunk meg, egy kivételével: Sir Jackie Stewartot sikerült megnyerniük, ő lesz a csapat egyik „arca”, és mellesleg segít további szponzorok felkutatásában. Meg kell hagyni, Sir Jackie ehhez világéletében eléggé jól értett. Más kérdés, hogy a Lotus számára mindig ellenfél volt, a nagy Lotus-pilóták, Graham Hill, Jochen Rindt, Emerson Fittipaldi, Ronnie Peterson ellen nyerte a saját vb-címeit a Tyrrellben.

Szóval mindenki bizakodó, amire megvan a jó okuk: a Lotus-Renault tele van hirdetéssel, és valóban, 2010-es fejlődésüket látván nem lehetetlen, hogy visszatérnek a csúcsra.

Kedden reggel fél kilenckor már egészen más képet mutatott a valenciai pálya bejárata, mint egy napja. Tömött sorokban várakoztak a meleg ruhákba burkolózott szurkolók. Nem csoda, ma már Alonso-nap van.

Holott az árgus szemek inkább a világbajnok Red Bull új kocsijának bemutatkozását várták, ami meg is történt: az RB7 eléggé letagadhatatlanul az RB6 tovább finomított verziója – és ha azt tudja, kicsit még jobban, mint a 2010-es gép, akkor nehéz lesz elkapni őket. Holott mindenki ezen lesz.

A McLarennél az idei évben vagy nem stimmel valami, vagy ügyesen leplezik a tudásukat



Aztán hihetetlen ámokfutás kezdődött a boksztucában: a bajnok után a kistestvér, a Toro Rosso rukkolt elő az idei géppel, egy garázzsal odébb, majd amikor ez is megvolt, akkor jött a következő nagy falat, a Mercedes. Az elszánt Schumi-rajongók már lógatták a lepedőjüket a boksztucá fölé: „Schumi, bízunk benned – itt az ideje a 8.-nak – mármint a vb-címek sorában... Hát, ahogy az új kocsi kinéz, lehet reménykedni, optikailag biztos, hogy sokat fejlődtek a stuttgartiak. A ceremóniának persee megint Schumacher volt a főszereplője, aki folytonosan sapkát cserélt, elvégre kellett olyan fotók, amin a Mercis-sapkában díszleg, és külön képek a magánszponzor sityakkal; szegény Rosberg mindehhez megint csak asszisztált. Norbert Haug volt még jópofa, a Mercedes nagy hatalmú sportigazgatója előkapta okostelefonját (gondolom, elég okos lehet!), és ő is csinált egy-két képet, amikor épp nem kellett szerepelnie.

Utána viszont megint gyorsítani kellett, hiszen a Red Bullnál volt a sajtótájékoztató? – alig néhány hete még a vb-címet tünnepelték a salzburgi Hangar 7-ben, most meg mindenki azzal jött, hogy új évad, nulláról kell indulni; ami igaz, egyelőre mindenkinek nulla pontja van.

Vettelen látszik, hogy nyugodt, magabiztos, de ugyanolyan gyerek még mindig, mint eddig is.

– Hogy jó lesz-e az autó? Erre csak azt lehet mondani, hogy igen! Tesszük a dolgunkat, aztán vagy bajnokok leszünk megint, vagy nem. Ez olyasmi, amit nem lehet be tervezni. Valakinek összejön egy bajnokság, van, akinek akár 7 is, másnak meg egy sem. (Itt Webber biggyeszt egyet.)

Szóval könnyű Vettelnek, neki már megvan, amiért más pilóták több mint egy évtizeden át brusztoztak (pl. Andretti, Mansell), ő már szinte a versenyzés örömeért végezheti a dolgát.

A Red Bull Energy Station-t azért szépen kidekorálták a címvédő világbajnoknak járó koszorúkkal, de hát mért is ne lennének büszkéek? A cipők is újak, leszerződtek a GEOX-szal, egy egész kollekciónak díszleg a sarokban, a bébitopánkáktól a bajnoki csukájáig.

És akkor 10 óra: felbőgnek a motorok. A mára előre jelzett tesztlők: Vettel, Alonso, Alguersuari, Petrov, Paffet (McLaren), Schumi és Rosberg, d'Ambrosio, Kobajashi, Barrichello, Karthikeyan.

Az autókról, ahogy az már télen szokásos, mindenféle érzékelők, antennák, egyszerűen bigyók lógnak ki, dolgozhatnak a mérnökök.

A köridőkkel nem érdemes foglalkozni, 7 fok van, ilyen időben év közben versenyügyem lesz, és most még úgyis minden

nagyon friss: a kocsik, a gumik, még tán pilóták is – bár mindenki arról beszélt persze, hogy másra sem vágyik, mint a kormány mögött ülni. Amit el is lehet hinni nekik.

Ez már az Alonso-mánia: a paddock felett átvezető gyalogoshíd tele, és ha Ferrari-sztár felbukkan, síkfának. Nem hiába posztol ki zárólag a Ferrari-motorhome előtt rendőr(nő).

A fehér üstökű Alonso-apuka a placra kiállva győzi a szalutálást. Nem kisebb személyiségek keresik kegyeit, mint Carlos Sainz, aki csöndes belenyugvással tűri, hogy a rajongók száza csak Alonsót tüvöltenek, az ő nevét meg senki. Sőt, amikor meg kora délután befut Massa, akkor kitör Massa-őrület is. Nem lehet csodálni: tőle eddig nem nagyon kellett tartania a spanyolok kedvencének.

De odébb egy motorhome-mal: Nico Rosberg magyarázza bent a bizonyítványt, vagyis hogy a vaditj Mercedesel miért csak 9 kört sikerült megtennie, amikor Hülkenberg a Force Indiában a délelőtt folyamán 67 kört tekint le, és – bár nem sok jelentősége van – sokáig a tabella élén állt. Rosberg bevallotta, hogy egyelőre a szárny-állítgatással is gondjai adódtak, annyi gomb, kallantyú van már a kormányon, hogy nehéz kiigazodni rajtuk; ráadásul a szárny sem úgy reagál, ahogy gondolta volna, úgyhogy még inkább nyűg az egész a számára, mint öröm.

A Pirelli sportigazgatója, Paul Hembergy egyrészt örvend, hogy végre élesben mennek a dolgok, másrészt aggódik, hogyan lesz tovább:

– Az a Toyota, amit a teszteléshez használnunk, 2009-es autó, egyre kevésbé felel meg a kívánalmaknak. Az a gondunk, hogy át kellene építeni legalább a 2010-es szabályoknak megfelelően, de valószínű, hogy ez jogi akadályokba ütközik. A másik lehetőség pedig, hogy valamelyik csapattól megvesszük

„A gárda igen serény, szinte sose némul el a Ricardo Tormo-pálya.”

a tavalyi versenygépét, de ez meg sportpolitikai bonyodalmakhoz vezetne, az biztos. Melyik istálló adja oda, miért pont az, milyen előnye származik majd belőle, és így tovább...

Hembergy úgy saccolja, hogy körülbelül a Spanyol Nagydíjra lesznek teljesen tisztában a gumik viselkedésével, a téli teszteken kívül áprilisban még levonulnak Isztambulba, és ott is gyakorlatozni fognak. Egyelőre marad Pedro de la Rosa a tesztpilóta, nagyon elégedettek vele.

Napsütés, de cefet hideg: ez volt a második hivatalos valenciai teszt nap reggelén. Pedig már 9-től megkezdtek a körözgetést

Alonso Ferrarija 11 nap alatt kétszer fért be a legjobb háromba, de a Scuderia vezetői emiatt nem aggódnak



a fiúk, akikhez most csatlakozott Lewis Hamilton is.

Ez a körbe-körbe már a második napon rutinná válik. Aki a bokszutcát figyeli, azt láthatja, hogy a csapatok nagyon magukba zárkóznak: ami régen divat volt, de aztán be-tították, a teszteken természetes – paravánnal

óvják a garázsokat a kíváncsi tekintetek és főképp a fényképezőgépek elől.

A Toro Rosso tán az egyedüli, amelyik közpédának teszi az STR6-os gépet, Alguersuari rendre a box elé áll vissza, ott a szerelők neki-esnek a kocsinak, babrálják rajta, és utána engedik tovább. Ezzel szemben Lewis Hamilton kilő a helyéről, és még akkor is becsukják a paravánját, amikor nincs ott. Letekeri a 4 kört, amit abban a menetben kiszabtak a számára, utána várják vissza. A paravánt kinyitják, de a mi Lewisünk gondol egy nagyot, végig-repezte a bokszutcán, hogy a végén megálljon, és gyakoroljon egyet a rajton. A következő

körben tér haza végleg, gyorsan keresztbe áll, hogy hátrafelé be tudják tolni, és ezzel snitt, a McLaren hosszú ideig nem látható.

A mai gárda igen serény, szinte sose némul el a Ricardo Tormo-pálya, csak ha a legkisebb kicsúszás miatt is piros zászlót nem tesznek ki – erre többször is sor kerül, de semmi komoly. A Force Indiások elég jól mennek, ez két nap után elmondható, bár az élen mindig a világbajnok Vettel tanyázik, aztán Alonso. Kubica is jobban meghajtja a Lotus-Renault-t, mint tegnap Petrov, aki bevallottan szenvedett a KERS-szel.

És ez így megy egész nap.

Közben azért a paddockban is élénkül a mozgás, főképp, hogy nagy tekintélyű és vastag pénztárcájú vendégek érkeznek. A Ferrari háza táján Emilio Botín, a Santander elnöke élvezi a népszerűséget – ha már Alonso elérhetetlen, a VIP-vendégek vele fényképezkednek, amit a 77 éves nagypapa megengedő mosollyal tűr, míg be nem tuszkolják egy kisbuszba az emberei. A McLarenre oda se bagózik, pedig a wokingi kocsikon az ő bankjának a felirata virít, bár tény, hogy ott egyik pilóta sem spanyol.



Még nagyobb az izgalom a Red Bullnál, amikor betoppan a tulajdonos, Dietrich Mateschitz. Előbb a Toro Rossot irányító honfitársával, Frank Tosttal értekezik, majd az új cipőszállító főemberei jönnek gazsúlálni, kölcsönösen ajándékot cserélnek: a cipősök kis Red Bull-táskát kapnak, Mateschitz valami rejtélyes piros dobozát nyit fel, és nagyon vigyorog, amikor meglátja, mi van benne. Az Energy Station emeletén készülődik valamiféle nagygyűlés, egyre-másra jönnek a fontos

személyiségek, Helmut Marko, Christian Horner.

De Mateschitznek még arra is van figyelem, hogy köszöntse az osztrák zsummalisztákat, ekkor kapom én is diktafonvégre: – Mit vár 2011-től, hiszen mindent elértek már tavaly?

– Ez igaz, de miért is ne lehetne megismételni?

– Tudom, hogy utálja a No.1-pilóta kérdést, de mennyire lehet egyenlően bánni a versenyzőivel?

– Nem volt, nem is lesz első számú versenyzőnk. Maguk között kell eldöntenünk, ki a jobb. És ez a jobbik fog nyerni, a másik pedig második lesz.w

Mateschitz még elárulta azt is, hogy a régi Österreiring (A1-Ring) átépítése befejeződött, és bár valószínűleg sosem lesz többé Osztrák Nagydíj, a pályát a FIA homologizálta, tehát alapvetően alkalmas lenne verseny rendezésére. Az új létesítmény avatása májusban lesz, akkor nyílt napot is tartanak, ahová – így Mateschitz – a magyar rajongókat is szeretettel várják.

A TESZTEK LEGJOBBJAI

Valencia, 2011. február 1–3.

Kedd

| | | |
|----------------------------|-------------|-----------|
| 1. Sebastian Vettel | Red Bull | 01:13.769 |
| 2. Nico Hülkenberg | Force India | 01:13.938 |
| 3. Gary Paffett | Mercedes GP | 01:14.592 |

Szerda

| | | |
|----------------------------|-------------|-----------|
| 1. Fernando Alonso | Ferrari | 01:13.307 |
| 2. Sebastian Vettel | Red Bull | 01:13.614 |
| 3. Mark Webber | Force India | 01:13.844 |

Csütörtök

| | | |
|-------------------------|------------------|-----------|
| 1. Robert Kubica | Lotus Renault | 01:13.144 |
| 2. Adrian Sutil | Force India | 01:13.201 |
| 3. Jenson Button | McLaren Mercedes | 01:13.553 |

Jerez, 2011. február 10–13.

Csütörtök

| | | |
|------------------------|----------|-----------|
| 1. Felipe Massa | Ferrari | 01:20.709 |
| 2. Sergio Perez | Sauber | 01:21.483 |
| 3. Mark Webber | Red Bull | 01:21.522 |

Péntek

| | | |
|------------------------------|-------------|-----------|
| 1. Michael Schumacher | Mercedes GP | 01:20.352 |
| 2. Felipe Massa | Ferrari | 01:20.413 |
| 3. Jenson Button | McLaren | 01:21.009 |

Szombat

| | | |
|------------------------------|-------------|-----------|
| 1. Nick Heidfeld | Renault | 01:20.361 |
| 2. Fernando Alonso | Ferrari | 01:20.493 |
| 3. Michael Schumacher | Mercedes GP | 01:21.054 |

Vasárnap

| | | |
|------------------------------|----------|-----------|
| 1. Rubens Barrichello | Williams | 01:19.832 |
| 2. Kamui Kobayashi | Sauber | 01:20.601 |
| 3. Fernando Alonso | Ferrari | 01:21.074 |

Barcelona, 2011. február 18–21.

Péntek

| | | |
|-----------------------------|------------|-----------|
| 1. Sebastian Vettel | Red Bull | 01:24.374 |
| 2. Fernando Alonso | Ferrari | 01:25.485 |
| 3. Jaime Alguersuari | Toro Rosso | 01:25.638 |

Szombat

| | | |
|-----------------------------|------------|-----------|
| 1. Sebastian Vettel | Red Bull | 01:23.315 |
| 2. Jaime Alguersuari | Toro Rosso | 01:23.519 |
| 3. Fernando Alonso | Ferrari | 01:23.978 |

Vasárnap

| | | |
|--------------------------|-------------|-----------|
| 1. Nico Rosberg | Mercedes GP | 01:23.168 |
| 2. Vitalij Petrov | Renault | 01:23.463 |
| 3. Lewis Hamilton | McLaren | 01:23.858 |

Hétfő

| | | |
|---------------------------|------------|-----------|
| 1. Felipe Massa | Ferrari | 01:22.625 |
| 2. Mark Webber | Red Bull | 01:23.442 |
| 3. Sebastien Buemi | Toro Rosso | 01:23.550 |

A SZÁRNYAKTÓL A SÚLYELOSZLÁSIG

A 2011-ES TECHNIKAI SZABÁLYVÁLTOZÁSOK

SZÖVEG, KÉP: SZABÓ IMRE



A mozgatható hátsó szárnytól sokat várnak az F1 szervezői, de a pilótáknak nem lesz egyszerű az alkatrész kezelése

Az FIA a korábbi évekhez hasonlóan idén is **számos technikai szabályt megváltoztatott**, lapunk most megpróbálja áttekinteni a legfontosabbakat.

MOZGATHATÓ HÁTSÓ SZÁRNY

Az előzések érdekében az FIA 2011-től engedélyezte a pilóta által mozgatható hátsó szárnyat, ezzel párhuzamosan a 2009-ben bemutatott mozgatható első szárny betiltásra kerül. A rendszernek csak két állása lehetséges, a zárt és a nyitott, a szárny állításának a mértéke azonban 10 és 50 milliméter között lehetséges. A rendszer a légellenállás csökkentése révén növeli az autó végsebességét. A pilóta a rendszert a szabadedzésen és az időmérő edzésen minden megkötés nélkül használhatja, a versenyeken azonban csak a pálya egy 600 méteres szakaszán,

az FIA engedélyével hozhatja működésbe azt, ha az előtte álló versenyzőhöz képest a hátránya kevesebb, mint egy másodperc. A verseny rajtjakor és a biztonsági autós fázisokat követő első két körben a rendszer nem használható. A pilóta számára a műszerfalán egy lámpa fogja jelezni, hogy használhatja-e az újdonságot. A rendszer deaktiválódik, amikor a pilóta elengedi a gombot, vagy a fékre lép.

RÖVIDEBB CÁPAUSZONY

Az új szabályok értelmében a csapatok többé nem hosszabbíthatják meg a motorborítást a hátsó szárnyig. Idén betiltották

az F-csatornát, de nagy valószínűség szerint néhány istálló meghagyta volna a korábbi grandiózus cápauszonyait, ezért az FIA úgy döntött, hogy 2011-től a hátsó szárny előtt 50 és 330 milliméterrel a referenciapont felett (730 milliméterrel kezdődően) semmiféle karosszériaelem nem kerülhet elhelyezésre.

A DUPLA DIFFÚZOR BETILTÁSA

2009-ben a Brawn GP volt az ötletes dupla diffúzor úttörője, amit később az összes csapat átvett. Ennek azonban vége, 2011-től a referencialemez és a felette található oldal-lemez, valamint a diffúzor között nem lehet

távolság, így nem lehet többé egy nagy lyukat vágni a padlólemezre a dupla diffúzor számára. A szimpla kipufogó diffúzor ugyanakkor továbbra is megengedett, az általa termelt leszorítóerő – akárcsak maga a diffúzor – azonban sokkal alacsonyabb lesz.

A PENGE LÉGBEÖMLŐ

A penge légbefúvót tavaly elsőként a Mercedes mutatta be, annak érdekében, hogy javítsák a levegőáramlást a hátsó szárny felé. 2011-ben az FIA azonban elhatározta, hogy csökkenti annak veszélyét, hogy az autó felborulása esetén, ha az autó fejfelé a fű-

ben vagy a kavicságyban kötne ki, akkor az éles „penge” benyomódjon a földre. Így annak minimális keresztmetszetét és felületét (10 000 négyzetmilliméter) úgy határozták meg, hogy az megakadályozza a hasonló esetek kialakulását.

DUPLA KERÉKPÁNT

Annak érdekében, hogy tovább csökkentsék a kerekek elvesztésének az esélyét és megvédjék a pilóták fejét az esetleges kerekek okozta sérüléstől, 2011-től minden keréknél négy kerékpántot írnak elő a szabályok. Tavaly csak kerekenként két kerékpánt volt kötelező. A pántok nagyobbak, erősebbek, és egy nehezebb teszten kell bizonyítaniuk az FIA-nál.

AERO FELNIK

2011-től betiltják a forgó keréktárcsákat vagy kerékanyákat. Ezeket a Ferrari alkalmazta előszeretettel, hogy optimalizálja a kerekeken átmenő levegőáramlatokat. 2011-től azonban a felnik külső felületén egy 24 000 négyzetmilliméteres „sík” felületet kell kialakítani.

AZ INDÍTÓLYUK FORMÁJA

Tavaly a csapatok egy része, leginkább a McLaren szokatlan alakú motor-indítólyukkal jelentkezett, amelyek úgy viselkedtek, mint a dupla diffúzorok, növelve ezáltal annak hatékonyságát. Az FIA ezért 2011-ben a motor-indítólyuk méretét is meghatározta, amely maximum 3500 négyzetmilliméter lehet.

SZIGORÚBB PADLÓLEMEZTESZT

Az FIA tavaly az Olasz Nagydíjon megszigorította a padlólemezekre vonatkozó tesztelőírását, hogy így akadályozza meg a hajlékony alkatrészek használatát. A padlólemezeket





200 kilogrammos erővel, három különböző ponton tesztelik, amelyek 100 milliméterre vannak egymástól, az elhajlás mértéke pedig maximum 5 milliméter lehet.

A RÚGÓS PADLÓLEMEZ BETILTÁSA

A megszigorított padlólemezest mellett az FIA azt is megtiltotta, hogy rugók vagy forgócsapok, esetleg lengéscsillapítók akadályozzák meg a padlólemez vertikális mozgását. Ez azt jelenti, hogy a padlólemez nem lehet meghajlítani azért, hogy ezáltal nagy sebességnél csökkenjen az autó hátsó magassága, javítva az autó aerodinamikai hatékonyságát.

A TÚLÉLŐCELLA MAGASSÁGÁNAK KORLÁTOZÁSA

A pilóta biztonsága és a jó kilátás érdekében az FIA meghatározta a túlélőcella magasságát. Az autók orra a padlólemez síkjához viszonyítva nem lehet magasabb, mint 625 milliméter, ez alól az első bukókúp a kivétel, aminek a magassága 670 milliméter.

A KERS VISSZATÉR

A Kinetic Energy Recovery Systems (KERS) 2009-ben került az F1-es autókba. A rendszer lényege, hogy



AZ F-CSATORNA BETILTÁSA

2011-től az FIA megtiltotta, hogy bármilyen olyan aerodinamikai segédeszköz felkerüljön az autóra, amit a pilóta kezel, és megváltoztatja az autó aerodinamikai karakterisztikáját. Ez azt jelenti, hogy nem alkalmazható az F-csatorna sem, ahol a pilóta egy nyílás elzárásával levegőt juttatott a hátsó szárnyra, annak érdekében, hogy megnőjön az autó végsebessége.

A HÁTSÓ GYŰRŐDŐ ZÓNA MEGERŐSÍTÉSE

2011-től az FIA véget vett annak a gyakorlatnak, hogy a csapatok a hátsó gyűrődő zóna alakjának a megváltoztatásával aerodinamikai előnyre akarnak szert tenni, ezért szigorúan meghatározza a hátsó gyűrődő zóna magasságát (maximum 275 milliméter) és pozícióját.

A HÁTSÓ SZÁRNY EGYSZERŰSÍTÉSE

2011-től a csapatoknak nem engedik meg, hogy a hátsó szárny főelemének központi 15 centiméteres részére lyukakat vágjanak, valamint a hátsó szárny ettől kezdve csak két elemből állhat, a főelemből és a fékszárnnyból. Az FIA ezzel azt akarja megakadályozni, hogy a csapatok több részre tagolják a hátsó szárny főelemét.

a fékezések során keletkező és addig elvesző energiát felhasználják, és egy akkumulátorban összegyűjtve a pilóta rendelkezésére bocsátják. A rendszer teljesítménye 60 kilo-

A VISSZAPILLANTÓ TÜKRÖK ELHELYEZÉSE

A csapatok korábban az aerodinamikai hatékonyság növelése érdekében helyezték ki az oldaldobozokra a visszapillantó tükröket, így azonban azok kikerültek a pilóták látómezőjéből. 2011-től a visszapillantó tükröket a pilótafülke végétől 550 és 750 milliméter távolságra, az autó középvonalától számított 250 és 500 milliméter között található területen belül kell elhelyezni.

FIX SÚLYELOSZTÁS

Az új Pirelli abroncsok érkezésével az FIA bevezette a kötelező súlyelosztást, aminek az első kerekeknél 2011-től 45,5-46,7%, a hátsó kerekeknél pedig 53,3-54,5 % közé kell esnie. A szabályalkotók ezzel azt akarják biztosítani, hogy az új és ismeretlen Pirelli gumibroncsok érkezésével nehogy az egyik csapat beletalál-

jon a tökéletes súlyelosztásba, ami a leginkább harmonizál majd az új abroncsokkal, mert ez jelentős előnyt jelenthetett volna számára. Ez azonban sokak számára a tengelytávolság költséges megváltoztatását eredményezte. További előírás még, hogy az időmérő edzéseken slick abroncsoknál az első tengelyre minimum 291 kilogramm, míg a hátsó tengelyre minimum 342 kilogramm súlynak kell esnie.

watt (81,6 lóerő), amit a pilóta egy gomb megnyomásával körönléte 6,67 századmásodpercig vehet igénybe. 2009-ben a McLaren, a Ferrari, a Renault és a BMW-Sauber próbálkozott meg a rendszer használatával, de a Renault és a BMW-Sauber csapatok hamar feladták a kiforratlan rendszerrel való kísérletezést, a Williams csapat pedig egy egyedi lendkerekes KERS rendszert épített, de azt versenykörülmények között sohasem használta a Formula-1-ben. 2010-ban a csapatok megegyeztek, hogy önkéntesen mellőzik a KERS használatát, 2011-ben azonban a Lotus, a Virgin és a HRT csapatok kivételével valamennyi alakulat a KERS rendszerrel az autójában fog felsorakozni az évadnyitó rajtrácsára.

ÚJ SPORTSZABÁLYOK

2011-től három éven keresztül a Pirelli lesz a Formula-1 kizárólagos gumibroncs-szállítója. Ezzel párhuzamosan az egy pilóta által a versenyhétvégéken felhasználható slick abroncsok számát 14 szettől 11 szettra korlátozzák, amiből 6 szett a keményebb elsőleges, míg 5 szett a lágyabb opcionális keverék. A száraznak nyilvánított verseny esetén azt a pilótát, aki elmulasztja mindkét keverék használatát a versenyen, kizárják. A Pirelli a futamok izgalmainak fokozása érdekében csökkentette az abroncsok tartósságát, így a pilótáknak legalább kétszer ki kell majd állniuk a boksza kereket cserélni, valamint az olaszok a korábbi Bridgestone abroncsokhoz képest megnövelték az első kerekek tapadását.

Lewis Hamilton tavalyi kanadai időmérő edzését követően az angol pilóta autójából a levezető körben majdnem elfogyott az üzemanyag. Hogy a műszaki ellenőrzésre maradjon elegendő mennyiség az autójában, Hamilton megállt a pályán, amiért 10 000 dolláros büntetést kapott. Most az FIA az alultankolást megelőzendő, egyértelműsítette, hogy a pilótának a saját erejéből kell visszajutnia a boksza.

2002 után idén visszatér a 107%-os szabály, amelynek értelmében azok a pilóták, akik az időmérő edzés Q1-es szakaszában a győztes idejétől több mint 7%-kal elmaradnak, nem vehetnek részt a versenyen. Bizonyos körülmények között azonban a stewardok engedélyezhetik a versenyen való indulást, igaz, hogy általánosságban csak abban az esetben, ha a szabadedzéseken a pilóta megfelelő időre volt képes.

A tavalyi monacói esetet követően a szabályok kimondják, hogy ha a biztonsági autó az utolsó körben engedi el a mezőnyt, akkor a pilóták a boksztutca bejárata és a célvonal között normál tempóban teszik meg a távot, előzni azonban nem lehet.

Az idei szezonról kezdve az FIA korlátozza a szerelők munkaidejét, ha az edzés délelőtt 10 órakor kezdődik, akkor éjfél és reggel 6 óra között, amennyiben az edzés délelőtt 11 órakor kezdődik, úgy hajnali 1 óra és 7 óra között nem lehet az autókra dolgozni. A szabály minden csapat számára engedélyez évi négy nap kivételt, arra az esetre, ha például az autó összetörik, és másnapra meg kellene azt javítani.

A sebességváltóknak a tavalyi négy versenyt követően az idei évtől öt versenyt kell kibírniuk. A korábbi gyakorlathoz hasonlóan az első sebességváltó cseréjét még nem büntetik, a következőtől azonban már öt rajthelyes büntetés jár.

A veszélyes vagy agresszív manővereket 2011-től a sportfelügyelők büntethetik. A pályalevágás és a kék zászló figyelmen kívül hagyása mellett büntetést von maga után az agresszív védekezés is. A stewardok az időbüntetés mellett a kizáráson át a következő futamtól való eltiltásig számtalan lehetőség közül választhatnak.

A tavalyi Német Nagydíjat követően, amikor is a Ferrari csapatutasítást használt Felipe Massával szemben, hogy így biztosítsák a bajnokságban jobb helyzetben lévő Fernando Alonso győzelmét, a versenyt követően a stewardok 100 000 dolláros pénzbírsággal sújtották a Ferrarit, a nagy felháborodás ellenére azonban a csapat a további büntetéstől megmenekült. Most a 2011-es szezonról az FIA végül törölte a csapatsorrendet tiltó 39.1-es paragrafusát a sportszabályzatból.

„A Pirelli a futamok izgalmainak fokozása érdekében csökkentette az abroncsok tartósságát.”



A kormánykerék egyre bonyolultabb lesz

Amire csak szükség lehet

Idén a KERS és a mozgatható hátsó szárny kezelőbillentyűinek „kormányra kerülésével” a pilóták kezeire minden korábbinál több munka vár. A pluszfeladatokat Adrian Sutil mutatja be.

KÉPEK: GLENN DUNBAR/LAT; FORCE INDIA



„A Formula-1-ben minden a technológiáról szól, ezért én örömmel üdvözlöm az új megoldásokat az autón. A KERS izgalmas, az állítható hátsó szárny pedig jobbat tesz a versenyen. Ez azonban azt jelenti, hogy többet kell gondolkodnod az autóban, de ezzel nem lesz baj, mert a múltban is sok mindent állítottunk a kormánykeréken. Amit most itt látsz, az még nem a Force India végleges idei kormánykereke, de legalább valami elképzelés lehet arról, hogy Paul di Resta és én mivel is fogunk dolgozni a szezonban.”

KERS

„Mi a KERS gombját a kormánykerék bal oldalának a hátuljára helyeztük. A jobb kezemet használom arra, hogy sebességet váltsak, így a bal kezem szabad lesz arra, hogy megnyomjam a billentyűt, amikor kigyorsítok a kanyarból. Én jobban szeretem, ha nyomva kell tartani a gombot, amikor használni akarom a KERS erejét, annál, mint amikor csak egyszer megnyomod azt a bekapcsoláshoz, és még egyszer, amikor ki akarod kapcsolni. Számomra ez tűnik a leghatékonyabb módnak a rendszer használatára, mert így sohasem fogod elfelejteni kikapcsolni. Persze még nem dönt el minden: gondolkozunk azon, hogy ne integráljuk-e a KERS gombját a sebességváltó karba, a kormány hátoldalán. Én azt hiszem, úgy talán könnyebb lenne használni.”



MOZGATHATÓ HÁTSÓ SZÁRNY

„A KERS gombjához hasonlóan itt is két lehetőség van arra, hogy működtesd a mozgatható hátsó szárnyat. Az egyik, hogy folyamatosan nyomva tartod a gombot addig, amíg nyitva akarod tartani a rést, a másik, hogy megnyomod egyszer, amikor ki akarod azt nyitni, majd még egyszer, amikor be akarod azt zárni. A téli teszteken értékeltük, hogy melyik módszer a hatékonyabb, és én itt is úgy találtam, hogy a gomb folyamatos nyomva tartása, ha csak nem akarod, hogy egy hibának köszönhetően bármikor is nyitva maradjon a hátsó szárny. A mozgatható hátsó szárnyat egyébként nehezebb használni, mint a KERS-t, mert meg kell tudnod jósolni, hogy vajon az autó keresztül tud-e menni a kanyaron a nyitott szárnyal. Ez hasonló kérdés a tavalyi F-csatornához, amelynél az olyan kanyarokban, mint az Eau Rouge és a 130R, úgy érezted, hogy elveszted az irányítást a kocs hátulja felett, ha működött a rendszer. A szabályok megengedik, hogy használjuk a mozgatható hátsó szárnyat a szabadedzéseken és az időmérő edzésen is, így minden bizonyosan látni fogunk néhány bátor manóvert a szombat délutáni gyors körökön. A versenyen csak egy egyesben lesz megengedve a használata, ha egy másodpercen belül leszünk az előttünk állóhoz képest. Amikor át fogunk menni a határon, akkor egy jel figyelmeztet arra, hogy az előzési zónában vagyunk, és a kormánykeréken pedig egy lámpa fog tájékoztatni arról, hogy egy másodpercnél kisebb távolságra vagyunk az előttünk lévőhöz képest (bár mi még nem döntöttük el, hogy ezt hová helyezzük). A szárny talán segíti az előzést, de nagyon sok gumidarabka lesz az ideális íven kívül, ezért nem lesz könnyű elég tapadást találni a megfelelő fékezéshez. Mindenképpen érdekes lesz!”



Harmadszor is világbajnok akar lenni

Lehet, hogy csodálatos versenyző, **Fernando Alonsót** sokan mégsem kedvelik, nem igaz? Nem kedvelte a Williams korábbi PR-guruja, **Liam Clogger** sem, aki tavaly közelről kísérte figyelemmel a spanyol versenyeit – és végül meggondolta magát.

PORTRÉK: ADRIAN MYERS

Az utóbbi évtizedben abban a kiváltságos helyzetben volt részem, hogy a Williams sajtófőnökeként kísérhettem figyelemmel a Formula-1-es játszóter történéseit. Minden második vasárnap, dél táján a versenyzők arra kényszerülnek, hogy elhagyják szigorúan törzsi területeiket, és keveredjenek egymással az „iskolaudvaron”. Hasonló, kikényszerített gyülekezése mindössze két ízben van a 24 versenyzőnek a versenyhétvégék során: egyszer, amikor a fegyelmezés mestere, Charlie Whiting tart beszédet a versenyzői eligazításon, s van egy inkább showbiznisz-jellegű összejevetel is az FIA garázsánál, mielőtt elindul a versenyzői parádé a pályán. Az ilyen rövid közjátékok során, mielőtt a parádén szétszóródnak, lenyűgöző megfigyelni, hogyan viselkednek ezek a személyek egy szélesebb csoportban, különösen ebben a sportágban, ahol a mentális kölcsönhatás jelentős, sőt, talán döntő tényező a pályán. A vasárnapi versenyzői parádét megelőző tíz perc a pszichológusok terepe.

Mint minden társadalmi hierarchiában, a Formula-1-es versenyzők játszóterén is tisztán megfigyelhetőek a protokollok. Elsőként a kölyökkutyák tűnnek fel: közülük néhányan közönyösekek, néhányan pedig idegesebbek, miközben a verseny rajtja rohamosan közeleg. Egyszer régen egy, a felügyeletem alá tartozó, érzékenyebb versenyző azt kérte tőlem, hogy lófráljak és beszélgessek vele a garázsban, mert nem volt egyetlen haverja sem, és félelmetesnek találta a környezetet. Mindannyian ott voltunk, a diszkóban táncpartner nélkül maradt srác is, de így is meglepetésként hatott, hogy az ilyen típusú neurózis valóban él és virul az elit sportemberek között.

Aztán jönnek a rendszeresen itt lévő srácok, akik nem lekötöztetnek senkinek, s nem tulajdonítanak nagy jelentőséget ennek az eseménynek. Vegyük ide Mark Webbert is, ezt a szolid, megbízható ausztrált: én ilyenek ismertem meg, amikor együtt dolgoztunk →



a Williamsnél. Két perccel a parádé kezdete előtt befut egy eddig nem említett kis csoport is: ők a szupersztárok. Közöttük az első számú Michael Schumacher, annak ellenére is, hogy a 2010-es idénye borzasztóan sikerült. Szorosan mögötte, szupersztár-státusát tekintve pedig talán épp Michael mellett tanyázik Fernando Alonso.

Azt hiszem ez az, ahogyan jómagam tekintetem Fernandóra. Részemről hátrányos megkülönböztetésben részesült. Mindannyian tudjuk, hogy csodálatos versenyző. A mérnökök a boksztutóban áradoznak a képességeiről, és nincs okunk megkérdőjelezni azt sem, hogy mire képes a volán mögött. Ez a fickó az, aki 2006-ban egy olyan versenyautóval hódította el a bajnoki címet, amely messze nem volt a leggyorsabb. Igazi tehetségre volt szükség hozzá. Mivel azonban jómagam beskatulyáztam Fernandót a szupersztárok közé, ez már önmagában feltételezett egy bizonyos szintű arroganciát és fontoskodást. Nézőpontomat megerősítette a sajtó is, főként a brit sajtó, amely egészen pontosan megértette, hogy mindig feldobja az eladott példányszámot, ha van egy gazember, aki szétrombolhatja a brit srácok számára boldog végkifejletet.

Jómagam még nem léptem tovább a 2007-es sisakdobálás bohóckodáson, valamint azon, hogy a könnyed Fernando engedte, hogy újonc bújjon a bőrébe. Aztán fokozatosan, szinte észrevétlenül, épp a média segítségével kezdett változni a véleményem Fernando Alonsóról a 2010-es szezon során. Ami még figyelemre méltóbb, hogy mindez a hockenheimi botrány és néhány, a pályán nyújtott, nem túlságosan fényes produkció után következett be.

Az Olasz Nagydíj csütörtöki napján, a verseny előtti hivatalos versenyzői sajtótájékoztatón az FIA odadobta Fernando Alonsót a médiának, rögtön azután, hogy a Motorsport Világtanács felmentette a Ferrarit a bundavád alól. Hátul ültem, miközben a versenyzők között helyet foglaló Rubens Barrichello szinte lángra lobbanna beszélt a csapatutasításokról, a Ferrariról, a sportembségről és hasonlókról. A sajtótájékoztató egy újabb fontos játszótér, ahol ezúttal az újságírók túlerőben voltak a versenyzőkkel szemben: a fegyvertük ilyenkor csak a ravaszság és az ész lehet.

A brit harci kutyák elkezdhetek dolgozni az egyik kedvenc témájukon. A jobb oldalon, a kék sarokban ült Ian Gordon a News of the Worldtől, a bal oldali vörös sarokban Byron

Young a Daily Mirrortól, középen pedig Fernando Alonso. Igazi Fleet Street-i harapófogó-akció vette kezdetét: nem koreografálva, átgondolva, de a legjobb sajtóosztónnal elkezdték a kődobálást, mert volt egy esélyük arra, hogy amennyiben mindkét irányból dobálnak, egyikük vagy másikuk legyőzheti a hitvány spanyolt...

Ian Gordon: Fernando, néhány évvel ezelőtt ugyanitt azt mondtad, hogy az F1 nem sport, akkori csapatfőnököd pedig azt bizonygatta, hogy megbundázták a bajnokságot, amikor kiderült, hogy a Ferrari a kedvezményezett. A sportágból sokan most úgy gondolják, hogy tegnap Te voltál a kedvezményezett. Ha hétnél kevesebb ponttal nyered meg a bajnokságot idén, szerinted az a bajnoki cím ér majd annyit, mint a 2005/2006-os, amikor nagyon komoly harcokat kellett megvívnod?

Fernando Alonso: Igen.

Gordon: Miért?

Alonso: Mert amikor elhódítod a bajnoki címet, akkor elhódítod a bajnoki címet.

Gordon: Úgy gondolod, hogy amennyiben megnyered az idei bajnokságot, azt sportszerűen, a pályán éred el, nem pedig egy párizsi bírósági teremben?

Alonso: Igen.

Byron Young: Fernando, kérlek, áruld el, hogy szerinted milyen összetevők kellenek ahhoz, hogy valaki méltó Formula-1-es világbajnok legyen?

Alonso: Úgy gondolom, ha valaki elsőként véggez, az azért van, mert több pontja van, mint a többieknek. Egyvalaki bajnok, ez így volt mindig a Formula-1 történetében és más sportágakban is. A futballban például, a Premier League-ben vagy épp a teniszben. Nem olyan nehéz ez.

Young: Szóval csak a pontokat sorolod a főbb összetevők közé?

Alonso: Igen, ha arról beszélsz... mert biztos vagyok benne, hogy a tegnapi döntésre célzol. Tartsd tiszteletben és légy nyugodt. Tartsd tiszteletben, ahogyan mi tesszük, és ne aggódj.

Young: A tehetség nem tartozik azon összetevők közé, amely szükséges ahhoz, hogy valaki nagy bajnok legyen?

Alonso: Dehogynem.

Visszaolvasva: a támadás elég intenzív volt. Nem derül ki azonban, hogy a mosolygó Alonso mennyire higgadtan, szinte elutasítóan adta

kapásból a válaszokat. Nem tagadta meg a jogot a médiától, hogy felróják neki a németországi akciót, ugyanakkor udvariasan, mosolyogva felismerte, hogy olyan játszmát ajánlottak fel számára, amelyből nem sok haszna származhat. A többi versenyző zöme – sőt, talán mindenki – ráharpott volna ezen kérdések valamelyikére és elkottyintott volna valami olyasmit, amivel rácăfolhat ezekre, de ez a srác nem tette.

Bölcsse tették azok a csetepaték, amelyeket a hatóságokkal, a sajtóval és a bírálóival vívott korábban. Megértette, hogy semmit nem nyerhet, inkább csak veszíthet az ilyen összetűzésekkel. A 2010-es eset kapcsán mutatott önuralma arra készítetett, hogy azt gondoljam, többé már nem az a viharos tehetség, akit három éve magából kikelve láthattunk, s a törekény, robbanékony latinos temperamentum további feltételezése egyszerűen ostobaság. A szezon előrehaladtával Alonsónak bőven jutott csalódottságból a pályán – kezdve a bokszon áthajtós büntetésektől, egészen addig, hogy végig kellett néznie, amint a bajnoki cím reménytelenül kicsúszik a kezei közül az Abu Dhabi-sivatagban –, de a sokak által jósolt robbanás végül nem következett be.

Kedvező benyomással távoztam a sajtótájékoztatóról, de talán nem egészen voltam meggyőzve. Lehet, hogy beintett a Mirrornak és a News of the Worldnek, de többre volt szükségem ahhoz, hogy elfeleddjem a korábbi előítéleteimet és hitlenségemet azzal kapcsolatban, hogy Fernando Alonsónak mindhárom fogás megvan az ételbordájában.

Amikor a Formula-1 útra kelt az év végi, távoli versenyekre, a média újra elkezdett a spanyol szezonjára összpontosítani. Akár az ITV-ről, akár a BBC-ről beszélünk, nyugodtan elmondhatjuk, hogy Alonso az utóbbi években nem volt éppen csúcsprioritás a brit televíziók szerkesztőségi anyagai között. Ez nemcsak azért volt így, mert nekünk is megvannak a házi nevelésű tehetségeink, akikre összpontosítani kell, hanem azért is, mert 2007 óta komoly bizalmatlanság és rosszindulat jellemezte Alonso és a brit média kapcsolatát, amely soha nem csillapodott. 2010-ben azonban a BBC merőben új irányt vett, és arra törekedett, hogy programjában sokkal kiegyensúlyozottabban tudósítson az összes csapatról és versenyzőről.

A Szingapúri Nagydíj hétvégéjén a BBC boksztutcai riportere, Lee McKenzie a Ferrari garázsában ült le Fernandóval, hogy interjút

„A brit harci kutyák elkezdhetek dolgozni az egyik kedvenc témájukon...”

„Visszaolvasva: a támadás elég intenzív volt...”

„A többi versenyző zöme – sőt, talán mindenki – ráharpott volna ezen kérdések valamelyikére, és elkottyintott volna valami olyasmit, amivel rácăfolhat ezekre, de ez a srác nem tette.”

TAKÁCS AUTÓJAVÍTÓ

Márkafüggetlen
gépjárműjavítás

Autófényezés
és karosszériaajavítás

Teljeskörű biztosítási
ügyintézés

30 éves szakmai tapasztalat

Autófesték és autófényezési
segédanyagok kereskedelme

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



A kudarcba fulladt 2007-es McLaren-kiruccanás, valamint a 2010-es hockenheimi csapatutasítás-botrány után Alonso érett, intelligens és taktikus versenyzőként újraépítette reputációját



készítsen vele. Ő olyan riporter, aki jól megvan Alonsóval, így a nézők a pozitív kapcsolatnak köszönhetően jóval mélyebb betekintést nyerhettek a háttérről. Az interjú olyasmire kezdődött, mint a rádiókommunikációé, amit egész hétvégén hallunk a pályán, de Alonso kifejezésmódjából, szóhasználatából valami felkeltette az érdeklődésemet, így feltettem a fejhallgatómat, és végighallgattam az egészet. Már elég rég hallottam Alonsót formális, mélyinterjú során, így lenyűgözött a szókincsével, a mondataival, és ami a legfontosabb, azzal, hogy képes volt kommunikálni az absztrakt és összetett gondolatait angolul, ami talán a harmadik nyelv számára a spanyol és az olasz után. A nyelvtudása el-képesztő mértékben fejlődött, ami feltehetőleg annak köszönhető, hogy jelentős erőfeszítéseket tett ennek érdekében.

Míg Fernando olyan ügyesen beszél az angolt, hogy talán felülmúl néhányat azok közül, akik eredetileg is ezt a nyelvet beszélik, addig a Ferrarinál a csapattársak állítják, hogy kitűnően beszél olaszul, s mivel jártas a franciában is, így tulajdonképpen négy nyelven tud kommunikálni. Ahhoz, hogy valaki jó versenyző legyen, természetesen nem elég a széles körű nyelvismeret, de az, hogy Alonso képes volt megfogalmazni a bajnoki harccal kapcsolatos, alaposan kidolgozott gondolatait, az meglepőnek és erőteljesnek bizonyult.

Lassan ugyan, de még jobban meggyőződtem arról, hogy rendkívül intelligens személyiség: egy gondolkodó, igazán érett versenyző, aki tudja, hogyan kényszerítse találgatásokra a riválisokat úgy, hogy nem lépi át a határvonalat.

Néhány rövid hét leforgása alatt felfedeztem, hogy Fernando Alonso, a sportoló, akiről mindannyian tudjuk, hogy a legfelsőbb szinten teljesít a pilótafülkében, olyan személyiséggé érett, aki képes változni, sőt, javulni, mindazon konfliktusok ellenére, amelyek a csúcsra jutással járnak. 2010 végére felírtam a listámra azt is, hogy mennyire csodálatos taktikai elme. Lehet, hogy sokáig tartott, míg erre a következtetésre jutottam, talán mások számára ez már régen nyilvánvalóvá vált, de az biztos, hogy jómagam többé nem osztom azt a nézetet, amely szerint Fernando egy gazember.

Alonso a legteljesebb tehetség az F1-ben, és hiszek benne, hogy továbbra is javul. Lehet, hogy a Ferrari 2011-ben sem lesz képes olyan autót a rendelkezésére bocsátani, amely a legjobb, de ennek a fickónak nincs is szüksége a játszótér leggyorsabb szappanosdobozára ahhoz, hogy megszerezze harmadik világbajnoki címét. Ami hiányzik, azt pótolja a tehetségével. **F1**

II

A PILÓTÁK KÉPESSÉGEINEK IGAZI TESZTJE MI TÖRTÉNIK EGY F1-ES AUTÓVAL AZ ESŐBEN?

F1
RACING

Szakadó eső. Az autók abroncsai másodpercenként két fürdőkádnyi vizet vezetnek el, miközben a pilóták minden idegszálukkal próbálják elkerülni az aquaplaningot. **Pat Symonds** elárulja, hogyan is lehet a feladattal megbirkózni.



Gyakran halljuk, hogy az F1-es gépeket vizes és száraz körülményekre is beállítják, de a jelenlegi szabályok szerint, amikor is a kocsi a futam előtt a parc fermében parkolnak, nagyon kevés lehetőség kínálkozik az autót optimalizálni a változó körülményekre. Mindazonáltal az esőben való versenyzés egyedülálló kihívás a pilóták és a mérnökök számára. Azokban az időkben, amikor megengedőbb volt a szabályozás, és az autók egészen a verseny rajtjáig lehetett dolgozni, nagyon sok változtatást el lehetett végezni. Ezek két cél köré csoportosultak: egyrészt növelni a tapadást az esőben, másrészt könnyebben vezethetővé tenni az autót. Ahhoz, hogy nagyobb tapadáshoz jussunk, nagyobb leszorító erőre volt szükség, ez azonban házárójáték volt, ha a pálya felszáradt a verseny alatt, mert akkor elvesztettük az autó végsebességét a megnövelt leszorító erő miatt, és annak a veszélynek tettük ki az autót, hogy mások a száraz beállításuknak köszönhetően megelőzhetik...

Az aquaplaning veszélyei

Az aquaplaning az egyik legrosszabb dolog, ami az esőben történhet, mert nem sok mindent tehetsz ellene. A modern autók nagyon alacsonyan futnak az út felett, így igen fontos biztosítani a megfelelő menetmagasságot, mert az autó alján található fallemek nem úgy viselkedik, mint egy sí. A vizes abroncsok átmérője nagyobb, mint a slick abroncs átmérője, így ez kismértékben növeli az autó hasmagasságát,

ami segít. Ugyanakkor gyakran elfelejtjük, hogy a gumik futófelületeinek dizájnjától és nem a beállításoktól függ, milyen sebességnél alakul ki az aquaplaning. Nagyon fontos még, hogy megfelelő legyen a guminyomás, de ez és a lágyabb felfüggesztés nincs hatással arra, hogy milyen sebességnél következik be probléma. A legjobb védelem a jelenség ellen a jó futófelület-mélység és a futófelületen alkalmazott éles sarkok.

Az esőben a lágyabb felfüggesztés az optimális

Azért, hogy a pilóta megfelelően érezze az autót, az esőben a felfüggesztést lágyabbra kell állítani. A kanyarban tapasztalható erőhatások csapadékos időben kisebbek, ezért a kanyarstabilizátorok lágyabbak, akárcsak a lengéscsillapítók, amelyek javítják a vezethetőség érzését, emellett gyengébb rugókat is használunk, ha az autó nagy sebességnél sem süllyed túl mélyre.

Másodpercenként 250 liter vizet szorítanak ki

Egy szett esőgumi másodpercenként 250 liter vizet szorít ki, ez megközelítőleg két átlagos fürdőkád térfogata. Ezt a mennyiséget az autó mintegy öt méter magasra szórja fel, ami 12 kilowattot vagy 16 lóerőt igényel, és nagyjából 3 km/h-val csökkenti a végsebességet.

A levegőszűrőt védeni kell az esőtől

A motor viszonylag érzéketlen az esős időjárásra. Sőt, mivel a pilóta nem tudja olyan sokszor teljes gázon használni, még általában könnyebb is az erőforrásnak. De biztosítani kell, hogy a víz ne juthasson be a motor légbemlő nyílásán, mert máskülönben a levegőszűrőben nagy cseppekké alakul, ami gyújtáskimaradást okoz.

Az elektromos vezetékeket teljesen be kell fedni

Az autók elektronikája egészen jól állja a vizet, az elektromos vezetékek burkolatai megfelelőek, a csatlakozók pedig zártak. De mégis probléma adódhat a KERS-sel: a 2009-es Maláj Nagydíjon például gond volt a rendszer földelésével. A cockpitben a pedálokat szintén szárazon kell tartani, hogy a pilóták lába ne csússzon meg rajtuk.

A pilótáknak az esőben más íveket kell keresniük

Az esőben a lágy vezetési stílus a kiízetődő. De vannak más technikák is, amelyeket a pilóták használhatnak, hogy előnyre tegyenek szert. Például más íveket használhatnak a kanyarokban, hogy extra tapadást érjenek el az olyan területek révén, ahol kevesebb gumi van a pályán. Olyan íveket is választhatnak, ami lehetővé teszi, hogy hamarabb egyenesbe hozzák az autót a kanyar kijáratánál, ez segít a kigyorsításnál.

F1 KONTRA TERMÉSZET

Egy Forma-1-es verseny feladását nem csak vezetői hibák és technikai problémák okozhatják. Vannak még a nagyon szerencsétlen helyzetek is, amelyekről konkrétan senki nem tehet...



SZÖVEG: JONATHAN REYNOLDS

AZ A FRÁNYA ESŐ

1989-ben hatalmas felhőszakadásban rajtoltatták el a mezőnyt Adelaide-ben, az Ausztrál Nagydíj helyszínén. Sokaknak nem tetszett, hogy versenyezni kell aznap, a lehangosabban Alain Prost reklamált a túl kedvezőtlen időjárási körülmények miatt. Két évvel később ugyanazon a helyszínen még nagyobb eső zúdult az aszfaltcsíkra, és a szervezők ismét úgy döntöttek, hogy zöld jelzést adnak a futamra. Később kiderült, hogy ez talán hiba volt, ugyanis az első néhány kört követően kitört a káosz a pályán. Néhány versenyző autója egyszerűen felúszott az aszfalton, és a gumifalnak csapódott, Nigel Mansell viszont nagyobbat kapott a többieknél. A brit pilóta elvesztette uralmát az általa irányított Williams felett, és elhagyta a pályát. Hatalmasat ütözött, súlyos agyrázkódást és bokasérülést szenvedett. Kórházba is kellett szállítani. A 17. körben ért a csúcspontjára a futam, ugyanis a szervezők ekkor döntöttek úgy, hogy a körülmények miatt azonnali hatállyal leállítják a versenyt. Egy órát várahoztak, arra várva, hogy az eső mérséklődjön, de végül úgy döntöttek, hogy az aszfalt már alkalmatlan a versenyzésre, és az utolsó pozíciók alapján osztották ki a pontokat. Így lett az 1991-es Ausztrál Nagydíj vasárnapi futama minden idők legrövidebb F1-es versenye.



HOMOKVIHAR A VERSENYPÁLYÁN

A 2009-es előszezonban a Toyota, a Ferrari és a BMW úgy döntött, hogy a hűvös Európát a napsütötte Bahreinra váltja, tesztelés céljából. „Ebben az országban tesztelni a lehető legjobb pénzügyi megoldás. Az európai országok mindig kockázatot jelentenek, mert sosem tudhatja az ember, hogy milyen körülmények várják majd a pályán, főleg a gumik miatt kell aggódnunk” – nyilatkozta Pascal Vasselon, a japán csapat technikai igazgatója, mielőtt nekiláttak volna a gyakorlásnak a sivatag kellős közepén. Amit akkor még nem tudhatott, hogy két napig semmit nem fognak tudni csinálni egy hatalmas homokvihár miatt. Az ellenfelek mindenesetre jól derülhettek ezeken a szavakon, miután megtudták, mekkora csapás is érte a három istállót.



FEHÉR ÁLDÁS

2005-ben szintén a tesztidőszakba babrált bele az időjárás. Silverstone volt a helyszín, ahol a csapatok friss fejlesztéseiket akarták próbálgatni, de hirtelen elkezdett szakadni a hó. Pat Symonds, a Renault akkori technikai főnöke a következőket nyilatkozta: „Éppen a bokszutcai feladatokat gyakoroltuk, amikor elkezdett esni a hó. Ugyanaz a helyzet most is, mint 1995-ben. Mást akkor sem tudunk csinálni, mint építeni egy hatalmas hőembert” – emlékezett vissza a vezető.



TALÁLKOZNI BAMBIVAL

1987-ben egy rendkívül szerencsétlen eset történt Stefan Johanssonnal az Osztrák Nagydíjon. Éppen az Österreicher Ring dimbes-dombos aszfaltcsíkján száguldott az időmérő edzésen, több mint 220 km/h-s sebességgel, amikor a fák közül kiugrott elé egy szarvas. A svéd pilóta autójának bal első felfüggesztése és kereke rögtön ki is szakadt, majd a gumifalba csapódott a McLaren. Totálkáros lett a versenygép, még a váltóberendezés is szétroncsolódott. Johanssont kórházba szállították, de sérülés nélkül megúszta az esetet. A szarvas már nem járt ilyen szerencsésen...



NEM EGY EGYSZERŰ TÁJFUN

Ha van olyan Forma-1-es helyszín, ahol állandó kockázatot jelentenek a klimatikus viszonyok, akkor az Japán. 1976-ban hatalmas vihar támadt a verseny előtt. Niki Lauda két kör megtétele után ki is állt, mert nem akarta ismét kockáztatni az életét, ahogyan azt néhány hónappal korábban, Németországban megtette. Akkor majdnem belehalt, de most az észre hallgatott. Hunt akkor a megszerzett harmadik helyével világbajnok lett. Egyetlen egységgel szerzett többet az osztráknál. 2005-ben edzés közben földrengés rázza meg a környéket. A legnagyobb riadalmat viszont a 2004-es tájfun kellette, ami hatalmas erővel csapott le a versenypályára és környékére. Nem akármilyen vihar volt, hiszen Suzuka felé haladva 6 embert ölt meg. Ötös erősségű szupertájfún volt. A pénteki edzés alatt már nagyon szélsőséges körülmények között haladtak az autók az aszfaltcsíkon, és a szervezők végül úgy döntöttek, hogy nem tartják meg a szombati kvalifikációt. A csapatok többféleképpen is védekeztek az ellen, hogy az eső beáradjon a garázsaikba. Végül a vihar központja elkerülte Suzukát, és vasárnap reggel tartották meg az időmérőt.

Nico Rosberg

„Meg van döbbenve”, hogy gyorsabb mint Michael Schumacher, és „kész tény”, hogy a Mercedes 2011-ben győzelmi babérokra tör. Ezenkívül nem „röpdös” túlságosan a Jenson Button által kitalált becenévtől...

SZÖVEG: JONATHAN REYNOLDS PORTRÉK: LORENZO BELLANCA/LAT

A versenypálya paddockjában autogramvadászok tömkelege kóvályog fel-alá a bokszok és vendéglátó egységek közötti szűk aszfaltcsíkon, becserkészve az ismerős arcokat. A megbeszelt időben Nico Rosberg elindul a Mercedes-garázsból, és lazán odasétál az F1 Racing által az interjú céljából lefoglalt asztalhoz - nyomában az aláírásokra éhes rajongók hadával.

A német helyet foglal a nagyszámú közönség előtt és rámered az előtte halomban álló kérdésekre: „Ezekre mind válaszolnom kell?” – aggódik, arcán a „valóban még egy interjút kell adnom?” kifejezéssel. „Határozottan” – jött a válasz, mire felölti a profi álarcát, és beleveti magát a munkába. Hamarosan azonban ismét aggódó arckifejezésre vált. Mi történt? Ti rajongók, végletekig feszítettétek a türelmét azzal a kérdéssel, hogyan érzi magát „Britney” becenevet viselve? Megbántottátok azzal, hogyan képes a haját fényesen és selymesen tartani? Szerencsére egyik sem. Csak egy gyerekekből álló csapat az oka, amely a hőjükkel akar találkozni, és a Mercedes-pilóta nem akarja őket tovább várakoztatni. Pár perccel később a fényképek elkészítve, az aláírások kioszt-

va és az ölekezések megoldva, így egy boldogabb Rosberg telepedik vissza az asztalhoz a kérdésekre válaszolni. Van közöttük jó pár, amely egy Michael Schumacher nevű fickóról szól...

Mi a legnagyobb elégtétel számodra – legyőzni a csapattársadat, vagy megcáfolni a kételkedőket, akik azt jósolták, hogy nem leszel képes ezt megtenni?

Robin Cooper, Új-Zéland

Gondolom, hogy a csapattársam legyőzése, mert ő az egyetlen, akinek ugyanolyan autója van, mint nekem. Ő hétszeres világbajnok, tehát tudod, hogy jó munkát végeztél, amikor előtte vagy.

Arra számítottál, hogy Schumacher többször

végez előtted, mint ahogy valójában történt?

Mitchell Tattersall, Ausztrália

Igen, mindenképpen...

Eddig két legendás Formula-1 csapatnál vezettél, a Williamsnél és a Mercedesnél. Szeretnél a Ferrarinak vezetni, ha lehetőség adódna?

Anthony Shrubhall, Nagy-Britannia

Természetesen, a Ferrari egy fantasztikus csapat, talán majd egyszer... (elgondolkozik). Nagyszerű tapasztalat lenne, határozottan, de a Mercedesnek hasonló státusa van a szememben, és nagyon elégedett vagyok a helyzetemmel. Hihetetlen érzés ehhez a céghez tartozni.

Nico, mielőtt a Mercedeshez szerződöttél, volt felajánlva számodra egy hely a McLarennél?

Marek Marszolik, Lengyelország

Hmmm... Voltak megbeszélések a McLarennel az évek során, de soha nem volt

Nicónak még nincs győzelme, de tavaly három pódiumot is szerzett a Mercedesnek





igazán esély. Természetesen részese voltam a McLaren-Mercedes fiatal pilóták programjának, és mindig is tartottuk a kapcsolatot. Hiszen a McLaren is egy nagyszerű csapat.

A sajtó olyan híreket közöl, hogy a 2011-es Mercedes Michael ízlése szerint készül. Igaz-e ez, és aggódsz, hogy hátrányba kerülsz?

Lisa Whitehouse, Nagy-Britannia
Nem tudom, hogyan történhetett, de az évek során az emberek agyában ez maradt meg – valójában képtelenség egy autót kizárólag egy versenyző számára építeni. Ha a versenyautó alulkormányozott és abba az irányba fejlesztik, hogy kevésbé legyen az, éppen annyira kedvez majd nekem, mint Michaelnek. Miért is tenne ilyet a Mercedes? Nagyszerű év áll mögöttem, nem lenne ésszerű, ha a csapat egy ilyen valószínűtlen dolgot tenne. Hasonló a vezetési stílusunk, tehát amúgy is képtelenség lenne.

Véleményed szerint a 2010-es Mercedes mely jellemzői voltak kézenfekvők számodra, és mi volt az oka, hogy Michael többet kínlódott, mint te?

Kárpáthy Zoltán, Nagy-Britannia
Fogalmam nincs, hiszen a kocsik jellemzői egyáltalán nem nyerték el a tetszésemet. Nagyon alulkormányozott volt az autó és az orra nagyon instabil volt – nekem pedig mindig gondom van az alulkormányozottsággal. Inkább a túlkormányozott autót kedvelem. Már nagyon várom az új Pirelli gumiabroncsokat és az újdonságokat, mert hiszem, hogy jobb leszek. Tehát nem tudom megmagyarázni, miért kínlódott jobban Michael, mint én.

Szeretnél 41 évesen még a Formula-1-ben lenni, mint Michael?

Rachel Fleming, Nagy-Britannia
Nem vagyok biztos benne. Valószínűleg nem – más dolgokat is szeretnék csinálni, és szeretnék más karriert is befutni. Miután kilencszeres világbajnok leszek, természetesen!

Nico, mivel foglalkoznál, ha nem versenyeznél az F1-ben? Nem titok, hogy az egyik legintelligensebb pilóta vagy...

Allen Janmee, Ausztrália
Biztos vagyok benne, hogy aeronautikai mérnöki szakon végeztem volna, Londonban. Százszázalékosan biztos vagyok ebben. Nagyon nehéz lett volna elmozdulni a monacói otthonomból, mert nagyon szeretek ott élni. De valószínű, hogy a sportágban dolgoznék, aerodinamikai beosztásban. És bizonyára kedvelném, mert a versenyzést összekapcsolja a matematikával és a fizikával, amelyet nagyon érdekesnek találok.

Úgy érzed, hogy a tesztelésre vonatkozó tilalom hátráltatta a Mercedest tavaly, és ha igen, mit lehetne a hasonló problémák ellen tenni a jövőben?

Ian Bushnell, Nagy-Britannia
Engem és a csapatot is hátráltatott, de megpróbáltunk felzárkózni. Mit lehet tenni ellene? Semmit. Mindenki egy hajóban úszik, és ez egy jó módja a spórolásnak, tehát semmi gond nincs ezzel.

Úgy gondolod megfelelő elismerésben részesítettek a 2010-es teljesítményeidért, vagy az emberek inkább Michael rossz szereplésére koncentráltak?

Warren Sullivan, Írország
Az emberek mindenképpen több figyelmet szenteltek Michaelnek, de ő hétszeres világbajnok, én meg egy futamot sem nyertem még, tehát ez érthető. Úgy gondolom, hogy az illetékesek – a többi csapatfőnök – látták a teljesítményeimet, és ez fontos a karrierem szempontjából.

Úgy hallottam, hogy amikor Mark Webberrel egy csapatban versenyeztél, Britney-nek becézett. Mit gondoltál ezzel kapcsolatban, volt-e beceneved Mark számára?

Don Cameron, Nagy-Britannia
Valójában nem Mark adta a becenevet, hanem Jenson. Mit gondoltam? Hát, nem voltam elragadtatva tőle – jobbat is találtam volna magamnak. Nekem nem volt becenevem Mark számára.

A hajad mindig puhának és selymesnek tűnik – különleges sampont vagy kondicionálót használsz?

Jessica Hatcher, Nagy-Britannia
Nem használok ilyesmit. Valójában speciális sampont kenek a bőrömrre, de nem a hajamra. Hogy használok-e kondicionálót? Igen!

Milyen zene a legjellemzőbb Nico Rosbergre, mint versenyző és ember?

Paul Moncur, Ausztrália
Híúha... Azt mondanám, hogy Kings of Leon, de fogalmam sincs miért. Hogy melyik? Sex on fire!

Miután rendszeresen gyorsabb voltál, mint legutóbbi három csapattársad, ki vagy-e ábrándulva, hogy még nem vezetted nyerő autót?

Sarah Montgomery, Nagy-Britannia
Sajnálom ugyan, de nem vagyok kiábrándulva. Fontos számomra, hogy a maximumot hozzam ki abból, ami a rendelkezésemre áll, →

Keményen tréningezik, hogy idén részt vehessen két fél-Ironman versenyen...



„Mindig is élveztem a fizikai megerőltetést, még kiskoromban is, és ez most ismét nagyon érdekel. **Keményen kell edzenem a sportágamban, és a triatlont jól össze lehet hangolni velem.**”

...de az állóképesség az F1-ben is jól jön



és akkor majd nyerő autóm is akad. Hamarosan bekövetkezik ez is.

Nico, úgy hallottam, hogy idén két fél-Ironman triatlonra fogsz benevezni. Mi ütött beléd, hogy ilyenbe vágsz bele – és gondolod, hogy legyőznéd Jensont hárompróbában?

Mark Maccombie, Nagy-Britannia

Valóban benevezek. Szenvedélyemmé vált. Mindig is élveztem a fizikai megerőltetést, még kiskoromban is, és ez most ismét nagyon érdekel. Keményen kell edzenem a sportágamban, és a triatlont jól össze lehet hangolni vele. Határtalan elégtételt érzek, amikor új extrém határ felé erőltetem magam, mert meg vagyok győződve róla, hogy jobban bírom, mint bárki más. Egyenletes teljesítmény nyújtok a három számban, de Jenson legyőzni kemény dió lenne. Három év előnye van, én csupán egy éve kezdtem ezzel foglalkozni. De valószínű, hogy a jövőben valamikor megmérettetésre kerül sor közöttünk.

Miért használod sárga kesztyűt? Csúpan azért, mert kedveled a színt, vagy van valamilyen más magyarázata?

Sergio Flores, Mexikó

Édesapám sisakja sárga-kék volt, de a kék nem passzolt a sötét autóhoz, tehát lecseréltem sötétkékre, és megtartottam a sárga színt. Szeretek a sárga színnel azonosulni – kedvelem. Gyakran lehet a pilóta kezét látni, és a sárga szép látványt nyújt.

Nico, ha adódna a lehetőség, hogy bárhova utazz a világon, hova mennél és miért?

Johannes Adrianto, Indonézia

Valószínűleg valahova Észak-Indiába, hogy kivehessem a részem a kultúrából. Idén odamegyünk az Indiai Nagydíjra, ami nagyszerű lesz.

Mi volt a legfurább dolog, amit egy Formula-1 rajongó tett érted?

Nuka Ortiz, Spanyolország

Érdekes dolgokat készítettek, teljes könyveket képekkel és sok szöveggel. Elképesztő, mennyi időt fektetnek azokba a dolgokba, amelyeket nekem szánnak.

Mint volt csapattárs, mindig is gondoltad, hogy Mark Webber képes a világbajnoki címért harcolni?

Pete Barrett, Nagy-Britannia

Mindig is nagyon gyors volt. Akkoriban nem tudtam megítélni, hogy képes lesz-e a címért harcolni, de mindig is gyors volt. Örülök

a tavalyi teljesítményének, megérdemelte, hogy a bajnoki címért harcoljon.

Szerinted megnyerted volna a koreai futamot, ha Mark Webber nem üt ki a versenyből?

Jon Brown, Nagy-Britannia

Egy szóval? Igen.

Nico, hogyan reagáltál, amikor megtudtad, hogy Michael Schumacher lesz a csapattársad 2010-ben?

David Jambresic, Horvátország

Boldog voltam, hogy végre egy erős csapattárral hasonlítanak össze. Habár minden tisztelem kijár Kazukinak (Nakajima), Michael egy más ligában harcol. Másrésztől aggódtam is, mert rengeteg rosszat hallottam felőle volt csapattársaitól.

Hogyan lehet összehasonlítani a Michaellel való munkát más, korábbi csapattársaidéval?

Nicki Cridge, Nagy-Britannia

Michaeltől rengeteget tanulok, hiszen nem véletlenül volt sikeres. Szerencsés vagyok, mert vele dolgozva javítottam a képességeimen és jobb pilóta lettem. Oka van annak, hogy hétszeres bajnok, rengeteg dolgot nagyon jól csinál.

Hogyan hasonlítható össze a Mercedesnél való vezetés a Williamshez, és milyen Ross Brawnnal dolgozni?

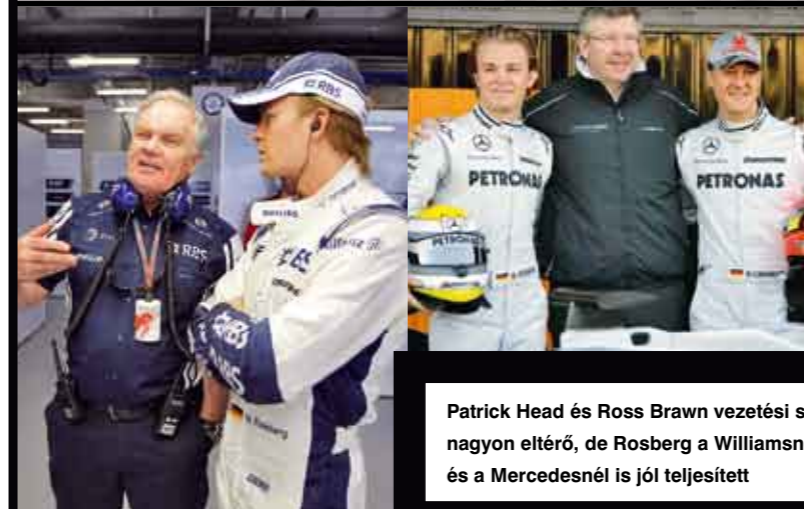
Iain Mellows, Antigua és Barbuda

A Williams egy fantasztikus csapat. Nagyban hasonlít a Mercedesre, de a vezetőség stílusa egészen más. Ennek vannak előnyei és hátrányai. Ross egy-

szerűen csodálatos. Nagyszerű tapasztalat ez számomra, mert rengeteget tanulhatok tőle, és nem véletlenül olyan sikeres. Nagyon szerencsés vagyok.



Nem volt egyszerű tavaly a Mercedest vezetni, Nini mégis a 7. helyen végzett



Patrick Head és Ross Brawn vezetési stílusa nagyon eltérő, de Rosberg a Williamsnél és a Mercedesnél is jól teljesített

A 2008-as szingapúri verseny volt élete legjobb futama – második lett a Williamszel



Milyen érzéssel tölt el, hogy gyorsabb vagy, mint egy hétszeres bajnok?

Keith Garnett, Nagy-Britannia

Meg vagyok döbbenve.

Gondolod, hogy a volt csapatod, a Williams fog még valaha nagydíjat nyerni?

Josh Wignall, Nagy-Britannia

Igen. Nagyszerű csapat, és mindenképpen megérdemlik, hogy nyerjenek. Idővel és a szabályzat módosításával úgy gondolom, van esélyük. Ebben a pillanatban valami hiányzik, de nagyszerű emberek dolgoznak ott, tehát ha eljön az idő és szerencsénk is lesz, ismét a siker útját járhatják. Minden megfelelővel el vannak látva.

Mindig jókedvűnek tűnsz az interjúk alatt, de mi hoz ki a sodrodból az F1-ben?

James English, Nagy-Britannia

(Lecsapva a kártyákat az asztalra) Az interjúk.

Ha vissza tudnál hozni egy hagyományos pályát 2011-re, melyik lenne az és miért?

Richard Marsh, Nagy-Britannia

Azt mondanám Kyalami. Hogy miért? Azért, mert Dél-Afrika csodálatos hely, és kellene oda egy F1-es verseny. Bernic, ha olvasod ezt, el kellene mennünk Dél-Afrikába...

Hogyan fogsz ünnepelni, amikor megszerzed az elkerülhetetlen első győzelmedet? Kitaláltál már valamit?

Scott Houghton, Nagy-Britannia

Nem fogok úgy táncolni, mint Barrichello. De szeretném majd megosztani az egész csapattal az örömet, mert akkor még nagyobb a boldogság.

Úgy hallottam, több nyelvet is beszélsz. Melyiket volt a legnehezebb megtanulni?

Bryce Curtis, Egyesült Államok

Az olasz volt a legnehezebb. Beszélek németül, angolul, franciául, olaszul és spanyolul is, habár ez utóbbit még most tanulom. Jelenleg éppen annyira beszélek spanyolul, hogy felaljam magam. Hogy tudok-e finnül beszélni? Valójában nem.

Gondolod, hogy a Mercedes 2011-ben harcba száll a világbajnoki címért, vagy inkább várakozással teli év lesz?

Philip Brown, Nagy-Britannia

Úgy gondolom, legalább futamgyőzelmekért fogunk harcolni. Mindenképpen ezt gondolom. Nincs is kételyem e felől. Ez már tény. **F1**

Rosberg Schumacher előtt Suzukában: ez volt a jellemző 2010-ben



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



MI LETT VELE...

MAURICIO GUGELMIN

Ayrton Senna korábbi lakótársa újraerdősíti Brazíliát



Akkor

A Leyton House-nál (korábban March) versenyzett, itt töltötte Formula-1-es pályafutása nagy részét

Amikor a fiatal Mauricio Gugelmin 1982-ben Angliába érkezett, brazil honfitársával lakott egy lakásban, akit Ayrton Senna da Silvának hívtak. Miután nyert a Formula Ford, Formula-3 és Formula-3000 bajnokságban, 1988-ban – a March-csapatnál – az F1-ben is bemutatkozhatott.

Annak ellenére, hogy mechanikai problémák miatt többször kiesett, kétszer pontszerző helyen ért célba, a legjobb újonc lett ebben az évben. A csapatnál maradt 1989-ben is, sőt, az Adrian Newey-tervezte March 881-gyel hazai versenyén a harmadik helyet szerezte meg, ez volt pályafutása legjobb eredménye. De a több kiesés, beleértve a látványos szaltót a Francia Nagydíjon, az év további szakaszára elhalványította. Két további szezon versenyzett az átnevezett Leyton House-istállónál, kevés sikerrel. Utolsó F1-es szezonját Gugelmin 1992-ben a Jordan-csapatnál töltötte. Nem tudott pontot szerezni, így az amerikai IndyCar szériába szerződött.

„A világon minden fiú arról álmodik, hogy Formula-1-es pilóta lesz. Én megcsináltam, és úgy érzem, a csúcsra jutottam. Még mindig büszke vagyok arra, hogy részese le-



Most

Családjával horgászik – Brazília újraerdősítése és az exportálás mellett

hettem a sportnak, bár nem sikerült megmutatnom értékeimet. Fiatalkori másik álmom az volt, hogy világbajnok legyek, ezt nem sikerült elérnem, mert soha nem kaptam jó autót. De mindig is így tartották: a sikerhez jó helyen, jó időben kell lenni. Én nem voltam, így abbahagytam – mégis csodálatos időszaként éltem meg a velem történeteket.”

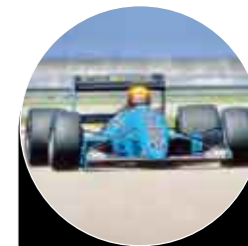
„Szerencsés voltam, helyet találtam az IndyCar-ban, mert erősnek bizonyultam. Együlékes versenyautókba ülhettem, de egy sokkal nyugodtabb környezetben, ami az életemet jóval könnyebbé tette.”

„A Formula-1-ben eltöltött időszakom jobb is lehetett volna, ha akkor

tudom, amit most. Azt hiszem, túl fiatal voltam, és a viselkedés, melyet szüleimtől tanultam, nem volt megfelelő. Nem kellett volna megosztanom a dolgaimat az alapvetően önző környezetemmel, és nem kellett volna erkölcsösnek lennem. Mert nem így működik az F1. De mégis sokkal tartozom ennek a sportnak, mivel üzleti sikereimet a pilótaként eltöltött időszakomnak köszönhetem.”

„Ma tengerészeti elektronikai eszközöket exportálok Közép- és Dél-Amerikába, emellett 13 ananász- és eukaliptuszfarmmal újjáélesztetem ezt az üzletet Dél-Brazíliában. A Formula-1 mindenkitől a legjobbat kívánja; napról napra hatékonyabbnak kell lenned, a versenyzés mentális fegyelmet és erőfeszítést igényel. Ezt az életemben is megvalósítottam, és segített számomra, hogy sikeres üzletember legyek az autóversenyzés után.”

„Az emlékeim közül majdnem mind pozitív. Egy F1-es autó vezetése, ha a dolgok jól működnek, olyan izgalmas, amely semmi máshoz sem hasonlítható az életben. Az erő, a fékezés, a tapadás, a kanyarsebesség – ezeket soha nem felejttem el.”



1988: Formula-1-es bemutatkozás

Brazíliában a 13. rajthelyet szerezte meg, de sebességváltó-probléma miatt kiállt



1989: F1-es csúcs

Hazai versenyén a March-csapatnál a harmadik helyet szerezte meg



Most...

47 éves, Miami-ban él, két vállalkozása van, és szabadidejében horgászik

Réges-rég történt

Nevezetes események márciusban, sok-sok évvel ezelőtt...

EBBEN A HÓNAPBAN

33

ÉVEL EZELEŐTT

Az újonc csapat kis híján nyer

A Shadow-istálló néhány meghatározó tagja az 1977-es év végén kivált, és megalapították saját csapatukat, az Arrowst. Az istálló nevét a tagok kezdőbetűiből állították össze. (Ambrosio, Rees, Oliver, Wass, Southgate.) Az F1-es típus, mely kísértetiesen hasonlított a Shadow versenygépére, mindössze 53 nap alatt készült el. Ennek ellenére a csapat második versenyén, az 1978. március 4-én megtartott Dél-Afriakai Nagydíjon majdnem meglepetés-győzelmet aratott: Riccardo Patrese a 80 körös verseny háromnegyedénél az élről volt kénytelen kiállni.



EBBEN A HÓNAPBAN

42

ÉVEL EZELEŐTT

Megjelenik a dohányreklám

A napbarnított Jim Clark büszkén pózol a frissen átfestett Lotus versenyautóban. Mégpedig azért, mert a csapat alapítója, Colin Chapman az autósport történetében először kötött szponzorálási szerződést egy dohányipari céggel. Clark az Ausztráliában és Új-Zélandon megtartott Tasman-szériában a képen látható versenyautóval vett részt, és ezzel a zöld-sárgáról piros-fehérre átfestett Lotus 49 R/1-essel indult a sorozat utolsó versenyén, 1968. március 4-én, Longfordban. A futam idején még csak 32. esztendő volt a legenda, de többé nem indulhatott a széria küzdelmein, hiszen egy hónappal később a Hockenheimringen meghalt. Idén lenne 75 éves.



EBBEN A HÓNAPBAN

20

ÉVEL EZELEŐTT

A „motormágus” első alkotása

Sokan nem is tudják, hogy a Mercedes-Benz sportsikereiért nagyrészt egy svájci szakember, Mario Illen a felelős, kinek remekművei számtalan Forma-1-es és IndyCar futamot nyertek. A Paul Morgannel közösen alapított cég társtulajdonosa által tervezett F1-es motor az 1991. március 10-én megtartott USA Nagydíjon debütált. A cég neve után „Ilmor”-ra (ILien + MORgan) keresztelt erőforrással felszerelt Leyton House autók közül egyik sem látta meg a célt, de nem kellett sokat várni a sikerre. Illen 1993-tól a Mercedesnek épített motorokat, amelyek először 1998-ban hódították el a világbajnoki címet.



ELŐFIZETÉSI AKCIÓ!

Fizessen elő most az
Autósport és Formula Magazinra

hogyan az Ön
lehesen egy
Williams-Hell
fémkulacs
és egy poló!



Csak küldje el nekünk az előfizetés összegét,
és mi máris postázzuk Önnek ajándékát!

| | |
|---|---------|
| 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.

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!

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:

AFM szerkesztősége
3504 Miskolc, Pf. 90.
Telefon: 06-46-505-490
E-mail: elofizetes@formula.hu



KÜLÖNVÉLEMÉNY

DÁVID SÁNDOR

KIVÉTELEL

Az ókorban a görögöknél az olimpiai játékok idejére abbahagytak, felfüggesztettek minden háborút. Az egy olyan világ volt.

Amint azt dr. Mező Feri bátyánk (Isten nyugosztalja békében továbbra is) írta volt olimpiai aranyérmes kiérdemelt könyvében, 393-ban Theodosius császár Milánóban kiadott rendeletével viszont „egyszer, s mindenkorra megtiltotta a játékok megrendezését, mert a pogány világnak ettől a büszkeségétől féltette a kereszténységét.”

Mert akkor már olyan világ volt.

Később meg olyan világ volt, hogy jómagam is részt vehettem vagy nyolc újkori olimpiai játékokon is (nem számoltam ki pontosan soha), most pedig rövidesen rátérhetek majd a Forma-1-re, feltehetőleg még az előtt, hogy a „Nyájas Olvasó” azt gondolhatná, hogy elment az eszem, egy ilyen tekintélyes szaklapban előhozakodni az olimpiákkal. Szó se róla!

Az olimpiák csak azért kellenek, hogy bemutathassam rajtuk, hogy mekkorát változott a világ az ókori görögök, az ókori játékok és napjaink világa között.

El kell ugyanis mondanom, hogy ellentétben a görögökkel, amikor fegyvernyugvást rendeltek el a versenyek idejére, azokon az olimpiákon, amelyeken szerencsém volt személyesen részt venni, mint újságíró, kivétel nélkül mindegyiken „lőttek”!

Aki nem hiszi, utána is járhat, de akár röviden el is mesélhetem.

Mexikóvárosban (1968) az Olimpiai Játékok előtti napokban erős zavargások voltak, az egyetemisták, diákok tüntettek és még sokan mások is. A megnyitó előtti estére a hatóságok engedélyeztek egy nagygyűlést a Három Kultúra terére, amelyet meg is tartottak, egymást követték a nekihevílt szónokok, majd egy adott pillanatban az egész vezérkart legéppuskázták a „terrorista elhárító egységek”, nyilván valami félreértésből kifolyólag. Több mint harminc halott volt, ha jól emlékszem, és mi ebből az olimpiai faluban persze nem tudtunk semmit. Mexikóváros átmérője már akkor is meghaladta a hatvan kilométert, lakossága meg a tízmilliót.

Mi csak annyit láttunk, hogy az olimpiai falut fegyveres katonák őrzik, feltűzött szuronnal, az olimpiai stadion oldalában pedig légvédelmi ütegek foglaltak állást, a levegőben pedig időről időre rendőrségi helikopterek járőröztek, nehogy a levegőből érje valamiféle támadás.

A játékok rendben lementek, amit fentebb leírtam, az is csak a vége felé tűnt fel, s talán nem is mindenkinek. A tekinteteket Vera Caslavka kötötte le, amint vőfélye, Gustavo Diaz Ordaz, Mexikó elnöke karján lejtett az oltárig.

Münchenről (1972) alighanem egyetlen szót sem kellene leírnom, elég lenne a hely és a dátum. Hiszen az ott történekről azóta már dokumentumfilm is készült, a televíziók is többször bemutatták, és megtudhattuk belőle az akkori német hatóságok naivitását, felkészületlenségét: a rendőrségnek még csak mesterlövészei sem voltak.

A helyszínen persze egészen más volt átélni az eseményeket. A magyar csapat szállása átellenben volt az izraeliek házával, amelynek teraszáról a terroristák tárgyaltak Genscher miniszterrel és társaival.

Még vérfagyasztóbb volt a tragédia utáni napon a gyűlés a stadionban, egy újabb támadás lehetőségével a levegőben, de határozott hittel abban, amit Avery Brundage, a NOB elnöke mondott ki: „Az Olimpiai Játékoknak folytatódniuk kell!”

Montreal (1976) nem tartozik azok közé, amelyről a mai szurkoló bármilyen „atrocitás” is emlékezne. Pedig a montreáli olimpia volt az általam ismertek közül a legnagyobb katonai drillben, a legszigorúbb biztonsági előírások között megrendezett Játékok!

„Jómagam abban bízom, hogy ez az eset, amely megesett, kivételes. Egyedi.”

Ezt az olimpiát ugyanis a ma már francia börtönben ülő nemzetközi terrorista, Carlos árnya lebegte be, akitől abban az időben féltelen gaztettei miatt rettegtek az emberek, különösen azok, akiknek több ezer sportoló biztonságáról kellett gondoskodniuk.

De gondoskodtak is!

A versenyek helyszínein futni tilos volt. Egy nyugatnémet rádióost, aki futva igyekezett a mikrofonjához, röptében letepertek, lecsuktak, és csak a versenyek második hetében engedtek szabadon. A versenyzőket szállító minden autóbussza először egy katonára szállt be és ment a kocs végébe, és utolsónak is egy újabb katonára. A versenyek színhelyein a lelátókkal szemben sorfalat álló katonák vigyáztak a közönséget.

Három ember már csoportosulásnak számított, és két percen belül fel kellett szlatniuk



a csoportot. Ha nem, akkor hat rendőr háromfelé elszállította őket, a hónuk alá nyúlva...

Nem folytatom. Egyrészt, mert könyvet is írtam már róla kollégáimmal, másrészt, mert közelebről mások is sorolhatják tovább.

Amiért ennyit is fölemlítettem, annak oka: Bahrein!

Tudtommal az első Forma-1-es futam, amely „harci cselekmények” miatt maradt el, helyesen. Balszerencsés helyzet. Nincs

jogunk elvitatni azoknak a jogát a tüntetésekhez, akik úgy érzik, tiltakozniuk kell. És azokét sem, akik éppen az ellenkezőjét vallják, és szemben állnak velük.

Jó lenne persze görög módra most azt mondani, „félre a fegyverekkel!”, hadd jöjjenek a versenyek, de sajnos tapasztalatból tudjuk, hogy ez a mi világunk már régen nem olyan világ. De abban azért bízhatunk, s jómagam bízom is, hogy ez az eset, amely megesett, kivételes. Egyedi.

És egyetlen is marad.

A már említett Avery Brundage egyébként azt is mondta: „Csak amikor a világ politikusai is elfogadják az igazságos vetélkedésnek (fair play) és a tiszta sportszerűségnek (good sportsmanship) a sportban érvényben lévő elveit, csak akkor lesz béke és egyetértés a világon.”

Erre, gondolom, kicsit még várunk kell.



„Egy Forma-1-es autó vezetése **nagyon megterhelő.**

A határokon kell **egyensúlyoznod.**
De ez...”

A másik autóm

Robert Kubica tavaly nyolc ralin indult. Idén csak egyen – de ott majdnem végzetesnek bizonyuló következményekkel. A baleset előtti hetekben készült riport azonban így, utólag talán még érdekesebb, mert kiderül belőle, mi hajtotta, mi készítette versenyzésre a lengyel fiút.

SZÖVEG JAMES ROBERTS
KÉPEK ANDREW TIPPING



Száguldás keresztül a fákkal tarkított terepen, a kipufogó szinte lángol, a kerekek alól pattognak a kavicsok és spriccel a murva. A félautomata váltó recseg, amíg a navigátor a fűledbe ordítja az itinert. Ahogyan kanyarról kanyarra fordul, az autó tökéletes egyensúlyban van. Lefelé az úton, egy újabb fordító, egy újabb kanyar a semmibe. Rejtett veszélyek rejtőznek mindenhol. Dobbantó az ív kijáratánál, egy szikla az út mentén, vagy egy rivális által hagyott rossz útvonal nyomain. Szerencsére azonban van egy segéd melletted, aki útba igazít. Ez egy másfajta világ: egymillió kilométer távolságra vagyunk a szuperlágym gumiktól, a több millió dollár értékű számítógépek armadájától és az F1-ben megszokott százezres nézőseregtől. „Attól eltekintve, hogy négy keréken haladok, egy kormány van előttem és pedálok a talpam alatt, ez egy teljesen más világ, mint a Forma-1” – véli Robert Kubica. →

Az elmúlt évben amellet, hogy Forma-1-es kötelezettségeit teljesítette a Renault csapatánál, egy R30-as volánja mögött Robert Kubica a FIA Európa-bajnoki szériában is rendszeresen vezetett egy Clio R3-ast. Sok versenyt teljesített a 2010-es szezonban, csak a Monte-Carlo, az Antibes-Cote d'Azur és Var Rali maradt ki. A Rali del Tarón megnyerte saját géposztályát. Ezek a megmérettetések egytől egyig Dél-Franciaország és Észak-Olaszország utcáin várták a lengyel pilótát azokon a napokon, amikor nem a Forma-1-es nagydíjakon küzdött a pozíciókért. Ez egy másfajta kihívás, és persze újabb lehetőség, hogy kamatoztassa villámgyors reflexeit.

Tesztelések alatt a Formula-1-es versenyzők körök ezreit teszik meg az olyan versenypályákon, mint amilyen például a Circuit de Catalunya. Mindent tudnak az összes fékezési pontról, a kanyarok sebességéről, a pilanatokról, amikor gyorsítaniuk kell, vagy a keréknyomásról és az aerodinamikai beállításokról. Ezzel szemben a rali egy valódi utazás a vadvilágba. Körbe kell járnod a navigátoroddal a pályát, hogy feltérképezd a terepet, és feljegyzéseket készíts, de sosem tudhatod valójában, milyen körülmények várnak majd rád. „Vannak elképzeléseid egy-egy kanyarról, de sosem tudhatod, hogy egy ellenfeled, aki előtted haladt, mit hordott fel a nyomvonalra. Annyi kérdés tevődik fel benned, mielőtt beveszel egy fordítót! Nagyon kevés idő van reagálni, így vizualizálni kell a navigátor által elmondott adatokat. Sok pályán versenyztem már Európában 21 év alatt, és valamennyi helyszínen szinte az összes kanyar ugyanolyan. Ralizás közben talán ugyanazt a szakaszt teljesíted újra, de a borítás mindig más, minden egyes alkalommal”.

A rali sokkal inkább hasonlít a Forma-1-es kvalifikációkhoz, mint a versenyekhez. Csak te és az autód az idő ellen. Sok pilótának ez az igazi kihívás. Megdönteni a saját magad által felállított rekordokat, és kihozni magadból az igazi erőt. Vannak, akiknek ez sokkal nagyobb élvezet, mint autózni mások mögött,



A ralautóknak nagyon sokoldalúaknak kell lenniük, hiszen számtalan fajtájú útburkolaton helyt kell állniuk

követni több körön át, és figyelni, mikor hibázik egy kanyar előtt, amikor megelőzheted őt. Vajon Kubica melyiket részesíti előnyben? Verseny az órával vagy egy ellenféllel?

„Az F1-ben a kerék kerék elleni csata valójában nagyon ritka, köszönhetően az egyre újabb aerodinamikai alkatrészeknek és beállításoknak. Nem egyszerű előzni. Nagyon más, mint mondjuk a gokart-sorozatokat, ahol sokat versenyztem. Ott nincs aerodinamika

és teljesen más a tapadás szintje. Imádnám, ha az F1 olyan lenne, mint a gokart. Az elsőtől az utolsóig küzdeni a helyezésekért –, de ez sajnos lehetetlen. A Forma-1 arra ad lehetőséget, hogy a sebesség és a technológia segítségével a határokon autózz. Ez persze jó érzés.

A lengyel pilóta a gokartban edződött, az adrenalin szintje folyamatosan növekedését pedig annak köszönhette, hogy a száguldo cirkuszban egyre nőtt a kanyarsebesség, köszönhetően a modern F1-es autók tapadásának és erejének. De amikor 600 lóerővel gyengébb autóval versenyz, ugyanígy bevinni egy kanyart csak a sebesség csökkenésével lehet.

„Igen, ugyanez a helyzet, amikor egy teljesen lezárt közúton mész. Nem hiszem, hogy a ralival javulna a teljesítményem a Formula-1-ben, de összességében mégis sokkal jobb pilóta leszek. A rali olyasmi, melyet élvezek, és nem utolsósorban a sebessége is jó. Azonban tapasztalatok nélkül nagyon nehéz csúcshoz gyorsan lenni.”



Kubica Franciaországban egy Renault Clio volánja mögött korábban már számos kört megtett annak érdekében, hogy beállítsák az autóját. Mérnökök dolgoztak a motor hangolásán és az ülések pozícióján, hogy minden tökéletes legyen. Itt is fontos a precizitás, nem csak a Forma-1-ben. Egy tesztpályán vagyunk Marcoussisban, Párizs déli részén. Kubica sosem boldogabb annál, mikor pályán lehet vagy a versenyzésről beszélhet. Ez talán annak köszönhető, hogy hazájában szinte minden a ralizás körül forog. „Rajongóként rengeteg eseményen voltam jelen régen. Sok barátom akadt, akik különböző

osztályokban indultak. Fiatalon sokan akartak engem ralautóba ültetni, mert Lengyelországban kevés lehetőség kínálkozott arra, hogy zárt pályás futamokon induljak, mondjuk együttes autókkal. De be kell valljam, mindezek ellenére nem igazán szerettem, egészen 2003-ig, amikor valóban elkezdtem ralizni” – fogalmaz Kubica.

Két szezonzáról beszél. Az egyiket egy cockpitben, a másikat szélvédő mögött töltötte. Közben a háttérben az R3 gyönyörű hangja muzsikál, a kipufogón pedig lángra kap a fel nem használt üzemanyag. Fantasztikus dolog belegendolni, hogy miközben sikereket ért el Európa déli országai-ban a murvás pályákon, addig tavaly a világ legmagasabb versenykategóriájában is rendkívül eredményes évet zárt. Az Abu Dhabi Nagydíjig egyszer sem fordult elő, hogy a legjobb tízen kívül kvalifikálta volna magát az időmérőkön. Emellett persze több dobogós helyezést is ért. Ha a Renault sikeresen fejleszti tovább az R30-as modellt, és egy kiváló R31-essel indul neki a 2011-es évben,



„A rali nem javítja az F1-es teljesítményemet, de **sokoldalúbb pilótává** tesz engem.”



Egy F1-es autót körrel körre a határon vezetni különleges képességeket igényel

akkor Robert Kubica az új idény egyik legnagyobb világbajnoki esélyese lehet. Vajon képes lehet erre az enstone-i csapat és a technikai igazgató, James Allison?

„Az emberek mindig többet és jobbat akarnak, de hosszú az út a csúcsig. Könnyű akkor fejleszteni, amikor még két másodpercre vagy a legjobbtól, de a legnehezebb mindig az utolsó néhány kis egység ledolgozása. A fejlesztések, amelyeket a csapat 2010-ben felmutatott, valóban rendkívüliek voltak, de néha nem sikerült olyan közel kerülünk az élen állókhoz, mint másoknak. Ez azért van, mert a Forma-1-ben minden olyan gyorsan történik. Néha több idő kell analizálni az adatokat, és reagálni ezekre. Biztos vagyok benne, hogy 2011-ben is sikeresek leszünk, az új Pirelli-gumikon is, bár azt lehetetlen megmondani, hogy a többi istálló mivel rukkolt elő. Nézzék meg, mit csinált Ross Brawn a csapatával 2009-ről 2010-re. Amilyen gyorsan lettek a legjobbak, olyan gyorsan tűntek el onnan. Ki tudja, mit hoz a jövő. →



„Egy Forma-1-es autó **nagyon lefáraszt.** Egy raliautó egyszerűbb és sokkal barátságosabb.”



A következő pillanatban a Renault szerelője már segít is beszállni Robertnek a Clióba, mielőtt egy újabb próbakörre indulna a lengyel. A versenyző bent ül a sötét autóban, bekapcsolja a műszereket, mielőtt beindítaná a motort. Aztán az elsőkerék-meghajtású kocsit ismét maga alá gyűri az aszfaltot.



Raliautóba ülni a Forma-1-es ülésből nem a legegyszerűbb dolog. Az 1950-es és 1960-as években még gyakran előfordult, hogy kategóriát váltottak a versenyzők, de manapság csak nagyon kevesek képesek vagy hajlandók erre, köszönhetően a modern technikának. Az 1990-es években Derek Warwick és Martin Brundle versenyzett a RAC Ralin, majd finn pilóták, mint Mika Hakkinen és JJ Lehto is teljesítették az Arctic Ralit. Valójában azonban mind ez idáig csak két olyan fantasztikus egyéniség akadt, aki mind a két sorozatban kariert csinált: Stéphane Sarrazin és Kimi Räikkönen.

Az általában ritkább, hogy a murva világból valaki a száguldó cirkuszban köt ki. Colin McRae és Carlos Sainz tett ugyan kiruccanást F1-es csapatokhoz egy-egy tesztelésre, de ezek nem voltak komoly próbálkozások. A legközelebb ehhez minden idők talán legjobb raliversenyzője, Sebastian Loeb állt 2009-ben, amikor egy hajszál választotta csak el attól, hogy a Toro Rosso volánja mögött elinduljon az Abu Dhabi Nagydíjon. A váltás azonban sajnálatosan egyáltalán nem olyan egyszerű, mint amilyennek tűnhet. Räikkönen talán valóban gyors volt a WRC mezőnyben, de hibázott is sokat. Miért is van akkora különbség a két kategória között?

„Nagyon nehéz vezetni egy Forma-1-es autót. Extrém módon fárasztó és terhelő. Ugyanis arra tervezték, hogy a technika köről körre a határokon táncoljon. Nagyon keményen kell koncentrálni, és folyamatosan, pihenés nélkül. A raliban az autókban teljesen más karakterük van. Sokkal egyszerűbbek, és barátságosabb vezetni őket. Muszáj is annak lenniük, hiszen különféle körülmények között kell haladni velük. Murva, kavicság, dombok, bukkanók, hidak, vízfolyások. Raliautót vezetni más, és az érzés is teljes mértékben eltérő. Nehéz hozzászokni a sebességkülönbséghez, hiszen az együléses



Kubica szerint több évig is eltarthat, amíg valaki megismeri a rali legmagasabb szintjeit

autókban nevelkedtem, és várom, hogy a szél szinte az arcomba csap. Mégis: bár kisebb az ereje egy ilyen versenygépernek, de nekem hatalmas élvezetet nyújt” – fogalmazta meg érzéseit a lengyel tehetség.

„Ha nekem kellene úgy beszállnom a WRC-be, mint Kiminek, szerintem esélyem sem lenne. Képes lennék rá, hogy vezessem az autót, de ez kevés. Räikkönen óriási tehetség, de éppen az ő példája remek bizonyíték arra, hogy nem egyszerű a váltás. Minden pilótának, akiket jelenleg a legjobbak közé sorolnak, több évre volt szükségem rá, hogy erre a szintre jusson és nyerjen. Rengeteg tapasztalat kell és még több idő, hogy valaki feljusson a csúcsra.”

A ralizás emellett nem egyéni sport. Nem egyedül ül az ember az autóban, mint a Forma-1-ben. Aki segít vezetés közben, ott ül a pilóta mellett. A navigátor, akiért a sofőr tartozik felelősséggel. „Olyan ez, mint egy házasság. 13-14 órát ültök együtt az autóban, és sok mindenben mentek keresztül egymás mellett. Muszáj, hogy sokat mókázzatok, de mindvégig profi hozzáállás is szükséges. Ha a navigátorod késve olvas be egy fordítót, vagy javítania kell, akkor elvesz a bizalom, és nagyot lassul a tempó. Ha akarod, támaszkodhatsz csak a szemeidre, de nem tudhatod, hogy a következő vakkanyarban nem tátong-e mondjuk egy 50 méteres szakadék a szalagkorlát mögött. A rali teljes mértékben más, mint a Formula-1. Itt nem csak a vezetés számít” – fogalmazott a futamgyőztes pilóta.

Sokaknak valóban sokkal nagyobb kihívást jelent a nyílt terepen versenyezni, mint a zárt versenypályákon. 21 év együléses versenyzés után talán ezért kacintgat egyre

többet a rali felé Kubica. Egyvalami azonban bizonyos: a Renault pilótája ezzel továbbfejleszti a sokoldalúságát, és a sebesség igazi mesterévé válik. 🏆

A MÁSIK KOCSIM EGY ... F1-ES AUTÓ

Kubica versenygépeinek összehasonlítása



| | RENAULT CLIO R3 ACCESS | RENAULT R30 |
|------------------------|--|--|
| Gyorsulás, 0-100 km/h | 5,9 s | 1,6 s |
| Csúcssebesség | 210 km/h | 350 km/h |
| Motor | 1998 cm ³ , 4 henger, 16 szelep | 2400 cm ³ , 90 fokos V8 |
| Teljesítmény | 203 LE | 800 LE (becslés) |
| Maximális fordulatszám | 7600/perc | 18000/perc |
| Váltó | hatsebességű, szekvenciális | hétsebességű, félautomata, titániumházas, quickshift |
| Fékek | 312/300 mm-es tárcsák | karbon tárcsák |
| Hosszúság | 3991 mm | 5050 mm |
| Szélesség | 1768 mm | 1800 mm |
| Magasság | 1480 mm | 950 mm |
| Üzemanyagtank | 55 liter | kevlár-erősítésű gumi, kb. 230 liter |
| Tömeg | 1080 kg (minimum) | 620 kg (pilótával, ballasztal és kamerával) |

ÓRÁRÓL ÓRÁRA

KUBICA BALESETE ÉS AMI UTÁNA TÖRTÉNT

SZÖVEG: FORMULA.HU KÉPEK: DPPI, PIRELLI



Az F1-es versenyző balesetéről az első órákban ijesztő hírek érkeztek. A helyszíni fotókat elnézve nem is alaptalanul...

02.05., szombat, 16:52

A lengyel Forma-1-es pilóta, Robert Kubica új autót tesztl. Ez egy Skoda Fabia S2000, amellyel részt vesz a hétvégi Ronde di Andora Ralin. Ugyanazzal a kocsival, amellyel Alex Caffi a Monte Carlo Ralin indult.

02.06., vasárnap, 11:30

Baleset történt Kubicával.

02.06., vasárnap, 13:35

A Lotus Renault GP 13 óra körül hivatalosan közölte, hogy délelőtt a csapat pilótája, Robert Kubica egy S2000-es Skoda Fabia volánja mögött balesetet szenvedett. Az első hírek nagyon súlyos sérülésekről szóltak,

még a kézamputáció is szóba került, de ennek lehetőségét az orvosok később elvetették.

02.06., vasárnap, 18:35

Futótűzként terjed el a hír a balesetről, az internetes szakoldalak forgalma sokszorosára nőtt. Közben Kubica állapotáról a legellentmondásosabb híradások érkeznek.

02.07., hétfő, 06:37

Bejelentették, hogy Robert Kubicán vasárnap délután hétórás műtétet hajtottak végre, miután a pilótánál többszörös törést állapítottak meg a jobb karján és a lábán, de helyre kellett tenni a csontokat és az izmokat is. Több vágást találtak az alkarján

is, amelyek a későbbiekben befolyásolhatják jobb kezének mozgásszabadságát.

02.07., hétfő, 10:13

Robert Kubica navigátora, Jakub Gerber nem látta, hogy pontosan mi történt a baleset előtt. Közben egyre több kép kerül nyilvánosságra arról, hogyan nyársalta fel a kocsit a szalagkorlát.

02.07., hétfő, 12:59

Robert Kubica menedzsere, Daniele Morelli bejelentette, a Santa Corona Kórház orvosai felébresztették a lengyel pilótát, és elmondták neki, milyen sérüléseket szerzett a vasárnapi balesetben. A menedzser hozzátette, Kubica agyműködése rendben van.

02.07., hétfő 15:31

A Lotus Renault GP pilótája beszélhetett a hozzátartozóival. Képes volt mozgatni ujjait, amely biztató a felépülés tekintetében.

02.07., hétfő, 15:59

A Sauber csapatfőnöke arról nyilatkozott, hogy sokként érte Robert Kubica vasárnapi balesete. A Renault-t és vezetőit közben rengeteg kritika éri, amiért engedték indulni az Andora Ralin. Az is felvetődött, kinek kellene helyettesíteni 2011-ben a lengyelt, hiszen a pilóta biztosan nem lesz alkalmas első számú versenyzői státuszának betöltésére.

02.07., hétfő, 18:47

Brit jelentések szerint a Renault csapata nem elégszik meg azzal, hogy a tesztpilótájukat, Bruno Sennát ültetik be Robert Kubica helyére. Olyan információk láttak napvilágot, miszerint a 2007-es világbajnokot, Kimi Räikkönent szeretnék meggyőzni, ugorjon be a súlyos balesetet szenvedő lengyel pótlására.

02.08., kedd, 08:15

Flavio Briatore szerint Robert Kubica hat hónap múlva ismét versenyezni fog, az olasz szakember azt követően nyilatkozott így, hogy meglátogatta a lengyel pilótát. A fotósok Fernando Alonsót is látták a kórházba igyekezni.

02.08., kedd, 09:30

A korábbi Formula-1-es pilóta, jelenleg a DTM-ben versenyző BBC riporter, David Coulthard szerint Kubica karrierjének további

alakulása attól függ, a keze tökéletesen meggyógyul-e, mert a Formula-1-ben a pilóta kezére nagyon nagy erőhatások hatnak. A hatásokról elemzés is megjelenik a BBC honlapján.

02.08., kedd 10:00

A jerezi teszten minden Formula-1-es autó úgy hagyta el a garázst, hogy egy speciális üzenetet festettek rá, mellyel a sérült Robert Kubicának kívántak üzenni.

02.08., kedd, 11:24

Mivel hosszú ideig fog tartani Kubica felépülése, nagy a sorban állás a lengyel 2011-re megüresedő versenyzői ülésére.

02.09., szerda, 09:06

Szűkült a kör: a Lotus Renault illetékes bejelentette: három pilóta, Senna, Liuzzi vagy Heidfeld közül választják ki a lengyel helyettesét.

02.09., szerda, 16:07

Jó hírek érkeztek szerdán délután Olaszországból: Robert Kubica sérült jobb kezén mind az öt ujját mozgatni tudja.

02.10., csütörtök, 12:35

Robert Kubica úgy érezte, ralibalesetét követően béna marad – mondta el a lengyel pilóta menedzsere. Morelli azt is hozzátette, Kubicának a szárnyúság utáni percekben mindössze egy liter vére maradt.

02.10., csütörtök, 16:02

Robert Kubica pénteken újabb operáción esik át – jelentette Dr. Francesco Lanza, a Santa Corona Kórház traumatológiai és ortopédiai osztályának vezetője.

02.11., péntek, 12:59

Robert Kubica első interjút adta a vasárnapi ralibalesete óta.

02.12., szombat, 09:17

Egy 15 doktorból és nővérből álló csapat péntek délután újabb sikeres operációt végzett



a pilóta lábán, vállán, felkarján és könyökén – adta hírül a gyógyintézmény.

02.13., vasárnap, 08:00

Kubica balesetével kapcsolatban felmerül a kérdés, hogy vajon egy, a Formula-1 élmezőnyébe tartozó pilótának miért is kell raliversenyeken indulnia? A kérdésre a választ az Autosport újságírója, Tony Dodgins próbálja megtalálni.

02.13., vasárnap, 14:09

Niki Lauda, a háromszoros osztrák világbajnok élesen bírálja Robert Kubicát, amiért a rali miatt kockára tette a karrierjét.

02.15., kedd, 13:05

Pletykák keltek szárnyra a versenyző állapotának hirtelen romlásáról, de egy Robert Kubicához közeli személy cáfolta, hogy a Renault sérült pilótájának az állapota rosszabbodott volna.

02.15., kedd, 16:20

Robert Kubica Olaszországban várja rehabilitációjának megkezdését – jelentette be a pilóta menedzsere, Daniele Morelli.

02.16., szerda, 07:30

A lengyel úgy véli, hogy a Renault-nak Vitantonio Liuzzival kellene helyettesítenie őt az idei szezonban.

02.16., szerda, 19:45

A Lotus Renault GP bejelentette, hogy a barcelonai teszteléstől kezdve a sérült Robert Kubica helyén Nick Heidfeld csatlakozik a csapathoz.

02.16., szerda, 23:18

Robert Kubica túl van utolsó létfontosságú műtétjén. Az orvosok zsenialitásának köszönhetően könnyen elképzelhető, hogy sokkal korábban visszatérhet a Forma-1-be, mint azt sokan gondolták volna.

02.17., csütörtök, 12:58

Fernando Alonso azt nyilatkozta, nagyon megijedt, amikor meghallotta, hogy barátja súlyos balesetet szenvedett, de most már nem aggódik, mert a lengyel szépen gyógyul.

02.18., péntek, 16:58

Robert Kubica elhagyhatta az intenzív osztályt, miután a Santa Corona Kórházban végrehajtották rajta az utolsó operációt.

02.19., szombat, 11:10

A tesztelő csapattagok, a média és rajongók is láthatják azt a speciális üzenetet, mely a Circuit de Catalunya versenypályára érkezőket fogadja, és amelynek szövege: „Kubica, hiányzol!”

EGY BALESET ANATÓMIÁJA



Szujó Zoltán, Facebook, 02.06., vasárnap, 21:52

Ez benne van. Aki valaha ült már bármilyen versenyautó volánja mögött, és érezte, hogy vannak pillanatok, amikor kicsúszik a kezéből az irányít-

ás, az pontosan tudja, hogy ez benne van. Az meg pláne tudja ezt, aki tinédzser korától kezdve csatázik az ellenfelekkel, harcol a tizedekért, századokért. Az meg aztán végképp tudja, aki a Forma-1-ben már törte ripityára az autóját és saját magát, akiért élő adásban milliók, tízmilliók imádkoztak, vagy csak nézték meredten a képernyőt. A lassítást, amelyen jól látszottak a pilóta magatehetetlenül lógó lábai a versenyautó roncsai között...

Az autóversenyés a határok pimasz keresgélésének idegörlő játéka. Szűkebben venni az egyik kanyart itt, hamarabb kigyorsítani a másiktól ott. Aki ebben a játékban tehetséges, annak megadatik, hogy luxusszállodákban éjszakázva járja be a világot, méregdrága sportautókat vezessen, csinosabbnál csinosabb hölgyek rajongják körül, és hobbiából bárhol, bármelyik raliversenyen rajthoz állhasson. Mindezekért cserébe az egészségét, az életét teszi kockára, futamról futamra. Néhány ilyen balesetet már közelről is átéltem, a dramaturgia szinte mindig ugyanaz: érkezik a sokkoló hír, kevés az információ, sok a találgatás. Mindenki a legrosszabbra gondol, az izgatott beszélgetések témája mindig a lehető legijesztőbb forgatókönyv és a drámai végkifejlet. Sápadt arcok, riadt tekintetek, lehajtott fejek. És akkor jön a várakozás. Az az átkozott várakozás. Felröppennek, majd el is ülnek (rém)hírek, orvosi döntések, végleges vagy csak annak vélt diagnózisok. Torzulnak az információk és velük együtt az arcok. A pillanatnyi szünetben pedig az ember azon agyal magában, hogyan lehet az, hogy ha a navigátornak a haja szála sem görbült, akkor a tőle néhány centire ülő pilótának amputálni kell a kezét!? Az nem lehet, hogy az egyik kiszállt, a másikat meg úgy kellett kivágni abból a rohadt kocsiból! Lengyel kollégám enyhítette ennek a várakozásnak a kínját. A modern kommunikáció összes vívmányát használva, e-mailben, SMS-ben és ki tudja még milyen csatornán küldte a legfrissebb, leghitelesebb információkat. Aztán este jött a hír: nem kell amputálni a sérült végtagot. A motorsportkedvelők de talán még a semleges szemlélődők is megkönnyebbültek.

Jobbulást és mielőbbi felépülést, Robert!

„ADJATOK NÉGY KERÉKET ÉS EGY IGAZI UTAT!”

MARC SURER KARRIERJÉT
KETTÉTÖRTE
EGY RALIBALESET

Nem Robert Kubica volt az első Formula-1-es versenyző, aki ralipályán szenvedett sérülést. **Marc Surer** karrierjét 1986-os balesete kettétörte – mégsem bánta meg, hogy ralizott.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA KÉPEK: HOCHZWEI

Marc Surer 1979 és 1986 között 88 F1-es nagydíjon állt rajthoz, az autósport kedvelői leginkább mégis a B csoportos raliutók beültatása miatt emlékeznek rá. Sokaknak beugrik a helikopteres felvétel, ahogyan az 1986-os Hessen Ralin a Ford RS200-asa lesodródik az útról, kiüt két fát, és lángokba borul. Surer navigátora akkor a helyszínen életét veszítette, de a 34 éves svájci versenyző élete is sokáig veszélyben volt. Végül felépült, de soha többé nem tudott versenyezni. Mégsem buta hőbortként gondol a ralira, hanem mint igazi autó-

versenyre. Egyáltalán nem bánta meg, hogy kipróbálta a ralit, és ha van ember, aki megérteti Robert Kubicát, akkor ő az. „Abszolút meg tudom érteni, hogy az olyan srácok, mint Kubica vagy Kimi Räikkönen miért akarnak ralizni” – mondta Surer. „Még Sebastian Vettel is azt mondta, hogy ki akarja próbálni. Az F1 szerintem túlságosan is sterilé vált. Nem a természetes vezetési képességet igényli, és nem adja a vezetés igazi érzését. Néhány pálya talán igen, de a legtöbb nem. Mindenki, aki tényleg sze-

ret vezetni, átéli ezt az érzést, és ezért akar visszanyúlni a gyökerekhez: adjatok nekem négy keréket és egy igazi utat?”

Marc Surer ugyan nem számított olyan top pilótának, mint Kubica vagy Räikkönen, de rossznak sem volt mondható. 1979-ben megnyerte a Formula-2-es bajnokságot, ami után az F1-be került. Az Ensing, az ATS, a Theodore-, az Arrows- és a Brabham-csapatban versenyzett. Ezeknek már a nevük is elárulja, hogy leginkább a futottak még kategóriába sorolhatók és nem igazán voltak alkalmasak rá, hogy

valaki megmutassa velük igazi képességét. Surer legjobb eredménye két negyedik helyezés volt, az F1-ben töltött nyolc éve alatt pedig összesen 17 pontot szerzett. A ralit először 1983-ban próbálta ki, és négy éven keresztül versenyzett párhuzamosan a két szakágban.

„Azért kezdtem ralizni, mert unatkoztam. A Formula-1-ben mindig kis csapatokban versenyeztem, ahol nem nagyon jutottam tesztelhetőséghez. Rajthoz álltam pár hosszú távú versenyen, csak hogy elfoglalt és fitt legyek.”

Surer balesetének évében az Arrows-csapat színeiben versenyzett, ahol éppúgy nem akadályozták meg ralis szenvedélyének kibontakozását, mint ahogyan Kubicával tette a Renault-csapat. Sőt, az Arrows szponzora, a Barclay kifejezetten támogatta az F1-es versenyző kalandozását.

„Szükségem volt erre a szabadságra. Akkoriban 14 nagydíjunk volt egy évben, ami nem jelentett túl sok elfoglaltságot. A Barclay-val volt egy megállapodásom, hogy a következő szezonban támogatnak engem a raliban, mert a Formula-1-gyel ők sem voltak elégedettek. A Ford-főnökkel, Peter Ascrofttal is jó viszonyban voltam. Korábban versenyeztem náluk sportkocsival. A Ford ingyen adta a raliutót, nekem csak a versenyeket és a gumit kellett fizetnem. Azt terveztem, hogy teljes egészében a ralira váltok. A hosszú távú versenyeken a pénz miatt indultam, a raliban a szórakozás miatt.”

Azonban az 1986-os Hessen Rali a szórakozásból rémálommá változott.

„Az első jobbos kanyar volt egy hosszabb egyenes végén. Keresztben lecsúsztam az útról és kiütöttem két fát. Az első eltört, a második viszont az autót törte ketté.” A navigátor, Michel Wyder a helyszínen életét



Surer helyett ma már lánya versenyez

vesztette. Surernek sikerült valahogy kiszabátania magát, és eloltani a tüzet az overállján. „17 csontom tört el, mind a két csípőm, a medencecsontom és a vállam. A lábam egy darabja leszakadt, mert beragadt a pedálok közé. Az orvosok először amputálni akarták, de a bátyám nem hagyta.”

Az utólagos vizsgálatok alapján Surer gumijának az oldala kiszakadt, és egy defekt következtében esett le az útról. Ez azonban a következményeken semmit sem változtatott.

„Egy évig tartott a felépülésem. Állandóan vissza kellett mennem műtétekre, összesen hat hónapot töltöttem kórházban. Mire felépültem, az autósport egyre távolabb került. Sokkal fontosabb volt már a napnyugtát nézni, mint versenyezni. 14 hónappal a baleset után kaptam egy tesztelhetőséget az Arrowstól, és emlékszem, ahogy ültem az autóban, és azon tűnődtem, mi a fenét keresek itt? A teszt végére egészen elkészültem az erőmmel. Teljesen nyilvánvaló volt: soha többet nem fogok versenyezni. Ennek ellenére egy pillanatig sem bántam meg, hogy raliztam, mert olyan élményt nyújtott, amit sehol máshol nem kaptam meg.”

Surer balesetének évében vette feleségül a Playboy-modell Jolanda Eggert, majd később egy másik Playboy-modell/autóversenyzőnő, Christina Surer volt az oldalbortársa. Miután visszavonult a versenyzéstől, a BMW-nél vállalt állást, mint versenyzőtréner, és tévériporterként is dolgozott.



Surer döbbenetes balesete videón: www.youtube.com/watch?v=sArsnoetNRI



autóhifi - digitális fényképezőgép
CD/DVD - erősítő - hangfal
házmozirendszer - hifi - mp3
lejátszó - navigáció
projektor televízió - videókamera
háztartási gép

MAXIMUM KEDVEZMÉNY!
MINIMUM ÁR!

AV
PLANET
WWW.AVPLANET.HU

CATERHAM-LOLA SP/300R

„Egy versenyautó akkor szép, ha nyer” – mondta valaha Enzo Ferrari, ám ezúttal rá kell cáfolnunk a 23 éve elhunyt Mágusra: a két ősi brit autóépítő márka összefogásával megalkotott új kétüléses prototípusról ugyanis álló helyzetben is nehéz levenni a tekintetünket – ami az ilyenfajta autók-nál sajnos elég ritka jelenség. A Lotus Seven legendáját mai napig fenntartó manufaktúra titokban évek óta szöveget közös terveket a mostanság leginkább az LMP-sportkoszík piacán tevékenykedő Lola Carsszal, ám a januárban bemutatott (300 lóerős és mind-

össze 600 kg-os) autót versenyben csak a 2012-es évadban láthatjuk. Azaz: láthatnánk, hiszen a kétliteres, turbós Ford Duratec-motorok a mai tervek szerint egy, a Caterham Seven Kupa mintájára létrehozott brit márkakupa futamain dübörögnek majd fel. Ám a vetélytárs

Radical Cup tavalyi hungaroringi versenyére kilátogatók jól tudják, hogy kedvező fogadtatás (és alacsony költségek, esetünkben a vételár 60 000 brit font+ÁFA) esetén az ilyesfajta sorozatok a kontinens verseny-pályáin is hamar népszerűvé válnak.



HUNGARORING 12H

Meglepő hírt közölt a holland Crevetic promóciós iroda: szervezési okok miatt az immár

rendezésre. A magyar verseny mellett az évről évre sikeresebb dubai 24 órásért is felelős Crevetic ugyanis az ez ideáig szűkebb, regionális érdeklődést

„24h Series” versenynaptárát. A Hungaroringet sújtó önkormányzati rendelkezések miatt a mi 24 órásunk továbbra is csak „fél-távú” lehet, ám mindössze három hét választja majd el a Material Kupa évadnyitó versenyétől, amely az FIA zónabajnokságának hosszú távú, 2-3 órás versenyével kínál remek tesztelhetőséget a 12 órás verseny csapatainak. A magyar indulókat viszont az új időpont kényszerű választás elé állítja, hiszen a „Hungaroring 12h” hétvégéjén a gyorsasági ob első lengyelországi futamát is megrendezik, Poznan pályáján.



hároméves múltra visszatekintő magyarországi félnapos nemzetközi verseny nem a szokott októberi időpontban, hanem május 21-22-én kerül meg-

vonzó barcelonai 24 órás felvette a palettájára, amelynek szeptemberi időpontja miatt módosítani kellett az immár 3 fordulósá dagadt

ZÖLD KÁRPÓTLÁS

Aki találkozott vele személyesen (pl. az FIA-GT 2006-os és 2009-es hungaroringi futamain), az barátságos, nyílt figuraként ismerheti a belga Bernd Longint, legújabb vállalkozásáért pedig igazán vállon veregetnénk. „A konstruktőrök mostanság sokat tesznek a környezetbarát motorsport megteremtéséért: közvetlen befecskendezés, hibrid-hajtóművek, természetes üzemanyagok” – hirdeti a zolderi 24 órás tavalyi győztese – „de én

azon is elgondolkodtam, mit tehetnek versenyzőként a környezetvédelemért?”. Például fákat ültethet, így a versenyző elképzelése szerint minden, pályán megtett három köréért „cserébe” egy ifjú facsemete talál majd termőtalajra egy, a zolderi versenypálya közelében fekvő, vihartépázta területen. Longin ráadásul már több versenyzőtársa fülében elhintette a magot, így nem kizárt, hogy a jövőben már Európa-szerte gyarapodnak majd a versenyzők teremtette zöld területek.



GP2 ASIA

Akár hétköznapi tesztként is értelmezhetjük a negyedszer is útjára eresztett évadközi bajnokságot – másként talán nem is, hiszen az eredetileg is kurta (hatfutamos) sorozat második és harmadik hétvégéje a bahreini

politikai zavargásoknak esett áldozatul. Lapzártakor még nem ismert, hogy az Abu Dhabiban (az ausztrál V8 túrakocsi-bajnokság betétversenyeként) lezajlott kétfutamos évadnyitó egyben az évadzárót is jelentette-e, mindenesetre az F1-es pálya egy rövidebb változatán sikerrel mu-

tatkoztak be az immár az F1-es méretű Pirelli-abroncsokon gördülő új generációs autók. A minden eddiginél F1-szerűbb Dallarák biztonsága rögtön az első futam rajtjánál jelsre vizsgázott: az állva maradt Dani Clos autóján Luiz Razia autója vett „dobbantót” és kenődött

a bokszutca falára, ám a tavalyi Virgin F1-tesztpilóta végül sértetlen maradt. A megismételt rajtot követően Bianchi és Grosjean csatázott az élen, ám az AutoGP tavalyi bajnoka végül nem talált fogást honfitársán, így a tavalyi Ázsia-bajnok Valsecchivel együtt csak gratulálhatott Bianchi első

győzelméhez. A kilencedikként célba érő Stefano Coletti Chilton utólagos büntetése miatt örökölte meg a nyolcadik helyet, így a sprintfutam pole-jából sima rajt-cél győzelmet szerzett, a tavalyi horrorisztikus bukásából (Valencia) végleg felépült Josef Kral és Marcus Ericsson előtt.

LOTUS LADIES CUP

Több ország mintájára itthon is megszervezik a Ladies Cup kupasorozatot, amelyen a tervek szerint 20 induló fog rajthoz állni. A futamokat egyforma, verseny-

zésre átalakított, 138 lóerős Lotus Elise, autókkal futják majd – kizárólag a gyengébb nem képviselői. A bajnokság 5-6 hétvégén kerül megrendezésre, alkalmanként 2-2 futammal. A nyitóversenyt a 2011. április 29–május 1-i hét-

végére tervezik a Hungaroringen. A sorozat a magyar bajnokság része lesz, a széria helyszínei a mogyoródi pályán kívül a Pannónia-ring, az A1 Ring, de az F1-es Magyar Nagydíj betétfutamaként is terveznek egy fellépést.





GP3

Kiss Pál Tamás tavaly év végén már szerepelt egy GP3-as teszten, 2011-et pedig megint az autó kipróbálásával és finomításával, valamint tudása csiszolásával kezdte. Az esztendő első fellépésén, a Paul Ricardon a Tech 1 Racing magyar pilótája első nap 4,7 mp hátránnyal 19. lett, 24 óra elteltével a 16. legjobb idővel intették le – ekkor

már csak 0,7 szekundum volt a lemaradása. A miskolci tehetség mindkét alkalommal csapattársai (Aaro Vainio és Doru Sechelariu) előtt végzett, legközelebb március végén Silverstone-ban és április közepén Barcelonában gurul majd aszfalra két-három napos teszt erejéig. Az első éles versenyre május 7-én, Isztambulban kerül sor, ahol az F1-es nagydíj betétfutámban bizonyíthat Kiss Pál Tamás.



VELED VAGYUNK, DEAN!

A tavalyi évad végén az F1-es újoncok tesztjén még elkápráztatta a Williams csapat vezetőit, ám Dean Stoneman számára idén már nem a World Series by Renault 3.5 sorozatban való megfelelés a legfontosabb cél, hanem a teljes gyógyulás reménye. A Formula 2-sorozat tavalyi bajnokánál ugyanis januárban hererákot állapítottak meg, így a kezelések időszakára meg kell szakítsa ígéretes pályafutását.

A hónap végén már biztató hírek láttak napvilágot állapotát illetően, sőt, Stonemann a korábbi brit F-Renault-os sikereinek helyszínére, az újjáépített snettoni pálya átadónépszerűsége is ellátogatott. A britek egyik legforróbb F1-várományosának felépülése felől csapattónóknak, Igor Salaqadrának (ISR Racing) sincs kétsége, hiszen 2012-re már opciós szerződést kínált a mindössze 20 éves versenyzőnek.

ÚJ MNASZ VEZETŐSÉG

Az MNASZ 2011. február 19-i közgyűlésén a tagság az alábbi tisztségviselőket választotta meg: Gyulay Zsolt elnök, Frank Tamás általános alelnök, Szamos Miklós sportszakmai alelnök. Elnökségi tagok: Fazekas Csaba, Jászai Gellért, Kovács Tamás, Nagy Csaba, Rogán Antal. Az Ellenőrző Bizottság vezetője: Dr. Marosi András, tagjai: Bolgár Iván, Csernyitzky Péter. Az Etikai Bizottság vezetője: Dr. Kaponya István. Az MNASZ Elnöksége az alábbi szakágvezetőket nevezte ki: Autós Gyorsasági szakág – Gáspár István, Drag szakág – Kohári Zoltán,

Off-Road szakág – Budai Ferenc, Rali szakág – Nattán György, Tereprali szakág – Lisi László. A Közgyűlés Ferjancz Attilának Örökös Tiszteletbeli Elnöki címet adományozott.



DAYTONA 24H

Amerika legrégebb Superspeedway-e újjászületett, és az idei 24 órás rendkívüli események színteréül szolgált. A vadonatúj aszfalton már az időmérő körökre gyorsnak bizonyultak az idén debütáló Continental-abroncsok,



így a rekord-köridőkön kívül a tavalyi Grand-Am-bajnok Ganassi-istálló évek óta tartó fönlénye is megkérdőjeleződött. A minden csapatot egyaránt kínzó gyakori defektek miatt a gumigyártó végül közepesre vizsgálta, a pole-t meglepetésre megszerző újonc Flying Lizard csapatvezetője pedig még ennél is rosszabbra: Jörg Bergmeister kezdeti fönlénye idejekorán az úrvezető Seith Neimann hajmeresztő ütközésének esett áldozatul. A Scott Pruett/Memo Rojas/Graham Rahal/Joey Hand

összetételű Ganassi-autó egy mindössze egyetlen környi időt felemészítő váltócsere után ismét előreküzdötte magát, végül az utolsó egy órában igazi sprintversenyt futó négy autó között egy villámgyors kerékcserével tört utat az élre, második helyre szorítva az éjszaka során kétkörnyi hátrányt ledolgozó Dixon/Franchitti/McMurray/Montoya „sztárnegyest”. Az F1-veteránok és gentleman-drivereket különleges csapata (Blundell/Brundle/Brown/Patterson) ragyogó ne-

gyedik helyével, a TRG-csapat pedig negyedik GT-győzelmével írta be magát a 45 éves múlttal bíró verseny történelemkönyvébe. A soha nem látott 24 óras azonban nem csak a nagyszerű verseny, valamint a hajnali órákban leszálló köd miatt három órára nyílt sárga-zászlós szakasz miatt marad emlékezetes. Egy speciálisan előkészített Ford terepjáró volánjánál egy bizonyos Mark Anthony Riccobono is körbeautózott a pályán: a világon első ízben, emberi segítség nélkül, világtalanként...!

VELOSTER VERSENYGÉP



A világ negyedik legnagyobb autógyártójává váló Hyundai, ha nem is a WRC-ben, de az amerikai ralikrossz bajnokságban pályára küld egy igazi fenevadat. A koreaiak most az új Veloster-autójuknak készítették el a ralikrossz változatát, amivel a Red Bull támogatása mellett a jó nevű Rhys Millen Racing (RMR) fog versenyezni az amerikai bajnokságban. A 2011-es Chicago Auto Show bemutatko-

zó Velosternek a Hyundai Motor America támogatásával készült el a versenyzőváltozata, amiben Rhys Millen nyújtott segítséget. Az 500 lóerős AWD Hyundai Veloster raliutó egyelőre csak az amerikai bajnokságban fog indulni. Millen mellett azonban a csapat második autóján felváltva az amerikai ralibajnok Marcus Dodd és a világrekorder freestyle-motoros Robbie Maddison fog osztozni.

WTCC

Annak ellenére, hogy a BMW kivonulásával a Chevrolet maradt az egyedüli gyártó a WTCC-ben, nem csökkent az érdeklődés a Túraautó Világbajnokság iránt, sőt, az új 1,6 literes turbómotorokkal induló bajnokságban a tavalyi 19 nevezővel szemben idén 21-en tesznek kísérletet arra, hogy az év végén elhódítsák a világbajnoki címet. A tavalyi bajnokságot, a Chevrolet megtartotta a jól bevált pilóta hármast – Yvan Muller, Rob Huff és Alain Menu – akikhez idén „részmunkaidőben” a brazil Carlos Bueno fog csatlakozni a Curitibai Nagydíjon. A független SEAT-csapat a SUNRED ismét hat autóval vág

neki a bajnokságnak, így Gabriele Tarquini és Tiago Monteiro mellett Fredy Barth és Michel Nykjaer, valamint Pepe Oriola és Aleksei Dudukalo alkotja majd a gárdát. A BMW gyári csapatként bár nem vesz részt a WTCC-ben, ennek ellenére versenytechnikáját a privat csapatok rendelkezésére bocsátja, így a ROAL-istálló a volt SEAT-pilótával, Tom Coronellel és a Zengő Dension-csapat versenyzőjével, a tavalyi Makaói Nagydíj győztesével, a magyar Michelisz Norberttel vág neki a szezonnak, míg az Engstler két, a Wiechers-Sport egy, addig a Proteam – a korábbi GP2-es élmenővel Javier Villával kiegészülve – három autós csapattal sorakozik fel a rajtrácsra. A Volvo

idén még csak egy versenyautóval, a Polestar által futtatott C30-assal és Robert Dahlgrennel indul, jövőre azonban már James Thompson is csatlakozni fog hozzájuk. A Bamboo-csapat pedig a tavalyi évhez hasonlóan ismét két Chevrolet Lacettit állít csatasorba. A 21 autóból 12 már az új, 1,6 literes turbómotorral áll rajthoz, míg a többiek nagy részében a hagyományos turbódízel erőforrás dolgozik majd. A legfrissebb pletykák szerint pedig a japán Subaru is komolyan fontolgatja az indulást. A WTCC idei szezonnyitó nagydíja március 19-én és 20-án a braziliai Curitibaiban kerül megrendezésre – Micheliszek nélkül, akik csak Zoldertől csatlakoznak a széria küzdelmeihez.



FIA GT1-VB

„Lesz elég gyártó? Lesz elég néző? Nem lesz túl drága?” – talán még ismerősek azok a kérdések, amelyek 2009 őszén adtak táptalajt – többek között a hungaroringi GT-futam sajtótájékoztatóján megjelent – újságírók székszisének. Stephane Ratel és az FIA világbajnokságának életképességében ugyanis már akkor is kevesen hittek, a 2011-es második évad hivatalos rajtlistája pedig csak megerősíteni látszik a kórképet: az FIA-nak valahogy nem megy a „világbaj-

nokságosdi”. A WTCC nyilvánvaló eróziója után a GT1 is fájdalmas tünetekről ad számot, kezdve a tavalyi bajnok Vitaphone-csapat távolmaradásával: Michael Bartels csapata – miután a Hegersport kiválásával nem talált partnert a szabálykönyv által előírt 4 Maserati „pártfogolására” – az FIA új hosszú távú sorozatát választja (Blackpain Endurance Series, korábbi hírünkkel ellentétben sajnos magyarországi futam nélkül). Chevrolet Corvette-t is hiába keresünk majd a rajtrácson, hiszen mindkét tavalyi csapat

modernebb, egyben finanszírozhatóbb autót és sorozatot választott (Audi R8, ADAC GT), ám az új GT1-es szabályok szerinti két gyártmány indulása is kevesen múltott. A Nissannál a Swiss Racing kiválása után a Sumo Racing vállalta saját fiókcsoport létrehozását, a négy megmenekült GT-R pilótáinak listája ráadásul kivételesen impozáns: Krumm és Dumbreck mellé két ex-F1-es brazil (Bernoldi és Zonta), valamint két „sportkocsi-mindenevő”, Richard Westbrook és Lucas Luhr csatlakozik. Miután a Marc

VDS Racing szintén szárnyai alá vette a bajnokságtól üzleti okok miatt visszavonult Matech autóit, a Ford új generációs autói is pályán maradhatnak. Újabb márkák fejlesztéseiről azonban még csak pletykákat sem hallani, pedig a Lamborghini Murcielago és a az Aston Martin Vantage rúdja már kifelé áll a homologizációs istállóból. Stephane Ratel 18 autós rajtlistáját egyedül az ACO nem olvassa gondterhelten: a belga promoterral évek óta harcban álló Le Mans-i szervezők nemrég 28 GT-autót jelentettek be a júniusi 24 órára...



CHARLES ZWOLSMANN SR. (1955–2011)

Autósport és kábítószer – bizarr párosítás, ám nem lehet tagadni, hogy a tíz-húsz évvel ezelőtt még nyílt botrányok apropója volt, főleg az amerikai versenysportban. A Whittington-fivérek (Don és Bill) az Indycarban és



a hajdani IMSA-bajnokságban szereztek mérsékelt babérok, ám utóbbi 15 évet töltött börtönben, különböző kolumbiai marihuána-üzletek miatt. Minden idők legfiatalabb IMSA-bajnoka, John Paul jr. (aki két évet ült apja droggügyletei miatt), valamint a nemrég kábítószer-birtoklásért, illetve rendőr elleni erőszakért letiltetett J.C. France (a Nascar-tulajdonos unokája) bővíti az Államok motorsportjának bűnügyi statisztikáit, ám ezúttal az öreg kontinensről is hasonló hír érke-

zett. Charles Zwolsmann a '90-es években sportkocsi-versenyzőként és csapattulajdonosként (EuroRacing) tűnt fel – többek között az éppen akkor munkanélkülivé vált ifjú HH Frentzen mentoraként –, ám az elmúlt években főleg fia, a ChampCar-ban (valamint a 2009-es LM24-órán Kolles-Audival) próbálkozó Charles jr. karrierjét egyengette. Évtizedes terjesztői tevékenysége végül nem kerülte el a törvény szigorát: a három(!) éves börtönbüntetését töltötte 56 éves holland drogbárót januárban, saját cellájában érte a titokzatos halál.

NASCAR

Három héttel az utóbbi idők legdrámaibb 24 óráját követően Daytonában egy „sohasem hallott” nevű versenyző, Trevor Bayne rengette meg a világsajtót: a húszéves „senkifia” a NASCAR történelemkönyvének olyan megsárgult lapját írta át, mint a legfiatalabb győztes (Jeff Gordon, 1997, 25 évesen), az első itteni fellépésén győztes versenyző nevéért pedig hiába is lapozgatnánk – kivéve persze a 60 évvel ezelőtti legelső versenyt (Lee Petty). Csodaszámba menő tett egy olyan versenyen, amely emellett is rekordokat döntögetett, például a sárga zászlós események (16), a vezetőcserék (74) és az élen álló pilóták számát tekintve (22). Trevor Bayne előtt leginkább csapattársa, az élen álló, ám vonalatlépésért fekete zászlóval kiintett David Ragan büntetése nyitotta meg a nagy lehetőséget, valamint a „nagyágyúk”, Jimmie Johnson, Jeff Gordon és Mark Martin karamboljai, ám a végső fázisban a rutinos Labonte, Edwards és Gilliard támadásait visszaverve már valódi tehetségről adott számot. Az, hogy az ifjú neve helyett mégis Carl Edwardsé szerepel a tabella élen, a NASCAR új szabályainak egyik lenyomata, hiszen idén már minden versenyzőnek nyilatkoznia kell, hogy a három fő sorozat (Sprint Cup, Nationwide, Craftsman Truck) melyikében kíván bajnoki pontot gyűjteni. Mindezt egyszerűbb számításhoz szerint tehetik, amely egy pontos csökkenéssel a 43. helyig díjazza a befutókat (az utolsó 1-et kap), ám győzelemért, legalább 1 kör vezető pozícióért, valamint a legtöbb vezetett körért is járnak majd extra pontok. A bajnokságért folyó rajtszás (Chase) 12 fős mezőnyébe pedig az ősszel aktuális Top 10-en kívül a bajnoki tabella alsó régiójából kerülhet majd be az a versenyző, akinek az évadban már van győzelme.

MEGELŐZHETI A BAJT, hiszen most fillérekért javíttathat!

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



DTM

A szegénytől a dicsőségig, mindössze három év alatt... 2008-ban az amerikai Cor- sa-istálló még kénytelen volt visszavonni nevezését a seb- ringi 12 órásról, az akkoriban

gumipartnerként bemutatkozó Hankook abroncsainak pocsk minősége miatt. Azóta a világ hetedik legnagyobb gyártója sokat fejlődött, 2009-ben pedig a Le Mans-i 24 órás GT-osztá-

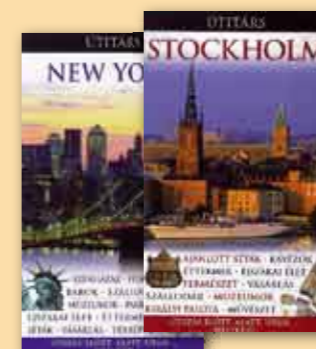
lyának megnyerésével hívták fel magukra a figyelmet: olyannyi- ra, hogy tavaly ősszel Matt- hias Ekström már a Hankook kísérleti abroncsait nyúzhatta a Dunlop termékeitől kissé

megcsömörlött DTM-mezőny számára. A dél-koreaiakkal alá- írt szerződés mellett más újdón- ság is akad a sorozat háza táján: az Audinál Mike Rockenfeller négy éve tartó vágya teljesül be egy aktuális fejlesztésű autó formájában, míg Ingolstadt újoncainál a tavalyi F3 Euroszé- ria-bajnok Edoardo Mortara mellett meglepetésnevek tűnnek fel. Filipe Albuquerque az olasz GT-bajnokság egyik audis gyári csapatából került elő (ám a ta- valyi RoC megnyerésével már ismertté tette nevét), mellette a motorsport-karrierjét anyagi okok miatt már többször feladni kényszerülő svájci Rahel Frey érezheti magát a „négykarikás” mennyországban, az Indycar- ban tovább versenyző Kat- herin Legge-t helyettesítve. A Mercedesnél nem kapkodják el a F1-be került bajnok, Paul di Resta pótlását, így e sorok írásakor még nem tudni, hogy a Portugáliában tesztelt hat fiatal (van der Zande, Vitoris, Valerio, Kostka, Bottas és Bacheta) közül ki érezheti magát befutónak.

UTAZÓKNAK

Két újabb kötettel gazdago- dott a Panemex Kiadó Útitárs sorozata. A *New York* című kiadvány egy méretes, 448 ol- dalas zsebkönyvként minden olyan igényt kiszolgál, ami csak támadhat a nagy Almába látó- gatókban. A gyakorlatias, gaz- dagon illusztrált útikalauzban rengeteg fénykép, illusztráció és térkép is helyet kapott, alap- és keresztmetszeti rajzokat közül a főbb látnivalókról, há- romdimenziós ábrákkal igazít el a kerületek között. Mindeze- ken kívül kész tervvel szolgál a négynapos túrára érkezők- nek, de azoknak is segít, akik csak pár sétát szeretnének tenni a keleti parti metropoliszban. A *Stockholm* című könyv ugyan kissé karcsúbb, de így is több mint 700 színes fotót vonultat

fel, amely a kiadvány számá- ra készült a svéd főváros és környéke legszebb látnivalóiról. Nem hiányzik belőle a részletes és pontos utcakereső térkép, amelyen azonnal megtaláljuk a fontos tudnivalókat, és itt is egyedülálló keresztmetszeti rajzok és alaprajzok segítenek az épületek és tájékozódási pontok, Stockholm legjobb koncerttermeinek, színházai- nak, klubjainak és gyermek- programjainak felfedezésében.



KÖNYVSAROK

Éppen negyedszázaddal ez- előtt született meg Nagy-Bri- tannia első és máig egyet- len városi versenypályája. A Birmingham utcáin meg- rendezett „Superprix” csupán öt évig létezett, mégis, akik legalább a televízióban látták az itt megrendezett futamokat (elsősorban a Forma-3000-es bajnokság összecsapását) alighanem örökre a szívükbe zárták az egyedi helyszínt. Ugyanis a mai utcai pályákkal ellentét-

ben (persze Monacót kivéve) tényleg az volt az érzése min- denkinek, hogy a küzdelem közúton zajlik! A pályának és a versenynek David Page állí- tott emléket *Superprix* című könyvével. A mű megvásárol- ható a Veloce kiadó honlapján (www.veloce.co.uk.). ISBN száma: 978-1-845842-42-0, fogyasztói ára: 14,99 angol font.



HONDA A FAVORIT?

KARNYÚJTÁSNYIRA A SZEZONKEZDDET

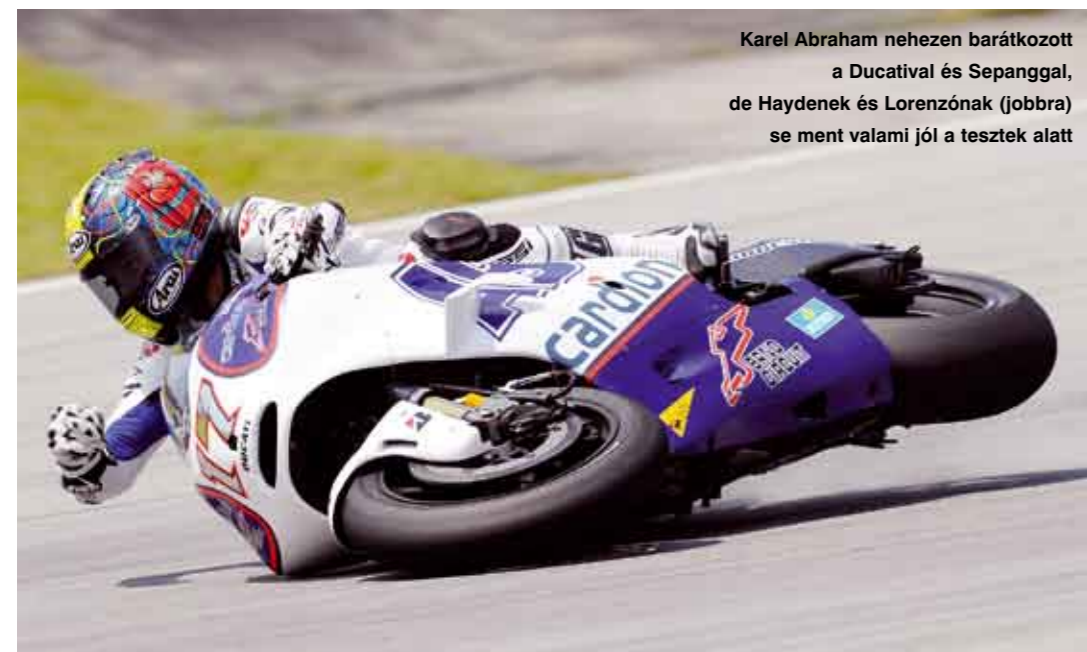
Lassan, de biztosan beindul a motoros szezon, a MotoGP 2011-es nyitóversenyét például március 20-án rendezik Katarban. Az erőviszonyok még nem egyértelműek...

SZÖVEG: FORGÓ, PERUSZA KÉPEK: GYÁRTÓK, REUTERS, DPPI

Az első startig még a felkészülés jegyében telik az idő, így a csapatok és a versenyzők minden tőlük telhetőt megtesznek annak érdekében, hogy a lehető legjobban beállított motorokkal állhassanak majd rajthoz. Mivel a szabályok szerint a királykategóriás istállók csakis a három hivatalos teszten vehetnek részt, a pilóták lehetőségei több szempontból is igen korlátozottak. Ugyan a gyártók „rendezhetnek” maguknak privát próbát, azonban ez esetben kizárólag a teszversenyzőkkel gurulhatnak pályára.

Februárban kétszer három napot közhettek a MotoGP legnagyobb géposztályának alakulatai, ráadásul mindkétszer a malajziai Sepangban. Az első lehetőség február 1. és 3. között, a második február 22. és 24. között zajlott. A tesztek során kezdetben természetesen Valentino Rossira irányult a legnagyobb figyelem, azonban a jó teljesítményük miatt egy csapatra a Hondás versenyzők kerültek a középpontba. Egyelőre ugyanis nagyon úgy fest, hogy a HRC mindent megtesz annak érdekében, hogy az utolsó nyolcszázás világbajnoki cím az övék legyen. Ezt egyrésztől

tesen Valentino Rossira irányult a legnagyobb figyelem, azonban a jó teljesítményük miatt egy csapatra a Hondás versenyzők kerültek a középpontba. Egyelőre ugyanis nagyon úgy fest, hogy a HRC mindent megtesz annak érdekében, hogy az utolsó nyolcszázás világbajnoki cím az övék legyen. Ezt egyrésztől



Karel Abraham nehezen barátkozott a Ducatival és Sepanggal, de Haydenek és Lorenzónak (jobbra) se ment valami jól a tesztek alatt



kiválóan bizonyítja az, hogy a Repsol csapatát immáron három nagyszerű versenyző alkotja, másrésztől pedig az, hogy a Honda négy versenyzője is megkapta a gyári RC212V-t. Egy szó, mint száz, eddig az összes teszten hondás pilóta volt a leggyorsabb: négyszer Stoner, egyszer Pedrosa és egyszer Simoncelli.

A Repsolhoz egyedül a gyári yamahások tudtak közel kerülni, azonban az ő erejüket pontosan nem lehet megítélni, ugyanis az időeredmények alapján azt mondaná az ember, hogy még van min dolgozniuk. Pedrosa szerint azonban a hangvillások igen közel vannak hozzájuk, csupán nem akarják mutatni a valódi képességeiket, ezért oda kell rájuk figyelni. Ami pedig a Ducatit illeti: eddig Rossi, Hayden és a többi ducatis teljesítménye is messze várakozáson aluli, hiszen tulajdonképpen a mezőny második felét a bolognai gyár motorjai és versenyzői teszik ki. Nem szabad

azonban megfélekedni róla, hogy a Ducati sosem volt az a könnyen kezelhető motor, így talán a „Doktornak” is okoz némi fejtörést a konstrukció megszelídítése, arról pedig már nem is beszélve, hogy a kilencszeres világbajnok válla továbbra sem teljesen egészséges. Mindettől függetlenül azonban Valentino Rossit sosem szabad leírni, pláne, hogy neki nagy taktikája az ellenfelek „altatása”.

Az előszezon utolsó hivatalos tesztjét március 13-án és 14-én rendezik a katarin ringen, amely aszfaltcsík egyébként a március 20-i szezonnyitó viadalnak is helyt ad majd.



FŐSZPONSZOR NÉLKÜL

Egy nappal a második malajziai teszt előtt rendezték a gyári Yamaha-alakulat hivatalos csapatbemutatóját, amely az idei évet főtámogató nélkül kezdi. A hangvillásoknak ugyanis azok után, hogy a „FIAT” Rossival együtt távozott, nem sikerült új névadó szponzort találniuk, így Jorge Lorenzo és Ben Spies motorjai a Yamaha-klasszikusnak mondható kék-fehér színekben pompáznak majd. A hírek szerint egyébként a csapat tárgyalásban állt az AirAisa nevű légitársasággal, valamint a spanyol Telefonica távközlési óriáscéggel, de egyikükkel sem tudtak megegyezni. A Yamahának jelenleg egyetlen nagyobb támogatója van, mégpedig a malajziai kenő- és motorolajgyártó cég, a Petronas.



TALMÁCSI NEM INDUL

Megszületett a döntés: az idei Moto2-es világbajnokságon nem áll rajthoz Talmácsi. A magyar világbajnoknak aláírt szerződése volt a spanyol Jack&Jones by A. Banderas istállóhoz, azonban decemberben az alakulat visszalépett az indulástól, és a magyar versenyző csapat nélkül maradt. Talmácsi már a bejelentés napján elkezdett dolgozni a megoldáson, és több ajánlatot is kapott, de azokban elsősorban az anyagi feltételek domináltak. „Motorversenyző vagyok, akinek az élete a versenyzés, de ahogy korábban már mondtam, nem mindenáron. Nagyon kemény időszakon vagyok túl. Hosszú tárgyalásokat folytattam a G22 csapattal, akik a lehetőségeikhez mérten tényleg mindenben próbáltak segíteni. Azonban az elmúlt időszak nehézségei túlságosan sokat kivettek belőlem mentálisan és lelkileg egyaránt, és bár fizikailag folyamatosan készültem, mégsem érzem magam készen az idei vb-re. Nehéz volt meghoznom ezt a döntést, de figyelembe vettem azt, hogy nemcsak magamért és a versenytársaimért vagyok felelős a pályán, hanem a szponzoraimért, a szurkolóimért, a csapatomért” – nyilatkozta Talma.

PONTSZERZÉS

Ha már a MotoGP-ben egyelőre nincs is magyar érdekltség, addig a Superbike-világbajnokságon annál inkább van, ugyanis a Team Tóth a Supersport (hatszáz köbcentis tuningolt utcai motorok) kategóriában állt rajthoz a szériamotorok világbajnoki sorozatában. A magyar alakulat ebben ifj. Tóth Imrével és Németh Balázssal próbál szerencsét. Igaz ugyan, hogy a csapat nem tudott részt venni az összes előszezon teszten, így elég jelentős lemaradásuk van a riválisokkal szemben, azonban a csapatfőnök, id. Tóth Imre elmondása szerint rövid időn belül ledolgozzák majd a hátrányukat. Mivel a Superbike-világbajnokság már a február 27-én elrajtolt, mégpedig az ausztráliai Phillip island-i aszfaltcsíkon, ezért Imi és Balázs már próbára is tehetette magát. A szereplés egyáltalán nem sikerült rosszul, hiszen előbbi a tizenötödik, utóbbi pedig a tizennegyedik lett, így ketten összesen három világbajnoki pontot szereztek csapatuknak. Érdekességként még mindenképpen meg kell jegyezni, hogy az alakulat összes szerelője egy kivételt leszámítva magyar.



TRIUMVIRÁTUS

A MotoGP világában előfordul, de igen ritka, hogy egy csapatban több mint két versenyző szerepeljen, pláne ha a királykategóriáról van szó. Hosszú idő után idén ismét a Repsol Honda törte meg a „hagyományt”, akik a Casey Stoner, Dani Pedrosa, Andrea Dovizioso-hármassal indulnak harcra a világbajnoki címért. Korábban még az ötszázások között volt rá példa, hogy a Repsol Hondának három – sőt, négy – versenyzője volt, ráadásul éveken keresztül. A két világmárka szponzori kapcsolata egészen 1995-ig nyúlik vissza, vagyis azóta beszélhetünk olyan csapatról a MotoGP-ben, mint „Repsol Honda”. Ez azért különösen fontos, mivel 1995 és 2001 között a Repsol Hondának sosem volt három versenyzőnél kevesebb pilótája.



T+
TISSOT
SWISS WATCHES SINCE 1853
INNOVATORS BY TRADITION

További információk: www.tissot.ch

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

Btech
DISTRIBUTION

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

TISSOT PRS 516
AUTOMATIC CHRONOGRAPH VALJOUX
Nicky Hayden MotoGP versenyző választása
A sport és az elegancia egyensúlya. Automata kronográf,
robosztus 316L rozsdamentes acél ház,
karcálló zafrüveg, 100m/330ft. vízállóságig.

MEGÉRINT AZ IDŐ



NYEREGBE!

INDUL A PÁLYAMOTOROZÁS 2011-ES ÉVADJA

Közép-Európa nem a legjobb hely a motorozáshoz, időjárás szempontból semmiképp. Jó esetben áprilistól októberig tart a szezon, és nem ritka, hogy ilyenkor is eső vagy éppen 15 fok körüli hőmérséklet várja a kétkerekűek szerelmeseit.

SZÖVEG: KOVÁCS NIKI **KÉPEK:** GÉMESI „BALUSK8” BALÁZS, MIKE TAMÁS

Mindez legérzékenyebben a gyorsasági szakág versenyzőit érinti, akiket persze ez sem tántoríthat el szeretett sportjuktól, ahogy az egyre nehezebb szponzorhelyzet sem.

Hosszú éveken át mi, magyarok rajtolattuk az Alpok-Adria Bajnokságot, amely később, ősszel ismét visszatért a Hungaroringre. Tavaly változtak a dolgok, és már csak tavasszal rendeztünk versenyt. Idén sem lesz ez másképp, ráadásul a szezonnyitóról is lecsúszunk, mivel 2011-ben az újjáépített



Bajnokok: a nagy képen Kispataki Viktor (Open), fent Chrobak János (Superstock 600), 75-össel Adorján Tamás (750), jobbra Gyutai Adrian (125)



Red Bull Ringen (korábbi A1 Ring) méretetnek meg először a kilenc szövetség részvételével zajló sorozat versenyzői, így nekünk a második forduló jutott. Lesz ugyan még egy magyarországi futam, de a Pannónia-ringi fordulót szokás szerint az osztrák szövetség rendezi. A magyar versenyzőknek ennek ellenére nem kell április végéig várniuk, hogy versenykörülmények között pályá-

ra, egészen pontosan a Hungaroringre gurulhassanak. A magyar bajnokság ugyanis már április első hétvégéjén kezdetét veszi az alábbi kategóriák számára: 125 Sport, 125 GP (Moto3), Superstock 600, Superstock 750, Open (SSP 600, SST 1000, SBK), Női Superstock 600, Női Superstock 600+.

Hogy a mezőny mennyire lesz népes, és pontosan kik lesznek az indulók, még nem tudni.

A 2011-es gyorsasági Alpok-Adria Bajnokság menetrendje

| | |
|------------------|-------------------|
| Április 8-10. | Red Bull Ring (A) |
| Április 22-24. | Hungaroring (H) |
| Május 13-15. | Rijeka (CRO) |
| Május 20-22. | Brno (CZ) |
| Június 3-5. | Pannónia-ring (H) |
| Június 17-19. | Slovakiaring (SK) |
| Június 23-26. | Rijeka (CRO) |
| Július 22-24. | Most (CZ) |
| Augusztus 5-7. | Poznan (PL) |
| Augusztus 26-28. | Rijeka (CRO) |

A 2011. évi gyorsasági magyar bajnokság futamai

| | |
|-------------------|--------------------|
| Április 2-3. | Hungaroring |
| Április 23-24. | Hungaroring |
| Május 7-8. | Slovakiaring (SK)* |
| Június 18-19. | Hungaroring |
| Szeptember 10-11. | Hungaroring |
| Október 15-16. | Hungaroring |

* másik helyszín, vagy elmarad

Egy azonban biztos: minden induló örömmel fogadná, ha nem üres lelátók előtt zajlanának a versenyek. Szóval naptárakat és naptárfunkciókat elő, dátumokat bevéteni, hogy Önök se maradjanak le semmiről!

Ebben az Autósport és Formula Magazin is a segítségükre lesz, hiszen egész évben követni fogjuk az eseményeket.

MAGYAROK

Soha ennyi magyar versenyző nem vágott még neki teljes világbajnoki vagy világbajnokság sorozatnak. Lapunk megjelenésekor Németh Balázs és Tóth Imre már túl is vannak a szupersport világbajnokság első, Phillip Island-i futamán. Kispataki Viktor a tavalyi sikeres próba után idén teljes szezonra készül az endurance világbajnokságon, míg Györfi Alen és Juhász Dávid a superstock világbajnokság tizenegy futamán képviseli majd hazánkat. Reméljük, további versenyzőket is láthatunk majd a legmagasabb szintű sorozatokban, még ha csak egy-egy futamon, szabadkártyával is...

NÁLUNK RENDEZIK

Öt év elteltével ismét világbajnoki futamnak adhat otthont a Hungaroring. Akkor az oldalkocsis világbajnokság sorozata látogatott el hozzánk, akik 2005 után visszatértek a magyarországi pályára. Idén az összesen hét versenyből álló FIM Superbike Világbajnokság második fordulóját rendezik meg nálunk, június 18-19-én.

KINEVEZTÉK

Bulcsu Rezső évtizedek óta elismert sportvezető a nemzetközi és a hazai gyorsasági motoros életben. Tavaly év végén a FIM (Nemzetközi Motorkerékpáros Szövetség) Makaóban megtartott kongresszusán azonban még előbbre lépett: a magyar szakembert választották meg az átalakult gyorsasági bizottság igazgatójává. Feladatai között szerepel többek között a tisztviselők beosztása a világbajnoki versenyeken, a tisztviselői szemináriumok anyagainak összeállítását, valamint a teljes szakági költségvetés felügyelete. Bulcsu gyakorlatilag Claude Danis helyét veszi át, aki szakmai vezetője többek között a MotoGP sorozatának (ezt a funkciót idén továbbra is ő látja el), illetve azon pályák inspekciónak, amelyek FIM rendezvényeknek adnak otthont.

A feladat tehát nem könnyű, de annál megtisztelőbb. Gratulálunk!



HIRVONEN ÉS LOEB

SVÉD ÉS MEXIKÓ RALI: A FORD UTÁN A CITROËN IS NYERT

Három héten belül kapott hideget és meleget, megjárta a poklot és a mennyet is az uralkodó világbajnok. Loeb ugyan két verseny után nem vezeti a tabellát, de a fordos ellenfeleknek azért bőven van aggódnivalójuk.

SZÖVEG: AMBER PR KÉPEK: GYÁRTÓK

A várakozásoknak megfelelően Mikko Hirvonen személyében idén is északi pilóta nyerte meg a rali/világbajnokság szezonnyitó versenyét, a Svéd Ralit. Nagyon egyedi ez a havas-jeges futam a sorozat felépítését illetően, egyedi vezetési stílust követel, így az sem volt különösebb meglepetés, hogy a dobogó mindhárom fokára skandináv származású pilóta állhatott. A második helyen Mads Östberg ért célba, míg a bronzérmes helyen Hirvonen gyári csapattársát, Jari-Matti Latvalát láthatták a rajongók – valamennyien az új Fiesta WRC-vel érték el eredményüket. Ami

a márkák csatáját illeti: taroltak a fordos és citroënes csapatok, hiszen az első tíz között csak e két gyártó versenyzői végeztek.

A 2010 után másodszor is győzelmeskedő Mikko Hirvonenre ráfért már a siker. Tavaly ugyanis első és egyetlen sikerét ezen a ralin szerezte a Ford finn pilótája, s azóta eltelt egy év. Elsősége azonban történelmi, hiszen elsőként állhatott fel a dobogó legfelső fokára a 1,6 literes turbómotoros autók korszakának nyitóversenyén. „Ez fantasztikus. Olyan jó érzés megnyerni az első ralit, ráadásul az új Fiestával. El kell mondjam, hogy nagyon ideges voltam az

utolsó gyorsasági rajtjánál, de most már igazán örülök annak, hogy ilyen jól kaptam el a szezonkezdetet” – nyilatkozta lelkesen Hirvonen.

Meglepetésre nem Sebastien Loeb, hanem újonnan szerződöttest csapattársa, a szintén francia Sebastien Ogier lett negyedik helyezése révén a legjobb célba érő citroënes. Ogier, aki másodjára indult el ezen a ralin, egyébként az utolsó előtti szakaszon visszasett az ötödik helyre, miután eltalált egy útszéli hóakadályt. Ezután azonban visszaverelkedte magát a negyedik helyre úgy, hogy megnyerte a világbajnokságban most debütáló Power



Svédországban a Fiesta RS WRC-k mindent vittek, a dobogóra fel sem engedték a Citroëneket



Mexikóban visszavágott az uralkodó világbajnok: Loeb még saját csapattársát is hibára készítette, hogy nyerhessen

Stage-et. (Idén valamennyi futamon a verseny szervezői kijelölnek egy szakaszt, amelyen a pilóták bónuszpontokért harcolhatnak, és ezt élő televíziós közvetítés során követhetik a nézők. Ogier ráadásul még három bónusz világbajnoki ponttal is gazdagodott a szakaszgyőzelem folytán.) A negyedik hely visszaszerzéséhez persze az is hozzájárult, hogy Petter Solberg indulhatna a verseny legpechesebb pilótája címért. A norvég tehetséget ugyanis gyorsajtáson kapták a helyi rendőrök egy közúton, és bevonták a jogosítványát. Így Solberg navigátorának, Chris Pattersonnak kellett átülnie a volán mögé az utolsó gyorsasági szakaszra, aki még sosem vezetett a Citroën DS3-at, így nehezebb esett a negyedik helyen tartania az autót - vé-



gül ötödikek lettek. A hétszeres világbajnok Sebastian Loeb csak a hatodik helyen ért célba, bár azért a Power Stage-en – a második helyért – kapott két világbajnoki pont jól jöhet majd a végelszámolásnál. A hetedik pozícióban a csütörtöki szuperspeciális szakasz nyertese, Per-Gunnar Andersson ért célba.

Az ICE 1 Racing Citroën csapattal induló Kimi Räikkönen nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, és nem ért célba az első hat között. Eredménye így sem rossz, hiszen nyolcadik helyével megelőzte a kilencedik Matthew Wilsont és az első tízet záró Khalid Al-Qassimit.



s a dobogón öt csapattársa, Jari-Matti Latvala követte a bronzérmes helyen.

„Ez egy nehéz hétfő volt, kemény harcot folytattam Ogier-vel, nagyon, nagyon hajtott” – szögezte le a versenygyőztes francia vasárnap a verseny végén. „Egy majdnem tökéletes hétfőn vagyunk túl, néhány apró gond akadt csak, ami nem is sok egy új autón. Elégedett vagyok a teljesítménnyel, a DS3 nagyon gyors kocsi” – tette hozzá.

Meg kell jegyezni: Loeb sem kapta könnyen a győzelmet, hiszen szombaton összeszedett egy 50 másodperces büntetést, miután egy kis szerelés után késve érkezett meg



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

MAXIMUM KEDVEZMÉNY!
MINIMUM ÁR!

AV
PLANET
WWW.AVPLANET.HU

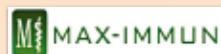
A VANILIN Kft.

a Maximun Racing Team kiemelt partnere



Három hét múlva tél és fagy helyett nyár és hőség fogadta a csapatokat, ez pedig az erőviszonyokat is megváltoztatta. Ugyan csatározás szemtanúi lehettünk a Mexikó Ralin, de ezúttal a két citroënes márkatárs, Sebastien Loeb és Sebastien Ogier között zajlott kemény küzdelem, amelyből végül előbbi került ki győztesen. A hétszeres világbajnok Loeb ezzel zsinórban ötödik Mexikó Rali-győzelmét gyűjtötte be. Ogier végig kitűnően szerepelt, de a végére nem bírta a nagy nyomást, és az utolsó gyorsasági szakaszon kiesett. A második helyen a svédországi győztes, Mikko Hirvonen ért célba,

a 15. gyorsasági szakaszra. Ogier küzdelme a győzelemért szintén nem volt vasárnapi koszikázás, hiszen egy alkalommal véletlenül behajtott a szervizbe, ami, bár nem volt megengedett, mégis megszuza a büntetést. Loeb ezután kezdett felzárkózni, amelyet az is segített, hogy Ogier autója ideiglenesen lelassult, amelyet a bajnok ki is használt, és az élre tört. A csapattárs a nagy nyomás alatt az utolsó napon aztán letért az útról, és annyira összetörte az autóját, hogy nem tudta folytatni a versenyt. „A kanyar végén szélesen mentünk és néhány apró követ elkaptunk, amely azonnal eltörte a bal első kereket. Így meg



Névadó partnerünk a MAX-IMMUN KFT.



kellott állnunk, de szerelni már nem lehetett” – nyilatkozta Ogier. „Az ütközés nem volt nagy, de ilyen az autóversenyzés, az úton kell maradnod” – tette hozzá a 27 éves pilóta.

A Fordnak sem volt könnyű a hétvégéje, bár végül két dobogós helyezést is begyűjtött a gyári csapatával. Hirvonen nyitotta a ralit, amellyel máris elkezdhetette a murvás pálya söprögetését. Bár végül Amerikában csak a második helyen ért célba, megőrizte vezető helyét a világbajnokságban, és a ralit záró Power Stage-győzelemért járó bónuszpontokat is ő szerezte meg.

A durva utak, a nagy tengerszint feletti magasság és a forró hőmérséklet egyébként

nagyon megviselte az új 2011-es versenyautókat. A félgári Fordokkal versenyző csapatoknak nagyon meggyűlt a bajuk az apró, felverődő kövekkel, amelyek eltalálták az autók alját, és megrongálták a motort hűtő elektromos ventilátorokat. A negyedik helyezett Solberg hét perccel veszített egy elektromos meghibásodás miatt, Mads Östbergnek és Jari-Matti Latvalának defektje volt, Henning Solberg pedig úgy lett hatodik, hogy közben egy sor meghibásodással kellett megküzdenie.

A stobartos Matthew Wilson pályafutása lehetséges legjobb eredményét (negyedik) adta fel egy elektromos meghibásodás miatt.

A rali után érkezett a hír, mely szerint az eredetileg hetedik helyen célba érő Nasser Al-Attayahot kizárták a versenyből, és a kaptott pontjait elvették. Attiyah Fordjában ugyanis az üzemanyagcella szellőztető szelepe nem egyezett a technikai előírásokkal. Ez lett volna Attiyah és navigátorának első győzelme az SWRC kategóriában.

A Svéd Rali végeredménye

| | | |
|--------------------------|-------------|-----------|
| 1. M. Hirvonen | Ford Fiesta | 3:23:56,6 |
| 2. M. Östberg | Ford Fiesta | 3:24:03,1 |
| 3. J-M. Latvala | Ford Fiesta | 3:24:30,6 |
| 4. S. Ogier | Citroën DS3 | 3:24:44,3 |
| 5. P. Solberg | Citroën DS3 | 3:25:27,8 |
| 6. S. Loeb | Citroën DS3 | 3:26:26,9 |
| 7. P-G. Andersson | Ford Fiesta | 3:30:18,6 |
| 8. K. Räikkönen | Citroën DS3 | 3:30:58,9 |
| 9. M. Wilson | Ford Fiesta | 3:34:08,1 |
| 10. K. Al-Qassimi | Ford Fiesta | 3:34:27,7 |

A Mexikó Rali végeredménye

| | | |
|------------------------|----------------|-----------|
| 1. S. Loeb | Citroën DS3 | 3:53:17,0 |
| 2. M. Hirvonen | Ford Fiesta RS | 3:54:55,4 |
| 3. J-M. Latvala | Ford Fiesta RS | 3:55:40,9 |
| 4. P. Solberg | Citroën DS3 | 4:00:55,4 |
| 5. M. Östberg | Ford Fiesta RS | 4:02:00,5 |
| 6. H. Solberg | Ford Fiesta RS | 4:04:27,0 |
| 7. M. Prokop | Ford Fiesta RS | 4:06:52,0 |
| 8. J. Hanninen | Skoda Fabia | 4:08:05,7 |
| 9. F. Villagra | Ford Fiesta RS | 4:41:34,2 |
| 10. O. Tanak | Ford Fiesta RS | 4:46:59,8 |

A világbajnokság állása

| | |
|--------------------------|---------|
| Pilóták | |
| 1. M. Hirvonen | 46 pont |
| 2. S. Loeb | 37 pont |
| 3. J-M. Latvala | 31 pont |
| 4. M. Östberg | 28 pont |
| 5. P. Solberg | 23 pont |
| 6. S. Ogier | 15 pont |
| 7. H. Solberg | 8 pont |
| 8. P-G. Andersson | 6 pont |
| 9. M. Prokop | 6 pont |
| 10. K. Räikkönen | 4 pont |

Konstruktőrök

| | |
|------------------------------|---------|
| 1. Ford | 73 pont |
| 2. Citroën | 47 pont |
| 3. M-Sport Stobart | 36 pont |
| 4. Petter Solberg WRT | 12 pont |
| 5. Ice 1 Racing | 8 pont |
| 6. Team Abu Dhabi | 6 pont |
| 7. Munchis Ford WRT | 6 pont |
| 8. Monster WRT | 6 pont |
| 9. FERM WRT | 4 pont |



RALLYHEART.HU
Információk első kézből!

EDOX

Maître Horloger - Les Genevez
depuis 1884



Kizárólagos forgalmazó:

Hungaro swiss kft.
DELUXE WATCH STORE

Astoria Center

1072 Budapest Rákóczi út 4-6. Tel.: 06 1 268 0337
Arena Plaza, Allee Center, MOM Park

TÁVOLUGRÁS

Ken Block idén azt is megtapasztalhatta, hogy milyen is a svéd futam a rali világbajnokságon. Bár versenyzett már hóban, de szöges gumikkal most először, így a többiekhez képest lassabban is hajtott – legjobb ideje is csak a 14. volt helyhez volt elegendő. De a rajongóinak azért így is bebizonyította, hogy érdemes őt szeretni. Hogy miképpen? A Colin McRae-ről elnevezett Colins Crest Arena nevezetes dobbantójáról az amerikai pilóta repült a legmesszebb, Ford Fiesta RS WRC-jével 36 méterre szállt. Fotó: DPPI/François Baudin
Karlstad/Vargasen, 2011. február 11., 11:53
Canon EOS-1D Mark IV
(rekesz: F/9, zársebesség: 1/300, fókusz: 70 mm, ISO: 400, vaku: villant)



„Ami ott várt
északon, azt
nem lehet
elmesélni, azt az
atmoszférát meg
kell tapasztalni.”



ÍGY LÁTTAM

KOLLÉGÁNK A SVÉD RALIRÓL

Hónapok óta készültem Svédországra, de így utólag belátom: nem eleget. Jártam már vb futamon, voltam már havas versenyen, de ami ott várt északon, azt nem lehet elmesélni, azt az atmoszférát meg kell tapasztalni. Ez a helyszín pont attól különleges, hogy nincs két egyforma napja, de még két egyforma kanyar sem. Szerdától vasárnapig kaptunk sűrű havazást, hóvihart, szikrázó napsütést és mínusz 30 fokot is - mindezt derékig érő hóban. Ezek ellenére és mindezekkel együtt a 2011-es Svéd Rali nekem így volt tökéletes, így volt a legélvezhetőbb, de legfőképp életem legértelmesebb futama...

SZÖVEG, KÉP: SOÓS ATTILA



BŰVÖS NYOLCAS

LAKATOS RÓBERT A SZEZONNYITÓRÓL

Idén nyolcadszor rendezik meg az Eger Ralit. Nyolcadszorra évadnyitóként, valamint nyolcadszorra Lakatos Róbert és a Laroco sportegyesület rendezésében.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: FÖLDI D. ATTILA



Az első Eger Ralin a Turi-Kerék kettős győzött

Az első verseny talán még a bajnokságba való visszarázódás ideje, ennek ellenére ne gondolja senki, hogy Eger környéke az unalmas, öreguras futamok otthona: folyamatosan nagy csaták zajlottak itt, és aki nyerni tudott, az esetek többségében az év végén bajnokként örülhetett a szakág díjkiosztóján: hétfől négyszer történt így. Duplázni eddig csupán két versenyzőnek, Turi Tamásnak és Benik Baláznak sikerült, de rajtuk kívül bevette már Eger várát Janika, Spici és tavaly Asi. Robi már nem volt kezdő, mikor az első egri futamot rendezte, és korábbi tapasztalatai – na meg talán a szintén rendező édesapja vére – segítségével meglehetősen magas szintre jutott az egri verseny az elmúlt 7 év során: erről beszélgettünk.

Mivel kezdted a rendezői pályafutásod és hogy került szóba Eger?

1994 óta vettem részt a Veszprém Ralik szervezésében, aminek eredményeként 2004-ben megkaptuk a szövetségtől a lehetőséget, hogy szezonnyitó futamot rendezzünk –, bár akkor a helyszín még nem volt egyértelmű. A START Autó Kft. – mint a verseny névadója –, az első pillanattól mellettünk állt. Ez is sokat segített, hogy minden évben legyen és szezonnyitó legyen az egri futam. Persze az igazsághoz hozzátartozik, hogy a Veszprém Ralit korábban 10 évig az apukám csinálta, úgyhogy én belenőttem ebbe, valamint a Mikulás Ralit is szervezem már régóta.

Nem voltál már tehát kezdő, de volt olyan, ami különös nehézséget okozott a hevesi megyeszékhely környékén? Korábban a környékbeli szakaszokon volt már verseny, de egri központtal te rendeztél 7 éve először versenyt...

A legnagyobb nehézség az volt, hogy az évadnyitó lehetősége korábban megvolt, mint maga a helyszín. 1994-től Esztergomban volt a szezonnyitó, 2003-ban egy Salgó, ami után változtatni akartunk: nem titok, hogy Eger, mint helyszín, Tóth Imi fejből pattant ki. Megkerestük az akkori vezetőket, akik ugyan nem igazán tudták, hogy miről is van szó, de éreztek a dologban fantáziát, rendezvényben rejlő lehetőségeket, és a verseny mellé álltak. Azóta pedig a város mindig lelkes híve a rendezvénynek.

Mennyit jelent egy verseny életében az, hogy évadnyitó futama egy sorozatnak?

Szerintem ez egy különleges feladat és megtiszteltetés, pláne úgy, hogy nem csak a magyar bajnokság kezd itt, hanem a Rallye2 is, valamint már negyedszer a szlovák- és másodszer a ralitúra bajnokság is. De emellett a verseny már háromszor volt az év versenye, úgyhogy különleges megtiszteltetés, aminek folyamatosan próbálunk megfelelni. Jó úgy dolgozni, hogy biztos a támogatói és a helyszíni háttér: vannak olyan helyek, ahová más rendezvényt nem is engednek be, csak minket, ilyen például a Dobó tér, ami pazar háttér ad.

Te keresed a lehetőségeket, vagy téged keresnek a különböző bajnokságok képviselői a közös versenyek ügyében?

Ha a ralitúrára gondolsz, ott például összeérték az igények: Iván murvás versenyt kerestek, és így talált meg, én pedig szerettem volna Egerbe csalni a túrásokat – így mindketten megkaptunk, amit kerestünk. A szlovák sportvezetéssel pedig nagyon jó a kapcsolatunk már évek óta, úgyhogy az is egy szerencsés találkozás



AZ EGER RALI KORÁBBI GYŐZTESEI

| | |
|---------------------------------------|-------------------------|
| 2004: Turi Tamás, Kerék István | (Skoda Octavia WRC) |
| 2005: ifj. Tóth János, Bahor Bea | (Peugeot 206 WRC) |
| 2006: Benik Balázs, Varga István | (Ford Focus WRC) |
| 2007: Turi Tamás, Tóth Imre | (Skoda Fabia WRC) |
| 2008: Benik Balázs, Lukács József | (Ford Focus WRC) |
| 2009: Spitzmüller Csaba, Kazár Miklós | (Mitsubishi Lancer WRC) |
| 2010: ASI, Piko Zsuzsa | (Mitsubishi Lancer) |

volt. Ezek eredményeképpen a tavalyi évben a magyarországi rendezvények közül messze a legtöbb indulója volt az Eger Ralinak.

Kerestek-e még új pályákat, illetve rejt-e még magában lehetőségeket a környék gyorsasági szempontból?

Most nagyon nehéz idők járnak – de azt hiszem, ezzel nem mondtam semmi újat. A tavalyi év egyértelműen a túlélésről szólt, a mostani sem az építkezésnek és az álmok megvalósításának az ideje – sajnos. Ám, ha túl leszünk ezen az időszakon, akkor szerintem lesznek még lehetőségek a környékben. Az adottságok tekintetében azt gondolom, hogy akár vb-futamot is lehetne itt rendezni, és a Mátra felé lehetne még értékes lehetőségeket találni.

Van kedvenc gyorsasági szakaszod?

Inkább egy álmom van ebből a szempontból, amit most – mindenféle negatív gondolat nélkül mondom – a ralitúra miatt nem tudunk megvalósítani, hiszen szombaton, miközben zajlik a többi verseny, a túrásoknak tréningezniük kell. Emiatt még csak terv az a 35 kilométeres szakasz, ami Bátor falutól Terpesig tartana – szerintem az komoly kihívás lenne mindenkinek, és remélem egyszer meg tudjuk valósítani.

Az idei évről vannak már konkrétumok?

A tradicionális gyorsasági szakaszok lesznek a megszokott hosszban, és bár látszik majd

a spórolás a rendezvényen, igyekszünk úgy megoldani a dolgainkat, hogy ez se a biztonságot, se színvonalat ne csökkentse.

Te nagy szószólója vagy annak, hogy – a vébékhez és a külföldi versenyekhez hasonlóan – legyenek fizetősek a ralik: várható ez most?

Az Eger Ralin sosem volt, Veszprémben már bizonyos helyeken előfordult, bár a tavalyi Mikulás Ralin nem volt sehová belépő. Igen, valóban azt gondolom, hogy az egy fontos dolog lenne – nem is vagyok népszerű emiatt... Amikor egy sok tízmilliós rendezvényen sokmilliós technikák nyújtják a szórakoztatást, akkor szerintem az nem jár ingyen: a mozi sincs ingyen, és a nem túl színvonalas focimeccsek sem ingyenesek, tőlünk viszont mindenki mindenért elkéri a pénzt. Könnyen előfordulhat, hogy ha a pénzügyi háttérünk nem lesz elég, akkor az idei Eger Rali bizonyos részeit bevezethetjük ezt a rendszert, ami tőlünk északabbra és nyugatabbra már teljesen elfogadott, hogy egy egyébként nem túl magas összegű belépőt fogunk szedni. A Waldviertel Ralin például a belépő 10 euró – mi még emnyiben sem gondolkodunk.

A jövőt illetően vannak már terveid?

Normális esetben az ember szerintem a jövőt figyelembe véve éli a mát, és teszi a dolgát. Most, amikor nagyon-nagyon nehéz a helyzet, minden tekintetben, most még in-

kább a holnapba kell befektetni. Ezt csak azért mondom, mert szerintem nem szabad feladnunk az Eger Ralit: idén is ezért ragaszkodunk hozzá, holott gazdasági szempontból indokolt lenne, hogy feladjuk, és ne rendezzük meg. De tartozunk a versenyzőknek, a szurkolóknak, a támogatóknak, Eger városának és minden résztvevőnek ezzel. Bízom benne, hogy ez a hit majd kifizetődik akkor, amikor könnyebb lesz az élet – és nem csak a szó szoros értelmében véve.

Szerinted a rendezésbe beleférnének még egy bajnokság indulói? Gondolok itt mondjuk egy IRC-futamra...

Az IRC-nek egyetlen igazi alternatívája lenne Pécs mellett, az pedig a Veszprém Rali és a murva, de ott mondjuk Tapolca és Fehérvár között vb-futamot is lehetne rendezni, bár ennek most nincs semmi realitása, hiszen ahhoz kormányzintű támogatás kellene, minden szempontból. Sokkal realitásosabb az Eger Rali szempontjából mondjuk a cseh vagy a lengyel bajnokság részesévé válni: talán nem kell ecsetelnem, hogy ott is milyen versenyzők mennek... De az biztos, hogy ezek a meglévők mellé jöhetnek csak: az ORB és a szlovák bajnokság a kihívás a rendezvényben, a többi pedig kötelesség. Ahogyan az utánpótlás is nagyon fontos, még a talán a leggyengébb lábakon álló másodosztály esetében is, hiszen nélkülük nincsen jövője a sportnak.



A Rali-Túra Bajnokságnak 2004 óta szinte állandó résztvevői. Együtt tanulták a versenyzés alapjait, és azóta is egymásra bízják magukat az autóban. Ha az életben nem is, de az autóban tökéletes párost alkotnak. Gyuriczky Zsoltot és Pintér Szilviát (Pinjoe-t) kérdeztük múltjáról, jelenéről, jövőről és a „Skoda-szerelemről”.

SZÖVEG: TDK

KÉPEK: TÓDORI TIBOR, KACZOR ATTILA

Hogyan kaptatok kedvet a ralihoz, illetve mikor kezdtetek el együtt versenyezni?

Zsolt: 1997-ben látogattam ki először az évadnyitó Esztergom Ralira. Akkor nem tartottam valami jó ötletnek, hogy csak azért korán keljek és a hidegben ácsorogjak, mert így lehet percenként látni egy-egy autót elszáguldani. Semmi kedvem nem volt hozzá, de a barátaimért megtettem. Na, de amikor megérkezett az első kocsi, és elhaladt előttem versenytempóban, na, az az érzés leírhatatlan volt. Ez az, amikor megcsapja az embert a benzingőz! Utána már csak az éltetett, hogy egyszer én is versenyezhessek. Erre majdnem két évet kellett várni, amikor is egy barátom felkérésére beültem mellé – az azóta is méltán népszerű – Mikulás Ralin egy Lada 2105 versenyautóba. Ez már végleg megpecsételte a „sorsomat”! Itt tudatosodott bennem, hogy versenyezni szeretnék!

Pinjoe: Én már ovis koromban is inkább autókkal játszottam, mint a babák haját fésültem. Kezdetben nézőként rajongtam, kijárkáltunk a srácokkal versenyekre, így kaptam

el a „vírust”, amiből lehetetlen kigyógyulni... 2004-ben ültem be Zsolti mellé, először a Favoritba. Teljesen véletlenül „jöttünk össze”, nem ismertük egymást. Zsolti navigátort kerestem, egy közös ismerősünk mutatott be minket egymásnak, aki tudta, hogy „őrült” vagyok, és imádom az autókat. Első közös versenyünk Nagyvelegen volt. Abban maradtunk: kipróbáljuk „egymást”, s meglátjuk, tudjuk-e együtt terelni az autót. Rajthoz álltunk, Zsolti azt mondta: „Ne haragudj meg rám, de elsőre nem hiszem el, amit mondasz, megyünk egy óvatosat, megnézzük, minden a helyén van-e.” Aztán amikor lejöttünk az első gyorsról, azt mondta: „Innentől Te vagy a főnök!” Azóta nem tudok kiszállni a „gyorskocsiból”.

Milyen nőként a ralis élet?

Pinjoe: Egyetlen hátránya van csak: én nem tudok állva pisilni az erdőben... A viccet félre téve: sokan vagyunk csajok, nem gondolom, hogy olyan „nagy dolog” manapság nőként ezt a sportot űzni. Többektől hallottam, sokan azért nem szeretik a női navigátort, mert jobban féltik őt. Valószínűleg ez azért van, mert

a férfi-nő kettősök a legtöbb esetben az életben is egy párt alkotnak. Mások pedig azért kedvelik jobban a női navigátort, mert jobban odafigyel és összeszedettebb, mint egy férfi. Amit nagyon bírok ebben a közegben, hogy olyan embereket ismerhettem meg – többek között a csapattársainkat (köszöni mindent Levi!) –, akik önzetlenül segítik egymást, még akkor is, ha a pályán ellenfelek. Örülök neki, hogy vannak még olyan srácok, akik az „utolsó féltengelyüket” is odaadják egymásért.

Hol, milyen autóval versenyeztek?

Zsolt: Csakis Skoda autóval! A Rali-Túra Bajnokságban, A2-es géposztályban. Először Favorittal mentünk: volt saját is és Schuck Jani Favoritját is meghajtottuk párszor. 2007 óta Felíciával próbáljuk felvenni a versenyt a kategóriatársak ellen, ami nem kis feladat, hiszen nagyon jó kezű pilóták és jó autók vannak a kategóriánkban. Előfordult párszor, hogy béreltünk Suzukit, azokra a versenyekre, ahol a Favorit vagy Felícia technikai KO-ja miatt nem tudtunk saját

autóval rajthoz állni, de annak sajnos sosem volt jó vége... Lásd pl. az egri esést – azóta mindenki nekem akarja bérbe adni az autóját, mert felújítva szeretné visszakapni...

Eddigi eredmények?

Zsolt: Az esetek többségében, amikor sikerül befejezni egy versenyt, akkor felférünk a dobogóra. 2009-ben Szendrőig vezettük az A/2 kategóriát, ott sajnos megint

csak árok, sőt, majdnem patak lett belőle. Az autó totálkáros lett, így buktuk a kategóriabajnoki címet.

2010-es visszatekintés? Hogy alakult a tavalyi év?

Zsolt: Tavaly sajnos csak háromszor álltunk rajthoz a Rali-Túra Bajnokságban – bár 4 versenyre neveztünk: Egerben az anyagi kár jelentős volt, Esztergomban és Szendrőn azon-

ban sikerült kategóriát nyerni. Ózd a mumus számunkra, eddig négyszer neveztünk, de egyszer sem értünk oda... Az autó még az elutazás előtt felmondta a szolgálatot.

Pinjoe: Egerben tényleg hatalmasat estünk, az autó jobb oldalával csapódtunk be kétszer – a bal oldali árokba. Nem ez volt az első „perecünk”. Számomra az igazán ijesztő az, hogy soha nem ijedek meg, amikor „elesünk”. Egy sima utcai „helyzetnél” 600-ra emelkedik a pulzusszámom, de verseny közben meg se rezzenek.

Tervek az idei évre?

Zsolt: Ha elmondom, meg kell, hogy öljenek! A Felíciával szeretnénk idén az összes RTE versenyen elindulni. (Ózdot kivéve.) Emellett tesztelünk egy Octavia RS-ből épült versenyautót. Szeretnénk minél többet menni vele kisebb versenyeken, zárt pályákon, hogy tanuljunk az autót, s ha már megy, esetleg előfutóként, vagy akár a kategóriában rajthoz állni vele a Rali-Túra Bajnokság futamain. Van mit tanulni, hiszen hosszabb is, szélesebb is, mint a Felícia, négykerék-hajtású, a lovak száma is kb. háromszor annyi, mint eddig volt. Amikor először kipróbáltam, akkor tudatosult bennem, hogy visszavonha-



SZÁGULDÁS, SKODA, SZERELEM...

GYURICZKY ZSOLT
ÉS PINTÉR SZILVIA
A MÚLTÓRÓL ÉS A JÖVŐRŐL



atlanul Skoda-mániás vagyok. Nézegettem régebben más autókat is, de valahogy mégis mindig csak ez a gyártmány tudott felcsigázni. Azt hiszem, én már maradok ennél a márkánál.

**Köszönjük támogatóinknak:
Netrax 2005 Építő Kft., Csikóvár Cafe & Pub, AC Trade Klímatechnikai Kft., Imagedesign Kft.**

SZAKMAI KIHÍVÁS

GARAMVÖLGYI ZOLTÁN OLASZORSZÁGBAN KEZD

Mindent tud a terepraliról Garamvölgyi Zoltán: világkupa futamot rendez, de gyakran láthatjuk versenyautóban, hiszen pilótaként és navigátorként is megállja a helyét. Idei első megmérettetésére Olaszországban kerül sor.

SZÖVEG, KÉP: SZÁNTÓ FRIGYES



Miért döntöttél úgy, hogy a tavalyi, meglehetősen rövidre sikerült verseny után idén újra rajthoz állsz az Italian Baján? A munkámból és az anyagi lehetőségeimből adódóan csak

ritkán adatik meg nekem, hogy versenyezhesek. Még ha igen lazának is tűnik, amit csinálunk, azért sokba is kerül, és több ember munkája is nagyon kell hozzá. Így volt ez tavaly is, amikor úgy döntöttünk, hogy nekivágunk az Italian Bajának. De akkor nem játszottuk ki magunkat, technikai okok miatt kiestünk. Én viszont elhatároztam, hogy idén újra nekivágok, és bosszút állok a Tagliamento folyó medrén.

A másik fontos indok az, hogy be kell épülnünk a rendezvénybe, hiszen annak idején a HunGarian Baja rendezésének az ötlete is az Italian Baja nézése közben fogalmazódott meg bennem. Azóta sok minden történt körülöttünk. Mauróval, a rendezővel nagyon jó a kapcsolatunk, és segítjük egymást, ahol tudjuk. Idén Faluvégi Péter személyében kiégszülnek az erőink egy „új téglával”, aki november óta a FIA Cross-Country bizottságának a tagja, és az első világkupa futam, azaz az Italian Baja egyik sportszakmai felügyelője is lesz. Ha nagyon hivatalosak akarunk lenni, akkor ez a verseny számomra egy szakmai kirándulás.

A magyarok rendre jól szerepelnek ezen a futamon, neked vannak ambícióid az eredményt illetően?

Versenyezni megyünk, és ha hasonló erősségű lesz a mezőny idén is, mint tavaly, akkor az első tizenbe való szereplést én nem tartanám elérhetetlennek. Szerintem azzal az egész csapat elégedett lenne. Persze a leg-

fontosabb az, hogy jól érezhesük magunkat, és ne egy kosárban hozzuk haza a győnyörű új autót.

Milyen kocsiban láthatunk, és ki diktálja az itinert?

Kristóf Marci új autójával indulok, és Simon Peti lesz a navigátorom. Az autó, ahogy a tavalyi Pathfinder, nem a karrierjéről híres, mert a gyerekbetegségeit elég nehezen növi ki. Viszont vagyunk még egy páran, akik hiszünk benne, és Marci is nagyon korrekt ajánlatot adott a bérlésre. Miután megállapodtunk, a műhelyben darabokra lett szedve az egész, és ha kell, ha nem, mindent kicserélték a fiúk vadonatújra. Robi a főszerelő napi tíz órát dolgozik, hogy a legjobbat hozza ki a Nissanból, és ezt előre is köszönöm neki!

Hogyan készültök a futamra?

Március első hetében egy hosszú komoly tesztet szeretnénk. Az autónak is szüksége van erre és én is meg akarom szokni a vezetését, főleg a gyorskormányt. A második hétvégén, 12-13-án a Hungexpo területén a Motor Fesztivál keretein belül találkozhat velünk a közönség, ahol egy rövid körpályán tartunk bemutatót azok-

kal a quados és autós csapatokkal, akik szintén rajthoz állnak az első világkupa futamon.

Az Italian Baja annak a megreformált tereprali világkupa sorozatnak az első állomása, melynek tagja a te gyermeked, a HunGarian Baja is. A versenyrendezői szemed is a pályán leszel?

Hát persze! Maurótól nagyon sokat tanultam eddig is. 1999 óta egyszer elmaradt és egyszer pedig nélkülem lett megrendezve az Italian Baja. Egyébként az összesen ott voltam. Ami igazán sokat számított az én kezdő rendezvényem megismertetésében az, hogy rengeteg versenyzővel itt találkoztam, és ismerttettem meg a HunGarian Bajával. Nagyon sokan indultak már nálam ennek köszönhetően.

Kik támogatják a versenyzésed?

MetalCom Zrt., Bioextra Zrt., Öko Ferment Zrt., Negarent Kft., Szerverház Kft., Go Fast, AVB Lease, Krio sejt- és szövetbank, Szani-Oil, Sweet Milk, GRP Plasticorr, El Yucateco, RR Reklám, Fazekas Insped, GarZone R.O.P., HunGarian Baja, Gigamad, Rallysport.hu, DuEn.hu, garzonercing.com, Autósport és Formula Magazin



NEMZETKÖZI PÁLYÁKON

A MAGYAR BAJNOK BUSZ PATRIK IDÉN AZ EB-N BIZONYÍTANA

Tavaly az MX quadosok utolsó versenyén tudott bajnokságot nyerni a 17 éves Busz Patrik: a pannonhalmi futamon fordított, és Sirok Martin bukása után diadalmaskodott. Az édesapjával és menedzserével, Busz Attilával beszélgettünk jelenről és jövőről.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: KADOSA ÁKOS

Hogyan sikerült feldolgozni az első, nagyok között megszerzett és váratlan bajnoki címet?

Valóban nagyon nem számítottunk rá, de retentően örültünk. Titkon reménykedtünk persze benne mindvégig, de miután az első éve volt ez a nagyok közt Patriknak, a célunk csak a tisztas helytállás volt. Az év végi bajnoki cím volt a hab a tortán.

A tél pihenéssel, technikai fejlesztéssel és jövőtervezéssel telt?

Igen, a szezon után volt mit kipihenni. De december vége óta megint dolgozunk, és tervezzük az idei évet. Az már biztos, hogy 2011-ben is marad a jól bevált technika, nem változtatunk semmit. Patrik már elkezdte a fizikai felkészülést az évrre: az erőnléti edzé-

sek tartanak, és külön edző foglalkozik vele a quad-pályán is.

Gondolom, a cél idén a bajnoki cím megvédése...

Az kellene, hogy legyen, de mivel úgy döntöttünk, hogy inkább az Eb a fontos számunkra, és két verseny összeér a hazai futamokkal, így ez nehéz lesz. Megyünk azért a magyar pályákon is, de inkább csak a kilométerek gyűjtése miatt. Elsődleges célunk, hogy Patrik szokja a külföldi versenyeket, pályákat és a hangulatot, gyűjtse a tapasztalatokat, és tanuljon a nála jobbtól, mert erre van most a legnagyobb szüksége. Szeretnénk bekerülni egy olyan csapatba, ahol komoly háttérrel tudna egy teljes Eb-szezont menni: idén egy német team áll félíg-meddig mögöttünk.

Patrik tavaly is indult Eb-futamokon. Idén új pályákat kell tanulni, vagy építhet valamelyest a tapasztalataira?

Az Eb-n folyamatosan újítanak a pályákon, így idén is lesz újdonság Patrik számára, és érthető okokból nem tudunk kimeneni a verseny előtt gyakorolni. De éppen ezért tartjuk azt a legfontosabb feladatunknak, hogy megszokja, hogy egy szabadedzés alatt feldolgozza, megtanulja a pályákat, és az időmérőn már jól tudjon szerepelni.

Egyesek szerint kezdenek a technikai sportok kilábalni a válságból: a bajnoki cím megszerzése után könnyebb lett támogatókat találni?

Nem, nem lett több érdeklődő, de az az igazság, hogy nem is nagyon kerestem: könnyebb tehát nem lett a helyzetünk, de szerencsére nehezebb sem. Elvagyunk most ezzel, a jelenlegi hátterünkkel képesek vagyunk finanszírozni Patrik versenyzését, úgyhogy hál' Istennek nem létkérdés számunkra a minél több támogató. A kapcsolataim lévén inkább a német csapat áll mögöttünk, ők segítenek ruházattal, alkatrészrel, gumival – ezért is fontosak most számunkra a külföldi versenyek. De bízom benne, hogy ha az Eb-n sikertül jól szerepelünk, akkor a magyarországi támogatók is mellénk állnak majd – mindenki ezt mondja, tudom, úgyhogy majd meglátjuk a továbbiakat.

LÁNY

Név: Dalmmak Jázmin

Kor: 27

Lakhely: Budapest

Foglalkozás: modell, színésznő



AUTÓ

Név: Chevrolet Camaro SS

Gyártási év: 2010

Teljesítmény: 591 LE

Csapat: Hell Racing Team

EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY



Csúcsminőségű szűrők, gyári beszállítói referenciával



Értékarányos, tartósan stabil árak, mennyiségi kedvezmények



Az ország legnagyobb szűrőválasztéka dieselmotoros járművekhez, munkagépekhez és ipari alkalmazásokhoz



24 órán belüli térítésmentes szállítás az ország egész területére mennyiségi- és értékkorlátozás nélkül



Műszaki szaktanácsadás, tervezés, egyedi igények kielégítése



UNIFILTER Szűrőtechnikai Kft.



H-3300 EGER, MESTER UTCA 8. TELEFON/FAX: (36) 424-136
H-1239 BUDAPEST, GRASSALKOVICH ÚT 255. TEL./FAX: (1) 287-0588
E-mail: unifilter@uni-filter.hu www.unifilter.hu www.fleetguard.hu

ÖRDÖGI LÓERŐK

Kemény fába vágta a fejszét a HELL Racing Team tavaly nyáron, amikor egy brutális erejű Chevrolet Camaro átépítésébe kezdett. Az amerikai erőgép az elmúlt fél évben totális külső és belső tuningon esett át, aminek eredménye a képen látható versenyautó-kuriózum lett.

A technikai sportok területén több éve jelen lévő energiatal-gyártó cég terve egy olyan autósoda megalkotása volt, amely mind külsejében, mind teljesítményében egyedülálló Magyarországon. Az álom egy Chevrolet Camaróban öltött testet, amelyen a dizájnfrissítés és súlycsökkentés mellett durva teljesítménynövelést is végrehajtottak. Az eredmény magáért beszél: az átalakítás végére egy több mint 590 lóerős, „ördögiesített” járgány született, amelynek nyomatéka 2500-as fordulaton már 7000 Nm felett van.

A tuningolást végző profi szerelőcsapat munkáját Gabura Krisztián irányította, aki elmondta: a HELL felkérését követően rögtön összeállt a kép benne, mi vár majd a kezei közé került gépre. Mivel az autó adottságai elsősorban a drift szakágban érvényesülnek, az átalakítás fő irányvonalait aszerint ha-

tározták meg, hogy a futamokon tervezett bemutatókra a leginkább alkalmas legyen.

Az átépítés kétségkívül legizgalmasabb állomása az autó tesztelése volt, aminek első részét a fékpados teljesítménymérés jelentette. Az eredményekkel igazán elégedett lehetett a csapat, hiszen már 1500-as fordulaton is 500 Nm volt a nyomaték, a plafon pedig a 800 Nm-es érték lett. A teljesítmény pillanatnyilag 590 lóerős, ami az üzemanyag-ellátási problémák megoldása után akár újabb 80-100 lóerővel is nőhet, tehát közelíti az eredetileg kitűzött célt (640 lóerős). Ugyanakkor nyomós érvek szólnak a jelenlegi érték megtartása mellett, hiszen előfordulhat, hogy a megnövelt teljesítményhez túl alacsony lesz az autó súlya, és könnyen elforoghatnak a kerekek, ami a gumiégetéshez vezet. Ami persze nem hátrány a driftben, de fontos, hogy az autó azért vezethető maradjon.

A hosszú hónapokon át tartó átépítési munkák eredményét ezután a csapat nyílt terepen is lemérhette. Igaz, a próba meglehetősen rövid



volt, annyi bebizonyosodott: az autó még egy gyakorlott driftversenyző számára is kihívást jelent, pokolian erős, de a futóművek apróbb beállításait követően bevetésre készen várja, hogy megszelídítsék.

A HELL-dizájjal ellátott szörnyeteg bemutatkozására már a nagyközönségnek sem kell sokáig várnia, a Camaro ugyanis március 25-27. között a Carstyling Tuning Show-n tekinthető meg, de aki még ennél is türelmetlenebb, az RTL Klub Autómánia című műsorában már március közepén viszontláthatja a fékevesztett fekete ördögöt.

Egyelőre „csak” 590 lóerős a HELL-Camaro, de még szeretnének egy kicsit csavarni a teljesítményén



KIPAKOLÁS

A BÁNKUTI MOTORSPORT A 2011-ES AUTÓ+MOTOR+SPORT EXPÓN

Az autósport minden szerelmesének érdemes lesz ellátogatnia a március 11. és 13. között, a BNV területén megrendezendő **Autó-Motor-Sport Expo 2011 kiállításra**, és azon belül is különösen indokolt lesz felkeresnie a Bánkuti MotorSport standját, ahol rengeteg érdekességnek juthat majd a nyomára.

Magyarország legnagyobb autósport kiállításán a nyolcszoros magyar ralikrossz-bajnok Bánkuti Gábor és csapata mintegy 200 m²-es területen jeleníti meg saját magát, illetve partnereinek termékeit, szolgáltatásait a legkülönbözőbb, ötletesebb módokon. A csapat standján látható lesz többek között a Bánkuti MotorSport három gyönyörű szép ralikrosszos Peugeot-ja, ideértve Bánkuti Gábor Európa-bajnoki futamokon szép eredményeket hozó Super 1600-os 206-osát és

a Közép-Európai Zóna-bajnokikon futtatott, a ralikrosszban egyedülálló, elsőkerék-meghajtású 306 Maxi versenygépét, melyben egy 380 lóerős V6-os motor bőmből, valamint a szintén magyar bajnok Fodor György Eb-futamokon eddig minden alkalommal pontot szerző hátsókerekes Touring Car 206-osát, szétszedett állapotban. Mindemellett a csapat partnereivel is a legkülönbözőbb, egyedi módokon ismerkedhetnek majd meg a kedves látogatók. Az Autó Feller Racing jóvoltából a technika szerelmesi

bepillanthatnak majd egy kétliteres, 285 lóerős Peugeot-motor kivilágított belsejébe, amellyel Fodor György versenyautója fut majd a 2011-es versenyeken. A Kárász Cég kiállításán – amely szintén Bánkutiék standján lesz fellelhető – jelen lesz a KONI is, partnere, a Forma-1-es Vodafone McLaren-Mercedes egy nyolcmillió forint értékű lengéscsillapítójával, valamint a cég Bánkuti MotorSporttal közösen, speciálisan ralikrosszra és ralira kifejlesztett csúcsmínőségű, egyedi KONI lengéscsillapítójával, amellyel csak Bánkutiék rendelkeznek.



A csapat pontos, háromnapos kiállítási programjáról, valamint egyéb érdekességekről – pl. az egyik KONI-teszt videója a nyírádi pályáról – abankutimotorsport.hu weboldalon szerezhetnek részletesebb információkat az arra vágyók.

Továbbá, az összetört versenyautók kilátolásának és fényezésének mestere, a SÁS Autókarosszéria Kft., valamint a versenyautók villamossági felszereléseit szállító és feltöltő Fer-Vill Kft. is a Bánkuti-féle standon lesz megtalálható. Ugyanez igaz a Laczkó&T.sa Cégre is, amely a közvetlenül a kerékagyra szerelhető Rototest teljesítménymérő padot fogja a helyszínen bemutatni, ami tuningolásra is alkalmas – egy olyan berendezést, amelyből Európában (az autógyártókon kívül) összesen 4-5 darab található.

A Duna Autó Zrt. a Peugeot-s ralikrossz-csapat standjánál fogja kiállítani a Peugeot RCZ-típusú utcai modelljét, amely a Japánban tartott 2010–2011-es Év Autója választásról elhozta a zsűri különdíját. Mindazoknak is érdemes lesz ellátogatniuk Bánkutiék kiállítóhelyére, akik a jövőben hallani sem akarnak a defektéről, mint lehetséges problémáról, ugyanis a defektmegelőzés és -javítás királya, a Slime Hungary is tiszteletét teszi majd a helyszínen.

A már mindenki számára ismert és kedvelt Garrett turbófeltöltők forgalmazója, a Magyar

A jó hangulatról ezúttal is a Balaton-felvidék legfinomabb borait készítő és forgalmazó Horváth Borház fog gondoskodni, amely szombaton és vasárnap borkóstolót tart majd a nemes nedűk kedvelőinek. A Bánkuti MotorSport partnerei mindemellett a három nap folyamán különféle játékokkal fogják szórakoztatni a látogatókat, melyek során értékes nyeremények kerülnek majd kisorsolásra a játékos kedvtelők között. Egyik főnyereményként például egy egyhetes adriai vitorlás út a csapattal a horvátországi Splitet–Korculát övező szigetvilágba, a partner Candor Charter jóvoltából, vagy éppen az osztrák Eb versenyhétvégéjének eltöltése a Bánkuti MotorSporttal, bepillantást nyerve a sokak által irigyelt színpadok mögé. Szintén kisorsolásra kerül majd egy álomba illő élményautóztatás is, melynek során a legszebb néhány szurkolót Bánkuti Gabi és Fodor Gyuri repíti körbe a nyírádi Eb-katlanban a 306 Maxival, illetve a hátsókerekes 206-ossal történő tavaszi tesztelés során.

Az óbudai illetőségű csapat emellett egész Óbudát is „beindítja”, mivel – szintén a csapat invitálására – Óbuda-Békásmegyert

„Jaj, úgy élvezem én a STANDOT,
ottan annyira szép és jó!
Annyi vicceset látok-hallok,
és még Bambi is kapható!”

Turbo Kft. Turbosmart tuningfelszerelésekkel is segíti a lóerők szerelmeseit – velük is találkozhatnak majd azok, akik a három nap valamelyikén ellátogatnak a csapat standjára.

A Bánkuti MotorSport mindezek mellett örömmel jelentheti be azt is, hogy az Autósport és Formula magazin „elosztóhelye” is a csapat standján kap majd helyet, míg a versenyfelszereléseket forgalmazó Jansen Competition és a cég magyarországi elosztója, a Fodor Racing Kft. és Fodor György szintén a helyszínen áll majd minden kedves érdeklődő rendelkezésére – a helyi behatároltság miatt – korlátozott mennyiségű portékájával együtt.

Önkormányzata a helyszínen ismerteti majd a kerület nevezetességeit (persze magát a Bánkuti MotorSportot leszámítva) a kedves érdeklődőkkel.

Aki a fentiek alapján nem talált egyetlen nyomós érvet sem, amiért érdemes lenne március 11. és 13. között kilátogatnia a BNV területére, az Autó+Motor+Sport Expo 2011 és azon belül is a Bánkuti MotorSport standjának megtekintésére, az vessen magára!

De inkább vessen egy pillantást mégiscsak a csapat standjára! Higgyék el, ezt kár lenne kihagyni. Bánkuti Gábor és csapata szeretettel vár minden kedves érdeklődőt egy kellemes és közös közös időtöltésre a rangos kiállítás helyszínén.



SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT
KÉPEK: LOIX, KOLLÁR

Canon

TAMRON SIGMA

PENTAX

Camera Kft.



Megbízott magyarországi
márkaszerviz, Canon
szaküzlet

Canon, Sigma, Pentax,
Tamron márkaszerviz

Profi és amatőr Canon
fényképezőgépek és videó-
kamerák, nyomtatók, scannerek,
patronok, papírok és Hama
kiegészítők nagy választékban.

Camera Kft.

1085 Budapest,
Somogyi Béla u. 19.

Tel.: +36 1 266 8085, 328 0691

Fax: +36 1 235 0831

Nyitva: Hétfőtől péntekig 9-17 óráig.

E-mail: info@camerakft.hu

www.camerakft.hu

BEMUTATÓINKRÓL ÉS AKCIÓINKRÓL
ÉRDEKLŐDJON HONLAPUNKON!

HORVÁTH

WWW.HORVATHBORHAZ.HU
Horváth Borház • Zánka, Tagyon-hegy



MAGYAR TURBO
magyarturbo.hu

High - Technologie

Bárhon is van a világon, soha nincs messze egy Garrett® turbófeltöltő!

Új és örömteli hír az autósport versenyzőinek és utcai harcosainak, hogy a Magyar Turbo KFT. a Garrett turbófeltöltők mellett megkezdte a Turbosmart által gyártott magas műszaki színvonalú tuning felszerelések forgalmazását. A magyarországi felhasználók és műhelyek elméleti felkészültségét a Garrett GT "R" golyóscsapágyos turbófeltöltők mellett egy újabb minőségi termékkel segítjük. Üzemanyag-nyomásszabályozók, szilikon tömlők, turbónyomás szabályozók, (elektronikus és kézi) bypass (lefúvó) szelepek, wastegates szelepek és mindezek kiegészítői.

Minden típusú turbófeltöltő javítása garanciával!

Garrett
by Honeywell

MAGYAR TURBO
magyarturbo.hu

Szerviz és raktár:
Magyar Turbo KFT.
4300 Nyírbátor,
Pócsi út 98.
Tel.: +36-42-281-937
Fax.: +36-42-510-204
Mob.: +36-20-9272-161

DYNO
IN-HOUSE



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

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

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

SAS

MINDEN EGY HELYEN!
BÁRMELY TÍPUSÚ GÉPJÁRMŰVET VÁLLALUNK!

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

KEDVEZMÉNYEK
AZ ALÁBBI MÁRKÁKRA



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



1037 BUDAPEST, MESTER U. 26. TELÉFON: 06-1-215-2184
E-MAIL: INFO@FENSTHERM.TURIZMUS.HU INTERNET: WWW.FENSTHERM.TURIZMUS.HU

fenstherm
TOURS



CANDOR
CHARTER

Hajóbérlés Horvátországban!

vitorlás hajóink:
JEANNEAU SUN ODYSSEY 49 • SO 45 DS • SO 45.2 • SO 43
• SO 42i • SO 40.3 • SO 35 • ELAN 43i

motoros hajóink:
DORAL MONTICELLO • CHAPARRAL 280

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

www.candor.hu



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



DUNA AUTÓ
az autóváros
Duna Autó Zrt. márkakereskedések és szervizek
1037 Budapest, Zay utca 24. • Telefon: +(36-1) 801 4203
E-mail: info@autovaros.hu • www.autovaros.hu

www.autovaros.hu

A biztos partner a változó világban!

FER-VILL

Autóvillamosság
Autóklíma
Alkatrészek
Javítás

Minden egy helyen!

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

KÁRÁSZY LENGÉSCSILLAPÍTÓ SPECIALISTA

KONI
KARASZY.HU

- » KONI, BILSTEIN, ÖHLINS lengéscsillapítók sport és verseny célokra
- » Egyedi igényeknek megfelelően sport futóművek tervezése és gyártása eredeti alkatrészekből
- » Állítható magasságú sport futóművek, 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 /

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

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



fenstherm
NYILÁSZÁRÓK

Tartsa pénzét otthonában!
Értékálló, energiatakarékos nyílászárók

Fensterm Prémium
- 90 mm beépítési mélység
- középteműtés vizsgáttal
- háromszoros gumitömítés



Garantált minőség, „A” kategóriás 5 és 7 kamrás műanyag nyílászárók • Extra passzívházablakok • 3 mm-es falvastagság, designos megjelenés • Komplex garanciális szolgáltatás • Gazdag szín-, forma- és méretválaszték • Alumínium függönyfalak és bejárati portálok • Külső és felső tokos redőnyök

Fensterm Kft. Füzessabony, Hunyadi út 72. • Telefon: (06-36) 542-577
Vizszelünk elérhetőségét megtalálja a www.fensterm.hu internetes oldalon

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

EISJÖRING

ÚJ ÓRÜLET AUSZTRIÁBAN

Ausztriáról téli dőben emberemlékezet óta a síelés jut mindenkinek az eszébe. Ezt azonban néhány sógor valószínűleg már túl unalmasnak találta, így újított: a havat és a léceket összekapcsolta az autózással. Megszületett az eisjöring.

SZÖVEG, KÉP: KUMMER

A dolog tulajdonképpen régóta létezik, ugyanakkor az elmúlt pár évben – köszönhetően az új technikák megjelenésének – egyre nagyobb érdeklődésnek örvend. A látványos, izgalmakban bővelkedő sportban a síelőket manapság versenyautó, versenymotor, buggy reptíti. Az indulóknak minél rövidebb idő alatt egy ovál pályát kell teljesíteniük úgy, hogy se a vontató ne csússzon ki, se a léces vállalkozó ne essen el. A ver-

senyzőket a járműnek megfelelő kategóriában illetve a szöges gumi típusának megfelelően díjazták.

Magazinunk a Tweng mellett megrendezett futamra kapott meghívást, amely közvetlen szomszédja az osztrák sítérek egyik legelőkelőbb téli sportos régiójának, Obertauernnek. A rendezvényen 150 induló és megközelítőleg 1500 néző volt jelen, az eseményt ráadásul kellemes időjárás koronázta meg.



Eisjöringet a síszezon kezdetétől a végéig rendeznek szomszédaink, a futamokon szabályos bajnokság keretében vesznek részt az indulók

EZREDES

KANCSÁR FERENC LYUKAS HÜTŐVEL IS NYERT

Február közepén egy ezredmásodperc előnnyel győzött a spanyolországi Rotax Winter Cup-on Kancsár Ferenc, amely élete egyik legjobb eredménye.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: BAS KALIGIS / RGMCC MEDIA

A versenyt idén immáron harmadik alkalommal rendezték meg, ezúttal a spanyolországi Malagában. Komoly tétekért zajlottak a csaták: minden kategória első helyezettjei ingyen vehetnek részt a Rotax Euro Challenge futamain. Kancsár Ferenc győzni tudott, így tehát a nevezésekkel nem lesz gondja idén...

Hogy zajlott a verseny?

Pénteken kezdődött az időmérés, amit sikerült megnyernem. Szombaton voltak a selejtezők, ott kettőt nyertem, egyben pedig második lettem, így megszereztem a pole-t, a vasárnap reggeli elődöntőre. Az elődöntőt rajt-cél győzelemmel sikerült megnyernem. Nagyon jó beállításokat sikerült találnunk, és tulajdonképpen nagyon jól ment minden: az oldalam fáj egy kicsit a két hónap kihagyás után, de ezt leszámítva rendben voltam. Vasárnap a döntőben első helyről rajtoltam, és vezettem elég sokáig, majd észrevettem, hogy a motor elkezdett melegedni: észrevettem, hogy kilukadt a motor vízűtője, és épp elfolyt a vizem. Elég nehéz volt ezzel küszködve menni a pályán, és tíz körrel a vége előtt meg is előztek. Folyamatosan küzdöttem azért az első helyért, míg végül 1 ezredrel, fej-fej mellett tudtam megnyerni a versenyt. Óriási mázlim volt, hogy eddig tartott a verseny: szerintem még két kör, és megáll a motorom a hűtőproblémák miatt.



Az másodperc ezredrésze szinte felfoghatatlanul rövid idő. Hogy egy példát mondjunk: az emberi pislogás átlagosan 2-5 tized másodpercig tart – és hol vannak még ehhez képest az ezredek...?!? Aki a kérdésre a legjobban tudna válaszolni, az Kancsár Ferenc, aki egy ezredrel nyerte a döntőt Rotax Winter Cup-on

Indultál korábban ezen a pályán?

Igen, az előző két évben is mentem ezen a versenyen, ugyanitt: első évben motorhiba miatt ki kellett állnom, második évben hatodik lettem. A Karting Campillos nevű pálya egyébként Dél-Spanyolországban, Malagában van, és ez az egyik legnehezebb, és a második

leghosszabb pálya, amin mentem: majdnem 1600 méter egy kör. A nehézségét a bukkanók, az aszfalt nem túl ideális minősége adja, és az, hogy néha felfelé megyünk, néha lefelé – unatkozni nem lehet rajta, az biztos.

Az ingyenes Eb részvételen kívül milyen előnyökre számíthatsz a győzelem kapcsán?

Számolni fognak velem a nagy csapatok, ami a jövőt tekintve talán hasznos lesz. Nagyon jó érzés, hogy megnyertem ezt a versenyt – hasonló talán tavaly a vb harmadik helyénél éreztem –, és igyekezni fogok, hogy hozzam ezt a jó formát az év hátralévő részében is, ami Belgiumban, Genkben folytatódik, április elején.

1. Ferenc Kancsár
(Intrepid/Intrepid Force Rotax)
2. Sean Babington
(Alonso/Dan Holland Racing)
3. Mats van den Brand
(Intrepid/Intrepid Force Rotax)



NÉGYSZER NÉGY

FERRARI FF: AMIRE SENKI NEM SZÁMÍTOTT

Ha valaki azt mondja, hogy a 612 Scaglietti utódja egy négykerék-hajtású, négy személyre szabott, óriási csomagtartóval felvértezett autó lesz, nagyon kinevetjük. Most ő mosolyoghatna rajtunk...

SZÖVEG: FORMULA.HU KÉPEK: FERRARI

Hivatalosan a márciusi Genfi Autószalonon rántották le a leplet az FF-ről. A Ferrari Four alapötlete – mint annyi más maranellói csodaautóé – a Pininfarina-stúdióban született, ám a tökéletes végeredmény érdekében a tervezővállalat ezúttal nem önállóan dolgozott, hanem szorosan együttműködött a sportkocsigyártó saját formatervezési igazgatójával, Flavio Manzoni-val.

Az FF fénykibocsátó diódákkal kirakott fényszórói a 458 Italiát idézik, de a motorháztető gyönyörű domborításai hangsúlyosabbak, a krómozott lécekből álló alsó hűtőrács pedig a 612-esről is származhatna. A hagyományos ferdehátúak és kombik között egyensúlyozó formavilág szokatlanul bátor az olasz sportkocsigyártótól, ezzel is azt szeretnék jelezni, hogy az FF akár családi szállítójárműként is beválhat. Háromméteres tengelytávjával a két hátsó utasnak is megfelelő méretű lábtér áll majd rendelkezésére, a tágas fejtérre a garanciát a 612-eshez képest három centiméterrel megemelt és kevésbé lejtős tetővonal jelenti. Hátról is sikerült markáns formát adni az autónak, a hátsó lámpák a márka új szokásának megfe-

lelően oldalanként csak egy-egy világítótestből állnak, de továbbra is kör alakúak. A Ferrari állítása szerint nemcsak az utastér, hanem a 450 literes csomagtartó is a legnagyobb a kategóriában – a négyajtósokat is beleértve. Sőt: a hátsó üléseket le is lehet dönteni, így akár 800 literesre is bővíthető a befogadóképesség.

Az FF 4,9 méteres hosszúsága és 1,95 méteres szélessége nagyjából megegyezik a 612 Scaglietti hasonló adataival. Új fejlesztésű padlólemezre épül, amelyet úgy alakítottak ki, hogy összerékhajtás fogadására is alkalmas legyen. Az FF szériában adott 4x4-es hajtásrendszere a gyár információi szerint 50 százalékkal könnyebb, mint a vetélytársaké, de így is bravúr, hogy az autó 1790 kilogrammos tömege fél mázsával kisebb a tisztán hátsókerék-meghajtású 612-es tömegénél. A 4RM névre keresztelt összerékhajtás normál esetben csak a hátsó kerekre juttatja a nyomatékból, de szükség esetén az első kerekeket is villámgyorsan bevonja a hajtásba. Természetesen minden keréknél független felfüggesztések vezetnek a kerekeket, a mágneses elven működő állítható lengéscsillapítók és a Brembótól vásárolt karbon-kerámia fékek szériafelszerelésnek számítanak.

Az FF orrába új, 6,25 literes, V12-es szívómotort szereltek, a hátra épített váltónak köszönhetően a súlyelosztás közel ideális, hiszen a tömegnek csak a 47 százaléka nyomja az első tengelyt. A motor 660 lóerőt ad le 8000-es fordulatszámmal, ugyanannyit, mint az Enzoé, így egy lóerőnek csupán 2,7 kilogrammot kell mozgatnia. Nem éppen szerény a 683 Nm-es legnagyobb nyomaték sem, amely 6000-es fordulatszámmal áll rendelkezésre. A motor erejét a Getragtól vásárolt hétfokozatú duplakuplungos váltó továbbítja a kerek felé, kézi váltót nem terveznek. Álló helyzetből 3,7 másodperc alatt éri el a 100 km/órát a Ferrari Four, végsebessége 335 km/óra, ezzel 10 km/órát ráver a kisebb 458 Italiára.

Sokat foglalkoztak a mérnökök a fogyasztás és a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésével, ezért széria a start-stop rendszer és a fékenergia-visszatáplálás. Az FF 15,4 literes átlagfogyasztása 34 százalékkal, 360 g/kilométeres szén-dioxid-kibocsátása 30 százalékkal alacsonyabb a 612-es értékeinél.

Sokat foglalkoztak a mérnökök a fogyasztás és a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésével, ezért széria a start-stop rendszer és a fékenergia-visszatáplálás. Az FF 15,4 literes átlagfogyasztása 34 százalékkal, 360 g/kilométeres szén-dioxid-kibocsátása 30 százalékkal alacsonyabb a 612-es értékeinél.

A Ferrari FF lesz a cég legelső, már szériában is négykerék-hajtású modellje. Az olaszok azt a gazdag, autókat szerető felvenőpiacot szeretnék meghódítani, akik a téli hónapokban – jobb alternatíva híján – eddig hatalmas, drága SUV-okba, és batár szedánokba kényszerülve indultak a hegyekbe sielni



Külsőre egy sportkupé, a belseje azonban egy limuzin tágasságát rejti



LOEB ÚJ KOCSIJA

MENETPRÓBA: CITROËN DS3 1.6 THP

A francia ralifenomén idén C4 helyett DS3-ba ült, megnéztük hát, mire képes a Citroën kisautójának sportos változata.

SZÖVEG: OKAUTO.HU/DM KÉPEK: KUMMER GYULA

Vitathatatlan, hogy alapos formatervezési munkát végeztek, mikor kidolgozták a Citroën DS3 karosszériáját. Szépen belepítették a Citroën formajegyeket, kicsit persze letisztultabb formában, hogy jelezze: ez egy DS3, azaz a márka DS sorozatának (első) tagja, amelyet ugye azért találtak ki, hogy betörhessenek a prémium-autók piacára. Az új Citroën legjellemzőbb jegyei a tömör forma, a viszonylag nagy, de izgalmasabb lemezfelületek, a krómdíszítések, a mindig hatásos kétszínű fényezés, a divatos, bicolor könnyűfém felnik, amitől a kocsi a széria léte ellenére olyan, mintha valaki már hozzáadta volna az egyéniségét.

A kocsiban a legfeltűnőbb a Citroën C3 rokonság. Trükkös a műszerfal shieldje, egyedi a műszerek kiosztása. Azonban a C3-mal ellentétben, ahol a térérzet dominál, a DS3 belseje inkább védettséget sugároz. Nem csak az alacsonyabb tetőmagasság és kisebb szélvédő miatt van ez így, hanem a durva autókról másolt fekete tetőkárpit és a sötét tónusú kárpitszínek miatt is.

Ebben az autóban elől kell ülni. Vélhetőleg úgy is tervezték és határozták meg a célcsoportot. Fiataloknak és fiatalos nyugdíjasoknak, egyedülállóknak, akik a hátsó ülésre csak a McDonald'sos dobozt hajítják vagy a szobakutyát – szól ez az autó. Mert elől ülni elég jó. Jól formázottak a tesztautóknak esetében bőrkárpitozású ülések, sportos is a hatásuk, de ülve inkább fotelszerű – hiszen az igazi sportosság sokaknak egyet jelent a kényelmetlennel, nem kockáztattak. Sportos feelinget nyom az alul vágott karimájú sportkormány is, kellemes a sok jó anyag a tapintófelületeken, finom bőr a kormányon, kulturált műanyagok.

A műszaki tartalom alapvetően ígéretes. 155 lovas, 1,6 literes turbómotor, hatgangos váltó. Indítva a motort, lelkesítően lendülnek egyet a műszerek mutatói, szép a gép hangja. Ismerjük ezt a motort, Peugeot-kból, más Citroënekből, sőt,

a konkurens Miniből is. Élvezhető egység, a DS3-ba helyezve is egészségesen dolgozik. A kocsi 7,3 másodperc alatt gyorsul száza, ez már vidám autózást támogató képesség. További öröm, hogy a Citroënek vajkevergetős váltókarjai helyett egy pontosan meg-

vezetett, rövidebb utakon járó és rövidebb karral szerelt szerkezetet kapcsolgathatunk, ami ismét a vezetési élményt emeli. A DS3 játékos kedvű autó, bizonyította ezt a klasszikus visegrádi országúton. Rövid tengelytávjával fordulékony, a C3-nál

jóval merevebb karosszériájával jól kezelhető kocsi. A futómű-karakterisztika enyhén feszes, éppen nem ráz (csak hátul ülve), a kormányzás pontos, jól érezhető, komolyan mondom a Saxo VTS óta nem autóztam ilyen jól Citroënnel. Városban is jól mozog, kicsi a fordulóköre, egyedül a stílusnak alárendelt kaszniforma okoz nyűgöt, mert elég nehéz kilátni a kocsiból hátra, haránt hátra. Az autó felszereltsége jó, van feltölthető illatosító, sok légszák, navi.

A Citroën DS3 alapára az 1,4 literes 90 lovas bázismotorral 4 190 000 forint. Mondhatnánk ez a stílus ára, de nem csak a stílusé, hiszen jobban össze van rakva a kocsi. Az általunk tesztelt autóból, az egyhatos turbómotorral, D-Sport felszereltséggel 5 410 000 Ft, ennél egy drágább van, a dízel D-Sport, mely 5 750 000 Ft.



A VERSENYZŐ SZERINT



„Felesleges a legendás DS-hez hasonlítani a mostani, aprócska ékszerdobozt, a koncepció itt teljesen más, csak a jól hangzó név maradt meg. Különbözően is furcsán venné ki magát bármi rokonság az össel, ha már az új DS3 – Different Spirit – fennhangon hirdeti, hogy ő bizony egy ízig-veéig más autó.

Bár a tesztautóknak ez annyira nem látszott, de a DS3-at mégis szinte az utolsó csavarjáig saját szájízünk szerintre alakíthatjuk. Tetőből rögtön négyféle színű közül is válogathatunk, de a tükrök burkolata vagy az ajtóvédő betétek is variálhatóak, ugyanúgy, mint az utastér egyes díszítőelemei. A határozatlanabb Citroën-vásárló így hosszú órákat tölthet a szalonban, mire végre minden a helyére kerül.

A DS3-as könnyedén hozta az öt csillagot az EuroNCAP tesztein. Frontális ütközésnél stabil maradt az utastér, megfelelő volt a láb és a comb védelme. Maximális pontszámot gyűjtött az autó a korlátos teszten, a valamivel kíméletlenebb oszlopos vizsgálatnál viszont találtak gyenge pontokat a szakemberek. Ilyenkor nagy terhelés éri a mellkast, hátsó ütközés esetén pedig csak átlagos az orostorcsapás-sérülések elleni védelem.

A hatfokozatú kézi váltó jó kis darab, fényekkel jobb, mint az ötös testvére. A futóműve annyira nem franciás, hogy már inkább néha kellemetlenül keménynek is tűnik. Már a közepes úthibák is határozottan beköszönnek az utastérbe. Igaz, ebben valószínűleg a nagy felnire feszített széles abroncsok is hibásak. Cserébe lehet vele jókat sportosan autózni. Bár nagyon jó dolog lassan kényelmesen autózni vele, nézni a minket bámuló emberek érdeklődő tekintetét, de ha mégis dinamikusabb vezetésre adjuk a fejünket, akkor pedig szívhez szólóan kezd muzsikálni a motor. Nem bántóan, csak szolidan jelzi a 155 lóerőt, és a turbó szuszogása, hogy az átlagos haladáshoz bőven elégnél kicsit több lapul a lemezek alatt.

Belül nagyon rendben van a DS3-as, látszik rajta, hogy a rokonság ellenére ezt teljesen más kategóriába szánják, mint a C3-ast. A műszerfala ötletes és szép, a mi autóknak karbonbetétekből sem volt hiány, ezzel is igazi sportosságát varázsol az utastérbe.

Az anyagok nagy része szintén kellemes a szemnek, az ülések nagyon kényelmesek, és a hidegben az ülésfűtésnek köszönhetően a bőrüléseknél sem éreztük a hideget.

Mindent egybevetve egy olyan autót ismertünk meg benne, amit azonnal meg lehet szeretni, talán csak az ára szabhat határt az azonnali vásárlásnak” – mesélte az egyhetes tesztút után Bakó László, aki tavaly óta egy Citroën C2-es versenyautóval bizonyítja a magyar első osztályú ralibajnokságban.



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

Megnyílt Miskolc-Martinkertváros és Szirma között a

svájci AVIA

benzinkút-hálózat legújabb tagja.



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

Üzemanyagjaink:

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

Shop szolgáltatás:

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

Egyéb szolgáltatás:

- Gyorsszerviz és gumiszerelő műhely

Tehergépjárművel rendelkező ügyfelek részére **ejszakai őrzött parkolót** vagy **telephelyet** tudunk biztosítani. A részletekről érdeklődjön a töltőállomáson.

Már Miskolcon is kapható az E85 Bioetanol üzemanyag! Tankoljon Ön is E85-Bioetanol üzemanyagot, ha szeretne: *gazdaságosan autózni - 218 Ft/liter áron tankolni - 105-ös októrszámú üzemanyagot használni - növelni a motor teljesítményét - környezetbarát módon közlekedni - meghosszabbítani a motor élettartamát, csökkenteni a károsanyag-kibocsátást - támogatni a magyar mezőgazdaságot

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

AUTÓ

MENETPRÓBA

KALANDOR

SZÖVEG, KÉPEK: KUMMER GYULA



KIPRÓBÁLTUK:
NISSAN
PATHFINDER
3.0 V6 DCI

A Nissan összkerekes csúcsmodellje sem a tulajdonosát, sem az ellenfeleit nem akarja meglepni. Óriási méreteivel ő minden utak királya, és ez a cím még azt is elfeledteti az emberrel, hogy teherautós alapokra építették.

Megjelenése robusztus, erőt sugárzó – de milyen is lenne egy 4,8 méter hosszú, 178 centi magas, 2,2 tonnás kocsi? Az intelligens kulcsot elég a zsebünkben tartani, az ajtókilincsen lévő gombbal nyithatjuk-zárhatjuk a gépet. Az indítókapcsolót elforgatva kel életre a kategóriájában kuriózumnak számító V6-os, háromezer köbcentis dízel erőforrás, amelyet a Nissan a Renault-val együtt fejlesztett. A hangja mámorító – és egyben megnyugtató: ez biztos átvizsgál minden! Valóban, a 231 lóerős, 550 Nm forgatónyomatékkal rendelkező „belsőség” játssza könnyedséggel mozgatja a cirkálót, sőt képes 8,9 tized másodperc alatt 100 km/óra gyorsítani. Mindebben azért szerepe van a kö-

zös nyomócsöves injektornak, egy turbófeltöltőnek, illetve a pazarul hangolt héte sebesség váltónak is. Ha a felsoroltakhoz hozzáteszünk, hogy az átlagfogyasztás 11 literes, semmi okunk panaszra.

Bár a modellfrissítés óta nem sokat változott a külső, tetszetős a formaterv: a megjelenésen sokat dob, hogy a kocsit ízei színezettek, a hátsók sötétítettek, a finoman adagolt krómdíszítés pedig kiemeli a fontos részeket, nem hivalkodik. A fotel érzését keltő vezetőülést elfoglalva, jól áttekinthető, egyszerű, ám minden fontos információról tájékoztató műszerfal tárul elénk. Az utastérben felhasznált anyagok jó minőségűek – de nem versenyezhetnek az Audi Q7, BMW X5, Range Rover kategóriával. Igaz, a gyártó nem is ezt a szuperszegmenst, hanem inkább a Mitsubishi Pajero, Toyota Landcruiser által behatárolt piacot akarja meghódítani. A kormány ugyancsak két irányban állítható, de ezt hamar feledteti a motoros üléspozíció beállítási lehetősége. Ezután gond nélkül befér maga mögé a hátsó ülésre egy 184 cm magas utas, ahol a háttámla szintén dönthető.

A harmadik ülésorral válik 7 személyesé a kocsit, de az igazából csak gyerekeknek kényelmes, vagy szükséghelyzetben jön jól. A klíma ülésoronként vezérelhető, az ülésfűtés, a tolatókamera, a középkonzolba épített navigációs rendszer, a Bose hi-fi ezen a szinten szériatartozék. A csomagteret alapesetben 515 literes, de ha összehajtogatjuk az üléseket az első sorig, 2 köbméteres rakodóterületet tulajdonosaivá válunk.

„Útkeresőnkkel” élmény autózni közúton is, teszi ezt nagyon csendes menetzájjal, a 18 colos kerekekkel átgördülve minden úthibában, de a terepre is kiválóan reagál. Kétkerékűhajtásunk nincs, viszont van automata és állandó 4x4-ünk, illetve felező a nehezebb helyzetekre. Az alváz karosszéria nem engedi csavarodni, független kerékfelfüggesztéssel és a difízárat helyettesítő terepmód bekapcsolásával valóban átküzd magát komolyabb terepadályokon, lejtőn, emelkedőn egyaránt.

A letisztult formavilágot tükröző, jól megépített, terepezésre is alkalmas járművet azoknak ajánljuk, akik nem sajnálnak érte kifizetni 16,5 millió Ft-ot.



GENF LEGSZEBBJEI

RAJTRÁCSLÁNYOK HELYETT – FOTÓK AZ AUTÓSZALONRÓL

112



113



A **Genfi Autószalon 81. alkalommal** is a világ legjobb és legújabb autóit vonultatta fel, de a kocsik mellett helyet kaptak **Európa legszebb hostessei** is. A lányoknak Svájcban legalább annyi fotósuk akadt, mint a négykerekű csodáknak...



MAGYARORSZÁGI FUTAMOK, MELYEKRŐL 2011-BEN OLVASHAT AZ AFM-BEN

| | | | |
|------------------------|---|-------------------|--|
| Március 27. | Monor (MXQuad) | Július 8-10. | Veszprém (Rali ob) |
| Március 27. | Monor (Motokrossz Junior MX2) | Július 9-10. | Pannóniaring (Gokart) |
| Március 30.-április 3. | Hungaroring (Motoros gyorsasági ob) | Július 9-10. | Dömsöd (STQuad) |
| Április 1-3. | Eger (Rali ob) | Július 9-10. | Dömsöd (Autokrossz ob) |
| Április 8-10. | Hajdúszoboszló (Tereprali ob) | Július 10. | Ács (Motokrossz Junior MX2) |
| Április 22-24. | Hungaroring (Motoros gyorsasági ob) | Július 14-16. | Pécs (Rali ob) |
| Április 23. | Piliscsév (Motokrossz MX1, MX2, MX4) | Július 16-17. | Kakucs (Ralikrossz ob) |
| Április 23-24. | Gyöngyös (Gokart) | Július 17. | Csolnok (Motokrossz MX1, MX2, MX4) |
| Április 24-25. | Máriapócs (STQuad) | Július 21-24. | Gyula (Tereprali ob) |
| Április 24-25. | Máriapócs (Autokrossz ob) | Július 30-Aug. 1. | Hungaroring (Forma-1) |
| Április 24-25. | Máriapócs (Ralikrossz ob) | Július 30-31. | Sedlcany (CZ) (Ralikrossz ob) |
| Április 29-május 1. | Kazincbarcika (Rali ob) | Július 31. | Kóka (Motokrossz MX1, MX2, MX4) |
| Április 29-május 1. | Hungaroring (Gyorsasági ob) | Augusztus 5-7. | Arad (Rali ob) |
| Május 1. | Ács (MXQuad) | Augusztus 6-7. | Dumaszerdahely (Gokart) |
| Május 1. | Ács (Motokrossz Junior MX2) | Augusztus 6-7. | Túrkeve (STQuad) |
| Május 6-8. | Kapuvár (Tereprali ob) | Augusztus 6-7. | Túrkeve (Autokrossz ob) |
| Május 6-8. | Slovakiaring (Motoros gyorsasági ob) | Augusztus 20. | Gyula (Motokrossz Junior MX2) |
| Május 7-8. | Nordring (A) (STQuad) | Augusztus 19-21. | Szlovákia Ring (SK) (Gyorsasági ob) |
| Május 7-8. | Nordring (A) (Autokrossz ob) | Augusztus 19-21. | Nyírad Eb (Autokrossz Eb) |
| Május 14-15. | Nyírad (STQuad) | Augusztus 20-21. | Győr (Gokart) |
| Május 14-15. | Nyírad (Autokrossz ob) | Augusztus 25-28. | Budapest (Tereprali ob) |
| Május 14-15. | Nyírad (Ralikrossz ob) | Augusztus 26-28. | Pannónia Ring (Gyorsasági ob) |
| Május 15. | Hódmezővásárhely (Motokrossz MX1, MX2, MX4) | Szeptember 4. | Kőszárhegy (Motokrossz MX1, MX2, MX4) |
| Május 21-22. | Bruck (A) (Gokart) | Szeptember 9-11. | Pécs (Rali ob) |
| Május 22. | Nagykanizsa (MXQuad) | Szeptember 9-11. | Hungaroring (Motoros gyorsasági ob) |
| Május 22. | Nyársapát (Motokrossz MX1, MX2, MX4) | Szeptember 11. | Hódmezővásárhely (MXQuad) |
| Május 27-29. | Poznan (PL) (Gyorsasági ob) | Szeptember 11. | Hódmezővásárh. (Motokrossz Junior MX2) |
| Május 29. | Nagykanizsa (Motokrossz Junior MX2) | Szeptember 17-18. | Kecskemét (Gokart) |
| Június 3-5. | Bükfürdő (Rali ob) | Szeptember 17-18. | Kakucs (STQuad) |
| Június 11-12. | Kecskemét (Gokart) | Szeptember 17-18. | Kakucs (Autokrossz ob) |
| Június 11-12. | Szeghalom (STQuad) | Szeptember 17-18. | Kakucs (Ralikrossz ob) |
| Június 11-12. | Szeghalom (Autokrossz ob) | Szeptember 23-25. | Nagykálló (Tereprali ob) |
| Június 11-12. | Máriapócs (Ralikrossz ob) | Szeptember 23-25. | Salzburgring (A)(Gyorsasági ob) |
| Június 17-19. | Hungaroring (Motoros gyorsasági ob) | Szeptember 24-25. | Nyírad (Ralikrossz ob) |
| Június 18-19. | Túrkeve (STQuad) | Szeptember 25. | Nyársapát (MXQuad) |
| Június 18-19. | Túrkeve (Autokrossz ob) | Szeptember 25. | Nyársapát (Motokrossz Junior MX2) |
| Június 18-19. | Slomczyn (PL) (Ralikrossz ob) | Október 7-9. | Komló (Rali ob) |
| Június 19. | Nyáregyháza (Motokrossz MX1, MX2, MX4) | Október 8-9. | Fuglau (A)(Ralikrossz ob) |
| Június 24-26. | Rzeszow (PL) (Tereprali ob) | Október 14-16. | Hungaroring (Motoros gyorsasági ob) |
| Június 24-26. | Szlovákia Ring (SK) (Gyorsasági ob) | Október 15-16. | Gyöngyös (Gokart) |
| Június 26. | Bugyi (MXQuad) | Október 15. | Pannonhalma (MXQuad) |
| Június 26. | Bugyi (Motokrossz Junior MX2) | Október 15. | Pannonhalma (Motokrossz Junior MX2) |
| | | Október 16. | Pannonhalma (Motokrossz Csapatbajnokság) |
| | | Október 28-30. | Mezőhegyes (Tereprali ob) |

HUNGARICUM

Kóstolja meg Ön is a legjobb valódi pálinkákat!

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

haymarket



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

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

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

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

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

Kiadó: Beta Press Kft. 3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1. **Szerkesztőség:** 3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1., Tel.: 46/505-490, Fax: 46/505-491

Postacím: 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: levelezes@formula.hu **A terjesztés gondozása:** Eurokris Bt. **Terjesztés:** LAPKER Rt. **Előfizethető:** A szerkesztőségnél, levélcím: 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: elofizetes@formula.hu, Fax: 46/505-491 és a Magyar Posta Rt. Hírlap Üzletágánál (1008 Budapest, Orczy tér 1.). Valamennyi postán, kézbesítőknél, e-mailen: hirapelofizetes@posta.hu, faxon: 1/303-3440. **További információk:** 40/444-444

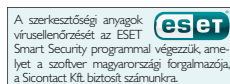
Előfizetési díj: 6 hónapra 3790 Ft, 12 hónapra 5490 Ft, 12 hónapra ajándékkal 6990 Ft, 3 hónapra 2385 Ft **ISSN:** 1785-9484

Nem tudja megvenni magazinunkat kedvenc lapelárusító helyén? Hívjon bennünket a 06 46 505-490-es forródrótunkon hét közben 8-16 óra között, vagy írjon e-mailt a formula@formula.hu címre, és intézkedünk. **A kiadó írásos engedélye nélkül** a lap bármely fotójának, szövegrészének, illusztrációjának még részleges használata is tilos!

A szerkesztőség mindent megtesz annak érdekében, hogy a lap híven tükrözze a valóságot, így sem a kiadó, sem a nyomda nem vállal felelősséget az esetlegesen előforduló hibákért. Minden adat a lapzártkori állapotokat tükrözi. **Az Autósport és Formula Magazin játékaik kizárólag magyar állampolgárok számára készülnek.** A kiadó munkatársai és családtagjai a játékban nem vehetnek részt. A nyerteseket telefonon értesítjük, és kötelesek együttműködni a játékhöz kapcsolódó promóciós megjelenéseknél. Nevezés: név, cím és munkaidőben használatos telefonszám. Vitás kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzbeli nyeménnykiváltás nem lehetséges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.



AQUAPROFIT



Ízelítő akciós termékeinkből:



Pulóver "Team"
cikkszám: V055
ár: ~~25.990,-~~ helyett **17.990,-**
méret: M, XL, XXXL
anyaga: 100% merino gyapjú



Galléros póló "RR Line"
cikkszám: V05MPS
ár: ~~11.990,-~~ helyett **8.990,-**
méret: M
anyaga: 97% pamut, 3% elasthane



Sapka "Jenson"
cikkszám: V05D1C
ár: ~~6.990,-~~ helyett **3.990,-**



Női top "Team"
cikkszám: V05LT1
ár: ~~8.990,-~~ helyett **5.990,-**
méret: XS, S, XL
anyaga: 100% polyester



Női kabát "Team"
cikkszám: V04LTJ
ár: ~~28.990,-~~ helyett **19.990,-**
méret: M
anyaga: 100% nylon



Gyerek póló "Team"
cikkszám: V05CT1
ár: ~~6.990,-~~ helyett **4.990,-**
méret: S, L, XXL
anyaga: 100% polyester



Póló "Track"
cikkszám: G31028
ár: ~~10.990,-~~ helyett **6.990,-**
méret: M, XL, XXL
anyaga: 100% pamut



Póló "MS 1991"
cikkszám: MS-10-122
ár: ~~9.990,-~~ helyett **6.990,-**
méret: XXL
anyaga: 100% pamut



Gyerek póló "Michael"
cikkszám: G31035
ár: ~~9.490,-~~ helyett **5.990,-**
méret: XS, S, M, L
anyaga: 100% pamut



Póló "Nico"
cikkszám: G31027
ár: ~~10.990,-~~ helyett **6.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut



Galléros póló "Track"
cikkszám: G32028W
ár: ~~16.490,-~~ helyett **10.490,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Előrendelési akció!
-10%
kedvezmény a
2011-es termékekre,
www.gpshop.hu



Top "Nico"
cikkszám: G31029
ár: ~~10.990,-~~ helyett **6.990,-**
méret: S, L, XL
anyaga: 97% pamut, 3% spandex



Sapka "SF Duocolor"
cikkszám: 76065401
ár: ~~7.990,-~~ helyett **4.990,-**



Cipő "Drift Cat II RBR"
cikkszám: 30284701
méret: 40,5
ár: ~~24.990,-~~ helyett **18.990,-**



Galléros póló "Pocket"
cikkszám: 55118002
ár: ~~13.990,-~~ helyett **9.990,-**
méret: S, M, L
anyaga: 100% pamut



Ing "Team 09"
cikkszám: 76048701
ár: ~~21.990,-~~ helyett **17.990,-**
méret: S, M
anyaga: eleje 100% pamut,
háta 10% pamut, 90% PES



Póló "Team"
cikkszám: 76077001
ár: ~~13.990,-~~ helyett **9.990,-**
méret: M
anyaga: 100% pamut



Póló "Large Logo RBR"
cikkszám: 76046101
ár: ~~8.990,-~~ helyett **4.990,-**
méret: XXL
anyaga: 100% pamut



Póló "Double Logo RBR"
cikkszám: M-100638
ár: ~~7.990,-~~ helyett **4.990,-**
méret: M, L
anyaga: 100% pamut



Galléros póló "Team"
cikkszám: REN531
ár: ~~17.990,-~~ helyett **12.490,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut



Póló "Team Logo"
cikkszám: FI001
ár: ~~9.490,-~~ helyett **6.990,-**
méret: L
anyaga: 100% pamut



Gyerek póló "Team Line"
cikkszám: F02CT1
ár: ~~4.990,-~~ helyett **2.990,-**
méret: L
anyaga: 100% pamut



Póló "Technical"
cikkszám: F02T4
ár: ~~5.990,-~~ helyett **3.990,-**
méret: M
anyaga: 100% polyester



Kulcstartó "Team Logo"
cikkszám: BMW891
ár: ~~4.990,-~~ helyett **2.490,-**

**A teljes akciós termék kínálat megtekinthető a
www.gpshop.hu/akciós termékek oldalon.**

A termékek kizárólag a hirdetésben feltüntetett méretekben kaphatóak. Az ajánlat a készlet erejéig, illetve visszavonásig érvényes. Termékeink üzletünkben személyesen is megvásárolhatóak.
1.) Az előrendelési akció visszavonásig érvényes, a www.gpshop.hu oldalon megjelölt termékekre. Bővebb információ a www.gpshop.hu/akciók oldalon.

Rendelési információk:

- rendelés leadható telefonon, sms-ben, e-mailben, levélben vagy a webshopon keresztül.
- rendeléskor **megadandó adatok:**
 - név, szállítási cím, értesítési telefonszám és/vagy e-mailcím, cikkszám, rendelt mennyiség és méret.
 - a kiszállítás díja 1.200Ft az ország bármely pontjára, értékhatártól függetlenül.
- Szállítási idő: 1-14 munkanap, készletől függően.

www.GPSHOP.hu

Hivatalos Forma 1, WRC és MotoGP rajongói termékek legszélesebb választéka

Üzletünk: **GPshop** 2092 Budakeszi, Fő u. 126.,

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

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

www.gpshop.hu