

Autósport és **Formula**

DTM:
minden-
tudó

Magyarország motorsport magazinja | XV/5. szám | 2014. május

Ára: 795 Ft | Előfizetőknek: 495 Ft

www.formula.hu

Michelisz

Ismét megtöltötte
a lelátókat

- **Montezemolo**
A főnök rendet
rak a Ferrarinál
- **Kormánykérdés**
Volán-kapcsolótenger
- **Szókimondó**
Hartstein az F1-ről
és Schumacherről

Tassi Attila

A bajnokság
a cél



Az MNASZ kiemelt médiapartnere

Tavaszi hadjárat



Benne vagyunk a sűrűjében. Hozzátehetjük: szerencsére! A magyar autósport történetének alighanem még nem volt ilyen zsúfolt a tavaszi versenynaptára, és mi, benzingözörültek összehajlítjuk a két kezünket, hogy a „komoly felhozatalban” a világ legizgalmasabb szériái is beletartoznak.

A honi rali, tereprali, autókrossz, rali-krossz, gokart, illetve az autós gyorsasági bajnokságok sorozatába 2014-ben is beékelődött a WTCC, Michélsz Norbert kedvéért pedig már negyedszer is megtelt a Hungaroring nagy lelátója. A célegyenessel párhuzamosan úgy is morajlott a promóter által schol más-hol nem látható tömeg, hogy a Zengő Motorsport honlásának ezúttal nem termett olyan fényes babér, mint az előző három alkalommal. Öröm volt látni azt is, hogy Kiss Pál Tamás szurkolói is kitétek magukért, nekik ráadásul kedvezett is kedvencük, hiszen az első AutoGP-versenyen dobogóra állhatott.

A komoly érdeklődésnek persze oka volt. A Budapest belvárosában rendezett Nagy Futam akkora felhajtást jelentett, amelyet nem csak a 300 ezer helyi néző, hanem a televízió keresztül még egymillió ember láthatott, a parádé pedig így óriási reklám volt a rá pár napra következő túraautós hétvégének.

Reméljük, a hatása kitart a következő nemzetközi eseményig, a DTM magyarországi fellépésig. A német túraautósok szurkolói tavasszal egy teszt erejéig egyszer már láthatták a prémium-márkák csodaautóit és neves pilótapalettáját, de június elsején éles körülmények között rajtolnak majd el a csapatok. Az előzetes várakozások nagyok, hiszen a V8-as motorokkal szerelt gépek hangjára egy kicsit már kiéhezett a közönség, így ha más okból nem is, a hangorkán miatt remélhetőleg megint sokan leszünk a mogyoródi aszfaltcsík mellett.

Aztán ha ezt túléljük, jöhet a fő attrakció, a július végi F1-es futam, a (leírni is szép!) 29. Magyar Nagydíj. Addig persze még sok víz lefolyik a Dunán, és reméljük, olyan áramlatokat is hoz magával, amelyek segítségével erőre kapnak majd a Mercedes jelenleg kissé gyengélkedő ellenfelei. Jó lenne izgalmas futamot látni a száguldó cirkusz hazai fellépésén, és nem tudni előre, melyik istálló nyeri meg a versenyünket. Az első lépéseket a McLarennél, Red Bullnál és a Ferrarinál állítólag már megtették, a Scuderianál történekről magazinunk is beszámol.

De nem csak erről írunk, hanem szinte mindenről, ami motorsport, a nagy benzingözös tavaszi hadjáratról, amely nem ellenünk, hanem értünk folyik.

Bethlen Tamás
főszerkesztő

Autósport és
Formula

www.formula.hu
Facebook.com/Formula.hu

Főszerkesztő: Bethlen Tamás

Főszerkesztő-helyettes: Mészáros Sándor

Munkatársak: Bognár Viktor, Dávid Sándor, Érsek Zsolt, Forgó János, Fúzi András, Gellérfi Gergő, Kárpáthy Zoltán, Kovács Niki, Méhes Károly, Surányi Géza, Szabó Imre László, Tóth Gábor

Fotó: ATP, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Janics Attila, Králing, Rogosz Péter, SpeedLight Photo Agency

Szerkesztőségi titkár: Buczkóné Kiss Marianna

Tördelőgrafikus: Schubert Szilvia

Nyomda: Radin Group, tel.: +36 30 280-6656, e-mail: kvadrat97@gmail.com

Kiadó, szerkesztőség: Beta Press Kft.

3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1.,

tel.: 46/505-490, fax: 46/505-491

e-mail: levelezes@formula.hu

Postacím: 3504 Miskolc, Pf. 90

A terjesztés gondozása: Eurokris Bt.

Terjesztés: LAPKER Rt.

Előfizethető: A szerkesztőségé, 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-mailben: hirlapelofizetes@posta.hu,

faxon: 1/303-3440

Előfizetési díj:

– 6 hónapra 3790 Ft,

– 12 hónapra 5990 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 a 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 lapzártakori állapotokat tükrözi.

Az Autósport és Formula Magazin játékaikizárólag magyar állampolgárok számára készülnek. A kiadó munkatársai és családtagjai a játékban nem vehetnek részt. A nyerteseket telefonon értesítjük, és kötelesek együttműködni a játékhoz kapcsolódó promóciós megjelenéseknél. Nevezés: név, cím és munkaidőben használatos telefonszám. Vítás kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzbeli nyereménykiváltás nem lehetséges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.

Együttműködő partnereink:



ASTRON GPS SOLAR.
AZ ÓRA, AMELY IGAZODIK
A FÖLD MINDEN IDŐZÓNÁJÁHOZ.



ASTRON



SEIKO

A TÖKÉLETESSÉG KÖTELEZ

Autósport és Formula

SZÁGULDÁS ÉS CIRKUSZ

2013-2014

A kiadvány egyszerre tekinti át az előző szezont versenyeket és ad betekintést az idei év csapat-összeállításába, aktualitásaiba. A kötet kapható a Lira, a Libri és az Alexandra üzleteiben, illetve az Auchan áruházakban, kiadónknál pedig – a leveles@formula.hu e-mail címen vagy a 46/505490-es telefonszámon – most nagy kedvezménnyel megrendelhető!



A Formula Száguldás és cirkusz 2013-2014 adatai:

- keménytáblás borító
- 176 oldal
- 205 x 270 mm-es méret
- védőborító
- ára a könyvesboltokban: 5990 Ft
- ára a szerkesztőségben: 4990 Ft

További információk: www.formula.hu

FORMULA-1

- MONTEZEMOLO, AZ ELÉGEDETLEN ..8
Maranellóban most a Ferrari jövője a tét
- SZÁMÍTÓGÉP A KORMÁNYON 16
Mivel foglalkoznak a pilóták vezetés közben?
- SZÓKIMONDÓ DOKTOR.....30
Gary Hartstein: Az orvos a sportág része
- EMLÉKEZETES SZÁZASOK38
Visszatekintés a jubileumi futamokra
- PÁLYAVÁLASZTÁS.....42
Így kanyarognak a világ versenypályái

MOTORSPORT

- ÚJRA A CSÚCSON..... 50
Kiss Pál Tamás az AutoGP-ben jelszedi
- DTM MINDENTUDÓ 52
Pilóták, pályák, technika, statisztika
- A LEGNAGYOBBAK KÖZT66
Michelisz pódiumokra hajt
- KÜLÖNVÉLEMÉNY70
Dávid Sándor rovata
- NEM LEHET MEGFOGNI72
Marquez 100 százalékon
- NEGYEDSZER IS GYŐZÖTT76
Ogier Argentína új sztárja
- A RALIKROSSZ VONZÁSÁBAN84
Villeneuve, Solberg, Ekström
- KÉT KATEGÓRIÁBAN.....98
Türkevén elindult az autókrossz szezón
- LENGYEL GYŐZELEM104
A Chevy megállíthatatlan volt
- MOGYORÓDI NYITÁNY.....108
Zsúfolt program a gyorsasági ob-n
- A MÁSODIK HELYRŐL ELŐRE 112
RCM: Tassi Attila, a mezőny legfiatalabbja
- HATÁROK NÉLKÜL 116
Külföldön kezdtek a gokartosok

AUTÓK – LÁNYOK

- CÁPABŐRBE BÚJVA122
Exalt: A Peugeot megmutatta a jövőt
- MENETPRÓBÁK124
Nissan Qashqai, Suzuki SX4 S-Cross
- EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ128
Leila és a BMW 520d



FORMA-1 DUMÁK

Ajándék

Mesterkvíz

ÖSSZEÁLLÍTOTTA: SURÁNYI GÉZA

Tudásteszt a világ legnagyobb sportjáról, az F1-ről

- Hány világbajnoki címet nyert összesen a Hill család, Graham, és fia, Damon?
- Melyik ország futamát rendezték több alkalommal is az év első napján?
- Ki volt az a portugál versenyző, aki 1993 és 1996 között 32 nagydíjon vett részt?
- Melyik versenyen győzött először turbómotoros autó a Forma-1-ben?
- Mi volt a neve annak az amerikai csapatnak, mely 1960-ban elavult, orrmotoros konstrukcióval próbálkozott a Forma-1-ben?
- Hogy hívják a Monacói pálya első kanyarját?
- Ki volt az az egyetlen mexikói versenyző, aki Forma-1-es világbajnoki futamot tudott nyerni?
- Melyik két pályán rendeztek még Kanadai Nagydíjat a mostani helyszín, Montreal mellett?
- Hány Forma-1-es világbajnoki futamon állt rajthoz Jackie Stewart?
- Mi volt az 1976-os világbajnok, James Hunt teljes neve?



Születésnapok

Érdekes dolgokat vehet észre, aki áttekinti az F1-es versenyzők születésnapjainak listáját. Egyrésztől megdöbbenthet azon, hogy Kimi Raikkönen a legidősebb pilóta a mezőnyben (októberben 35 éves lesz!), másfelől kiderülhet, hogy vannak hónapok, amikor meglepően sokan ünnepelnek. Áprilisban látta meg a napvilágot Grosjean, Vergne, Kvjat, Massa és Chilton, augusztusban pedig Hülkenberg, Sutil, Gutierrez, Bottas, illetve Bianchi. Februári, májusi, novemberi és decemberi születési dátum pedig egyáltalán nem akad...

Sebastian Vettel	1987. július 3.	Sergio Perez	1990. január 26.
Daniel Ricciardo	1989. július 1.	Adrian Sutil	1987. augusztus 19.
Nico Rosberg	1985. június 27.	Esteban Gutierrez	1991. augusztus 5.
Lewis Hamilton	1985. január 7.	Jean-Eric Vergne	1990. április 25.
Fernando Alonso	1981. július 29.	Daniil Kvyat	1994. április 26.
Kimi Raikkönen	1979. október 17.	Valtteri Bottas	1989. augusztus 28.
Romain Grosjean	1986. április 17.	Felipe Massa	1981. április 25.
Pastor Maldonado	1985. március 9.	Jules Bianchi	1989. augusztus 3.
Jenson Button	1980. január 19.	Max Chilton	1991. április 21.
Kevin Magnussen	1992. október 5.	Kamui Kobayashi	1986. szeptember 13.
Nico Hülkenberg	1987. augusztus 19.	Marcus Ericsson	1990. szeptember 2.



Jövőre versenyezni akar

A Sauber tesztpilótája, Simona de Silvestro egyértelműsítette terveit Barcelonában, ahova elkísérte csapatát: 2015-ben versenyzői üléshez szeretne jutni az F1-ben, amiben szponzorai mellett intenzív felkészülésére támaszkodik.

A 25 éves versenyzőhölgy nemrégiben Fioranóban teljesített egy kétnapos tesztet a Sauber két évvel ezelőtti autójával, és további hasonló gyakorlatokon is részt fog venni a szezon során, mialatt próbál alkalmazkodni az összetett F1-es technológiához.

„A célom, hogy jövőre versenyezzek. Persze ehhez még hosszú út áll előttem, de ha mindent megfelelően csinállok és jó tempót mutatok az autóban, akkor nem látok rá okot, hogy miért ne történhetne meg. A C31-es modellen feltűntetett szponzorok már 2008 óta támogatnak engem, a tiszta energiát hirdetve. Mindig is tudták, hogy az F1 a végső célom, és



segítenek abban, hogy ezt elérjem” – nyilatkozta a Spanyol Nagydíj helyszínén.

De Silvestro négy évet töltött az IndyCarban, ahol tavaly Houstonban dobogóra is állhatott, de idénre szakított a sorozattal, és

úgy döntött, a felkészülés jegyében semmilyen más kategóriában nem áll rajthoz 2014-ben.

„Sokat gondolkodtunk azon, hogy pontosan mit is csináljak ebben az évben. Az F1-ben a legnehezebb feladatot az jelenti, hogy megértsük, hogyan is működnek a dolgok, ezért most próbálok erre koncentrálni” – jelentette ki. „Szerencsére elég sok tesztet teljesíthetek idén egy F1-es autóban, ami értékesebb számomra annál, mint ha máshol versenyeznék. Kockázatos volt felhagyni az amerikai karrierem, de már kislánykorom óta az F1-es szereplésre vágytam, és a döntés végül nem volt nehéz, hiszen ilyen lehetőség csak egyszer adódik az életben.”

Simona komolyan gondolja, hogy jövőre főállású F1-es versenyző lehet

Ha fontos Önnek, hogy céges weblapja, weboldala folyamatosan és élvezhető sebességgel működjön, használja az SLMbox®-ot!

www.slmbox.hu

 SLMbox

Nyugalom elérhető áron.



Az örök elégedetlen

Maranellóban most a Ferrari jövője a tét

A Formula-1 legnagyobbjainak legnagyobbika, **Luca di Montezemolo** ritkán szólal meg a média előtt. De ha igen, akkor mindenki odafigyel...

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: FERRARI





Montezemolo és Ecclestone. Sokak szerint az F1 főnöke után az olasz üzletember rendelkezik a legnagyobb befolyással a sportágban

Szépén egyenként a Formula-1 korábbi érájának meghatározó alakjai mind eltűntek: Mosley, Briatore, legutóbb pedig Brawn is. Todt az FIA-hoz ment, Dennist feljebb küldték a ranglétrán (bár micsoda visszavonulást láthattunk!), aztán ott volt Richards, Stoddart, Sauber... Akik egykor legjobban jellemezték az F1-es paddock életét, mostanra lassan továbbálltak.

Ám nem mindannyian léptek le a színről. Egyikük, noha már őszében, de ravaszágát megőrizve kiállt minden próbát. Testközelből nézhette végig a sport felemelkedését, hiszen már 1974-ben a Ferrari csapatmenedzserévé vált, és az istálló mindkét nagy sikerkorszakának fő mozgatórugója volt: a '70-es évek második felében, majd pedig a Schumacher-féle szupercsapat idején is.

A 66 éves Luca Cordero di Montezemolóról van szó, aki a Ferrari elnökeként máig megőrizte azt az éleslátását, ami miatt már 1972-ben Enzo Ferrari legnagyobb becsben tartott segédjévé vált. „Már 23 éve vagyok én az elnök” – jegyzi meg. „És noha szívesebben tekintek előre,

de olykor visszagondolok arra, hogy az elnökségem ideje alatt 118 versenyt és hat egyéni címet nyertünk. Ötöt Michaellel és egyet Kimivel.”

Feltűnő módon nem említi a Laudával és Schecterrel elért sikereket, hallgat azokról az időkről, amelyeket az istálló alapítójának oldalán töltött. Montezemolo már nem a Ferrari történetének egyik vezetője, ő maga a Ferrari, ami azt is jelenti, hogy F1-es körökben mindenki másnál befolyásosabb, leszámítva persze Bernie Ecclestone-t. Amikor megszólal, azonnal minden figyelem rá szegeződik, és különösen igaz ez akkor, amikor a Ferrari idei versenyzőfelállításáról kezd beszélni...

„A döntésünknek, hogy ismét leigazoljuk Kimit, egy oka volt. Az új szabályok érkezésével olyan versenyzőre volt szükségünk, aki gyors, és emellett rengeteg tapasztalattal is rendelkezik. A 2014-es futamok levezényelése a pilótafülkéből minden eddiginél nehezebb lesz, ezért nyugodt, rutinos szemléletmódot kerestünk. S amikor Domenicali megkezdte velem a tárgyalásokat, arról számolt be, hogy Kimi nagyon motivált a maranellói visszatérést illetően.”

Montezemolo persze arról sem tesz említést, hogy milyen keserű hangulatban zajlott a Raikkönennel való szakítás 2009-ben. Például, hogy miféle feszültségek alapjául szolgált az a tény, miszerint Kimi nem volt hajlandó folyamatosan magánál tartani – bekapcsolva – azt a telefont, amelyen egyedül magától az elnöktől fogadhatott volna hívásokat.

De ez mind már a múlt. Most a 2014-es szezonban járunk, amely minden téren új kihívást hozott, így a csapat minden részegységének tökéletesen kell működnie – beleértve a versenyzőket is, még ha ez azzal is jár, hogy az egójuk olykor a felszínre is tör, amit Maranellóban közismerten nem néznek jó szemmel.

„Ha egy csapat két pilótája egyforma gyors, az mindig kockázattal jár, és Domenicali ezt mindkettőjükkel tisztázta is” – mondja Montezemolo. „A Ferrari ülése

egyben megtiszteltetés és hatalmas felelősség is számukra. A pilótáink tudják, hogy nem önmagukért, hanem a Ferrariért vezetnek. Ha bármelyikük is a saját érdekeit akarja előtérbe helyezni, azt máshol nyugodtan megteheti, de a Ferrarinál ezek a szabályok, és ez mindenki számára világos.”

Hogy valójában mennyire is „világos”, azt majd meglátjuk a szezon során. Montezemolót egyelőre megnyugtatja a tudat, hogy két élversenyzőt tudhat soraiban. „Kimi jelenléte nagyon fontos lesz abból a szempontból, hogy Fernando ne maradjon egyedül az élmezőnyben már az első körtől kezdve” – szúrta oda még kicsit Felipe Massának. „Tapasztalt, felelősségteljes versenyző, aki különösen a futamok során nagyon erős. Képes lesz pontokat rabolni a többiekől – még Fernandótól is –, emellett pedig egy nagyon korrekt srác. Amióta velünk van, egyetlen pillanatra sem merült fel köztünk semmilyen probléma. Örülök, hogy két olyan versenyzővel rendelkezünk, akik képesek a győzelemre, és akik tisztelik egymást.”

De vajon Kimi és Fernando összecsapása nem hordoz önmagában bizonyos veszélyeket? Montezemolo számára ez a szó még valami teljesen mást jelent. „Veszély... Amikor erről olvasok, mindig eszembe jut, hogy talán az újságírók még nem látták azt, amit én. Annak idején rengeteg versenyző meghalt vagy lebénult a tűz, a szalag-

korlással való ütközés vagy valamilyen technikai hiba miatt. Ez volt a veszély. Igen, én már elég öregnek számítok a Formula-1-ben.”

Az elnök ezzel felhívta a figyelmet arra, hogy ma a média milyen gyakran hajlamos a legkisebb dolgok köré is drámát kreálni, míg korábban valós veszélyek, fájdalmas emberi tragédiák rázták meg a sportot. Nem meglepő, hogy Montezemolo annak sem tulajdonít nagy jelentőséget, amikor tavaly a közte és Alonso között folyó vitáról cikkeztek a lapok, miután a spanyol elhintette, hogy szívesebben ülne valaki más autójában. „Fernando egy olyan versenyző, akit nagyon tisztelek, és köszönettel tartozom neki azért, amit az elmúlt években a Ferrariért tett. 2013-ban ismét erős szereplést láthattunk tőle, hiszen egy olyan autóval tudott a második helyen végezni, amely nem volt a mezőny legjobbjá. Olykor frusztrálta, hogy nem volt esélye a győzelemre, amit teljesen megértek. De emlékezhetünk, hogy Michael sem tudta megnyerni a bajnokságot a velünk töltött első négy évében, és ez idő alatt csak egyszer, 1997-ben Jerezben kerültünk hozzá közel.”

Talán túlságosan is közel – mondhatnák azok, akiknek memóriájában még élénken él Schumacher és Villeneuve legendás ütközése, de ne is ragadjunk le ennél. Ássuk bele magunkat annak az embernek a világnézetébe, aki elég befolyásos ahhoz, hogy ne csak kövesse, hanem át is formálja az F1-et. És mi is lehetne számára kényesebb téma, mint az a Ferrarit évek óta bosszantó folyamat, miszerint a sport egyre jobban hagyatkozik a teszt pályáktól távol történő fejlesztési munkálatokra: a szélcsatornára, a szimulátorra és a CFD-re.

„Kimi január kezdete óta nagyon elfoglalt, hiszen rengeteg időt tölt abban a furcsa szerkezetben, amit egyáltalán nem szeretek – a szimulátorban” – mondja kedvtelenül. „Egy vicc az egész. Kénytelenek voltunk egy halom pénzt költeni erre a szörnyű gépre, ahelyett, hogy tesztelhetnénk itt Fioranóban vagy Mugellóban. Ha valakinek van elég pénze ahhoz, hogy teszteljen, akkor jobban jár, ha inkább a GP2-be megy versenyezni.”



„Kimi és Fernando számára nagy megtiszteltetés, hogy a Ferrarinál lehetnek. Tudják, hogy nem magukért, hanem a csapatért vezetnek.”

Hogyan vált a Ferrari elnöke a világ egyik legbefolyásosabb emberévé?

Negyvenegy év. Ennyi időt töltött – kisebb megsekkítással – Luca di Montezemolo a Ferrari kötelékében, amely alatt a világ egyik legbefolyásosabb menedzserévé vált.

Montezemolo Enzo Ferrari asszisztenseként kezdte, majd sportigazgató lett, de különleges tanácsadói szerepkörét akkor is megtartotta, amikor egy időre más tevékenységeire helyezte a hangsúlyt. Végül 1991-ben vált elnökké, amely pozíciót bizonyára fel sem fogja adni belátható időn belül.

Lauda sikeréveitől kezdve egészen Schumacher és Raikkönen bajnoki címeig rengeteg örömet adott Olaszországnak a gazdaságilag erős és gyenge években is mosolyt csalva a lelkes rajongók arcára. Montezemolo és a Ferrari pedig egymás mítoszát mélyítették az évek során. Nem véletlen, hogy a Brand Finance több évben is a Ferrarit nevezte meg a világ legerősebb márkájának – legutóbb szintén megszerezték az első helyet, legyőzve olyan cégeket, mint a Google és a Coca-Cola. Egyúttal Montezemolo hitelességére és elismertségére is nagy hatással voltak a Ferrari versenypályán elért eredményei.

Amit kevesen tudnak, hogy elnöksége mellett számos más vállalat menedzsmentjében is szerepet vállalt. Vezető pozícióba került a Fiatnál, az olasz ipari szövetségnél, a Maseratinál, egy római egyetem és egy vonattársaságnál is. Korábban igazgatása alá tartozott a Cinzano, az RCS Video, az olasz újságírók szövetsége, és szerepet vállalt az 1990-es, Olaszországban rendezett labdarúgó-világbajnokság lebonyolításában is.

A Ferrarival 1972-ben került kapcsolatba, amikor Enzo Ferrari maga kereste fel a fiatal, jogász végzettségű Montezemolót, miután hallotta őt egy autósporttal kapcsolatos rádióműsorban. Már ekkor is kiváló kapcsolatai voltak a sportban, hiszen raliversenyeken is részt vett Cristiano Rattazzi oldalán, aki a 2003-ban elhunyt Fiat elnök, Gianni Agnelli unokaöccse. Az évek során Montezemolo egyre közelebb került a családhoz, így amikor Agnelli elhunyt, egyértelmű volt, hogy ő léphet a helyébe a cég élén. A mindent szemmel tartani igyekvő Enzo Ferrari az 1970-es évek elején még különös odafigyeléssel kísérte munkásságát, ám Montezemolo maga építette fel a hírnevét, köszönhetően kiváló tárgyalási készségének, és azon rejtélyes képességének, hogy szinte mindig átlátja beszélgetőpartnereinek gondolatmenetét.

Az F1 egyik mai nagyfőnöke sem tud olyan jól kommunikálni, mint ő, azaz senki nem képes pusztán szavakkal ennyire felerősíteni egy márka imázsát. Ez a képessége is hozzájárult ahhoz, hogy a Ferrari ma világszerte a tökéletesség mintapéldájává vált. Montezemolo ez idő alatt ügyesen kerülte ki azon támadásokat, amelyek a leváltását célozták meg – nem csak a Ferrarinál, hanem más cégekben is.

A pályán és azon kívül sikeresen megvívott csaták pedig csak tovább növelték erejét. Ezt az erőt felhasználva most arra törekszik, hogy hosszabb időt töltsön vezető pozícióban, mint az a másik nagyfőnök, akivel az évek során nem mindig ápoltak baráti viszonyt: Bernie Ecclestone.



A pályatesztek tulajdonképpen már hozzátartoznak a Ferrari kultúrájához, és csak egy örült (vagy a tíz rivális csapat) lenne képes ezt vitatni. A Fiorano pálya 1972-ben épült – éppen az előtt, hogy Montezemolo megkezdte volna munkásságát a csapatnál –, így már az a helyszín is sokat tudna mesélni.

„Őszintén szólva az autógyár és a csapat sohasem az aerodinamikára, sokkal inkább

a mechanikára helyezte a hangsúlyt. A Ferrari mindig is a motorokról, a váltókról és a felfüggesztésekről szólt. A szimulátorban eleinte nagyon kevés tapasztalatunk volt, éppen azért, mert az autókkal kapcsolatos tudásunk, történelmünk mindig az aszfalhoz kötődött.”

Montezemolót azonban nem lehet meggyőzni azzal, hogy a 21. század az F1 minden



területén számítógépek előretöréséről szól, hiszen véleménye szerint a pályán történő tesztelés mindig is sokkal közelebb fog állni a sporthoz, mint az adatok alapján való fejlesztés.

„Mindenekelőtt azért szeretnénk tesztelni, hogy a fiatal versenyzőknek esélyt adjunk az autóink kipróbálására és a tapasztalatszerzésre” – magyarázza. „Mindez pedig a nézők és a szponzorok számára is több lehetőséget

jelentene. Nem akarom, hogy a Formula-1-et valami alacsonyabb szintű kategóriával azonosítsák. Itt tényleg a versengés a lényeg.”

A versengés mellett azonban nem szabad megfeledkeznünk a költségekről sem, hiszen az új hibrid technológia kifejlesztésének árát még azok is megérik, akik az utcai autók eladása terén rekordmértékű profitot jegyeztek az elmúlt években. És akármennyire is az ellenkezőjét hittük, a Ferrari elnöke is támogatja a kiadások kordában tartását – a maga sajátos elképzelései szerint.

„Az új motorokba elképesztő pénzeket öltünk” – állítja Montezemolo. „A költségek pedig az egyik legnagyobb gondot jelentik a Formula-1-ben. Az elmúlt években több különféle irányba próbáltunk elindulni, kezdve a költségsapkával, amely mellett minden csapat ugyanannyit költethet. Ám egy ilyenhez nehéz lenne mindenkinek alkalmazkodni. Például nekünk a motorokat is elő kell állítanunk, így nem lehetne ugyanannyiban megszabni a költségvetésünket, mint a Red Bullt vagy a Williamsét. És hiába beszélünk a kiadások visszaszorításáról, amikor emellett meg kellett építenünk a saját szélcsatornánkat, és folyamatosan működtetnünk is kell azt.

„Az 1990-es években égbeszökő költségek nélkül is nagyszerű küzdelmeink voltak. Reálisan kell gondolkodnunk, és olyan ötletekkel előállni, amelyek nem részesítik előnyben egyik csapatot sem. Például ha kevesebb időt tölthetnénk a szélcsatornában, vagy ha a szezon során csak az autó bizonyos részein lehetne módosításokat végezni. Valami ésszerű megoldás kell” – jelentette ki, hozzátéve, hogy csapatonként évi 200 millió eurós limittel ő is ki tudna egyezni. „És aztán, ha ebből az összegből én naponta kétszer akarok tesztelni Fioranóban, az már a saját problémám, cserébe kevesebb pénz jut valami másra.”



Marco Mattiacci még saját bevallása szerint is áprilisi tréfának gondolta, hogy őt nevezik ki a Scuderia élére



A tesztkorlátozások miatt a Ferrari nem használhatja saját Fiorano pályáját, a csapat ehelyett a szélcsatornára koncentrált

„Arra kényszerítenek minket, hogy a szélcsatornába és a szimulátorba öljünk pénzeket. Ezek mesterséges dolgok. Én az aszfaltot szeretem.”

Utódlás

Az interjú után érkezett az információ: Montezemolo nem nézte sokáig tétlenül, hogy csapata az F1 új érájában is csak mások mögött kullog. Három sikertelen verseny után a hír bombaként üzemberre esett Montezemolo választása. A Ferrarit a Kínai Nagydíjtól kezdődően egy másik olasz, Marco Mattiacci irányítja, aki 1999 óta áll az istálló kötelékében. Mattiacci eddig a Formula-1-től távol, a Ferrari eladásait felügyelve a világ számos pontján dolgozott már, kinevezése előtt a cég észak-amerikai részlegének ügyvezetője volt. A vállalaton belül nagy elismerésnek örvendő szakembernek versenycsapat irányításában még nincs tapasztalata, de Montezemolo szerint hezitálás sikerhez is karnyújtásnyira kerültek, ám az utolsó verseny mindig csalódással ért véget számukra.

Nem sokkal a bejelentés előtt olyan találgatások láttak napvilágot, miszerint Flavio Briatore veheti át az irányítást, esetleg Ross Brawn tér vissza legnagyobb sikereinek színhelyére, ám helyettük egy a sport számára ismeretlen üzletemberre esett Montezemolo választása. A Ferrarit a Kínai Nagydíjtól kezdődően egy másik olasz, Marco Mattiacci irányítja, aki 1999 óta áll az istálló kötelékében. Mattiacci eddig a Formula-1-től távol, a Ferrari eladásait felügyelve a világ számos pontján dolgozott már, kinevezése előtt a cég észak-amerikai részlegének ügyvezetője volt. A vállalaton belül nagy elismerésnek örvendő szakembernek versenycsapat irányításában még nincs tapasztalata, de Montezemolo szerint hezitálás sikerhez is karnyújtásnyira kerültek, ám az utolsó verseny mindig csalódással ért véget számukra.

lecserélése nem fogja egyik napról a másikra javítani a csapat mérlegét, de a menedzsmentben szerzett tapasztalatával Mattiacci akár a megfelelő irányba is terelheti a szebb napokat is megélt istállót. És éppen a Benetton divatcégből érkező Briatore bizonyította már korábban, hogy megfelelő módszerekkel az élet egészen más területéről becsoportosulva is lehet valaki sikeres vezető a Formula-1-ben. Hogy pontosan mi is fog történni, abban persze nem is lehetünk biztosak, hiszen Montezemolo nemrégiben ezt nyilatkozta: „Segíteni fogok neki (Mattiaccinak), úgy, amint a múltban is tettem, közelebb leszek a Formula-1-hez, mint eddig, több időt fordítok rá. A legelégedetlenebb jelenleg én vagyok, de nem kell aggódnia, a feladatnak szentelem magam” – mondta, vagyis elég egyértelműnek tűnik, kinek a kezében lesz a gyeplő.



Montezemolo nagyon régen benne van a szakmában, és tudja, hogy lehet új életet lehelni a Ferrariba

Jöttek és mentek – A Ferrari csapatfőnökei

Noha távozása hirtelen jött, Stefano Domenicali menesztése még kifejezetten nyugodtan zajlott néhány korábbi Ferrarinál történt vezetőváltáshoz képest. Ráadásul Jean Todt mögött ő töltötte be a harmadik leghosszabb terminust az istálló élén, tehát biztosan semmit nem csinált végzetesen rosszul. Nem úgy, mint pár elődje...

Viharos körülmények között távozott a csapattól például 1961-ben Romolo Tavoni, aki nem csak Enzo Ferrarival veszett össze, de két évvel korábban verekedésbe bonyolódott Jean Behrával is, amikor a francia versenyző feldühödött rá hazai futamáról való kiesését követően.

Hasonlóan járt 1966-ban Eugenio Dragoni, aki John Surteeszel bonyolódott heves szópárbajba a Le

Mans-i 24 órás futamra való nevezés miatt. A világbajnok Surteesnek elege lett a régóta húzódozó összeférhetlenségéből, és azonnal távozott a csapattól, mire Ferrari válaszul Dragonit rúgta ki.

1977-ben elhidegült a viszony Niki Lauda és az akkori csapatfőnök, Roberto Nosetto között is, aki

- 1947–1951 Federico Giberti
- 1952–1955 Nello Ugolini
- 1956 Eraldo Sculati
- 1957 Girolamo „Mino” Ferrari Amorotti
- 1958–1961 Romolo Tavoni
- 1962–1966 Eugenio Dragoni
- 1967 Franco Lini
- 1968–1970 Franco Gozzi
- 1971–1972 Peter Schetty
- 1973 Alessandro Colombo
- 1974–1975 Luca di Montezemolo

annyrá babonásan ragaszkodott a zöld színhez, hogy ezzel az osztórák pilóta agyára ment. Kezdetben csak zöld öltönyöket hordott, ám miután zöld cédulákat kezdett dugdosni Lauda autójába a versenyek előtt, hamarosan kézhez vehette az elbocsátásáról szóló papírokat is.

- 1976 Guido Rosani – Daniele Audetto
- 1977 Roberto Nosetto
- 1978–1988 Marco Piccinini
- 1988 Pier Giorgio Cappelli
- 1989–1991 Cesare Fiorio
- 1991–1992 Claudio Lombardi
- 1993 Harvey Postlethwaite
- 1993–2007 Jean Todt
- 2008–2014 Stefano Domenicali
- 2014– Marco Mattiacci

Az FIA ismét komolyan kezdett foglalkozni a költségsapka gondolatával, amit 2015-re vezettek volna be, ám a Stratégiai Csoport – amely a mezőny leggazdagabb csapatait tömöríti – végül az ötlet ellen szavazott, így már biztos, hogy a javaslatból a jövő évre sem lesz semmi. Persze emiatt nem a Ferrarinak, sokkal inkább a kisebb alakulatoknak van aggódnivalójuk, míg Montezemolónak nincs komoly oka sajnálkozni, még ha ezzel a szabad tesztelés jogát nem is kapta vissza.

Az idei szezonra viszont teljesült az olaszok egy másik vágya, hiszen az új technikai szabályok miatt a minden eddiginél összetettebb hajtásláncra jóval nagyobb hangsúly helyeződött: a V6-os motor, a turbó, a megnövelt hatékonyságú regeneratív rendszerek és a mindezeket összekapcsoló elektronika végre tényleg mechanikai oldalról mozgathatta meg a Ferrari mérnökeinek fantáziáját. Ám ha azt gondoltuk, hogy Montezemolo most végre elégedetten fog csettinteni az új F1 látványától, akkor még nem ismerjük őt elég jól. Az elnök természetesen idén is rengeteg kivetnivalót talál a sportban, aminek persze elsőszámú kiváltó oka az, hogy nagyra tartott versenyzői képtelenek tartani a lépést a Mercedesekkel, és általában a német gyár hajtásláncát használó csapatokkal.

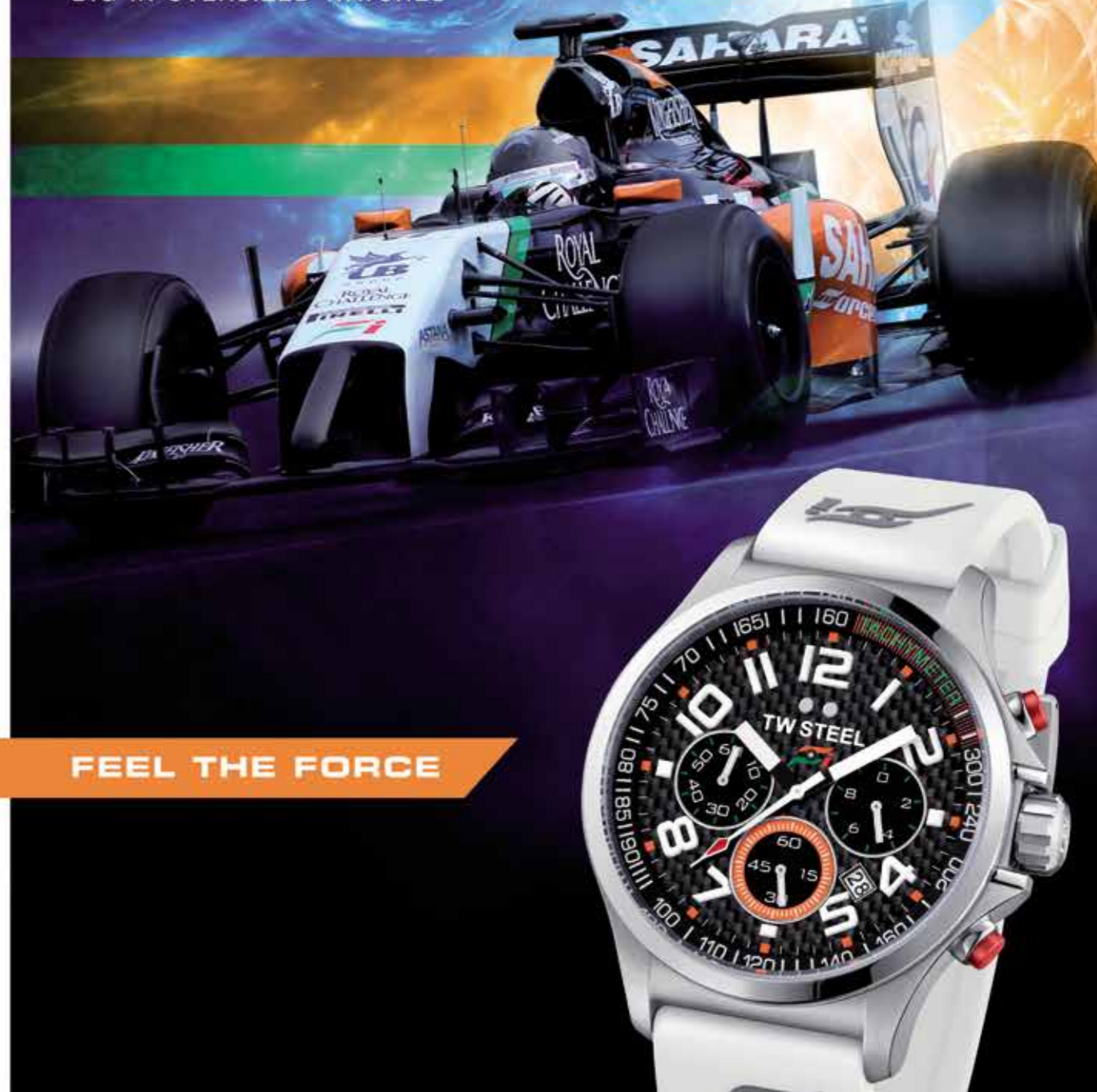
A Bahreini Nagydíjon, ahol Fernando és Kimi csak a 9. és 10. helyen somfordáltak el a célig, Montezemolo már meg sem várta a leintés pillanatát. „Nagy fájdalmat okoz számomra azt látni, hogy a Ferrari ilyen lassú az egyenesben. Egyébként sem vártam sokat ettől a versenytől, de ennél azért többre számítottam.”

Látva, hogy nem a Ferrari motorrészelegete végezte a legjobb munkát a tél folyamán, olasz szempontból már hirtelen nem is tűnik olyan vonzónak ez az új, motorcentrikus éra, különösen a 100 kilogramm üzemanyaglimittel együtt. A sokat látott Montezemolo számára ez is idegenül hat, minek nyomán nem átalotta taxisofőrökhöz hasonlítani a spórolást szem előtt tartó pilótákat. Ám úgy tűnik, egyedül van az élmezőnyben azon ötletével, miszerint a felhasználható benzinmennyiség növelésével kellene visszahozni a határok feszegetését lehetővé tévő vezetési stílust. A riválisok szerint negatív üzenetet hordozna, ha a sport hirtelen visszahökölne az előzetesen kitűzött céloktól.

Persze a Ferrari elnökét sem lehet megvetni véleményéért, hiszen csak azt teszi, amit minden más csapatfőnök is tenne, azaz a saját istállójának érdekeit tartja szem előtt. Az már más kérdés, hogy vajon eljön-e még valaha az a pillanat, amikor Luca di Montezemolo mindennel elégedetten dől majd hátra vezetői karosszékében.



TW STEEL®
BIG IN OVERSIZED WATCHES



FEEL THE FORCE



WWW.TWSTEEL.COM



it's time shop Budapest, Kristóf Tér 6, Tel.: 06 70 450 3100, it's time shop Budapest, Teréz Krt. 31. Tel.: 06 1 269 1078, it's time shop Debrecen, Fórum Tel.: 06 52 598 768, BALOGH ÉKSZER, Szombathely, Fő Tér 17., Tel.: 06 94 310 059, SYAM SILVER, Budapest, Westend City Center Tel.: 06 70 453 4739, SYAM SILVER, Szeged, Árkád Tel.: 06 70 413 6698, KARÓRACENTRUM, Budapest, Soroksári út 16. Tel: 06 1 769 1435,

INFOLINE: 06 1 468 2295

Számítógép a kormányon

Mivel foglalkoznak a pilóták vezetés közben?

Gombok, kapcsolók, fülek és egy méretes kijelző. Az F1-es autók kormányai már az elmúlt években is összetett szerkezetek voltak, de idénre még egy lépést tettek az okostelefonok irányába. Lássuk, a Sauber versenyzőinek mi mindent kell kezelniük 300 km/h-s tempónál.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: SAUBER



DRS: a hátsó szárny lapjának felnyitása

N: üresbe kapcsolás első vagy második fokozatból

BRKBAL (RSW): a fékereloszlást módosítja

BOX: a kör végén történő bokszbahajtás megerősítése

S2/S1: különleges gombok, speciális igényeknek megfelelően programozhatóak

10-/1+: MFRS funkcióváltás (az alább listázottak közül). DIAG pozícióban a gombok az alapértelmezett beállítás szerint működnek

ENTRY (RSW): differenciál beállítás a kanyarbemenetekre

BRK-/BRK+: a fékereloszlást váltja a beprogramozott pozíció és a BRKBAL kapcsoló állása között

IGN (RSW): gyújtásidőzítés

BBAL-/BBAL+: a fékereloszlás kis léptékben történő módosítása

ACK: az alapértelmezett rendszerben történt változások megerősítése

PREL (RSW): a differenciál nyomatékának módosítása

RSW = forgatható kapcsoló

PL: boksztutcai sebességkorlátozó. A kijelzőn megjelenik a „Pit Limiter” felirat, a motort pedig a beállított sebességen tartja

R: a rádió ki/bekapcsolása. A kormány közepén lévő fehér LED jelzi, hogy a pilóta hangja hallható a csapat számára. A kommunikáció kétirányú a pilótáfülke és a garázs között

SOC (RSW): az ERS energiáját kezeli (előállít vagy felhasznál)

DIFF-/DIFF+: a differenciál nyomatékát váltja a beprogramozott pozíció és a PREL-kapcsoló állása között

PEDAL (RSW): a pedál beállításait módosítja

VÁLTÓK: a bal oldali kar -1, a jobb oldali +1 fokozat

OT: a teljesítményt egy beállított értékhez igazítja. Ez segíti a versenyzőt az előzésben vagy a védekezésben

FUEL (RSW): az üzemanyag-felhasználást szabályozza

KUPLUNGKAR: jobb és a bal oldalon is található egy

TYRE (RSW): a használt gumi és a kopottság mértékéhez állítható kapcsoló. Az RL felkapcsolja a hátsó lámpát eső vagy éjszakai versenyzés esetére

OIL: olajat juttat a segéd tankból a fő tankba

BP: az ideális kuplungolást segíti

TÖBBFUNKCIÓS FORGATHATÓ KAPCSOLÓ (MFRS):

DIAG: az alapértelmezett rendszert kezeli	MIX: a lambdát kezeli (a motor működésére van hatással)	BRK: a begyűjthető kinetikus energiát szabályozza	CC: tempószabályzó. Kikapcsolva az időmérőre és a versenyre
PERF: a motorbeállításokat kezeli	VISCO: differenciál beállítás a kanyarkijáratokra	BOOST: a kinetikus energia teljesítményét szabályozza	SHIFT: a váltás típusát kezeli
ENG: a limitert szabályozza		DASH: a kijelző beállításait kezeli	CLU: a kuplungolást kezeli
TURBO: a turbókompresszort kezeli			

HANGJELZÉS AZ ALÁBBI ESEMÉNYEKRE: váltás engedélyezett DRS-használat egyéb körülmények

UGYE ISMERŐS?

HITACHI
adattárolási
megoldások



ADATTÁROLÁSBAN GONDOLT MÁR RÁ?

 **Hitachi Data Systems**



www.humanoit.hu/hitachi

BUTTON 250 versenye

Bahreinben mérföldkőhöz érkezett Jenson Button pályafutása, hiszen a McLaren pilótája 250. F1-es versenyén állt rajthoz. A 2009-es bajnok nem csak a jelenlegi mezőnyben a legtapasztaltabb: már az örökranglistán is az előkelő ötödik helyen áll a futamrészvételek számát tekintve. Csupán Rubens Barrichello, Michael Schumacher, Riccardo Patrese és Jarno Trulli állnak előtte, de a szezon végére utóbbi kettővel helyet cserél.

8 RAJTELSŐSÉG

10 csapattárs



62 kiesés 8 leggyorsabb kör



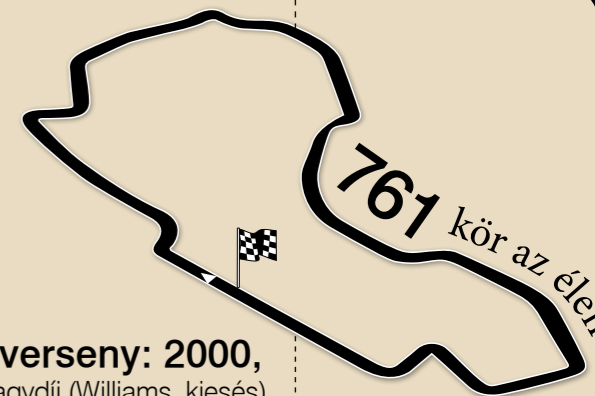
50
DOBOGÓ



Formula-1 • Statisztika

1.

verseny: 2000,
Ausztrál Nagydíj (Williams, kiesés)

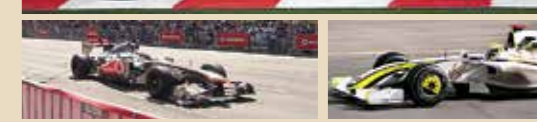


25
alkalommal
ért célba
az 5. helyen
(rekord)

200. verseny
Magyar Nagydíj, 2011
(McLaren, 1. hely)



4 CSAPAT, 7 különböző néven





2 Nico Rosberg
 „Remek csatát vívtunk, pontosan olyat, amiért imádom a Forma-1-gyet. Csalódtok vagyok amiatt, hogy nem sikerült győznom, de mindent megpróbáltam és sajnos ez most nem jött össze. Lewis nagyszerűen védte a pozícióját, még akkor is sikerült visszaelőznie, amikor elmentem mellette.”

Ezüstnyilak éjszakája

Rosberg és Hamilton küzdelme a győzelemért

Lewis Hamilton vezérletével a Mercedes sima dupla diadalt húzott be a Bahreini Nagydíjon, ahol a villanyfény egy időre bebiztosította a helyszín jövőjét, az izgalmak pedig ellentmondottak Bernie Ecclestone-nak, és alátámasztották, hogy a halkabb autókkal is lehet körömrágós csatákat vívni.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR • FOTÓ: ATP, KRAELING, FOP, DPPI

A sakhiri sivatagi aszfaltcsík tíz évvel ezelőtti debütálása óta nehéz volt szembeszállni azzal a váddal, hogy a viadal nem több az ottani uralkodó család úri huncutságánál. 2011-ben az „arab tavasz” eseményeinek sodrásában a helyieknek sikerült egyszer keresztbe tennie

az Al Khalifa-familiának, s bár ezt követően bonyolítottak ott két futamot, a gyatra nézőszám és az unalmas versenyek miatt mindenképpen változtatásra volt szükség. A FOM buzdítására az illetékesek a villanyfényre tették a voksukat: az idej volt az első éjszakai összecsapás, és a versenyzők, tudósítók, egyéb személyiségek visszajelzései alapján a húzás határozottan jót tett az eseménynek.

Az atmoszféraváltozással alighanem mindenki elégedett lehetett, a verseny izgalmi révén viszont kis túlzással elve néhányan nagy pofont kaptak: élükön például Bernie Ecclestone-nal, akiről a futamot megelőző

napokban elterjedt, hogy titokban bujtogatta a csapatokat az idej regulák, elsősorban a motorszabály ellen, és azt próbálja elérni, hogy az FIA égisze alól kiválva – GP1 néven – új vb-sorozat zászlaja alatt vetélkedjenek tovább. Ha ezt nem is, annyit sikerült elérnie, hogy a korábban hajthatatlannak tűnő FIA-vezér, Jean Todt belemenjen egy olyan módosításcsomag kidolgozásába, amely vadabbá teszi a hanghatást.

Csöppet sem meglepő módon az új szabályrendszerhez a legjobban alkalmazkodó Mercedesnél egyáltalán nem lelkesedtek a regulák felforgatásának ötletéért, ráadásul újfent megmutatták fölényüket. Pénteken és szombaton az összes tréninget Hamilton és a másik Ezüstnyilat kormányzó Nico Rosberg zárta az élen, akik egész egyszerűen megközelíthetetlenek voltak és azok maradtak a kvalifikáción is. Igaz, akkor változott a há-

zon belüli sorrend: Rosberg már a Q2-ben is gyorsabb volt márkatársánál, a Q3-ban pedig az első próbálkozásra futott 1:33,185-ös körével az élre állt, s a második kísérletét be sem kellett fejeznie. Hamilton az első kanyarban elfékezte magát, ezzel elveszítette a pole-mesterhármass esélyét és a 2. rajtkockával kellett beérnie.

A csillagosok fölényét jól kidomborította, hogy a Q3-ba ismét bekerülő, és ott jól muzsikáló Daniel Ricciardo közel 0,9 másodperces hátránnyal végzett a 3. helyen. A Red Bull ausztrál versenyzője a Maláj Nagydíjon kapott 10 rajtpozíciós büntetés miatt nem élhetett a második rajtsor adta

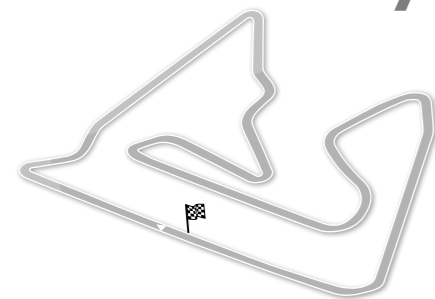


MINDENFÉLE

A biztonsági autós fázis után Paddy Lowe, a Mercedes egyik igazgatója mindkét versenyzővel közölte a rádión, hogy „**épségben hozd haza az autót**”, ám a szakember utólag nyomatékositotta, hogy nem csapatutasítást alkalmaztak: „Eszünk ágában sem volt megakadályozni, hogy harcoljanak, de emlékeztetni kellett őket, hogy célba kell érniük!”

Mind a tévéközvetítések nézettségére, mind a jegyeladásokra jótékony hatást gyakorolt, hogy **idén először este, villanyfény mellett rendezték a Bahreini Nagydíjat**, így a sivatagi komplexum vezetője megerősítette: a jövőben is esti futamként tervezik megrendezni az összecsapást. Voltak persze tüntetések is: idén húszrezen demonstráltak az esemény ellen.

Gutierrez a Maldonado-incidens után egy alaposabb kivizsgálásra kórházba szállították, de kiderült, hogy nem esett baja. A venezuelaira – aki nem érezte vétkesnek magát a történetekért – triplán lesújtottak: stop & go büntetést kapott a futamon, a licencére felírtak három büntetőpontot, míg a Kínai Nagydíj időmérőjére öt rajthelyes büntetést írtak elő számára.



Sakhir – Bahrain International Circuit
A pálya hossza: 5,412 km
Versenytáv: 57 kör – 308,238 km
Időjárás: száraz
A levegő hőmérséklete: 23–25 fok
Az aszfalt hőmérséklete: 26–29 fok
Leggyorsabb kör: Nico Rosberg, 1:37,020



Ricciardo elégedett lehetett a 6. hellyel



1

Lewis Hamilton

„A tempóm nem a legjobb volt az időmérőre és a futamra, éppen ezért tudtam, hogy jól kell rajtolnom és elsőként kell az első kanyarba érnem. Ettől kezdve nagy csatát vívtunk Nicóval, aki fantasztikusan vezetett. Azt kell mondanom, hogy a sebessége alapján jobb volt nálam, de sikerült magam mögött tartanom.”

lehetőségekkel, ám produkcióját jócskán felértékelte, hogy egyedülként képviselte az energiatalós gárdát a záróetapban: a négy-szeres világbajnok címvédő Sebastian Vettel a 11. időt autózta a Q2-ben, így nem jutott tovább. A német menet közben váltógondokra panaszkodott, utólag viszont elismerte: egyszerűen nem tudott elég gyors lenni.

Valterri Bottas révén egy Williams csipete meg a 4. helyet: a finn versenyzőnek idén először sikerült tisztán, büntetések és egyéb gondok nélkül lehozni a pályát, a végén pedig még Ricciardo rajtbüntetéséből is profitált. Így került a második sorba Sergio Perez is a Force Indiával: az első két futamon halovány mexikói ezúttal a silverstone-i csapat gyorsabb versenyzője volt, Nico Hülkenberg ugyanis nem jutott tovább a Q2-ből. A harmadik sor élőkélőbb rajtkockája Kimi Raikkönené lett, aki 7 tizedet vert ferraris márkatársára, Fernando Alonso: a spanyol arra panaszkodott az F14T folyamatosan



3 Sergio Perez
„Egész eddigi pályafutásom egyik legkülönlegesebb eredményét értem el. Soha ennyire keményen még nem harcoltam a dobogóért. Az önbizalmamnak mindenképpen jót tesz ez a harmadik helyezés, kiváltképp a tavalyi nehézségek után. Az utolsó néhány körben nagyon nehéz volt védekezni a Red Bull ellen.”



veszített a teljesítményéből, így a Q3-ba bejutott ugyan, ám ott tökötülésként végzett.

Raikkönen a gyorsabb McLarennel, Jenson Buttonnal osztozkodhatott a harmadik soron, őket a Williams brazilja, Felipe Massa, és a másik McLaren, Kevin Magnusson követte.

Hamilton és Rosberg a futamon is külön dimenzióban autóztak, de szerencsére a Mercedes-vezérkar engedte, hogy csatázzanak egymással. A brit a kialvó piros lámpák után azonnal elhúzott a német mellett, aki siker-

telenül támadott vissza. A 19. körben, bokszkiállásaik előtt nem sokkal Rosberg újabb offenzívát indított, néhány pillanatra Hamilton elé került, aki ismét visszafoglalta a vezető pozíciót. A kudarcba fulladt kísérlet hatására a német taktikát váltott: a középső etapban a keményebb Pirelliken autózott, meghagyva egy végső, nagy hajrára a lágyakat. Amikor a 41. fordulóban Pastor Maldonado a villásorrú Lotusszal felölelte Esteban Gutierrez Sauberét, amely szaltózott egy hatalmasat és nagyot esett, öt kör erejéig a pályára hajtott

a biztonsági autó. Ez elméletileg Rosbergnek kedvezett, ugyanis felszámolta Hamilton közel 10 másodperces előnyét, de az újraindítást követően hiába ostromolta márkatársát, a szigetországi egészen a pályafutása 24. győzelmét jelentő kockás zászlóig tartotta a vezetést, így a németnek ezúttal is csak a 2. hely jutott.

Zajlott az élet a csillagosok mögött is, ahol párharcokkal gazdagon tűzdelte derbit láthatott a közönség, de ott is a Mercedes-hajtáslánccal szerelt autók voltak a leginkább

Csapatok, amelyek többet vártak Bahreintől: Williams, McLaren Red Bull. A futam után a Ferrari sem volt boldog



A verseny legnagyobb balesetét Maldonado okozta, amikor felölelte Gutierrezet. A karambol után három Mercedest láthatott az élen a közönség

ütőképesek. Közöttük is Perez bizonyult a legjobbnak, aki a 3. helyen kormányozta célba a Force Indiát, csattanós választ adva ezzel azoknak, akik leírták a tavalyi, balul elsült McLaren-kalandja után. A mexikói hősiessé védte a pozícióját Ricciardo ellen,

aki ismét elemében volt: a visszasorolás után felzárkózó ausztrált Vettel egyszer előzékenylen elengedte, egyszer pedig erőből húzott el a német mellett, s mint arra utólag Perez is rávilágított, ha lett volna még egy kör, talán a dobogó legalsó fokára is felfért volna.

A Bahreini Nagydíj végeredménye

1	Lewis Hamilton Mercedes F1 W05 56 kör, 1:39:42,743	11	Danyil Kvjat Toro Rosso STR9-Renault + 41,342
2	Nico Rosberg Mercedes F1 W05 + 1,085	12	Romain Grosjean Lotus E22-Renault + 43,143
3	Sergio Perez Force India VJM07-Mercedes + 24,067	13	Max Chilton Marussia MR03-Ferrari + 59,909
4	Daniel Ricciardo Red Bull RB10-Renault + 24,489	14	Pastor Maldonado Lotus E22-Renault + 1:02,803
5	Nico Hülkenberg Force India VJM07-Mercedes + 28,654	15	Kamui Kobayashi Caterham CT04-Renault + 1:27,900
6	Sebastian Vettel Red Bull RB10-Renault + 29,879	16	Jules Bianchi Marussia MR03-Ferrari + 1 kör
7	Felipe Massa Williams FW36-Mercedes + 31,265	17	Jenson Button McLaren MP4-29-Mercedes + 2 kör
8	Valterri Bottas Williams FW36-Mercedes + 31,876	Nem értek célba	
9	Fernando Alonso Ferrari F14T + 32,595	Kevin Magnussen	McLaren MP4-29-Mercedes 40. kör
10	Kimi Raikkönen Ferrari F14T + 33,462	Esteban Gutierrez	Sauber C33-Ferrari 39. kör
		Marcus Ericsson	Caterham CT04-Renault 33. kör
		Jean-Eric Vergne	Toro Rosso STR9-Renault 18. kör
		Adrian Sutil	Sauber C33-Ferrari 17. kör

MINDENFÉLE

Bemutatkozott a Sauber C33-as volánja mögött Giedo van der Garde, a tavalyi szezonban a Caterhamnál versenyző holland az első edzésen kapott lehetőséget Gutierrez autójával: „Mindenesetesen más, mint a tavalyi autókban, így az elején szenvedtem egy picit, de aztán körölről körre javítottam” – mondta a 20 kört autózó és a 18. helyen záró tesztpilóta.

A bahreini nagydíj volt az utolsó verseny, amelyen **Stefano Domenicali irányította a Ferrarit**. Bár a maranellói márka hivatalos közlése szerint a csapatfőnök maga mondott le, a pletykák szerint az eredménytelenség miatt váltotta le az



elnök, Luca di Montezemolo. Helyét a márka korábbi észak-amerikai guruja, az F1-ben teljesen ismeretlen Marco Mattiacci vette át.

Lehetőséget adott tesztpilótájának a Caterham és a Williams is: a zöldeknél Robin Frijns vezethetett az első edzésen Kamui Kobayashi helyén és a mezőny végén el is kalapálta csapatársát, Marcus Ericssont, míg a martiniseknél Felipe Nasr Valterri Bottas autóját vezethette: a brazil a 13. helyen zárt és fél másodpercet kapott Felipe Massától.

Hülkenberg révén a másik Force India végzett az 5. pozícióban, míg a német versenyzőt honfitársa, a Red Bull egyenesbeli tempóját és az élményétől eltérő gumistratégiát – csak a címvédő kezdte a futamot középkevény abroncsokon – kárhózzató Vettel követte a célban. Noha volt a futamnak olyan periódusa, amikor a két Williams dobogóközélen harcolt a Force Indiakkal, a három kiállásra voksoló, egymással ismét nagyot vívó Massa-Bottas páros végül a 7-8. helyeken kötött ki. A Ferrarik csak az utolsó két pontszerző helyre tudtak odaférközni: a helyzetet jól szemléltette, hogy Alonso a 9. helyen befutva úgy bokszolt a levegőbe a kockás zászló alatt, mintha győzött volna, Raikkönen 10. pozíciójához pedig kellett az is, hogy Button McLarenje műszaki okok miatt megadja magát. Nem ért célba Magnusson sem, aki Malajzia után a rajtnál ismét koccant a vörösök finnjevel: kiesését nem ez, hanem – akárcsak Button búcsúját – kuplungprobléma eredményezte, amelyhez egy új beállítás kipróbálása vezetett.





1



Lewis Hamilton

„A pénteki edzések után változtattunk a beállításokon, és mivel szombaton esett, nem tudtuk pontosan, hogy hol tartunk, ám ma a kocsi egyszerűen hihetetlenül jó volt. Az utolsó néhány körben egy picit keményebben tapostam a gázt, hogy fenntartsam az abroncsok hőmérsékletét. Nagyon elégedett vagyok.”

Meglepetés nélküli futam

Hamilton sorozatban harmadszor állt a dobogó tetejére

Izgalmaik tekintve meg sem közelítette a sakhiri futamot a Kínai Nagydíj, amelyen a Mercedesek újabb kettős győzelmet arattak. Lewis Hamiltonnal karrierje során először fordult elő, hogy zsinórban háromszor nyert, míg Nico Rosberg mögött Fernando Alonso Ferrarija futott be.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR • FOTÓ: ATP, KRAELING, FOP, DPPI

Az új F1-korszak eddigi legjobb futamát követő napokban több fontos esemény is történt a sportág háza táján. Egyrészt lebonyolították az idény első évközi tesztjét, másrészt az FIA párizsi tárgyalásán eldőlt, hogy bármennyire próbál bekkelni a Red Bull, nem tudják kimagyarázni a melbourne-i átfolyásmérő ügyet, így a csapat is, Ricciardo is bukta az évadnyitón elért 3. helyezést és az érte járó pontokat. A Ferrarinál egyenesen bomba robbant: Stefano Domenicali – a hivatalos kommunikáció szerint önszántából – lemondott a csapatfőnöki tisztségéről az újabb gyatra szezonkezdet miatt, helyére pedig óriási meglepetésre egy F1-es tekintetben teljesen



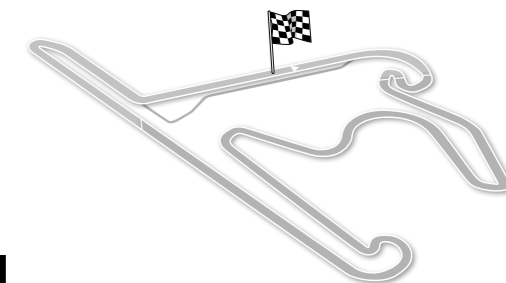
ismeretlennek mondható vezetőt, a Ferrari közelmúltbeli ázsiai, valamint észak-amerikai piaci sikereinek kovácsát, Marco Mattiaccit nevezte ki az elnök, Luca di Montezemolo.

Csodát senki nem várt Sanghajtól és a szabadedzéseken megmutatkozott, hogy ez nem is véletlen: bár a két pénteki edzés alatt Hamilton panaszkodott a balanszra és autóját sokáig szerelgették a Mercedes garázsában, így is simán futotta meg a nap legjobb idejét. Ígéretesen kezdett a kisebb fejlesztésekkel felvértezett Ferrari is: noha Kimi Raikkönen az első futóművel kapcsolatos gondok miatt az



első edzésen csak egy installációs kört futott, azon a tréningen Alonso bizonyult a leggyorsabbnak, aki a délutáni gyakorlásban is Hamilton közelében végzett, másfél tizedes hátránnyal zárt a 2. pozícióban.

Ahogy azt a meteorológusok megjósolták, a szombati igazi esőnap volt Sanghajban. Már délelőtt is zuhogott, így a Mercedesek nem autóztak mért kört az utolsó edzésen, amely Daniel Ricciardo révén Red Bull-elsőséggel zárult. Hasonló időjárási viszonyok mellett bonyolították az időmérőt is, ahol kétség sem férhetett Hamilton



Sanghaj – Shanghai International Circuit

A pálya hossza: 5,451 km

Versenytáv: 54 kör – 294,654 km

Időjárás: száraz

A levegő hőmérséklete: 18–19 fok

Az aszfalt hőmérséklete: 24–27 fok

Leggyorsabb kör: Nico Rosberg 1:40,402

MINDENFÉLE

Egy körrel korábban, már az 55. forduló végén meglengette a kockás zászlót az erre a feladatra kijelölt sportbíró, így a hivatalos értékelést – a szabályok szerint – az 54. kör eredménye adta. Ezzel csak Kobayashi veszített, ugyanis a japán az 55. körben egy agresszív manőverrel előzte Bianchit, de így a 17. helyett 18. helyezétként került a jegyzőkönyvbe.



A Red Bullnak Sanghajban is meggyűlt a baja a Gill Sensors által szállított átfolyásmérővel, amely Vettel autójában a nyitónapi edzéseken, valamint az időmérő első felvonásában is megadta magát. Az FIA motorokért felelős guruja, Fabrice Lom arról számolt be, hogy a gondokat a Red Bull által használt Total üzemanyag egyik kémiai összetevője okozza.

26-27



Nico Rosberg

„Számomra a károk mérsékléséről szólt ez a hétvége. Nem sikerült jól az időmérőm, telemetria nélkül kellett végigcsinálnom a futamot. A mérnökeim nem tudtak segíteni a kuplung beállításában, így rögtön buktam pár helyet a rajtnál, aztán Bottas nekem ütközött, de végül az autó tempójának köszönhetően sikerült feljőnnöm.”



elsőségéhez: a brit uralta mindhárom etapot, a Q3-ban a közvetlen üldözővé előlépő Red Bullok megközelíteni sem tudták. Az energiatalososknál egyébként Ricciardo ismét gyorsabb tudott lenni a négyszeres világbajnok címvédő Sebastian Vettelnél, igaz, az ausztrál hátránya közel 0,6 másodperc volt a polepozíciót megszerző britezhez képest, míg márkatársa 1,1 másodpercet kapott az éllovasától.

Némi meglepetésre Rosberg csak a 4. helyre tudott feliratkozni. A német az utolsó próbálkozása során javításra állt egészen az utolsó kanyarig, ám a kormánykijelzőn tévesen az jelent meg, hogy kéttizedes hátrányban van, így bevállalásabban fordult rá az utolsó kanyarra, ami megpördüléshez vezetett. Az 5. rajtkockát Alonso csípte meg, aki – ha a Mercedeseknek nem is – a Red Bulloknak kemény csatát ígért. A spanyolt a korábbi esős időmérőkön nem túl jól muzsikáló Williams párosa, Felipe Massa és Valtteri Bottas követte az eredménylistán, a legjobb tíz közé pedig bekerült Nico Hülkenberg révén egy Force India, Jean-Eric Vergne Toro Rossója, valamint a Lotus képviselőiben Romain Grosjean is. Az előző futamok tapasztalatai alapján különösen Grosjean produkciója volt meglepő: bár Pastor Maldonado egy műszaki hiba miatt nem is vett részt az időmérőn, a francia versenyző kvalifikációs eredményéből a Lotus javulásának jegyeit lehetett kiszűrni. Persze a Q3-ba jutásban szerepet játszott az is, hogy a zárófelvonások állandónak mondható szereplői közül többen is lebögték: például Kimi Raikkönen, akinek meggyűlt a baja a visszacsúszásokkal és csak a 11. helyen kötött ki a Ferrarival, de így járt a McLaren

párosa, Jenson Button és Kevin Magnussen is, akiknek gumimelegítési és tapadási gondok után a 12., illetve a 15. hely jutott.

Hamilton lendülete vasárnap, száraz körülmények között is töretlennek bizonyult: a brit hibátlan rajttal őrizte meg az elsőséget, a lány keverékű Pirelliken az élmezőny összes tagjánál tovább, egészen a 17. körig maradt a pályán, s megcsinálta ugyanezt a középső etapra felrakatott középkevény gumikkal is, amelyeket a 38. körben cseréltetett ugyanolyanokra. 2008 vb-elsője magabiztosan haj-

tott a kurtán-furcsán, az egyik sportbíró hibája miatt a tervezettnél egy körrel korábban meglengetett kockás zászlóig, és győzelme egyetlen pillanatig sem forgott veszélyben.

Rosberg útja közel sem volt ennyire sima a 2. helyig, amely egyet jelentett a vb-tabella elsőségének megőrzésével. Már a rajt előtt közölték vele a csapatrádió, hogy Ezüstnyilának telemetriája nem működik, ráadásul – részben a technikai hibának köszönhetően – elszurta a rajtot és visszacsúszott a 7. helyre. A németnek még így is szerencséje volt,



Fernando Alonso

„A nehéz szezonkezdés után jót tett az önbizalmunknak ez az eredmény. Egyértelműen előre léptünk, de tudjuk, hogy sokat kell még fejlődünk. Stefano Domenicalinak ajánlom ezt a dobogós helyezést, mert szerintem júliusig minden eredmény az általa tett erőfeszítéseknek lesz köszönhető. Meglátjuk, mit hoz Barcelona...”



A Red Bullnál Ricciardo megverte Vettelt, Kvjat pedig pontot rabolt Buttontól

ugyanis Bottas a tülekedésben az 1-es kanyarnál hátulról nekikocant az autójának, amire akár az egész verseny rámehetett volna. A felzárkózáshoz hamar nekikezdett: Hülkenberget és Massát viszonylag könnyen előzte meg, a Red Bull párosa, valamint Alonso azonban jóval nehezebb feladatnak bizonyult, de a 42. fordulóra már a csapattársa mögött száguldott, és ott is maradt a leintésig.

Alonso jól rajtolt, de koccant a rendkívül agresszívan induló Massával, aki az 1-es kanyar előtt beszorult a Ferrari és Ricciardo Red Bullja közé. A spanyol tántoríthatatlanul

haladt előre és azonnal kísérletet tett a 2. helyen autózó Vettel megelőzésére, ami ekkor még nem, ám a kerékcserék első fordulójakor már összejött neki. A 42. fordulóban, a hátsó hosszú egyenesben Rosberg a DRS segítségével előzte meg, a 3. helyet viszont megőrizte a leintésig. Vettel nem tudott a spanyol mögött maradni: noha azonos gumistratégián voltak a mögötte haladó Ricciardóval, az ausztrál tempója és a német jelentősebb gumikopása miatt a csapat a 26. körben helycserét rendelt el, amelyet a címvédő csak némi mérlegelés után ejtett meg. Ricciardo ezt

MINDENFÉLE

Adrian Newey, a Red Bull főtervezője nem volt jelen Kínában: a szakember Angliában maradt és meglátogatta Mark Webbert a WEC-nyitányon, ám a Mercedes-igazgató Niki Lauda szerint ennek üzenetértéke volt. „Jól állunk, de keményen kell dolgoznunk. A Red Bull képes fordítani, ráadásul Newey otthon maradt, így szerintem készülni valamivel Barcelonára!”

Szükségesen időjárásfüggő a McLaren MP4-29-ese: Eric Boullier versenyigazgató ezzel indokolta, hogy a wokingi egyet Sanghajban is szenvedett. „Ha túl meleg van, ha túl hűvös van, az autónk nem versenyképes. A leszorítóerővel vannak gondjaink, mert nem tudjuk olyan könnyen használni az abroncsokat, mint a Red Bull és a Mercedes” – mondta a szakember.

Raikkönen vadonatúj F14T kapott Sanghajra, a korábbi autója ugyanis megsérült a bahreini futamot követő tesztelésen, de a finn szerint nem ez volt az oka a sanghaji szenvedésének: „Szerintem inkább a vezetési stílusom lehetett az oka, plusz az, hogy hűvös volt és nem sikerült megfelelően felmelegíteni az abroncsokat” – magyarázta a futam után a finn klasszis.

Bár a célj nem jutott el, Grosjeanba lelket öntött, hogy ezúttal már pontokért küzdhetett az első három futamon még pocskék E22-es Lotuszal: „Ez nem csoda, inkább a kemény munka eredménye” – mondta a francia. „Picit jobban értjük az aerodinamikai csomag és a felfüggesztés működését. Sajnos most kiestem, de Barcelonában talán még jobbakk leszünk!”

követően próbálta hajszolni Alonsót, de nem volt esélye ellene, így az energiatalos duó a 4-5. helyen futott be.

A 6. helyet Hülkenberg mondhatta magának: a pozíciót jó darabig Massa birtokolta, de az első kiállításánál a Williams szervizesei összecserélték a hátsó kerekeket, így a szúrára nyúlt művelettel a brazil esélyei elszálltak. Csapattársa, Bottas a futam végén erősen szorongatta a Force India versenyzőjét, de nem tudta megelőzni. Raikkönen halovány teljesítménnyel végzett a 8. helyen, míg a pontszerzők zónája Sergio Perez révén a másik Force Indiával, valamint a pályafutása negyedik versenyén harmadszor eredményes Toro Rosso-tetteséggel, Danyil Kvjattal egészült ki.

A McLarennek a versenyen tovább küszködtek, így Buttont a 11., míg Magnussent a 13. helyen intették le. Grosjean egy darabig Raikkönennel harcolt, de előbb a negyedik sebességi fokozata szállt el a Lotusból, majd a váltó teljesen megadta magát, így a francia a 29. körben a bokszba gördült. A gall mellett Adrian Sutil adta még fel a viadalt: a Sauber motorja már a felvezető körben is rakoncátlankodott, a 6. körben pedig megmakacsolta magát és véget vetett a német versenyének.

A Kínai Nagydíj végeredménye

1	Lewis Hamilton Mercedes F1 W05 54 kör, 1:33:28,338	12	Jean-Eric Vergne Toro Rosso STR9–Renault + 1 kör
2	Nico Rosberg Mercedes F1 W05 + 18,062	13	Kevin Magnussen McLaren MP4–29–Mercedes + 1 kör
3	Fernando Alonso Ferrari F14T + 23,604	14	Pastor Maldonado Lotus E22–Renault + 1 kör
4	Daniel Ricciardo Red Bull RB10–Renault + 27,136	15	Felipe Massa Williams FW36–Mercedes + 1 kör
5	Sebastian Vettel Red Bull RB10–Renault + 47,778	16	Esteban Gutierrez Sauber C33–Ferrari + 1 kör
6	Nico Hülkenberg Force India VJM07–Mercedes + 54,295	17	Kamui Kobayashi Caterham CT04–Renault + 1 kör
7	Valtteri Bottas Williams FW36–Mercedes + 55,697	18	Jules Bianchi Marussia MR03–Ferrari + 1 kör
8	Kimi Raikkönen Ferrari F14T + 1:16,335	19	Max Chilton Marussia MR03–Ferrari + 2 kör
9	Sergio Perez Force India VJM07–Mercedes + 1:22,647	20	Marcus Ericsson Caterham CT04–Renault + 2 kör
10	Danyil Kvjat Toro Rosso STR9–Renault + 1 kör	Nem értek célba	
11	Jenson Button McLaren MP4–29–Mercedes + 1 kör	Romain Grosjean	Lotus E22–Renault 29. kör
		Adrian Sutil	Sauber C33–Ferrari 5. kör

PILÓTÁK	AUS	MAL	BHR	CHN	ESP	MON	CAN	AUT	GBR	GER	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	RUS	USA	BRA	ABQ
N. ROSBERG	25	18	18	18															79
L. HAMILTON	0	25	25	25															75
F. ALONSO	12	12	2	15															41
N. HÜLKENBERG	8	10	10	8															36
S. VETTEL	0	15	8	10															33
D. RICCIARDO	0	0	12	12															24
V. BOTTAS	10	4	4	6															24
J. BUTTON	15	8	0	0															23
K. MAGNUSSEN	18	2	0	0															20
S. PEREZ	1	0	15	2															18
F. MASSA	0	6	6	0															12
K. RAIKKÖNEN	6	0	1	4															11
J.-E. VERGNE	4	0	0	0															4
D. KVJAT	2	1	0	1															4
R. GROSJEAN	0	0	0	0															0
A. SUTIL	0	0	0	0															0
E. GUTIÉRREZ	0	0	0	0															0
M. CHILTON	0	0	0	0															0
K. KOBAYASHI	0	0	0	0															0
P. MALDONADO	0	0	0	0															0
M. ERICSSON	0	0	0	0															0
J. BIANCHI	0	0	0	0															0

KONSTRUKTÖRÖK	AUS	MAL	BHR	CHN	ESP	MON	CAN	AUT	GBR	GER	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	RUS	USA	BRA	ABQ
Mercedes	25	43	43	43															154
Red Bull Racing	0	15	20	22															57
Force India	9	10	25	10															54
Scuderia Ferrari	18	12	3	19															52
McLaren Mercedes	33	10	0	0															43
Williams	10	10	10	6															36
Toro Rosso	6	1	0	1															8
Lotus	0	0	0	0															0
Sauber	0	0	0	0															0
Marussia	0	0	0	0															0
Caterham	0	0	0	0															0

Nico vagy Lewis?



David Coulthard szerint Lewis Hamilton a szezon első négy futamán bizonyította, hogy jobb pilóta, mint Nico Rosberg, ennek ellenére azonban még Rosberg világbajnoki esélyeit sem szabad leírni. „Rosberg az egész karrierje során jónak tűnt, ezt Michael Schumacherrel szemben is megmutatta, de ez az előny Hamiltonnal szemben tavaly már nem volt meg. Idén négy verseny után azonban kijelenthető, hogy a Mercedes képes a világbajnoki címre, Nico pedig nem tűnik olyan jónak, mint Lewis. Ez kicsit erős állításnak tűnik Rosberggel szemben, aki vezet a bajnokságot, de én akkor is így látom” – írta a 13-szoros futamgyőztes a BBC-n megjelent cikkében, de sietve ezt is hozzátette: „Ez azonban nem azt jelenti, hogy Rosberg nem lenne kivételes pilóta, hogy nem fog több futamon győzni, vagy nem ő nyeri éppen a világbajnoki címet idén.”

Fizessen elő most kedvezményrel az Autósport és Formula Magazinra, és az Öné lehet egy egyedi Senna emlékpóló!

Csak küldje el nekünk az előfizetés összegét, és mi máris postázzuk Önnek ajándékát! Ne feledje: ha előfizet, Magyarország autósport magazinja minden hónapban a postaládájában várja Önt az F1 és a motorsportok aktuális híreivel, legizgalmasabb képeivel és háttér-információival!

- 1 éves (11 szám) AFM előfizetés ajándékkal **8990 Ft**
- 1 éves (11 szám) AFM előfizetés (ajándék nélkül) **5990 Ft**
- ½ éves (6 szám) előfizetés **3790 Ft**

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



Szórakozás, verseny, adrenalin!

- 470 m-es pálya
- Sodi GT5 Proline gokartok
- Honda 200 cm³ 8,5 LE motorok
- AGV bukósisakok
- SPARCO overálok
- eRegisztráció
- Facebook integráció
- HD eredménylista
- G1 Kart bár



Csatlakozz a száguldást kedvelők klubjához, váltsd ki versenyzői licenvedet és élvezd a kedvezményeket és ajándék futamokat egy teljes évig!



G1 KART CENTER
 1134 Budapest, Róbert Károly krt. 54-58.
 mélygarázs -3 szint
 +36 1 239 0743
 info@g1kartcenter.hu

Nyitvatartás:
 hétfőtől - péntekig: 15:00 - 23:00
 szombaton: 10:00 - 23:00
 vasárnap: 8:00 - 23:00

www.g1kartcenter.hu

www.facebook.com/g1kartcenter

Szókimondó doktor

Gary Hartstein: Az orvos a sportág része legyen, ne a versenyző

A legendás Sid Watkins professzor mellett tanulta ki a szakmát, majd hét éven át ült minden egyes futamon az orvosi autóban, mígnem 2012 végén megköszönték neki a munkáját.

A mostanában Michael Schumacher tragédiája kapcsán igen sokat nyilatkozó doktor többek közt a német legenda balesetéről, az egészségügyi személyzet feladatairól, a pályán zajló ellátás részleteiről és a lehetséges biztonsági fejlesztésekről is beszélt. Az F1Racing magazin újságírója, Maurice Hamilton, a Formula-1 egykori orvosát, **Gary Hartsteint** kérdezte.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ • FOTÓ: BUCZKÓ ANDOR, DPPI

– Michael Schumacher balesete óta nagyon sokat szerepel a médiában. Az emberek nem sokat tudnak a fejsérülésekről, az Ön világában viszont ez megszokott dolog...

– Azt szeretném, ha az emberek minél többet tudnának arról, hogy mi történik tulajdonképpen, hiszen minél többet értesz, annál pontosabban értékelheted a helyzetet.

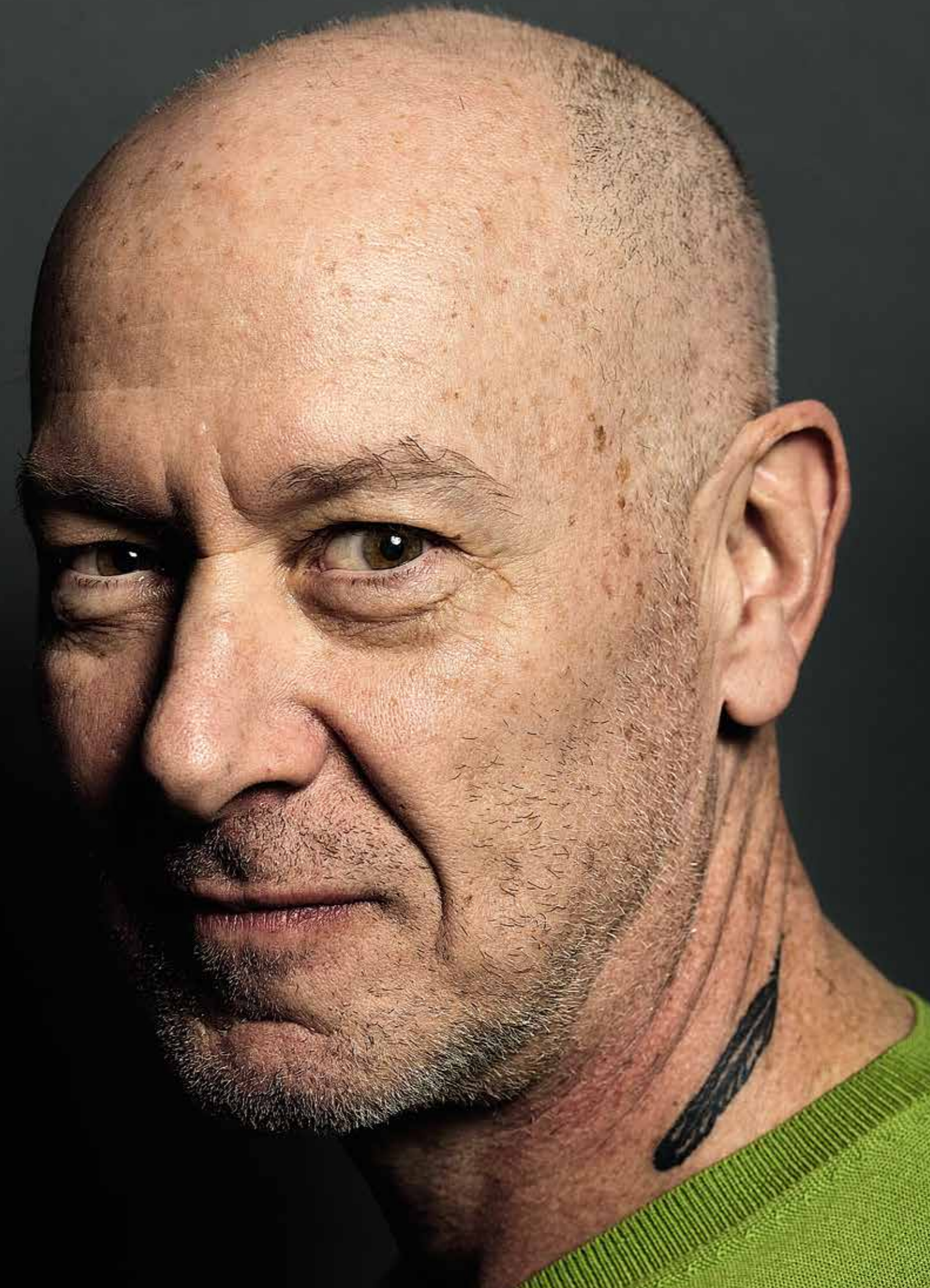
– Fejsérülések kapcsán joggal mondhatjuk, hogy nincs két egyforma?

– Pontosan. Ha elképzelünk száz Michaelt, aki ugyanolyan sebességgel és szögben egy ugyanolyan balesetet szenved, a végeredmény nem lesz ugyanolyan mind a százszor. Az idő előrehaladtával azonban egyre világosabb lesz a helyzet.

– A fejsérülésekkel és az agyrázkódásokkal többet kell foglalkoznia a motorsportnak, mint korábban?

– Sid Watkins professzor idegsebész volt, s amikor a fedélzetre léptem, elég hamar elkezdtünk az agyrázkódásról beszélni. Sid kapcsolatba lépett néhány sráccal az Államokból, például Steve Olvey ideggyógyással, aki felnyitotta a szemünket. Ezt követően minden szezon előtt komputeres teszttel vizsgáltuk a versenyzők neurokognitív funkcióit... ➔

Napjaink legtöbb rajongót érdeklő problémája Michael Schumacher felépülésének lehetősége. Képünkön éppen a Ferrari üzen egykori bajnokának





– *Ez mit jelent?*

– Teszteltük a reakcióidőt, a koncentrációt, a memóriát – olyan paramétereket, melyek sérülnek agyrázkódás esetén. Ezzel van egy alapértékünk, és a szabályok értelmében, ha valamelyik versenyzőnek ütést kap a feje, vagy az orvosok szükségesnek látják, csinálni kell még egy tesztet. Robert Kubica a 2007-es montreali bukását követő futamon azért nem vezethetett (és ezért ültetett a BMW-be Vettel – *a szerk.*), mert az egyik paraméter nem volt rendben, bár egyébként klinikailag teljesen jól volt, és indulni akart.

– *Mindig lenyűgözött, mennyi mindenre képesek a versenyzők közel 300 kilométeres tempónál...*

– Döbbenetes. Ha azt kérdezik, mi tesz naggyá egy versenyzőt, sokan azt mondják, hogy a reakcióidő. Pedig, jóllehet kiválóak ebben a tekintetben, nem hiszem, hogy jobbak lennének más sportágak képviselőinél.

Fizikai szempontból viszont elképesztő, amilyen gyorsasággal a szemüket mozgatják, azt hiszem, hihetetlenül erősek a szemmozgató izmaik. Últ valaha kétüléssel F1-es autóban? Kibírná egy órán és negyvenöt percen át?

– *Semmiképp... Hat kört mentem, és teljesen elképedtem, mennyire kimerültem ez idő alatt, pedig csak ültem és tartottam magam. Végül kiszáradva szálltam ki az autóból. Persze ők fitteek, én pedig nem, de...*

– Ez is egy komoly tényező. Az információfeldolgozó képességük fenomenális, de azt hiszem, például egy Eurofighter pilótájáé is hasonló. Háromdimenziós célpontokat követ, irányítja a repülőt, fegyvert választ, közben 6G terheli. Szóval nem hiszem, hogy a versenyzők féltistenek, de az információfeldolgozás kétségkívül kiemeli őket a tömegből. És ezután jönnek az emberi tényezők: a nagy bajnokok nemcsak jó pilóták, hanem roppant intelligens emberek is.

– *Minden világbajnok? Ahogy Michael Schumacher is?*

– Igen. Schumacher elsődlegesen nem lexikális tudással rendelkezik, hanem azzal a tudással, hogy azonnal képes megérteni valaminek a lényegét, s a megfelelő kérdést teszi fel rá. Elképesztően intelligens, kivételes vezéregyéniség, ráadásul ezt a vezetési tudásától függetlenül mondom. Láttam, hogy egyes esetekben a Ferrari alkalmazottjai egy golyót is bevállaltak volna érte, olyanok voltak, mint a katonái. Egészen kivételes.

– *Térjünk vissza a balesetéhez: a híreket hallva mit gondolt az első időszakában?*

– Az alapján, ahogy az első hírek jöttek, gondoltam, hogy valami nagyon rossz dolog történt, amikor pedig kiderült, hogy a grenoble-i kórházban van, már tudtam, hogy nagy a baj. Kómában volt, bár mesterséges kómáról beszéltek, de ezt a kifejezést nem szoktam használni, mert nem írja le pontosan a helyzetet. A súlyos fejsérülést szenvedő pácienseket altatni szokás.

– *Ami az Ön területe...*

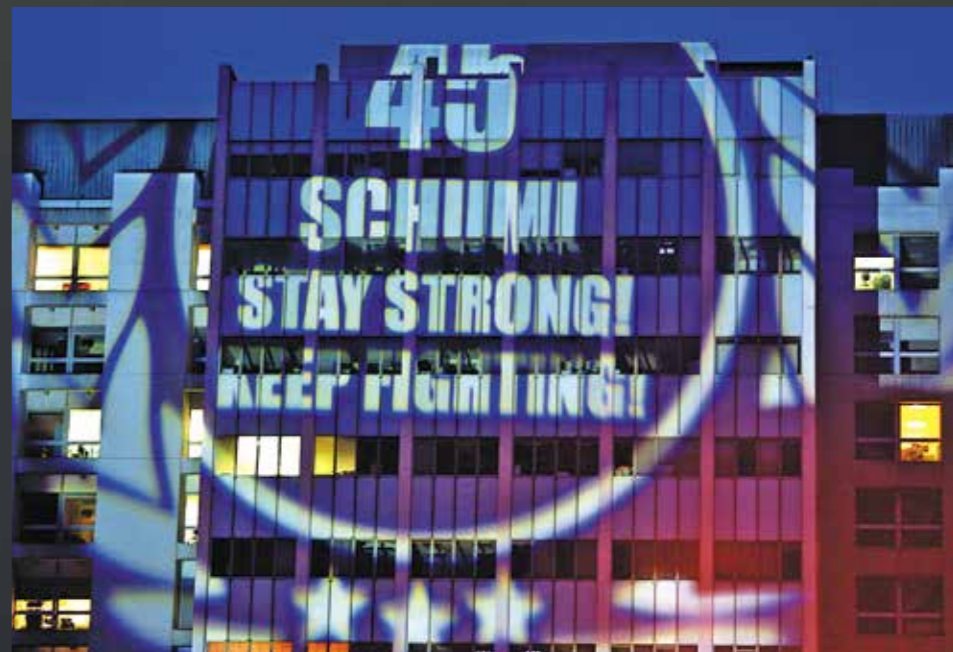
– Igen. Elég könnyű elmagyarázni: amikor alszol, fel tudlak ébreszteni. Amikor altatásban vagy, nem tudlak felébreszteni. Nagy a különbség alvás és altatás közt, a köznapi nyelven szólva a beteget ilyenkor el kell altatni, hogy irányítani lehessen a légzését, a légutakat, és meg lehessen vizsgálni a koponyáját. Ezután, amennyiben szükséges, az alvás mélységét lehet növelni, hogy lenyugodjon a páciens, s ezáltal a lehető legkevesebb oxigént fogyassza el, az agynak pedig több maradjon.

– *Az agy valóban annyira bonyolult, hogy nem lehet megmondani, mi fog történni?*

– A megszokott válaszom erre a kérdésre: fogjunk meg egy kólaautomatát, s ugyanabból a magasságból ejtsük rá ugyanarra a sziklára. Ha utána bedobok egy érmét, nem vagyok benne biztos, hogy kiadna még egy kólát ezt követően... Az agyban annyi kapcsolat van, ahány csillag az univerzumban, és csak bízni tudsz benne, hogy ezek a kapcsolatok maguktól helyreállnak. A folyamat olyan, mint a GPS-es navigáció. Beindítod az autót, és megmondod, hová mész. A GPS erre azt mondja, hogy három óra hosszú az út. Ekkor ez az érték még nagyon bizonytalan, mert rengeteg statisztikai feltételezésre épül a becslés, de ahogy egyre közelebb érsz, az előrejelzés egyre pontosabb lesz.

– *Emlékszem, hogy Watkins professzor egyszer azt mondta, hogy az agy egészen kivételes berendezés. Ő volt az egyik legjobb agysebész, akit ismert?*

– Ő szó szerint a megszállottja volt az emberi agynak. Rengeteg kiváló idegsebész beszélt



nagyon elismerően Sid technikai képességeiről, viszont sosem műtöttem vele. Erre soha nem került sor.

– *Hogy került közel a Formula-1-hez? Honnan jön a motorsport iránti rajongás?*

– Gyermekként a televízióban minden szombaton megnéztem a sportmagazint. A lehető legkevésbé voltam sportos alkat, még egy baseballütőt se tudtam meglendíteni, a labdát eltalálni pedig főleg nem tudtam volna. Az ABC rengeteg motorsportot adott, a NASCAR és az Indy legszebb éveiről beszélünk, de emlékszem a Monacói Nagydíjra és a Le Mans-ra is.

– *Láttam egy interjút a YouTube-on, melyben arról beszélt, hogy Liege-ben élve eszébe jutott, hogy a közelben lévő spái pályán bizonyosan szükség van orvosokra. Vonzotta, hogy egyszerre foglalkozhat orvostudománnyal és a sporttal?*

– Nem az vonzott, hogy komoly orvosi tevékenységet végezzek a pályán,



„Legfeljebb a csuklója vagy a bokája tört el, de ennyiért nem állok meg.”

A staféta ünnepélyes átadása. Hartstein búcsúja nem zajlott ilyen ünnepélyes körülmények között, váratlanul menesztette az FIA





Alonsót Spában 2012-ben így tarolta le Grosjean, de Alonso szerencsére megúszta a balesetet

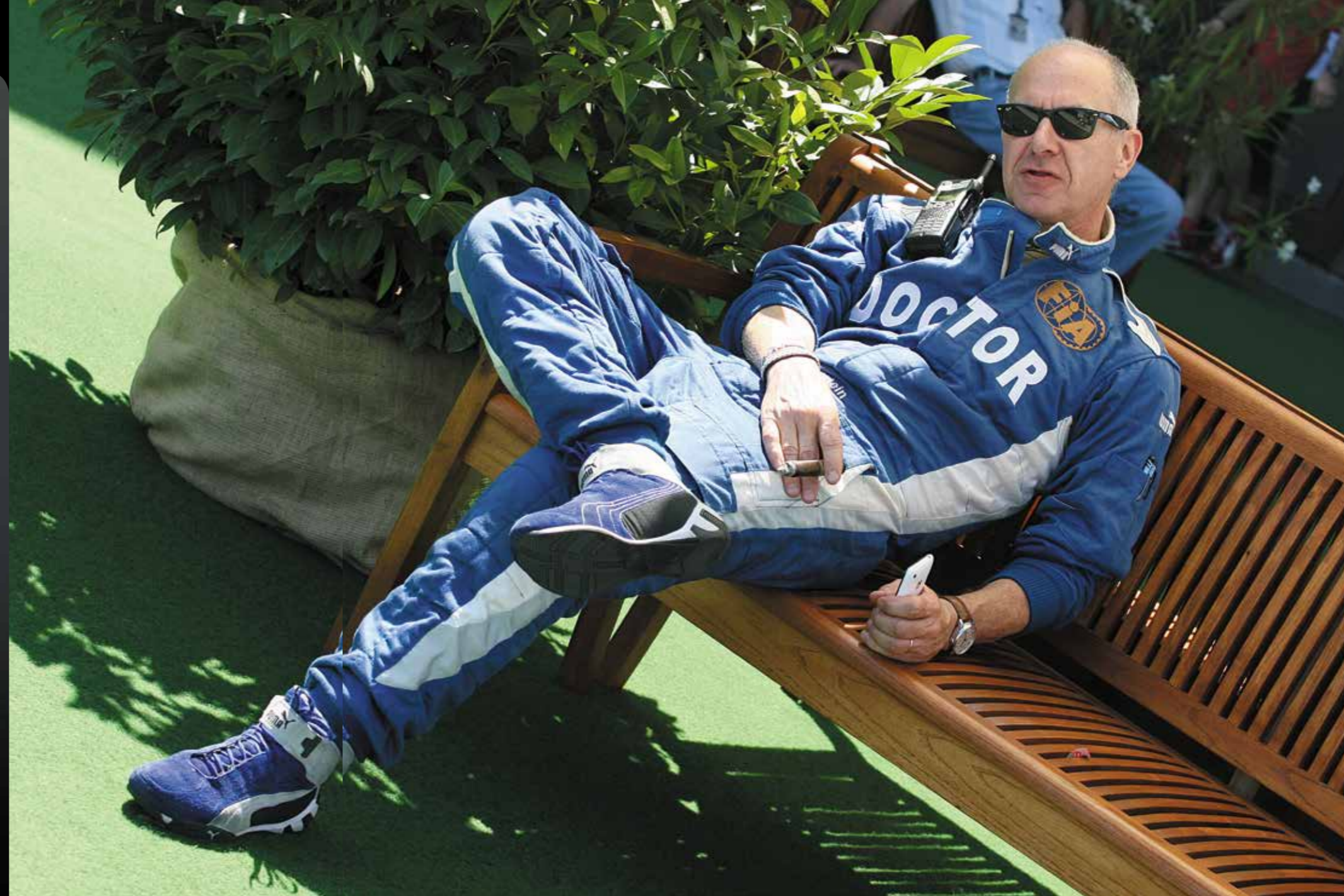
hiszen ebből az következne, hogy emberek sérültek meg. Csak azért mentem oda, mert beengedtek a pályára, és beülhettem egy autóba, ahonnan nézhettem a versenyt. Persze készen álltam bármilyen eset ellátására, de hogy őszinte legyek, nem azért mentem oda, hogy ilyesmit kelljen csinálnom.

– Végül bekerült a Formula-1-be, ahol nem is lehetett volna jobb tanára, mint Sid, akitől saját elmondása szerint szívesebben kért tanácsot, mint bárki mástól.

– Egészen kivételes dolog volt közel állni hozzá. Mindent tudott, nemcsak az orvostudományról, hanem az életről is. Nagyon különleges ember volt.

– Szóval bekerült a motorsportba, Sid mellett kitanulta a dolgokat, visszavonulása után pedig át kellett vennie a szerepét.

– Nem folytam volna bele a dolgokba, ha Sid nem akarja, hogy így legyek. Nagyon különleges volt az ő asszisztensének lenni, mivel a munkáját minden orvos és motorsportrajongó elismerte. Én viszont nem akartam,



hogy Sid azt gondolja, hogy azért vagyunk barátok, mert ez az érdekből áll.

– Mekkora a pályán lévő orvosi csapat felelőssége?

– A felelősséget tekintve a pályán történő ellátás a helyi személyzetre épül. Problémát jelent, amikor egy új helyszínre érkezünk, olyan országokba, ahol nincs nagy hagyománya a motorsportnak, az orvosok pedig nem dolgoztak a kórházon kívül. Ne feledjük, egy orvosnak az utcán is össze kell varrnia a balesetek sérültjeit! Valahogy így van ez az autóversenyzéssel is, bár például a most Silverstone-ban tartott kurzusom is onnan kezdődik, hogy a sérült megérkezik a sürgősségi osztályra, szóval a balesetet követő szakaszt nem érinti.

– A baleset helyszínén történő stabilizációra gondol?

– Igen, ami a pálya szélén történik. Mit kell tenni ilyenkor? Kubica 2007-es balesete például épp a pálya másik végében történt, mint

ahol az orvosi autó állt. A balesettől ötven méterre volt egy mentőegység, a kanadaiak pedig nagyon értik a dolgukat, és elbaldogultak. Mire odaértem, csak annyi dolgom maradt, hogy a mentőt készenlétre helyezzem Robertnek, mivel a srácok minden mást elintéztek. Az orvosi autó vezetője, Alan van der Merwe pedig okos fickó, jó helyre állította az autót.

– Mi a „jó hely” egy ilyen helyzetben?

– A pálya kialakításától is függ, valamint attól, hogy a biztonsági autó hol vezet át a mezőnyt. Nem akarunk útban lenni, ideális esetben a baleset helyszínét barikádként védik az odaérkező autók mindentől, ami mozog, mivel az F1-es versenygépek örült módon cikáznak majd. Ha valaki hibázik, egy autónak menjen neki, ne az embereknek.

– Amikor az első körben az orvosi autóval követi a mezőnyt, mennyire nehéz megítélni, hogy mi történt egy baleset helyszínén? Például az első kanyarban? Gyorsan kell

dönteni, hogy megálljon-e, hiszen ha nincs safety car, a mezőny nagyon gyorsan odaér ismét.

– Ez így van. Charlie Whiting rendszeresen elmondja a versenyzőknek, hogy „miközben a csapatnak elmondjátok, hogy megpördültek, hogy az az idióta nektek ment, vagy bármi mást csináltok, mutassátok fel a hüvelykujjaitok az orvosi autónak”. Én pedig, ha egy felmutatott ujjat látok, vagy azt, hogy a versenyző kiveszi a kormányt, akkor tudom, hogy nem történt semmi komoly. Legfeljebb a csuklója vagy a bokája tört el, de ennyiért nem állok meg. Ám a versenyzők a pillanat hevében sokszor elfelejtik a hüvelykujjukat, mi pedig csak várunk, hogy rendben vannak-e. Ha nem látunk semmilyen mozgást, akkor az jut eszembe, hogy „az ördögbe, ki kell szállnom”. Nem szeretek kiszállni, mert minél tovább vagyok ott, annál valószínűbb, hogy bejön a safety car, méghozzá csak miattunk. Nem bánom, hogy a száguldó cirkusz része vagyok, de a versenynek nem akarok része lenni. ➔

Hartstein különleges figura volt, és ez nem tetszett mindenkinek

„Nem hiszem, hogy a versenyzők félistenek, de az információfeldolgozás kétségkívül kiemeli őket a tömegből. És ezután jönnek az emberi tényezők: a nagy bajnokok nemcsak jó pilóták, hanem roppant intelligens emberek is.”



– *A professzor munkájának köszönhetően a struktúra már rendben volt, amikor átvette a munkát Sidtől, így az Ön célja annak finomítása, fejlesztése lett, és egy bízhatatlanul impresszív útmutatót dolgozott ki.*

– Igen, ez a könyv valóban jó lett, számos jó szerzővel. Felvettem Max Mosley-nak, aki azt mondta, hogy csináljuk meg.

– *Összeszedte a megfelelő embereket, hogy részt vegyenek a munkában, végül mégsem készült el a mű. Meddig jutottak vele?*

– Minden fotó, ábra, diagram, és persze a teljes szöveg elkészült, mégsem történt semmi hosszú időn át. Nem tudom, miért alakult így, sosem kaptam válaszokat, ha szóba hoztam a dolgot.

– *Túl durva lenne azt mondani, hogy azért szabadultak meg Öntől 2012 végén, mert nem illett a képbe? Túlságosan szókimondó, nem?*

– Igen, biztosan így van, főleg most, mert már nincs veszítenivalóm. El tudom fogadni a történeteket, mivel jó munkát végeztem. Az emberek tisztelete számít igazán, ők pedig tisztelnek, szóval minden rendben van. Az aggaszt jobban, hogy úgy tűnik, mintha a dolgok nem úgy haladnának a biztonság terén, ahogy korábban. Például az, hogy a versenyzők lábát az első tengely mögé húzták vissza, nem került semmibe, mégis karriert mentett meg. A tűz pedig... többé nem történhet meg. Viszont mostanában nem történnek ilyen mértékű előrelépések.

– *Ha ma is ott lenne, milyen módosításokat vetne fel orvosi, illetve biztonsági szempontból?*

– A cél az lenne, hogy kiderítsük, hogyan lehet egy nyitott, illetve egy zárt pilótafülke a legbiztonságosabb. Milyen méretek, milyen anyagok szükségesek ehhez, hogyan lehet úgy kialakítani, hogy elkerüljük azt, hogy baj történjen. Amikor pedig megvan ezek az ideális pilótafülkék, azt lehet mondani minden sorozatban, hogy „ezeket a fülkéket kell használni a versenyautó építésekor, most pedig tervezzék meg eköré az autót.”

– *A bukósisakok, a HANS és a többi fejlesztés ellenére még mindig a fej védelme a legnagyobb kérdés? Számos pro és kontra merül fel a zárt pilótafülke kapcsán, ezek közt az egyik legfontosabb, hogy el lehessen érni a sérült versenyzőt, nem?*

– Pontosan. S emellett azzal is számolnunk kell, hogy lehet-e zárt karosszériája egy nyitott kerekű autónak? Hogy festene? Formula-1 lenne még? Számít egyáltalán ez a kérdés?...

Van egy finom határvonal a maximális védelem, valamint maga a sport közt, amilyennek lennie kell a Formula-1-nek. Leegyszerűsítve erről beszélünk, nem?

Igen, én magam pedig nem tartozom azok közé, akik szerint a verseny annál izgalmasabb, minél veszélyesebb. De menjünk egy kört Törökországban. Roppant izgalmas pálya. Aztán menjünk egy kört Suzukában is, ahol kapaszkodsz, és visszatartod a lélegzetet... Törökország nagyon szórakoztató, Suzukában viszont rájössz, hogy ha valami elromlik, halott vagy. Biztos vagyok benne, hogy ezért szeretik jobban a versenyzők. Kockázatos egy helyszín, sok tekintetben rettenetes, mégis izgalmasabb, mint bármelyik másik.



A-HÍD Zrt.
H-1138 BUDAPEST,
KARIKÁS FRIGYES U. 20.
www.ahid.hu

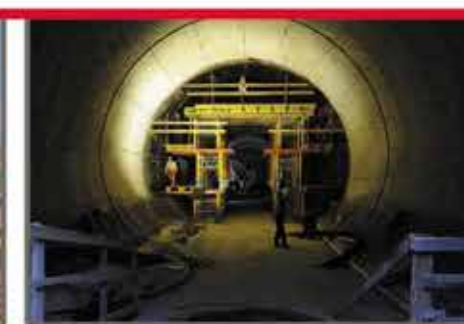
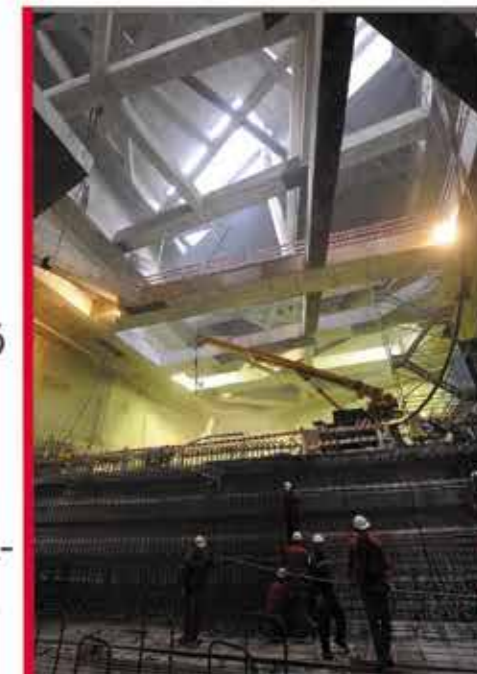
Több mint száz éve folyamatosan jelen vagyunk a hazai építőipar élvonalában. Megfelelve a mindenkori követelményeknek, mindig magas színvonalon végezzük kivitelezői és tervezői feladatainkat.

Hagyományainkra és korszerű szaktudásunkra épülő megbízható, minőségi munkát kínálunk Önnek.

Modern technológiákat alkalmazunk, kiemelt figyelmet fordítunk a környezetvédelemre. Maradéktalanul megfelelünk a hazai és európai előírásoknak.

Főbb tevékenységeink:

- hidak és egyéb közlekedésépítési műtárgyak építése és felújítása
- autópályák, közutak építése
- kommunális létesítmények építése
- városi villamos vonalak építése
- katonai létesítmények építése
- ipari létesítmények építése
- környezetvédelmi munkák
- vízépítési munkák
- metróépítése
- vasútépítése
- magasépítés
- tervezés

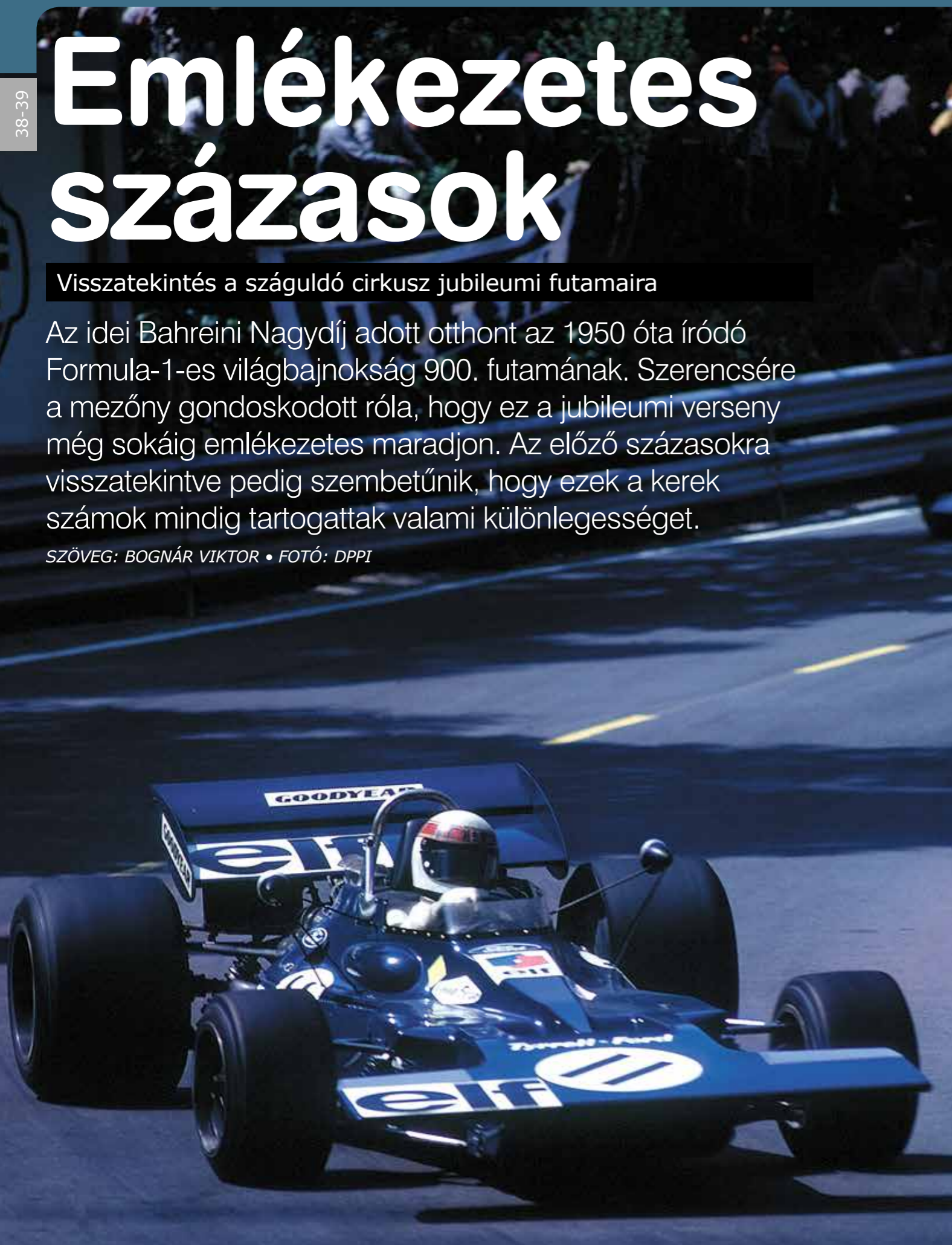


Emlékezetes százasok

Visszatekintés a száguldó cirkusz jubileumi futamaira

Az idei Bahreini Nagydíj adott otthont az 1950 óta íródó Formula-1-es világbajnokság 900. futamának. Szerencsére a mezőny gondoskodott róla, hogy ez a jubileumi verseny még sokáig emlékezetes maradjon. Az előző százasokra visszatekintve pedig szembetűnik, hogy ezek a kerek számok mindig tartogattak valami különlegességet.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: DPPI



100. Moss utolsó győzelme

Mivel a sorozat első évtizedében a szezonként megrendezett versenyek száma általában tíz alatt maradt, egészen 1961-ig kellett várni a 100. megmérettetésig, a félelmetes Nordschleifén tartott Német Nagydíjig, ahol ráadásul vizes pályán rajtolt a mezőny. A startnál a második helyről Jack Brabham tört az élre, ám már az első 22,8 kilométeres kört sem tudta befejezni, miután Cooperjében beragadt a gázpedál, s a pályáról kicsúszva összetörte az autóját. Ekkor Phil Hill került az élre, de Stirling Moss még az első kör végén megelőzte,

és többé ki sem adta kezéből a vezetést. A futam végén ismét eleredt az eső, de ez nem akadályozta meg a brit pilótát, hogy

megszerezze utolsó, 15. F1-es győzelmét a bajnoki címért csatázó két Ferrari, Wolfgang von Trips és Hill előtt.



200. Monaco nem kegyelmez

Az 1971-es Monacói Nagydíjon az időmérőbe szöktetett az eső, gondoskodva arról, hogy a szezonnyitót megnyerő Mario Andretti kvalifikálni se tudja a Ferrarit. Az olaszoknak így is maradt még egy győzelemre esélyes pilótájuk, Jacky Ickx ugyanis a második helyről, Jackie Stewart Tyrrellje mellől rajtolhatott. Csatájuk azonban csak az első kanyarig tartott, ahol a második bajnoki címe felé vezető Stewart meg tudta őrizni pozícióját, és a mezőnytől elhúzva domináns győzelmet aratott. A Hercegség utcái ezúttal sem maradtak balesetektől mentesek: a Monaco királyának tartott Graham Hill és a másik Tyrrellt vezető Francois Cevert is a falhoz csapta autóját. A futamon végül egy fiatal svéd keltette a legnagyobb feltűnést, hiszen a nyolcadik helyről rajtoló Ronnie Peterson másodikként célba érve először állhatott fel a dobogóra.

400. Lauda hazai sikere

Az 1984-es bajnoki harc a végéhez közeledett az Osztrák Nagydíjon a McLaren párosa, Alain Prost és Niki Lauda között. Ahogy akkoriban már megszokott volt, Lauda végzett hátrébb az időmérőn és a rajtnál sem remekelt, de utána gyors felzárkózásba kezdett. Helyzetét az is segítette, hogy a második helyen haladó Prost egy olajfolton megcsúszva kiesett, így hamarosan ő maga folytathatta Nelson Piquet üldözését. Az osztrák végül rajta is túljutott, és több mint 20 másodperces előnyt összeszedve fölényesen nyerte meg első alkalommal a hazai futamát.



300. Harc az utolsó méterekig

Az 1978-as Dél-Afriakai Nagydíj egyike volt annak a máig is mindössze 26 versenynek, amelyen az élen álló pilóta személye a legutolsó körben változott. A futam azonban nem csak ekkor, hanem végig fordulatokat hozott. A rajtnál Andretti megelőzte a pole-ból rajtoló Niki Laudát, és az első 20 körben vezetett is, ekkor azonban gumiproblémák miatt lelassult, így a hazai sztár, Jody Scheckter kikerülte őt. Ám a dél-afrikai öröme nem volt hosszú életű, néhány kör után ő is veszített

a tempóból, helyét pedig az Arrowst vezető Riccardo Patrese vette át. Az olasz már zsebében érezhette önmaga és csapata első győzelmét, de motorja végül felmondta a szolgálatot. Ezzel Patrick Depailler ölébe hullott az első hely, ám az utolsó körökhöz közeledve Tyrrelljéből furcsa füst kezdett felszállni, ami a motor teljesítményén is meglátszott. Peterson ezáltal az utolsó pillanatokra fel tudott rá zárkózni, és drámai csatát követően három kanyarral a leintés előtt átvéve a vezetést, megnyerte a futamot.



500. Fagyos hangulatú évzáró

Az 1990-es év adelaide-i szezonzárójára már nem maradt nyitott kérdés, ám a hétvégére mégis rányomta bélyegét a Ferrari és a McLaren hűvös viszonya, hiszen az előző futamon, Suzukában Prost és Senna sokáig vitatott ütközése döntötte el a bajnoki címet a brazil javára. Senna aztán meggyőző előnnyel vezette az év utolsó versenyét, mígnem a 62. körben kicsúszott és összetörte az autóját – vélhetően a váltó rövid kihagyása miatt. A vezetés így Piquet kezébe vándorolt, akinek a mögé felzárkózó Nigel Mansell ellen kellett védekeznie. A brit az utolsó körben még egy kis híján ütközésbe torkolló támadást indított, de végül meg kellett elégednie a második hellyel Piquet Benettonja mögött.



600. Amikor Schumacher Barrichellóval ütközött

Jacques Villeneuve és Michael Schumacher 1997-es küzdelmére az volt jellemző, hogy amikor az egyik bajnoki esélyesnek minden összejött a hétvégén, a másikat biztosan valamilyen balszerencse érte. Az Argentin Nagydíj Villeneuve versenye volt, aki a pole-ból rajtolva a győzelemig menetelt. Schumacher futama azonban már az első kanyarban véget

ért, amikor hátulról belerohant későbbi csapattársa, Rubens Barrichello Stewartjába. A német azzal védekezett, hogy a startnál a sisakrostélyra csapódott olaj miatt nem látott elég jól a kezdeti tolakodásban. A Ferrari reményét így Eddie Irvine jelentette, aki a célig üldözte Villeneuve-öt, de megelőzni nem tudta őt.



700. Interlagosi káosz

Az előző évtized egyik legizgalmasabb futamának tartott 2003-as Brazil Nagydíjra talán még ma is sokan emlékeznek. A futam erős eső miatt a Safety Car mögött kezdődött, s a repülőrajtnál David Coulthard azonnal megelőzte a hazai hőst, a pole-ból rajtoló Barrichellót. A brazil később visszavette a vezetést, ám az autójából kifogyó üzemanyag miatt az élről kellett a pálya szélére parkolnia. A verseny eközben szép lassan káoszba torkollott a számos baleset miatt. A 3-as kanyarban például a víz-átfolyás miatt többen, köztük Schumacher is a falban végezte. Ám amikor Mark Webber bukott nagyot a célegyenes felé haladva, majd Fernando Alonso a törmelékbe hajtva szintén darabokra törte az autóját, betelt a pohár

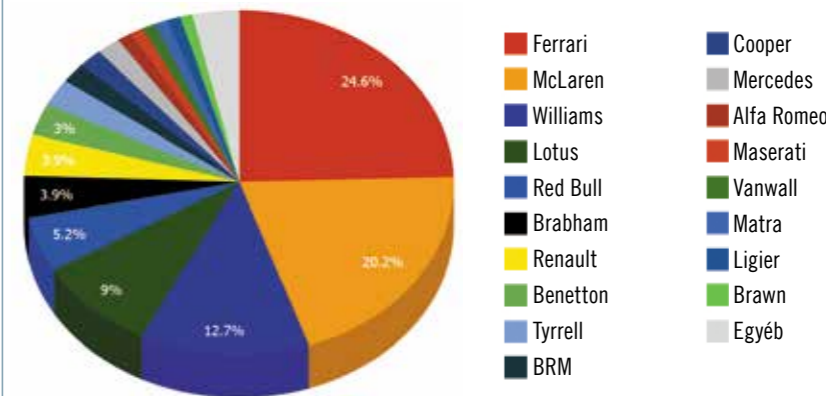


a versenyirányításnál, és leintették a versenyt. Coulthard azáltal esett el az első helytől, hogy pár körrel korábban éppen a boksza hajtott, így Kimi Räikkönen hirdették ki győztesként Giancarlo Fisichella előtt, míg a harmadik helyen rangsorolt Alonsót kórházba szállították. Ám pár nappal később kiderült, hogy az FIA-nál elszámolták a köröket a leintésnél, és a győzelem valójában Fisichellát illeti. A hivatalos trófeacsere a következő futam előtt sor is került a Jordan és a McLaren pilótája között.

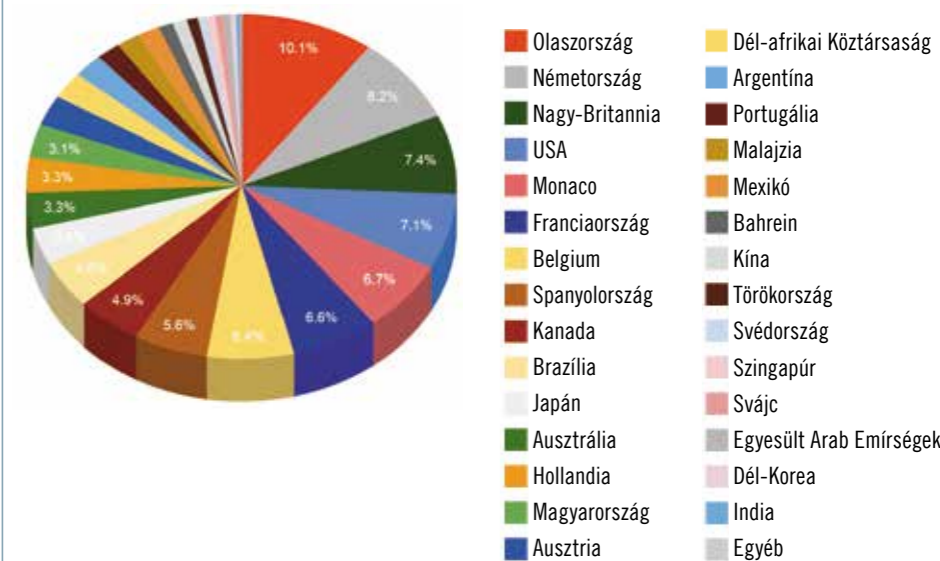
900 verseny statisztikája

A 91 futamgyőzelemmel rendelkező Michael Schumacher dominanciáját újabb érdekes megvilágításba helyezi a tény, miszerint az eddigi összes verseny tíz százalékán az ő tiszteletére játszották a német himnusz. A csapatok közül a máig 221 győzelmet jegyző Ferrari a legeredményesebb, míg a McLaren 182-vel követi az olaszokat. Ami a versenyeknek otthont adó helyszíneket illeti, eddig Olaszország és Németország voltak az F1 legkedveltebb célállomásai, köszönhetően annak, hogy éveken át különböző név alatt két futamot is rendezhettek egy szezon során. Ám Magyarország sem panaszkodhat: 28 versenyével a Hungaroring eddig 3,1%-ban vette ki részét a száguldó cirkusz világ körüli útjából.

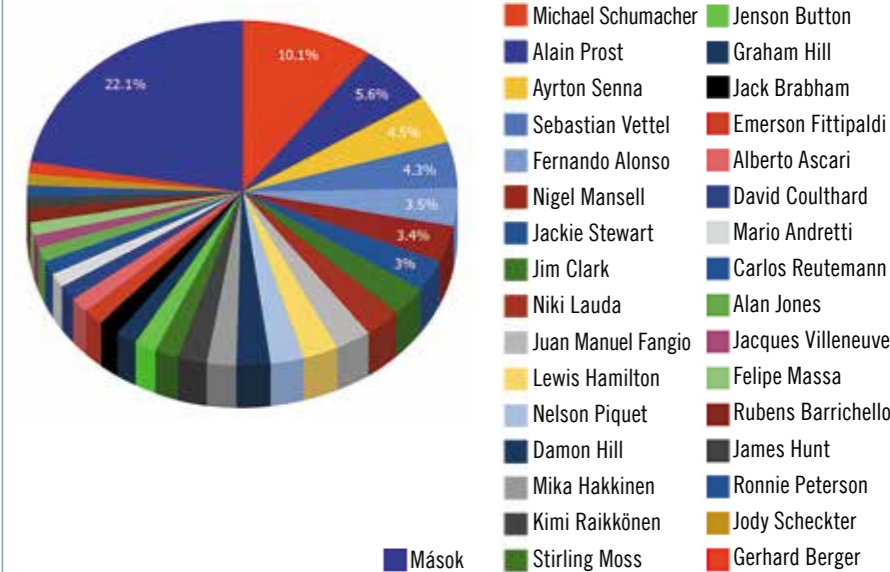
A csapatok győzelmeinek megoszlása



A rendező országok megoszlása



A versenyzők győzelmeinek megoszlása



800. Az ütközésbotrány

A következő század szintén arról maradt emlékezetes, hogy sokáig vitatott volt a győztes személye. Erre viszont csak egy évvel az első éjszakai Szingapúri Nagydíj után került sor, amikor fény derült arra, hogy a 15. helyről az esélytelenek nyugalmával rajtoló Alonso csak a Renault sportszerűtlen trükkjének köszönhetően tudott nyerni. A csapatnál ugyanis előre eltervezték, hogy ha adott pillanatban autója összetörésére kéri Nelsinho Piquet-t, akkor a kiállítások és

a biztonsági autó miatt a spanyol a mezőny élére kerülhet. Minden tökéletesen sikerült, Alonso győzött, ám az eset napvilágra kerülését követően a Renault vezetőségének távoznia kellett, a csapatra pedig teljes átalakulás várt. Az enstone-iak összességében olcsón megszűnték az esetet, nem úgy Felipe Massa, aki máig ennek a szándékos ütközésnek tulajdonítja azt a tankolósöves malort, ami miatt értékes pontoktól esett el a bajnoki harcban.

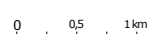
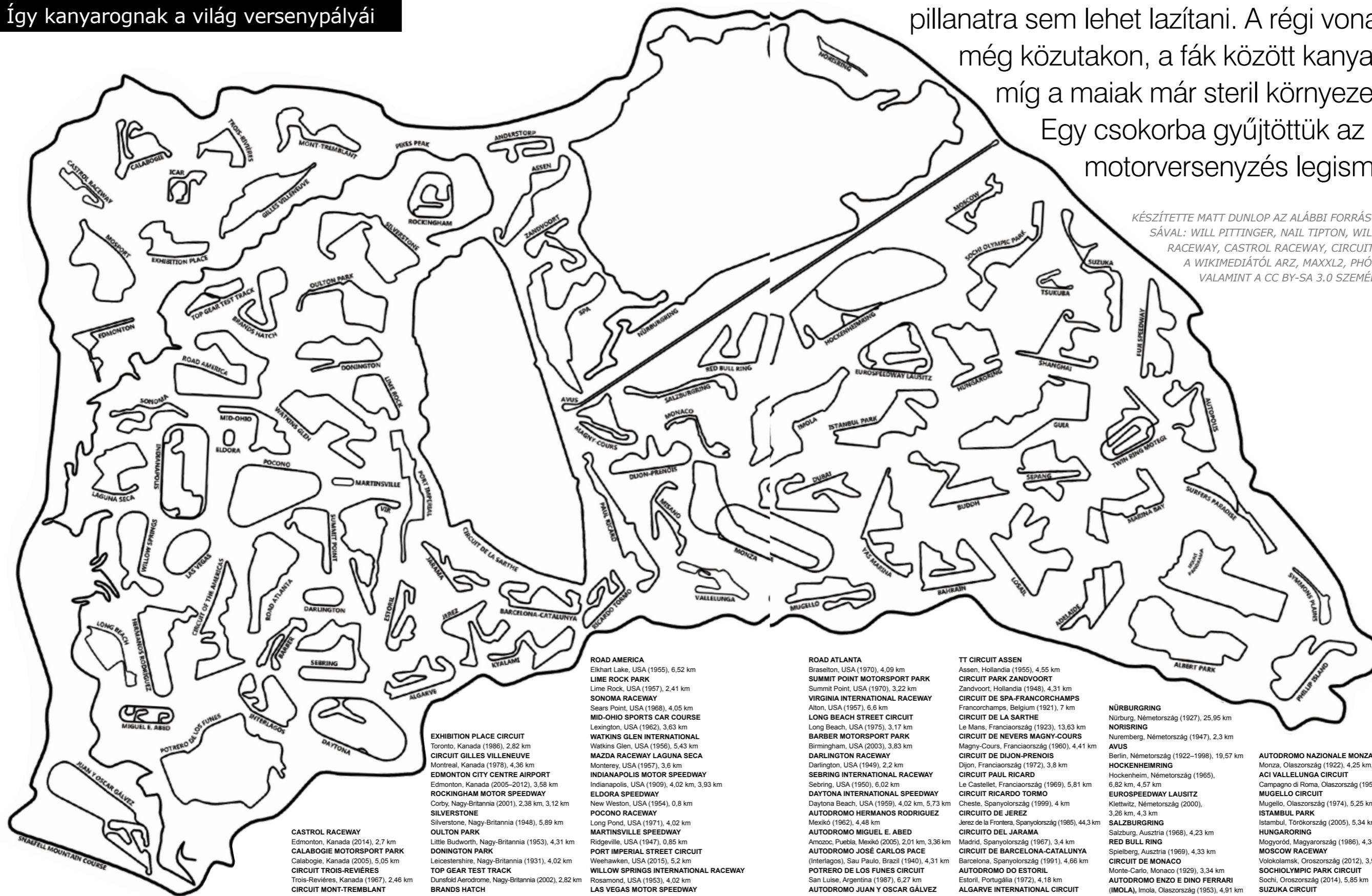


Pályaválasztás

Így kanyarognak a világ versenypályái

Valamelyik már több mint száz éve épült, a másikon viszont még fel sem gumizódott az aszfalt. Az egyiken csak a végsebesség számít, míg a másikon egy pillanatra sem lehet lazítani. A régi vonalvezetések még közutakon, a fák között kanyarogtak, míg a maiak már steril környezetben épültek. Egy csokorba gyűjtöttük az autó- és motorversenyzés legismertebb pályáit.

KÉSZÍTETTE MATT DUNLOP AZ ALÁBBI FORRÁSOK MUNKÁJÁNAK FELHASZNÁLÁSÁVAL: WILL PITTINGER, NAIL TIPTON, WILLOW SPRINGS INTERNATIONAL RACEWAY, CASTROL RACEWAY, CIRCUIT ICAR. SEGÍTETTEK TOVÁBBÁ A WIKIMÉDIÁTÓL ARZ, MAXXL2, FÓSPHOROS, SENTOAN, PBROKS13, VALAMINT A CC BY-SA 3.0 SZEMÉLYZETE



CASTROL RACEWAY
Edmonton, Kanada (2014), 2,7 km
CALABOGIE MOTORSPORT PARK
Calabogie, Kanada (2005), 5,05 km
CIRCUIT TROIS-REVIÉRES
Trois-Rivières, Kanada (1967), 2,46 km
CIRCUIT MONT-TREMBLANT
Mont-Tremblant, Kanada (1964), 4,26 km
CANADA TIRE MOTORSPORT PARK
Bowmanville, Kanada (1961), 3,96 km

EXHIBITION PLACE CIRCUIT
Toronto, Kanada (1986), 2,82 km
CIRCUIT GILLES VILLENEUVE
Montreal, Kanada (1978), 4,36 km
EDMONTON CITY CENTRE AIRPORT
Edmonton, Kanada (2005–2012), 3,58 km
ROCKINGHAM MOTOR SPEEDWAY
Corby, Nagy-Britannia (2001), 2,38 km, 3,12 km
SILVERSTONE
Silverstone, Nagy-Britannia (1948), 5,89 km
OULTON PARK
Little Budworth, Nagy-Britannia (1953), 4,31 km
DONINGTON PARK
Leicestershire, Nagy-Britannia (1931), 4,02 km
TOP GEAR TEST TRACK
Dunsfold Aerodrome, Nagy-Britannia (2002), 2,82 km
BRANDS HATCH
Swanley, Nagy-Britannia (1950), 3,91 km
PIKES PEAK INTERNATIONAL HILL CLIMB
Pikes Peak, USA (1916), 19,99 km

ROAD AMERICA
Elkhart Lake, USA (1955), 6,52 km
LIME ROCK PARK
Lime Rock, USA (1957), 2,41 km
SONOMA RACEWAY
Sears Point, USA (1968), 4,05 km
MID-OHIO SPORTS CAR COURSE
Lexington, USA (1962), 3,63 km
WATKINS GLEN INTERNATIONAL
Watkins Glen, USA (1956), 5,43 km
MAZDA RACEWAY LAGUNA SECA
Monterey, USA (1957), 3,6 km
INDIANAPOLIS MOTOR SPEEDWAY
Indianapolis, USA (1909), 4,02 km, 3,93 km
ELDORA SPEEDWAY
New Weston, USA (1954), 0,8 km
POCONO RACEWAY
Long Pond, USA (1971), 4,02 km
MARTINSVILLE SPEEDWAY
Ridgeville, USA (1947), 0,85 km
PORT IMPERIAL STREET CIRCUIT
Weehawken, USA (2015), 5,2 km
WILLOW SPRINGS INTERNATIONAL RACEWAY
Rosamond, USA (1953), 4,02 km
LAS VEGAS MOTOR SPEEDWAY
Las Vegas, USA (1996), 2,41 km
CIRCUIT OF THE AMERICAS
Austin, USA (2012), 5,51 km

ROAD ATLANTA
Braselton, USA (1970), 4,09 km
SUMMIT POINT MOTORSPORT PARK
Summit Point, USA (1970), 3,22 km
VIRGINIA INTERNATIONAL RACEWAY
Alton, USA (1975), 6,6 km
LONG BEACH STREET CIRCUIT
Long Beach, USA (1975), 3,17 km
BARBER MOTORSPORT PARK
Birmingham, USA (2003), 3,83 km
DARLINGTON RACEWAY
Darlington, USA (1949), 2,2 km
SEBRING INTERNATIONAL RACEWAY
Sebring, USA (1950), 6,02 km
DAYTONA INTERNATIONAL SPEEDWAY
Daytona Beach, USA (1959), 4,02 km, 5,73 km
AUTODROMO HERMANOS RODRIGUEZ
Mexico (1962), 4,48 km
AUTODROMO MIGUEL E. ABED
Amozoc, Puebla, Mexiko (2005), 2,01 km, 3,36 km
AUTODROMO JOSÉ CARLOS PACE
(Interlagos), São Paulo, Brazil (1940), 4,31 km
POTRERO DE LOS FUMES CIRCUIT
San Luis, Argentina (1987), 6,27 km
AUTODROMO JUAN Y OSCAR GÁLVEZ
Buenos Aires, Argentina (1952), 5,97 km, 4,21 km
ANDERSTORP RACEWAY
Anderstorp, Svédország (1968), 4,03 km

TT CIRCUIT ASSEN
Assen, Hollandia (1955), 4,55 km
CIRCUIT PARK ZANDVOORT
Zandvoort, Hollandia (1948), 4,31 km
CIRCUIT DE SPA-FRANCORCHAMPS
Francorchamps, Belgium (1921), 7 km
CIRCUIT DE LA SARTHE
Le Mans, Franciaország (1923), 13,63 km
CIRCUIT DE NEVERS MAGNY-COURS
Magny-Cours, Franciaország (1960), 4,41 km
CIRCUIT DE DIJON-PRENOIS
Dijon, Franciaország (1972), 3,8 km
CIRCUIT PAUL RICARD
Le Castellet, Franciaország (1969), 5,81 km
CIRCUIT RICARDO TORMO
Chestre, Spanyolország (1999), 4 km
CIRCUITO DE JEREZ
Jerez de la Frontera, Spanyolország (1985), 44,3 km
CIRCUITO DEL JARAMA
Madrid, Spanyolország (1967), 3,4 km
CIRCUIT DE BARCELONA-CATALUNYA
Barcelona, Spanyolország (1991), 4,66 km
AUTODROMO DO ESTORIL
Estoril, Portugália (1972), 4,18 km
ALGARVE INTERNATIONAL CIRCUIT
Portimão, Portugália (2008), 4,69 km
KYALAMI GRAND PRIX CIRCUIT
Midrand, Dél-afrikai Köztársaság (1961), 4,26 km

NÜRBURGRING
Nürburg, Németország (1927), 25,95 km
NORISRING
Nuremberg, Németország (1947), 2,3 km
AVUS
Berlin, Németország (1922–1998), 19,57 km
HOCKENHEIMRING
Hockenheim, Németország (1965), 6,82 km, 4,57 km
EUROSPEEDWAY LAUSITZ
Klettwitz, Németország (2000), 3,26 km, 4,3 km
SALZBURGRING
Salzburg, Ausztria (1968), 4,23 km
RED BULL RING
Spielberg, Ausztria (1969), 4,33 km
CIRCUIT DE MONACO
Monte-Carlo, Monaco (1929), 3,34 km
AUTODROMO ENZO E DINO FERRARI (IMOLA)
Imola, Olaszország (1953), 4,91 km
MISANO WORLD CIRCUIT MARCO SIMONCELLI
Misano Adriatico, Olaszország (1972), 4,06 km

AUTODROMO NAZIONALE MONZA
Monza, Olaszország (1922), 4,25 km, 5,79 km
ACI VALLELUNGA CIRCUIT
Campagno di Roma, Olaszország (1959), 4,09 km
MUGELLO CIRCUIT
Mugello, Olaszország (1974), 5,25 km
ISTAMBUL PARK
Istanbul, Törökország (2005), 5,34 km
HUNGARORING
Mogyoród, Magyarország (1986), 4,38 km
MOSCOW RACEWAY
Volokolamsk, Oroszország (2012), 3,96 km
SOCHIOLYMPIC PARK CIRCUIT
Sochi, Oroszország (2014), 5,85 km
SUZUKA CIRCUIT
Suzuka, Japán (1962), 5,81 km
TSUKUBA CIRCUIT
Shimotsuma, Japán (1970), 2,05 km

FUJI SPEEDWAY
Oyama, Japán (1965), 4,56 km
TWIN RING MOTEGI
Motegi, Japán (1997), 2,49 km, 4,8 km
AUTOPOLES
Kamitsue, Japán (1990), 4,67 km
SHANGHAI INTERNATIONAL CIRCUIT
Shanghai, Kína (2004), 5,45 km
GUIA CIRCUIT
Macao, Kína (1967), 6,2 km
BUDDH INTERNATIONAL CIRCUIT
Greater Noida, India (2011), 5,14 km
DUBAI AUTODROME
Dubai, Egyesült Arab Emírségek (2004), 5,39 km
YAS MARINA CIRCUIT
Abu Dhabi, Egyesült Arab Em. (2009), 5,55 km
BAHRAIN INTERNATIONAL CIRCUIT
Sakhir, Bahrain (2004), 5,41 km
LOSAIL INTERNATIONAL CIRCUIT
Losail, Katar (2004), 5,38 km
SEPIANG INTERNATIONAL CIRCUIT
Sepang, Malajzia (1999), 5,54 km
MARINA BAY STREET CIRCUIT
Szingapúr (2008), 5,07 km
SURFERS PARADISE STREET CIRCUIT
Gold Coast, Ausztrália (1991), 4,47 km, 2,98 km
ADELAIDE STREET CIRCUIT
Adelaide, Ausztrália (1985), 3,78 km, 3,22 km
MOUNT PANORAMA MOTOR RACING CIRCUIT
Bathurst, Ausztrália (1938), 6,21 km
SYMMONS PLAINS RACEWAY
Launceston, Ausztrália (1960), 2,41 km
MELBOURNE GRAND PRIX CIRCUIT (ALBERT PARK)
Melbourne, Ausztrália (1953), 5,3 km
PHILIP ISLAND GRAND PRIX CIRCUIT
Phillip Island, Ausztrália (1956), 4,45 km
SNAEFFELL MOUNTAIN COURSE
Isle of Man-sziget (1911), 60,73 km



WEC

Toyota-dupla

Kiválóan sikerült a Toyota felkészülése a júniusi Le Mans-i 24 órás versenyre, hiszen a japán gyártó az idei szezon első két versenyét megnyerte, a bajnokság második helyét pedig a másik autó foglalja el. Silverstone-ban egy taktikai húzásnak köszönhetően már az első órában az élre került a 8-as számú TS040 (Buemi, Davidson és Lapierre autója), s a trió innentől kezdve uralta a futamot, végül egy körrel előzték meg a testvér-autót, a Wurz, Nakajima, Sarrazin hármast. A megbízhatósági versenyekhez 16 év kihagyás után visszatérő Porsche szerezte meg a dobogó harmadik fokát a 20-as rajtszámú Webber, Hartley, Bernhard hármassal. A címvédő Audi

széjjelén katasztrófálisan kezdődött, mindkét R18 hamar kiesett: Lucas di Grassi a harmadik helyről csúszott ki és törte össze az 1-es számú autót, a 2-est pedig a 2012-es silverstone-i győztes és WEC-bajnok Benoit Treluyer dobta el a Copse-kanyarban. A pálya az egész futamon nedves volt, a hajrában pedig annyira hevesse vált az esőzés, hogy fél órával a kitűzött befejezés előtt piros zászlóval le kellett inteni a versenyt. A Spában rendezett második hatórás a csúcscatégoriában (akárcsak a két másik prototípus-katégoria mezőnyében) ismételni tudtak a silverstone-i győztesek. A gyári P1-esek mezőnyében a 8-as Toyota föl-

nyesen nyert, miután a verseny középső szakaszában az addig velük partiban lévő 14-es Porsche (Lieb, Dumas, Jani) több különböző probléma miatt visszaesett. Nekik végül meg kellett elégedniük a negyedik hellyel, de így is megelőzték az Audi két autóját, az egyaránt nehézségekbe ütköző 2-est és 3-ast. A legnagyobb csatát a verseny második felében az ezüstérmes pozícióért vívta az 1-es Audi (Duval,

Kristensen, di Grassi) a 7-es Toyotával. Egészen az utolsó kiállításig nyílt volt a verseny a két egység közt, amikor az Audi hat másodperccel elhúzott, s ezt az előnyt Loic Duval már nem adta ki a kezéből. Ezzel az Audi megakadályozta, hogy a Toyota egymás után két kettős győzelemmel készülhessen Le Mans-ra, Duvalék lélektani szempontból nagyon fontos győzelmet arattak Sarrazinék felett.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA (LMP)

Davidon-Lapierre-Buemi Toyota	50
Wurz-Sarrazin-Nakajima Toyota	34
Duval-Kristensen-di Grassi Audi	18
Bernhard-Webber-Hartley Porsche	15,5
Pla-Canal-Ruszinov G-Drive (P2)	14

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA (GT)

Vilander-Bruni #51 Ferrari	39
Pilet-Bergmaister #91 Porsche	36
Makowiecki-Holzer #92 Porsche	27
Turner-Mücke #97 Aston	27
Lietz #92 Porsche	25



Nismo

Kétkerékről váltott
A brit kerékpáros legenda, a hat-szoros olimpiai bajnok Sir Chris Hoy új célt tűzött ki maga elé: 2016-ban rajthoz szeretne állni a Le Mans-i 24 órás versenyen.

Ehhez persze végig kell járni az oda vezető lépcsőfokokat, az első ezek közül a brit GT-bajnokság, ahol az idei évben egy Nissannal indult a kerékpársporttól tavalyelőtt visszavonult sportoló.

Motorcsónak

Beszállt a Martini

Az idei évtől a Martini nem csak a Forma-1 egy ikonikus csapatához, a Williamshez csatlakozott, de 20 év után idén ismét visszatért a nyíltvízi motorcsónakversenybe is. A vállalat a Vector névadó szponzora lett, a csapat hivatalos neve ennek köszönhetően pedig Vector Martini Racing Team. A híres csíkok a V40R típusú motorcsónakján szállnak verseny-

be a London to Monte Carlo Venture Cup-on, amelyet a világ legkeményebb nyíltvízi versenyeként tartanak számon. A június 7-én Londonban, a Tower híd lábánál induló 2 hetes verseny során a versenyzőknek 2500 mérföldet kell megtenniük a nyílt vízen egészen Monte-Carlóig.



Nagy futam

Motorsportparádé Budapesten

A tavalyinál is látványosabb programmal örvendeztették meg a magyar közönséget a Nagy futam „II. félidejének” szervezői:



az F1, a DTM és a WTCC mellett szinte az összes szakág nemzetközi és hazai kiválóságai bemutatkozhattak a főváros Duna-partján, sőt, a show-ból ezúttal a Red Bull repülőgépei sem hiányoztak. A legnagyobb sztár természetesen az Ausztráliából érkezett Ricciardo volt.

Porsche SC

Híres vendégpilóta

A Formula-1 európai szezonját végigkövető sorozat németországi fordulóján a többek közt a Grace klinika című sorozatból ismert színész, Patrick Dempsey vendégpilótaként ülhet be a Porsche AG VIP-autójába, egy 460 lóerős 911 GT3-ba, melyet már ki is próbálhatott a Hockenheimringen. Dempsey tavaly csatlakozott a Porsche-családhoz, elsődlegesen az új észak-amerikai sorozatban, az USCC-ben szerepel egy saját csapata, a Dempsey Racing által nevezett 911-essel, emellett terveit szerint idén is visszatér a Le Mans-ra, méghozzá egy új 911 RSR volánja mögött. Jonas Krauss, a sorozat menedzsere nagy örömmel fogadta a bejelentést: „Mindig komoly erősítést jelentett bajnokságunknak, ha prominens vendégpilótákat hívhattunk meg. Számos híres versenyző ült



nálunk autóbá az évek során, köztük az egykori F1-es Nick Heidfeld, a ralis legenda Sebastien Loeb és a hosszútávú versenyek ásza, Emanuele Pirro. Most örömmel köszöntjük majd a hollywoodi sztárt, Patrick Dempseyt is.”

Formula E

A Lotus is szerepet kap

Újabb jelenlegi F1-es csapat kötelezte el magát a szeptemberben startoló elektromos széria, a Formula E mellett: a Lotus meg egyezett a Virginnel arról, hogy személyzetének egy részét Richard Branson alakulatának rendelkezésére bocsátja. A Virgin Racing 2010-ben mutatkozhatott be a For-



mula-1-ben, ám hamarosan orosz kézbe került az istálló, akik Marussia néven azóta is üzemeltetik a kiscsapatot. A Virgin Racing viszont nem szűnt meg, az ősszel induló elektromos sorozatban idén ismét feltűnnek majd, mint nemrég kiderült, a Lotus partnereként. A felek arra számítanak, hogy mindketten jól járnak majd a szövetséggel: a Virginnél elkél a szakértelem és tapasztalat, míg a Lotus bevételre számíthat az alkalmazottak „bérbeadásából”. Ezzel a McLaren és a Williams után a Lotus a harmadik aktív F1-es csapat, amely valamilyen formában biztosan részt fog venni a nagy érdeklődést vonzó új szériában.

Seat Leon Eurocup

Ficza pontszerző

A Seat többéves hallgatás után felélesztett sorozata, a Leon Eurocup első idei versenyhétvégén a mezőny három magyar résztvevője közül csak Ficza Ferenc tudott pontot szerezni. A 17 esztendő fiatal tehetség a nürburgi első versenyen még éppen csak lemaradt (9. lett), a második futamot viszont az előkelő negyedik helyre zárta, ezzel a bajnokság hetedik helyére ugrott előre. A másik két magyar, Bús Edina és Weber Gábor sajnos nem tudott hasonló produkciót nyújtani, előbbi mindkét versenyen messze járt a nyolcadik helyről, utóbbi pedig egyik futamot sem tudta befejezni.



VW Kupa

BL-győztes kapus

A Hungaroringen rendezték a Volkswagen Castrol Kupa idénnyitó hétvégéjét, melynek idei szezonjában a főszponzor nagyköveteként az egykori kiváló kapus, a lengyel Jerzy Dudek is rajthoz áll. A 2005-ben a Liverpool színeiben Bajnokok Ligáját nyerő, majd karrierje



„levezetéseként” négy éven át Iker Casillas tartalékjaként a Real Madridban szereplő hatvanszoros lengyel válogatott labdarúgó tavaly három versenyhétvégén mutatkozott be a sorozatban, idén pedig már teljes szezont fut. Az esős időmérő edzésen Dudek a 22 induló közül a 15. helyen végzett, ám a futamokon visszaesett, az elsőt a 20., a másodikat pedig a 19. helyen zárta. Az idénnyitó hétvége mindkét versenyén a svéd Marcus Fluchot intették le az első helyen.

GP2

Újoncsiker a nyitányon

A McLaren pártfogoltja, Stoffel Vandoorne diadalmaskodott a GP2 bahreini szezonnyitóján, annak ellenére, hogy ez volt az első versenye a kategóriában.



A belga versenyző már a szombati időmérőn is remekelt, a második rajthelyet szerezte meg Jolyon Palmer mögött, és amikor a brit elrontotta a rajtját, Vandoorne az élre állt. A negyedik körben Kimiya Sato és Jeffries balesete miatt be kellett küldeni a safety cart, ami megkavarta a taktikát, egészen az utolsó körökig a kerékcseréjét a végső-kig elhúzó Simon Trummer állt az élen, de Vandoorne győzelmére senki nem jelentett komolyabb veszélyt.

A második pozícióba a 12. helyről rajtolva kiválóan taktikázó Julian Leal jött fel, míg a pole-ból induló Palmer végül elcsúszta a dobogó harmadik fokát Stefano Colettivel szemben. Palmer a másnapi sprintverseny rajtját követően hamar az élre került, miután kiváló rajtot vett, többek közt az élről induló, ám a startot alaposan elrontó Felipe Nasr is megelőzte, majd a második körben a svájci Simon Trummer is maga mögött hagyta. Tavaly a Hungaroringen pazar győzelmet arató Palmer innentől kezdve végig kezében tartotta a futamot, s végül meg is szerezte

hobbipilótákat – neve ugyanis az elmúlt napokban többször is bejárta a világsajtót. Az autóversenyzéssel 2012 óta próbálkozó üzletember mostanában garanciát jelent a bal-esetre, ha elindul egy versenyen, rengeteg hibát követ el, aligha túlzás, ha azt állítjuk, közveszélyes, amit csinál. A média legutóbb a monzai háromórás Blancpain Endurance-futamot követően figyelt fel Kogajra, aki a 333-as rajtszámú Ferrari 458 Italia volánja mögött gyakorlatilag a pályát sem találta, változatos megmozdulásokkal szórakoztatta a közönséget, riogatta ellenfeleit, s kergette örületbe csapattársait. A szakma kíváncsián várja, hogy a pilóta a következő futamokon is felbukkan-e, vagy legutóbbi produkciója miatt megválnak tőle istállója...

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Jolyon Palmer (GBR)	DAMS	38
Julian Leal (COL)	Carlin	28
Stoffel Vandoorne (BEL)	ART	25
Simon Trummer (SWI)	Rapax	18
Felipe Nasr (BRA)	Carlin	12

DAKAR

A Peugeot visszatér

A bejelentést követően, miszerint a Peugeot-Red Bull-Total Team részt vesz a 2015-ös Dakaron, a csapat színeiben induló oroszulános márka nemrégiben leplezte autóját. A legfiatalabb Peugeot crosso-verrel való rokonság tagadhatatlan, a 2008 DKR azonban – a verseny jellegéből adódóan kikerülhetetlenül – megizmosodott: minden dimenzióban szélsőséges arányokat mutat. A látványos vonalvezetés a Peugeot dizájnközpontja és a Peugeot Sport tervezőirodája közötti szoros együttműködés gyümölcse. A Peugeot 2008 DKR pilótafülkéjében Carlos Sainz és Cyril Despres indul majd a következő januárban.

Blancpain

Orosz ámokfutó

Nem tudni, hogy az orosz Vagyim Kogaj a világhírnév reményében kezdett-e autóversenyzői karrierbe, mindenesetre sikerült ezt elérnie. Bár az is biztos, hogy nem így akarta... Az úrvezető – a szakmában így hívják a pénzért komolyabb szériákba magukat bevásárló

hobbipilótákat – neve ugyanis az elmúlt napokban többször is bejárta a világsajtót. Az autóversenyzéssel 2012 óta próbálkozó üzletember mostanában garanciát jelent a bal-esetre, ha elindul egy versenyen, rengeteg hibát követ el, aligha túlzás, ha azt állítjuk, közveszélyes, amit csinál. A média legutóbb a monzai háromórás Blancpain Endurance-futamot követően figyelt fel Kogajra, aki a 333-as rajtszámú Ferrari 458 Italia volánja mögött gyakorlatilag a pályát sem találta, változatos megmozdulásokkal szórakoztatta a közönséget, riogatta ellenfeleit, s kergette örületbe csapattársait. A szakma kíváncsián várja, hogy a pilóta a következő futamokon is felbukkan-e, vagy legutóbbi produkciója miatt megválnak tőle istállója...

BTCC

A címvédő vezet

Roppant változatosan alakul a Brit Túraautó-bajnokság idei szezonja, legalábbis ami a győzteseket illeti: miután Andrew Jordan az idény első két versenyét egyaránt megnyerte, a következő négy futamon négy újabb versenyző iratkozhatott fel a győztesek listájára. A Brands Hatch-ben futamot nyert Colin Turkington után a három doningtoni versenyen sorrendben Jason Platót, Sam Tordoffot és Gordon Sheddent intették le az első helyen. Thruxtonban a fordultatos versenyek mellett nagy balesetek borzolták a kedélyeket. Az első futamon a címvédő hondás Andrew Jordan győzött a Honda kombival versenyző Gordon Shedden és Matt Neal előtt, majd a második futamon szintén Honda-siker született: Gordon Shedden Donington után ismét nyerni tudott a kombival, még hozzá hatalmas küzdelemben, hibája után felküzdvé magát az élre. A futamot piros zászlóval félbe kellett szakítani egy a Church-kanyarban történt bukás miatt: Rob Austin és Nick Foster ütközött össze, s utóbbi autója korlát híján a fák közt kötött ki. Szerencsére sérülés nem történt, ahogy a harmadik versenyen sem, amikor Simon Belcher repült a fák közé ugyanott. Ezen a futamon a veterán Fabrizio Giovanardi indulhatott a pole-ból, ám csak néhány kanyaron át vezethetett, hiszen a harmadik helyről induló Colin Turkington még az első körben megelőzte őt. A safety car kétszer is lenullázta Turkington előnyét, de így is magabiztosan szerezte meg idei második győzelmét, Giovanardi pedig visszatérése óta először állhatott dobogóra.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Andrew Jordan (ENG)	Honda	141
Gordon Shedden (SCO)	Honda	134
Colin Turkington (NIR)	BMW	123
Matt Neal (ENG)	Honda	110
Jason Plato (ENG)	MG	106



IndyCar

Hunter-Reay felemás hetei

Túlzás nélkül állíthatjuk, hogy az idénnyitót a második helyen záró 2012-es bajnok, Ryan Hunter-Reay volt az IndyCar elmúlt egy hónapjának főszereplője. Az Andretti-pilóta már a Long Beach-i versenyt is megnyerhette volna, ha az 56. körben kicsit türelmesebbnek bizonyul, amikor Will Power elől menekülve a boksziállását követően elébe vágó Josef Newgardent azonnal meg akarta előzni. Hunter-Reay egy lehetetlen előzéssel próbálkozott, Newgarden nem hagyta magát, aminek eredményeként mindketten a falban kötöttek ki, s a mögöttük kialakuló káoszban négy további autó is összetört. A versenyt az élmenők kiesése után az a Mike Conway nyerte, akit Ed Carpenter az épített és utcai pályákon saját maga helyett ültetett autójába – döntése már



a második futamon meghozta győzelmét. Conway mindössze két körrel a vége előtt vette át a vezetést, amikor a Justin Wilsont nem sokkal korábban kilökö Scott Dixonnak még egyszer ki kellett állnia a boksza, győzelmét az előző három IndyCar-futamot megnyerő Will Powerrel szemben kellett megvédenie, míg a harmadik helyen az újonc Carlos Munoz zárt. A birminghami Grand Prix of Alabama egy hatalmas vihar miatt többszöri halasztás után több mint két és fél óra késéssel rajtolhatott el, s a versenyt százpercesre rövidítették. A nedves pálya alaposan próbára tette a mezőnyt, szinte egymást érték a biztonsági autós szakaszok: Sato, Alesin és a három kolumbiai, Munoz, Montoya és Huertas miatt is be kellett küldeni a pace cart. Az élről induló Will Power időközben szép lassan visszacsúszott: a vezetést a 16. körben dobta el, amikor nem tudott bevenni egy kanyart és visszaesett Ryan Hunter-Reay mögé, aki ezt követően folyamatos kontroll alatt tartotta versenyt, és az alternatív taktikával próbálkozó Saavedra mögött sem türelmetlenkedte el úgy a dolgokat, mint két héttel korábban.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Will Power (AUS)	Penske	125
Ryan Hunter-Reay (USA)	Andretti	107
Simon Pagenaud (FRA)	Schmidt	92
Scott Dixon (NZL)	Ganassi	87
Mike Conway (GBR)	Carpenter	82



FOTÓ: TEAM UNICORSE

ETCC

Kiss Norbi új szerepben

A Túraautó Európa-bajnokság franciaországi idénynyitóját Kiss Norbert a kiváló negyedik helyről kezdte meg, és egy ideig a külön kategóriában értékelt élen haladó turbómotoros

autókkal is fel tudta venni a versenyt a vizes pályán, ám a futambalszerencsés véget ért számára. Az ukrán Skuz nekiment a magyar versenyző Alfájának, az ütközés eltörte az ajtó zsanérját, a menetszél pedig leszakította azt. Kiss Norbit kiintették

a boksza, a csapat pedig lázas munkába fogott, ám hiába sikerült becsukható állapotba hozni az ajtót, az FIA ellenőrei biztonsági okokra hivatkozva nem engedték elrajtolni. A mezőny másik magyar pilótája, Nagy Norbert az első ver-

senyt a kilencedik, a másodikat pedig a hatodik helyen zárta, utóbbi a TC2-esek mezőnyében a bronzérmes pozíciót jelentette, így az ötfordulós bajnokság első hétvégéje után a negyedik helyen áll kategóriájában. (Lásd külön cikkünk.)

WSR

Sainz erősen kezdett

Noha a WSR idei szezonja csak április végén indult, a csúcskategória versenyzői már két héttel korábban megkezdték szereplésüket Monzában. A három és fél literesek mezőnyének tavalyi első három helyezettje egyaránt elhagyta a szériát

– Magnussen az F1-ben, Vandoorne a GP2-ben, da Costa pedig a DTM-ben folytatja –, így a 2013-as negyedik helyezett Will Stevens tűnt a szezon egyik legnagyobb esélyesének, de a Red Bull-növendék Carlos Sainztól és a kétliteresek tavalyi első két helyezettjétől, Oliver Rowlandtól és Pierre Gaslytól is sokat lehetett várni.

A négy versenyző egyelőre igazolta is a várakozásokat, hiszen a két hétvége négy futama után ők állnak a bajnokság első négy helyén. A tavaly mérsékelt eredményekkel bemutatkozó Sainz az első három versenyen egyaránt a pole-ból indulhatott, ám a szezonnyitón a rajtrácson ragadt, így a győzelem Stevensé lett a DTM-

ből érkező Mehri és Gasly előtt, akik egyaránt dobogón zárták első futamukat a kategóriában. A spanyol másnap javított, hiszen nyerni tudott a Fülöp-szigeteki Stöckinger és a Sauber tesztpilótája, Szergej Szirotkin előtt, s az aragóni első futamot is magabiztosan húzta be a szezon jól kezdő orosz Marcenkót és Rowlandet megelőzve. A spanyol forduló vasárnapi versenyt a kétliteres kategória tavalyi első két helyezettje zárta az első két helyen, a főlényes győzelmet arató Rowland mögött Gasly lett a második, aki nagy csatában gyűrte le Stevens és Sainzt. A kétliteresek közt az aragóni hétvége után a McLaren pilótanevelő programjába tartozó 19 éves holland Nyck de Vries áll az élen.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Carlos Sainz Jr. (ESP)	DAMS	62
Oliver Rowland (GBR)	Fortec	49
Pierre Gasly (FRA)	Arden	45
Will Stevens (GBR)	Strakka	40
Nyikolaj Marcenko (RUS)	Comtec	36



F3 Eb

Futamot nyert Verstappen

Jos Verstappen fia, a 16 esztendő Max karrierje második F3-as versenyhétvégéjén kétszer is a pole-ból rajtolhatott, s a másodikat győzelemre is tudta váltani. Verstappen már az első, silverstone-i versenyhétvégén megvillant, hiszen egy ötödik és egy második helyet is szerzett, az igazán nagy dobás azonban Hockenheimben következett. Az ifjú holland a szombati első versenyt rajtbaleset miatt feladni kényszerült, ezt követően viszont gyorsan össze tudta szedni magát fejben, és a második helyre kvalifikálta magát mindkét vasárnapi futamra.

A két pole-t szerző Tom Blomqvistet ráadásul motorcsere miatt megbüntették, így Verstappen előtt ott volt a nagy esély: mindkét vasár-

napi futamot az élről kezdte meg. Az első versenyen műszaki hiba miatt fel sem állhatott a rajtrácsra, de ekkor sem omlott össze, s a hétvége harmadik futamán győzelemre váltotta a pole-pozíciót. Az első két versenyt a tavalyi bajnokság negyedik helyezettje, az osztrák Lucas Auer, illetve a Lotus kötelékébe tartozó Esteban Ocon nyerte, utóbbi az egyetlen, aki már két győzelemmel rendelkezik – Silverstone-ban rajta kívül Tom Blomqvist és a Ferrari-növendék Antonio Fuoco tudott futamot nyerni.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Esteban Ocon (FRA)	Prema	103
Antonio Fuoco (ITA)	Prema	67
Tom Blomqvist (GBR)	Jagonya Ayam	67
Lucas Auer (AUT)	Mücke	63
Max Verstappen (NED)	Van Amersfoort	53



FA1

Elstartolt az új sorozat

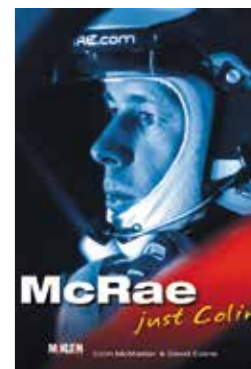
Két hétvégén van túl az idén első szezonját kezdő Acceleration sorozat, mely három autós és két motoros szériát foglal magába. Az egyes fordulókat változatos zenei programok színesítik, a házigazda nem más, mint a világhírű David Hasselhoff. A legnagyobb érdeklődés az egykori A1GP mintájára „országok versenyeként” futtatott FA1, azaz Formula Acceleration 1 kategóriát övezi, melynek mezőnyében egy-két olyan névvel is találkozhatunk, akik már bizonyítottak az utánpótlás-sorozatban: többek közt a tavalyi F3 Európa-bajnokság ezüstérmese, Felix Rosenqvist, a Marusiával pénteki szabadedzéseken is szereplő Rodolfo Gonzalez, illetve az AutoGP-ben tavaly harmadik helyen záró Sergio Campana is az FA1-ben szerepel. A mezőnyből egyelőre kimagaslik a Ferrari Formula-1-es autóját is tesztelő Mirko Bortolotti és a GP3 egykori bronzérmese, a holland Nigel Melker. A sorozat történetének első versenyhétvégéjén Portimaóban mindkét futamot Bortolotti nyerte Melker előtt, egy héttel később Navarrában viszont Melker győzött az első versenyen, bár a rajtnál elvesztette a vezetést Bortolottival szemben, de vissza tudta előzni

az olaszt, aki viszont pole-t szerzett a második futamra. Hogy ezt nem tudta győzelemre váltani, arról nem ő tehetett, hanem egyik szerelője, aki Bortolotti boksziállítását követően hagyta elgurulni a levett abroncsot, a veszé-

Könyv

Colin McRae

Ha a 90-es évek rali világbajnokságát a gyorsasági szakaszok szélén szemlélő szurkolók egyike elkiáltotta magát, hogy „Jön Colin!”, akkor mindenki tudta, hogy egészen különleges dolognak lehet szemtanúja.



Legyen az Subaru, Ford, Citroen vagy éppen Skoda, az 1995-ös világbajnok mindig a maximumot nyújtotta. Colin McRae félelmet nem ismerő stílusával rengeteg rajongó szívébe lopta be magát, és mikor 2007-ben, mindössze 39 évesen itt hagyott minket, az egész ralitársadalom megrendült.

Egy másik Colin (McMaster) méltó emléket állított a már életében is legendává vált versenyzőnek „Just Colin” című könyvével. A McKlein ügynökség legjobb képeit válogatta össze, és ehhez jöttek még a család archívumából gyűjtött, sohasem publikált ritkaságok.

A 256 oldalas, nagyalakú mű azonban nem csupán képeket tartalmaz, hanem számtalan érdekes sztorit a néhai világbajnok életéből. A www.mcraebook.com oldalon még több részlet derül ki a könyvről, ahol 49,9 eurós áron meg is vásárolható. ISBN száma 978-3-927458-64-2.



Harc a bajnoki elsőségért

Magnetspace lézerterápia is segíti Kiss Pál Tamást

Szenzációsan kezdte az évet az AutoGP-ben Kiss Pál Tamás: hat futam során négy dobogót szerzett, és a bajnoki összetett második helyén áll. A miskolci versenyző a tavalyi évközi beugrás után immár a teljes szezont végigversenyzti a Zele Racing színeiben, így egyértelműen magasabb célokat tűzhet ki a 2013-as ötödik helynél. És ehhez elkel minden segítség...

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: AUTOGP, ROGOSZ PÉTER

A marokkói szezonnyitón már az első futamon esélye volt a győzelemre, és néhány méteren át vezette is a versenyt, mígnem a megelőzött, és vezetését elkeseredetten visszacserezni próbáló Kevin Giovesi el nem fékezte magát a következő kanyar előtt, ezzel mindkettőjüket kiütve a küzdelemből. Kie-

sése miatt Tamás a mezőny végéről várhatta a következő rajtot, és a 13 fős mezőnyben számos előzést bemutatva sikerült előverekednie magát a dobogó legalsó fokáig.

Egy hét múlva a Paul Ricard-i fordulón már jól jött ki számára a lépés, így az első versenyen kiváló tempóval és taktikával át tudta ugrani

riválisait, megszerezve ezzel első győzelmét a sorozatban. A vasárnapi futamon ehhez még egy második helyet tett hozzá, amivel folytatva felzárkózását a listavezető Kimiya Satóhoz.

A harmadik, hungaroringi hétvégét a német Markus Pommer kezdte a legjobb formában, Tamás azonban a második helyről

Magnetspace lézerterápia



Különleges eszközzel egészült ki tavaly Kiss Pál Tamás felkészülésének eszköztára: a Magnetspace jóvoltából tulajdonosa lett egy félvezetőlézer-terápiás oxigén koncentrátornak. „A készülék forgalmazója azt ígérte, hogy a szerkezet felélénkíti a szervezet mikrokeringését, jó hatással lesz a szervek és szövetek egészségi állapotára. Az orrüregi besugárzás a vörös vértestek normális elrendeződését okozza, minek következtében azok több oxigént képesek elszállítani az egyes szervek és szövetek irányába. Ugyan én a tudományos háttérhez kevésbé értek, de azt örömmel újságolhatom, hogy valóban érezhető a hatása. Az edzéseim során észrevehető, hogy napról napra többet bírok. Azon túl, hogy a közérzetem azóta folyamatosan javul, szintén előrelépést érzek a fizikai, de még a mentális képességeim terén is” – újságolta a pilóta, amikor a készülék hatásairól faggattuk.

Azt már mi tesszük hozzá, hogy a félvezetőlézer-terápiás oxigén koncentrátor nem csak az élsportban alkalmazva jelenthet hasznot a tulajdonosának, a 650 nm hullámhosszú vörös fény számtalan betegség leküzdésében is segíthet, mert működése révén több oxigén, tápanyag és energia jut szervezetünk valamennyi sejtjébe.

További információk: www.magnetspace.net



A bajnokság állása		
1. Kimiya Sato (JAP)	Euronova	114
2. Kiss Pál Tamás (HUN)	Zele Racing	75
3. Markus Pommer (GER)	Super Nova	65
4. Kevin Giovesi (ITA)	Eurotech	58
5. Andrea Roda (ITA)	Virtuosi	53



lerajtolta, és hamarosan le is szakította őt. Előnye kényelmesnek tűnt, ám idővel feltűnt mögötte a mezőnyön keresztülhatoló Sato, aki jobb tempójával és a végsőig eltolt kerékcseréjével végül a Zele Racing pilótája elé tudott visszajönni a pályára, és a helyi közönség legnagyobb bánatára megnyerte a futamot.

A japán csúcsformában volt, hiszen vasárnap a 8. rajthelyről ismét az élre tudott katapultálni, míg Tamás beragadt Pommer mögé, és a hetedik helyen hozta be autóját. 75 eddig megszerzett pontjával a második a tabellán, de Sato előnye már 39 egység vele szemben a hónapvégi monzai forduló előtt.

„Nagy hátrányt jelentett a marrakesi első futamon az a kiesés” – mondta Tamás a Hungaroringen. „Ha az nincs, akkor most nem lenne ilyen a pontkülönbség köztünk. De ha a következő futamokon hozzuk ugyanezeket a helyezéseket, akkor ott tudunk maradni a végéig az élvonalban.”



„Erőnlétük növelése érdekében az élsportolók is használhatják ezt a készüléket.”





A túraautózás csúcса

Magyarországra érkezik a DTM

Minden eddiginél több, hét korábbi bajnok sorakozik fel idén a Német Túraautó Bajnokság mezőnyében, ám hiba lenne csupán a korábbi győztesekre és a királykategóriás múltú résztvevőkre koncentrálni: a szezon előtti teszteken számos fiatal tehetség bizonyította, hogy könnyen a rutinos nagykok fölé kerülhet. Ráadásul mindezt június elsején élőben láthatjuk a Hungaroringen.

SZÖVEG: STROMMER BENJAMIN • FOTÓ: DTM

A Német Túraautó Bajnokság idén ünnepli 30. születésnapját, a mostani azonban a DTM történetének csupán 28. szezonja lesz. Három évtized alatt a bajnokság eltérő nevek alatt futott: az, amit ma DTM-ként ismerünk, 1984-ben indult Deutschen Produktionswagen Meisterschaft néven. A kategória számára már az első pillanatoktól kezdve szűknek bizonyultak Németország határai: a legelső

versenyt az év márciusában a belgiumi Zolderben tartották a korszak német sztárjaival, köztük a korábbi Formula-1-es versenyzővel, Hans-Joachim Stuckkal, aki egy kieső kerék miatt két körrel a leintés előtt vesztette el az első helyet. A futamon, amelyet a BMW 635 CSi dominált, harmadik pozícióban ért célba a rutintalan Volker Strycek, aki olyan legendák ellen küzdhetett, akiket korábban inkább

példaképének tekintett. Éppen ezért már a dobogós hely is felülmúlta várakozásait: arra végképp nem számított, hogy év végén ő válik az új sorozat első bajnokává – igaz anélkül, hogy egyetlen futamgyőzelmet szerzett volna.

Két évvel később a bajnokság felvette a Deutsche Tourenwagen Meisterschaft nevet, 1995-ben pedig, tekintettel a számos Németországon kívüli helyszínre, két külön bajnoki címet osztottak ki: ugyanaz a mezőny a hazai versenyeken a DTM, a külföldieken az ITC (Nemzetközi Túraautó-széria) megnyeréséért szállt harcba. 1996-ban aztán már csak az ITC maradt meg, a magas költségek miatt azonban a szezon végén az Opel és az Alfa Romeo kiszállt, a kategória pedig megszűnt. Hároméves kihagyás következett, a sorozat 2000-ben indult újra, már a ma ismert formában, Deutsche Tourenwagen Masters néven, eleinte csupán német pályákkal.

Az irány azonban ismét a nemzetközi felé tolódott: idén a huszonhárom fős mezőnyben mindössze hét német lelhető fel, ők öt különböző országban mérhetik össze tudásukat.

A széria történetében az sem okoz meglepetést, ha nem egy hazai versenyző szerez bajnoki címet: már a második szezonban egy svéd, Per Stureson nyert, és ugyanebből az országból való az idei bajnoki hetes egyik tagja, Mattias Ekström is. A sorozatnak volt már olasz (Roberto Ravaglia és Nicola Larini), francia (Laurent Aiello), brit (Gary Paffett és Paul di Resta), belga (Eric van de Poele), dán (Kurt Thiim), valamint kanadai (Bruno Spengler) győztese is, ám a legsikeresebb DTM-versenyző német, Bernd Schneider, aki 1995 és 2006 között öt bajnoki címet nyert.

Autóválasztás terén a siker zálogának a Mercedes tűnik: a bajnoki diadalok egyharmadát szerezték a stuttgarti márka autóival, a futamgyőzelmeknek pedig mintegy 42%-át tudhatják magukénak. A második legsikeresebb Audi és BMW csupán 15% körében jár...

MIKE ROCKENFELLER (1)

Audi RS 5 DTM



Nemzetiség:
német
Csapat:
Team Phoenix
Születési idő:
1983. október 31.
Versenyek:
71
Győzelmek:
3
Legjobb eredmény:
Bajnok (2013)
2013-as eredmény:
Bajnok

JOEY HAND (4)

BMW M4 DTM



Nemzetiség:
amerikai
Csapat:
Team RBM
Születési idő:
1979. február 10.
Versenyek:
20
Győzelmek:
0
Legjobb eredmény:
12. (2013)
2013-as eredmény:
12.

TIMO SCHEIDER (2)

Audi RS 5 DTM



Nemzetiség:
német
Csapat:
Team Phoenix
Születési idő:
1978. november 10.
Versenyek:
137
Győzelmek:
6
Legjobb eredmény:
Bajnok (2008, 2009)
2013-as eredmény:
10.

CHRISTIAN VICTORIS (5)

DTM Mercedes AMG C-Coupé



Nemzetiség:
német
Csapat:
HWA Team
Születési idő:
1989. április 1.
Versenyek:
30
Győzelmek:
0
Legjobb eredmény:
4. (2013)
2013-as eredmény:
4.

AUGUSTO FARFUS (3)

BMW M4 DTM



Nemzetiség:
brazil
Csapat:
Team RBM
Születési idő:
1983. szeptember 3.
Versenyek:
20
Győzelmek:
4
Legjobb eredmény:
2. (2013)
2013-as eredmény:
2.

PAUL DI RESTA (6)

DTM Mercedes AMG C-Coupé



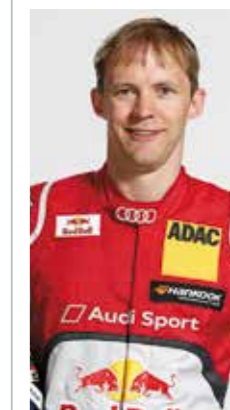
Nemzetiség:
brit
Csapat:
HWA Team
Születési idő:
1986. április 16.
Versenyek:
42
Győzelmek:
6
Legjobb eredmény:
Bajnok (2010)
2013-as eredmény:
Forma-1 – 12.

Versenynaptár

1. Hockenheimring	május 4.
2. Oschersleben	május 18.
3. Hungaroring	június 1.
4. Norisring	június 29.
5. Moszkva	július 13.
6. Red Bull Ring	augusztus 3.
7. Nürburgring	augusztus 17.
8. Lausitzring	szeptember 14.
9. Kanton	szeptember 28.
10. Hockenheimring	október 19.

MATTIAS EKSTRÖM (7)

Audi RS 5 DTM



Nemzetiség:
svéd
Csapat:
Team Abt
Születési idő:
1978. július 14.
Versenyek:
133
Győzelmek:
17
Legjobb eredmény:
Bajnok (2004, 2007)
2013-as eredmény:
7.



Az autók csak kívülről emlékeztetnek utcai megfelelőikre



A technikai tudnivalókban is érdemes elmélyedni, mielőtt valaki szurkolni indul. A DTM-ben az autók nagyjából ezer összetevőjéből mintegy ötven egységes, ezekből mindhárom gyártó előírás szerinti darabot használ: közéjük tartozik a szénszálás monocoque, az acél bukókeret, az ABS nélküli fék, a hatfokozatú sebes-

ségváltó, a 118 literes üzemanyagtank, a Bosch által gyártott motorvezérlő, de még a hátsó szárny és sebességváltó fül is. Az egységes elemek segítenek a költségek visszaszorításában, ugyanakkor korlátozzák a mérnökök lehetőségeit: leginkább az aerodinamika terén van szabadságuk újításokra. Ennek

Új név a győztesek listáján

A megszokott módon Hockenheimben rendezték a DTM szezonnyitóját május első hétfőjén, ugyanazon a pályán, ahol két héttel korábban (a hungaroringi gyakorlást követően) az utolsó szezon előtti tesztet tartották. A négynapos felkészülés során a 24 esztendő Marco Wittmann futotta a legjobb köridőt, az egyetlen szabadedzésen pedig nyomatékositotta, ő számít a hétvége favoritjának, annak ellenére, hogy a széria kevésbé ismert neveinek egyike, hiszen korábban még sosem nyert versenyt, az idei pedig csupán második éve a német túraautók mezőnyében. Az időmérőn csak a második rajtkockát sikerült megszereznie, a pole-ban pályafutása folyamán először a francia Adrien Tambay végzett. Bemutatkozó versenyét Antonio Felix da Costa, Wittmann BMW-s márkatársa remek harmadik pozícióból várhatta. Hogy idén a Mercedesnél nem megy minden a legnagyobb rendben, azt a bizonyította, hogy a kvalifikáció első szakaszának mind az öt kiesője a stuttgartiak versenyzője volt, legeredményesebb pilótájuk, Gary Paffett csak a 15. lett.

Bár a rajt után rövid időre Bruno Spengler is megelőzte, a második körben Wittmann átvette a vezetést, innentől pedig nem akadt ellenfele, 42 kör után 12 másodperces előnnyel intette le a kockás zászló. A mögötte levő sorrend kialakulásában elsősorban a taktika játszott nagy szerepet: mint kiderült, az fizetőddt ki, ha valaki keményebb gumikon kezdte a versenyt, a kötelező kiállítás során pedig a lágyságra váltott. Mattias Ekström, Mike Rockenfeller és Bruno Spengler, akik féltávnál még a középmezőnyben vonatkoztak, így gázoltak keresztül a többiekben, Ekström egészen a második helyig jutott, harmadik pozícióba szorítva vissza Adrien Tambayt és dupla dobogót szerezve az

Audinak. A címvédő Rockenfeller negyedik, Spengler hatodik lett, kettejük közé a csütörtökön még Budapesten parádézó Timo Glock ékelődött be, aki a verseny legharciasabb résztvevői közé tartozott.

A harmadik helyért csatázva Antonio Felix da Costa Timo Scheiderrel ütközött, a hiba kerékcserét és áthajtásos büntetést vont maga után – egy ígéretes bemutatkozás sikertelen véget ért. De legalább ennyire katasztrofálisán végződött a Mercedes nyitóversenye: egyetlen pontot sem szereztek, a Forma-1-ből visszatérő bajnok, Paul Di Resta csak 14.-ként ért célba. Marco Wittmann az, akit az ellenfelek küszködése legkevésbé érdekelt – bár bevallotta, egyik szemét mindig a többiekben tartotta: „Majd kiugrok a bőrből! Az RMG csapat két nehéz évet tudhat maga mögött, a győzelem mindenki számára nagyszerű eredmény. Végig figyeltem a mögöttem levő versenyzőket, mivel tudtam, hogy azok, akik opciós gumikon vannak, gyorsabbak lesznek a verseny végén. Szerencsére ekkor már nagy előnyöm volt” – értékelte futamát az először győztes pilóta.



MIGUEL MOLINA (8)

Audi RS 5 DTM



Nemzetiség:
spanyol
Csapat:
Team Abt
Születési idő:
1989. február 17.
Versenyegek:
41
Győzelmek:
0
Legjobb eredmény:
10.
2013-as eredmény:
17.

BRUNO SPENGLER (9)

BMW M4 DTM



Nemzetiség:
kanadai
Csapat:
Team Schnitzer
Születési idő:
1983. augusztus 23.
Versenyegek:
93
Győzelmek:
14
Legjobb eredmény:
Bajnok (2012)
2013-as eredmény:
3.

MARTIN TOMCZYK (10)

BMW M4 DTM



Nemzetiség:
német
Csapat:
Team Schnitzer
Születési idő:
1981. december 7.
Versenyegek:
132
Győzelmek:
7
Legjobb eredmény:
Bajnok (2011)
2013-as eredmény:
19.

GARY PAFFETT (11)

DTM Mercedes AMG C-Coupé



Nemzetiség:
brit
Csapat:
HWA Team
Születési idő:
1981. március 24.
Versenyegek:
102
Győzelmek:
20
Legjobb eredmény:
Bajnok (2005)
2013-as eredmény:
6.

ROBERT WICKENS (12)

DTM Mercedes AMG C-Coupé



Nemzetiség:
kanadai
Csapat:
HWA Team
Születési idő:
1989. március 13.
Versenyegek:
20
Győzelmek:
1
Legjobb eredmény:
5.
2013-as eredmény:
5.

EDOARDO MORTARA (15)

Audi RS 5 DTM



Nemzetiség:
olasz
Csapat:
Team Abt
Születési idő:
1987. január 12.
Versenyegek:
30
Győzelmek:
2
Legjobb eredmény:
5.
2013-as eredmény:
21.

ADRIEN TAMBAY (16)

Audi RS 5 DTM



Nemzetiség:
francia
Csapat:
Team Abt
Születési idő:
1991. február 25.
Versenyegek:
20
Győzelmek:
0
Legjobb eredmény:
10.
2013-as eredmény:
14.

TIMO GLOCK (17)

BMW M4 DTM



Nemzetiség:
német
Csapat:
Team MTEK
Születési idő:
1982. március 18.
Versenyegek:
10
Győzelmek:
1
Legjobb eredmény:
9.
2013-as eredmény:
9.

ANTONIO FELIX DA COSTA (18)

BMW M4 DTM



Nemzetiség:
portugál
Csapat:
Team MTEK
Születési idő:
1991. augusztus 31.
Versenyegek:
0
Győzelmek:
0
Legjobb eredmény:
újonc
2013-as eredmény:
WSR 3.5 – 3.

DANIEL JUNCADILLA (19)

DTM Mercedes AMG C-Coupé



Nemzetiség:
spanyol
Csapat:
Mücke Motorsport
Születési idő:
1991. május 7.
Versenyegek:
10
Győzelmek:
0
Legjobb eredmény:
16.
2013-as eredmény:
16.

VITALIJ PETROV (20)

DTM Mercedes AMG C-Coupé



Nemzetiség:
orosz
Csapat:
Mücke Motorsport
Születési idő:
1984. szeptember 8.
Versenyegek:
0
Győzelmek:
0
Legjobb eredmény:
újonc
2013-as eredmény:
nem versenyzett

JAMIE GREEN (21)

Audi RS 5 DTM



Nemzetiség:
brit
Csapat:
Team Rosberg
Születési idő:
1982. június 14.
Versenyegek:
93
Győzelmek:
8
Legjobb eredmény:
3.
2013-as eredmény:
11.

NICO MÜLLER (22)

Audi RS 5 DTM



Nemzetiség:
svájci
Csapat:
Team Rosberg
Születési idő:
1992. február 25.
Versenyegek:
0
Győzelmek:
0
Legjobb eredmény:
újonc
2013-as eredmény:
WSR 3.5 – 5.

MARCO WITTMANN (23)

BMW M4 DTM



Nemzetiség:
német
Csapat:
Team RMG
Születési idő:
1989. november 24.
Versenyegek:
10
Győzelmek:
0
Legjobb eredmény:
8.
2013-as eredmény:
8.

MAXIME MARTIN (24)

BMW M4 DTM



Nemzetiség:
belga
Csapat:
Team RMG
Születési idő:
1986. március 20.
Versenyegek:
0
Győzelmek:
0
Legjobb eredmény:
újonc
2013-as eredmény:
Blancpain széria – 3. hely.

PASCAL WEHRLEIN (25)

DTM Mercedes AMG C-Coupé



Nemzetiség:
német
Csapat:
HWA Team
Születési idő:
1994. október 18.
Versenyegek:
10
Győzelmek:
0
Legjobb eredmény:
22.
2013-as eredmény:
22.



eredményeként az autókat a legkreatívabb légtérrel elemekkel szerelték fel: még a tükröket is apró szárnyakkal építették egybe.

Jelentős különbségek rejlenek a motorokban is. Mindhárom gyártó négyliteres, körülbelül 500 lóerős V8-akat használ. A 2000-ben induló nyolchengeres korszak azonban már nem tart sokáig, akár jövőre érkehetnek a kétliteres, V4-es turbók, amelyek a DTM-ben is át fogják venni az uralmat. A KERS (mozgási energia-visszanyerő rendszer) bevezetésére is történt már utalás. A német bajnokságban a Forma-1-hez hasonlóan DRS, azaz állítható hátsó szárny segíti az előzéseket. A Hankook abroncsait viselő autók minimumsúlyát – versenyzővel és annak teljes felszerelésével együtt – 1110 kilogrammban határozták meg.

Az ideai esztendőre a szervezők új szabályokat vezettek be a DTM-ben. A kötelező kiállítások számát kettőről egyre csökkentették, megkötés viszont, hogy a boksztuca csak a futam első harmada után nyit ki, a biztonsági autós periódus alatt pedig tilos kiállást végrehajtani. A lágyabb gumikeverék használatát is korlátozták, legfeljebb a versenytáv 50%-ban lehet fent az autókön. Ennek célja, hogy leegyszerűsítse a stratégiákat, és a nézők is könnyebben kiigazodhassanak rajtuk. Amennyiben biztonsági autó érkezik a pályára, egy versenyző pedig emiatt lépi túl a lágy gumin töltött 50%-ot, 6 kör kedvezményben részesül – amely során még felteheti a keményebb keveréket.

Az időmérőt a Forma-1-hez hasonlóan osztják fel, amely a tavalyi négy helyett három szakaszból fog állni. A 13 perces Q1 során a 23 fős mezőny leglassabb 5 versenyzője esik ki, őket a 11 perces Q2-ben még 8-an követik. Így a legjobb 8-as küzdhet a pole-pozícióért a szintén 11 perces Q3-ban. Korábban a Q4-ben a leggyorsabb négy pilóta tehetett meg egy-egy mért kört, ezt a szakaszt megszüntették.

A márkák közötti lehetséges különbséget ballasztok segítségével igyekeznek kiegyen-

líteni, a győztes gyártó minden versenyzője, aki a legjobb tíz között végzett, 5 kilogramm pluszsúlyt kap a következő versenyre. A nyertes gyártó azon pilótáinak, akik a legjobb tízen kívül futottak be, csak 2,5 kilogramm kell megbirkózniuk. A második gyár autóinak össztömege változatlan marad, míg a harmadik legjobb – azaz legkevésbé eredményes – márká képviselői 2,5 kilogramm könnyülnek, amennyiben a legjobb tíz között végeztek, ha azon kívül, 5 kilogramm. Érdemes megjegyezni, hogy legfeljebb 10 kilogramm nőhet vagy csökkenhet az autók

tömege, az első hétvégén pedig mindenki 1120 kilogrammon kezd.

Ami a további érdekességeket illeti: fontos tudni, hogy a DTM-ben már a verseny legvégéig lehetséges a DRS használata, illetve gyártónként két tartalékmotor használható fel az eddigi csapatonkénti egy helyett. Egy versenyző legfeljebb három motorral dolgozhat a szezon alatt. Péntekenként roll out-ot rendeznek kétszer 15 percen, az egyiket a páros, másikon a páratlan rajtszámú autók vesznek részt, így a csapatok egyetlen versenyzőjükre koncentrálnak, így gyakorolhatnak bokszkiállításokat.

A DTM hungaroringi időterve

2014. május 30., péntek		
12:45–14:10	FIA Formula 3 European Championship	1. és 2. szabadedzés
14:25–15:25	Porsche Carrera Cup Deutschland	szabadedzés
15:40–16:25	Maserati Trofeo	szabadedzés
16:45–17:20	DTM	roll out
17:35–17:55	FIA Formula 3 European Championship	1. verseny időmérő
2014. május 31., szombat		
09:05–09:50	Maserati Trofeo	időmérő
10:10–10:45	Porsche Carrera Cup Deutschland	1. és 2. verseny időmérő
11:10–11:45	FIA Formula 3 European Championship	1. verseny
12:10–13:40	DTM	szabadedzés
15:30–16:00	Maserati Trofeo	1. verseny
16:25–16:45	FIA Formula 3 European Championship	2. és 3. verseny időmérő
17:10–17:35	Porsche Carrera Cup Deutschland	1. verseny
18:10–19:00	DTM	időmérő
2014. június 1., vasárnap		
08:55–09:25	Maserati Trofeo	2. verseny
09:50–10:25	Porsche Carrera Cup Deutschland	2. verseny
10:50–11:25	FIA Formula 3 European Championship	2. verseny
12:50–13:00	DTM	információs körök
13:00–13:15	DTM	rajtrács bemutatás
13:30	DTM	formációs körök
13:33	DTM	verseny start
14:43	DTM	verseny vége
14:55	DTM	díjátadó ünnepség
15:25–16:25	Maserati Trofeo	3. verseny
16:50–17:25	FIA Formula 3 European Championship	3. verseny

A bajnokság állása

1. Marco Wittmann (GER)	BMW	25
2. Mattias Ekström (SWE)	Audi	18
3. Adrien Tambay (FRA)	Audi	15
4. Mike Rockenfeller (GER)	Audi	12
5. Timo Glock (GER)	BMW	10

ice watch



BMW Motorsport 

Premium Partner

NYERJ egy VIP Paddock jegyet a hazai DTM futamra!



A legeurópaibb brazil

Farfus: „A DTM-ben sok dolog kell a végső sikerhez”

Különleges fickó Augusto Farfus, a DTM-ben szereplő BMW brazil menője: a pályán annyira kíméletlen, amennyire csak lehet, civilben viszont kenyérré lehetne kenni. Erről az AFM sokadszorra is meggyőződhetett azon a budapesti sajtóvacsorán, amelyet a bajor márka a hazánkba idén visszatérő bajnokság hungaroringi tesztjének apropóján adott.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR • FOTÓ: BMW

Ayrton Senna fényes Forma-1-es sikereivel, valamint legendává válásával brazil autóversenyzők garmadáját szabadította a világra. Többségük a Forma-1 felé igyekezett: volt, akinek sikerült elérnie a hön áhított célt, és volt olyan is, akinek nem. Farfus az utóbbiak közé tartozik: a királykategóriás sanszot elvesztve a túraautózás világában találta meg a számításait, ahol bajnoki címet még nem sikerült nyernie, de így sem panaszkodik, és nem titkolja, hogy megtalálta a számításait. „Jól érzem magam és boldog vagyok, hogy azt csinálhatom, amit szeretek” – mondta a Four Seasons Gresham télikertjében tartott eseményen a 30 esztendőös pilóta, aki 1999-ben, 16 esztendő korában érkezett Európába, abban reménykedve, hogy a nagy előd nyomdokai-ba léphet a Forma-1-ben. Előbb lehúzott két szezon az olasz Formula-Renault-ban, majd

átnyergelt a Forma-3000 Európa-bajnokságként jegyzett Euro3000-be, ahol 2003-ban nem talált legyőzőre, de ez kevés volt a továbblépéshez. Jobb opció híján így került a WTCC-be, előbb két idény erejéig az Alfa Romeohoz, majd onnan a BMW gyári csapatának kötelékébe. Pechére olyan zsenikkel került egy mezőnybe, mint a háromszoros világbajnok Andy Priaulx, a manapság már négyszeres vb-első Yvan Muller, vagy épp az egyszeres világbajnok Gabriele Tarquini, így be kellett érnie két összetettbeli 3. helyezéssel. A DTM-ben 2012 óta szerepel, és a német prémiumgyártók privát játszótérének számító szériában tavaly már ezüstérmesként zárt.

– Versenyeztél a WTCC-ben, majd onnan érkezted a DTM-be. A két sorozat összehasonlításáról gyakran esik szó, pedig ez

nem feltétlenül egészséges megközelítés. Te mit gondolsz erről?

– Amikor belesöpptem ebbe a műfajba, még nagyon régimódi és vad volt a túraautó-versenyzés. Manapság a WTCC is, a DTM is sokkal érettebb, letisztultabb környezet. 21 évesen, szinte kölyökként kezdtem túraautózni és élveztem, hogy a koccanásoktól sem riadtunk vissza. Manapság a kocsik már sokkal kifinomultabbak. Jómagam is a környezettel együtt fejlődtem, változtam, de azt kell mondanom, hogy a legelső, DTM-es autóval teljesített köröm végén azt mondtam, hogy ’igen, ez a kocsi lesz az, ami nekem való!’


– Gyakran mondják, hogy a DTM-es autó tulajdonképpen egy formautó karosszériával, Te pedig formautókkal kezdted a pályafutásod. Talán ezért?

– Szerintem igen. Van egy kialakult vezetési stílusom, amelyet hozzá tudok igazítani a különféle versenyautókhoz, de az elején, fiatalabb koromban a WTCC autókat is túlságosan úgy vezettem, mintha formautók lennének. A DTM-ben sokkal kedvezőbb ez a stílus.

– Ha már a formautózásnál tartunk: soha nem csillant fel a Forma-1 esélye?

– Dehogynem! Volt is egy aláírt versenyzői szerződés, de sajnos nem sikerült összegyűjteni az abban foglalt pénzüsszeget, amit vinnem kellett volna ahhoz a bizonyos csapathoz, amelyiket nem szeretném megnevezni. (Az AFM nyomozása szerint a Jordan volt az – a szerk.) Nem is olyan régen a dokumentumokat rendeztettem otthon, amikor a kezembe került. Szóltam is a feleségemnek, Lirinek és megmutattam neki is. Rápillantott és rám is ripakodott, mondván, ’Hééé Augusto, náluk kellett volna versenyezned, most milliomosok lennénk!’ Nagyon nézett, amikor közöltem vele, hogy az nem a fizetésem lett volna, hanem annyit kellett volna fizetnem egyetlen szezonra!

– Hogyan kerültél végül a WTCC-be?

– Miután a Forma-1 nem jött össze, azt fontolgattam, hogy befejezem a pályafutásomat és hazamegyek Brazíliába. Ekkor váratlanul kaptam egy telefont az Alfa 

Névjegy

Név: Augusto Farfus	Fontosabb eredmények:
Nemzetiség: brazil	DTM – 2. hely (2013)
Születési hely: Curitiba	WTCC – 3. hely (2006, 2009)
Születési idő: 1983. 09. 03.	Formula-3000 Európa-bajnok (2003)
Csapat: Team BRM BMW	Formula-Renault Európa-bajnok (2001)



gyári csapatától, az N-Technologytól, akik meghívtak egy tesztre. Elmentem, jól sikerült és szerződtek, így indulhattam a világbajnokságon.

– Az Alfánál olyan rutinos öreg rókák mellett találd magad, mint Gabriele Tarquini és Fabrizio Giovanardi. Abban a helyzetben ez előnyt vagy hátrányt jelentett?

– Előnyt, mégpedig teljes mértékben, ugyanis rengeteget tanulhattam tőlük. Giovanardival – aki szerintem akkoriban a világ legjobb elsőkereskes pilótája volt – még barátok is lettünk, a mai napig tartjuk a kapcsolatot. Rajta az első pillanattól kezdve éreztem, hogy tényleg segíteni akar nekem, a fiatalnak. Sokat tanultam tőle az autó beállításával, de még vezetéstechnikával kapcsolatban is. Tarquinivel is jó volt a viszonyom, igaz, ő más személyiség, nem volt annyira nyitott. Meg kell jegyezni, hogy sokat köszönhetek az Alfa korrekt hozzáállásának is, mivel végig tartották magukat az eredeti megállapodáshoz és valóban ugyanazt a technikát, háttérrel kaptam, mint a nálam tapasztaltabb versenyzők. Igazi profik voltak, egy abszolút csúcstechnológiás autóval. Monicával és a férjével, Mauróval, a csapat vezetőivel is közeli barátságba kerültem. Nálam ez csak így megy. Úgy érzem, hogy az együttműködésnek fontos alapköve, hogy a vezetők és a versenyzők között bizalmas viszony legyen.

– Van kedvenc történeted ebből a korszakból?

– Nagyon is sok, de a legérdekesebb talán egy oldtimerfutam volt. Az Alfa múzeum felkért, hogy vezessem Fangio 1953-as Disco Volantéját, amelyre a legbüszkébbek voltak. A feleségemmel mentünk, és persze nagyon vigyáztam a kocsira, mégis sikerült meghúzni az oldalát. Amikor visszavittem a múzeumba az autót, láttam, hogy mindenki el volt képedve. Felajánlottam, hogy kifizetem a kárt, amit persze nem fogadtak el, viszont egy emberként jelentették ki, hogy többet soha, senki nem kérheti kölcsön onnan, mert eddig bármikor kivitték, az autó mindig sérülten került vissza.

– Említetted, hogy Giovanardival jó a viszonyod. Szerinted létezik igazi barátság az autósportban? Neked van olyan, hogy legjobb barátod?

– Hiszem, hogy lehet a versenyzők között barátság, a legeslegjobb barátomat pedig szerintem mindenki ismeri. Pedro Lamy az, aki olyan, mintha a testvérem lenne. Sok közös kalandunk volt, mostanság pedig közösen támogatunk, segítünk egy fiatal brazil srácot, Pietro Fantynt, aki idén a World Series by Renault 3.5-ös géposztályában versenyez.



„Nem túlzás kijelenteni, hogy Senna örökre megváltoztatta a brazilokat.”

Pedro a negyvenes éveiben jár, manapság is versenyez az endurance világában és egy igazán remek ember.

– A külső szemlélő számára úgy tűnik, hogy az Európában élő brazil versenyzők igazi kis kolóniát alkotnak. Mit gondolsz erről?

– Igaz, hogy vagyunk páran itt, Európában és amennyire csak lehet, tartjuk egymással a kapcsolatot. Összetart bennünket, hogy mindannyian viszonylag fiatalon hagytuk el a hazánkat és egymásra voltunk utalva. A mai fiataloknak sokat segít az internetes kommunikáció, viszont amikor én érkeztem, még nem volt ilyen modern a technológia, drága

volt a telefonálás is. A mai napig bennem van az érzés, amikor édesapám kivitt a repülőtérre a Rómába induló géphez. Kölyökfejjel szinte fogalmam sem volt, hogy hová indulok, csak azt tudtam, hogy a világ másik végére megyek, és nem jöhetek haza csak úgy, amikor kedvem szottyan hozzá.

– Ennyi év után inkább brazilnak, vagy inkább európainak érzed magad?

– Monacóban élek, de brazil vagyok. A hazám Brazília és Curitiba városából jövök. Imádom, de 15 éve Európában élek, így a mentalitásom mostanára teljesen európai lett és talán nem túlzás azt mondani, hogy szinte már bosszant a korábbi énem. Akármikor

hazamegyek, mindig elhűlve figyelem, hogy milyenek vagyunk odahaza. A brazilok nagyon lazák, mindig mindenholnak elkésnek, talán még az olaszoknál is rosszabbak.

– Idén 20 éve annak, hogy Ayrton Senna életét veszítette Imolában. Te hogyan élted meg a Senna-jelenséget odahaza, Braziliában?

– Kisfiú voltam még akkor, de jól emlékszem arra, hogy Ayrton milyen hatással volt az országra. Nem túlzás kijelenteni, hogy örökre megváltoztatta a brazilokat. Manapság annyit jelent a Forma-1 a braziloknak, hogy „ki indul a pole-ból?”, aztán pedig „ki nyert?” Akkoriban viszont olyan volt az egész, mint egy vallás, mindenki felkelt megnézni a futamokat, még a nagymamám is, megállt az élet olyankor Braziliában. A mostani Forma-1-es versenyzők olyanok, mint a földönkívüliek, mindenféle sztárral körülvéve, Ayrton viszont különleges képességekkel rendelkezett. Nemcsak szenzációs versenyző volt, hanem képes volt megmutatni a világunknak azt is, hogy közülünk származik, valóban egy közülünk.

– Annak idején együtt versenyeztetek Felipe Massával az olasz Formula-Renault-ban és említetted, hogy a mai napig jóban vagytok egymással...

– Így van, közeli barátok vagyunk. Ő is Monacóban él, a felesége nagyon jóban van az én feleségemmel, de mivel a Forma-1 és a DTM menetrendje más, sajnos csak ritkán van alkalmunk közös programokra. Egyébként vele kapcsolatban is van egy mókás történet, még 2000-ból, amikor együtt versenyeztünk Olaszországban. Volt egy régi Audi 80-asunk, azzal mentünk az autópályán és szokás szerint Felipe vezetett, aki – ha csak teheti – cipő nélkül autózik. Akkor is így történt, de elhajtottunk egy rendőrautó mellett és Felipe attól tartott, hogy igazoltatás esetén megbüntetik, amiért nem visel cipőt. Amikor meglátta a rendőröket, elkezdett kotorászni a lábbelije után, ugyanezt tettem én is, így kapásból kiszúrtak bennünket. Szerintem azt hitték, hogy drogot vagy valami mást szállítunk, és azt próbáljuk elrejtetni az ülés alatt. Kiszúrtak, megállítottak és az autópálya mellett kigatyára vetkőztetve motoztak meg bennünket, miközben pisztolyt szegeztek ránk. A mai napig sokat nevetünk ezen, de ott értettem meg igazán, hogy mit jelent az, amikor fegyvert fognak rád.

– Mi a helyzet Barrichellóval?

– Rubens szintén közeli barátom, imádom, de amit ő művel, az nekem már egész egyszerűen sok. Még soha életemben nem találkoztam senkivel, aki annyira



A BMW pilótája tavaly háromszor nyert

Augusto már Monacóban él és sok európai szokást vett fel, de szívében mindig brazil marad. Ezt a sisakja fényezése is bizonyítja

imádná a versenyzést, mint ő. Jómagam is megszállott vagyok, Rubens viszont tízszer annyira megszállott, mint én vagy bárki más. Egyszerűen képtelen megenni versenyzés nélkül. Ugyan a Forma-1-ben már nem szerepel, de versenyez a brazil Stock Car bajnokságban, ami arrafelé nagyjából a DTM-nek felel meg, plusz hetente kétszer versenyszerűen gokartozik. Minden héten indul a különféle brazil bajnokságokban, országos és regionális szériákban csatázik a fiatalokkal, gyerekekkel. Sőt, épített az otthonában egy szimulátort és online sorozatokban is indul, ahol teljes szezont teljesít teszteléssel, edzésekkel, időmérőkkel, egyórás futamokkal. Múlt hétvégén például tölem kért tanácsot, hogy milyen autóval induljon a WTCC 2012-es idényének szimulátorában. A Chevrolet Cruze-t javasoltam neki, továbbá azt, hogy vegyen vissza egy picit, mert ez már kezd kóros lenni!

– Visszatérve a DTM-re, milyen az élet a BMW kötelékében?

– Élvezem, mert szerintem soha nem versenyeztem még annyira összetett, nehéz, folyamatosan nagy kihívásokat kínáló bajnokságban, mint amilyen ez. A BMW nagyon komoly környezet, végtelenül korrektek velünk, pilótákkal. Nincs kapkodás, minden tervszerűen, professzionálisan zajlik, és fontos az is, hogy nincsenek belső harcok, politikai csatározások a csapaton belül.

– Emlékszem egy videóra, amelyben a feleségedet vitted el egy kőre egy M3 Coupéval a Nordschleifén. Azóta tudjuk, hogy odahaza Ninho a beceneved...

– Élveztem a forgatást és bátran mondhatom, hogy Liri tényleg nem tudta, hogy hová viszem, mi fog következni. Otthon a családtagjaim is, ő is Ninhónak, azaz 'kicsinek' szólítanak. Megkértem, hogy bármi történik, csak ezt ne mondja ki. Elindultunk, elkezdődött a felvétel és rövid időn belül már vitotta is, hogy 'Niiiiinho!!!' Mulatságos volt. Nagyon büszke vagyok arra, hogy több mint kétmillió Youtube-megtekintéssel a mai napig az a BMW Motorsport valaha készült legnépszerűbb videója.

– Korábban dolgoztál Mario Theissen irányítása alatt, jelenleg pedig Jens Marquardt a BMW sportigazgatója. Milyen mértékű változást eredményezett ez?

– Jens fantasztikus főnök, nagyon nyitott velünk. Olyan vezető, akivel barátként beszélgethetünk. Mindig jól látja a különféle helyzeteket, ami nagy segítség számunkra. Nehéz



összehasonlítani őt Marióval, mert egészen más stílusban irányított. Vele is nagyon jól megvoltam. Manapság már nyugdíjas, de a veteránautós részlegnél még vállal feladatokat és gyakran megnéz bennünket. Mindenki nagyon tiszteli őt.

– Mit vársz a hungaroringi DTM fordulótól?

– Örülök neki, hogy idén itt is versenyezhetünk. Ismerem a Hungaroringet, korábban sokszor teszteltem itt, így biztos vagyok benne, hogy dolgos pálya lesz, az autók és a versenyzők számára is komoly igénybevételt jelent majd. Tovább nehezíti majd a feladatunkat, hogy az évnek abban a szakaszában borzalmas forróság

van erre felé. Remélem, hogy sok rajongó kijön majd megnézni a versenyt!

– A 2012-es bajnoki 7. helyezést követően tavaly már ezüstérmes voltál, amelynél ugye csak egy jobb eredmény van. Mi a szerkesztőségben az egyik legfőbb bajnokeselesként számolunk veled...

– A DTM-ben nagyon sok dolog kell a végső sikerhez. Például egy jó autó, amivel kapcsolatban bizakodó vagyok, mert az új kocsi, az M4 DTM nagyon ígéretes. Meglátjuk, hogyan alakul a szezon, de ha összejön és megnyerem a bajnoki címet, a hockenheimi évadzáró után elviszlek benneteket vacsorázni és bulizunk egy nagyot!



Rajtelsőség és harmadik hely

Nagy Norbi bekezdett a Chevrolet Cruze-zal

Kalandokban és fordulatokban gazdag hétvégét tudhat a háta mögött az MGS Racing Team pilótája, Nagy Norbi az ETCC Paul Ricard versenypályán futott nyitófordulója után.

SZÖVEG: KOSARAS RENÁTA • FOTÓ: MGS RACING TEAM

A szombati időmérő után Norbi még azt nyilatkozta a kategória 9. helyéről (összetett 19.), hogy nem elégedett az eredménnyel, mert több van benne és a kocsiiban is, de azt nem gondolta a túraautós tehetség, hogy ezt rövidesen be is kell bizonyítania.

Nem sokkal később megérkezett ugyanis a hír, a csapat szerelői olajfolyást észleltek a motortérben, melyet csak megbontással tudtak ellenőrizni, ezt jelezték természetesen a versenybizottság felé. A szervezők csak büntetés

mellett engedélyezték az erőforrásról a plomba levágását és az ellenőrzést, de így is megérte vállalni a kockázatot. A hibát az RML helyszínen lévő mérnökeinek segítségével elhárították, ami 10 rajthelyes hátrасorolásba került, és Nagy Norbi az első futamot vasárnap reggel esőben, a 29., legutolsó helyről kezdte – ám ezzel együtt valami megváltozott.

A magyar pilótát már a futam előtt magával ragadta a versenyszellem. Az első forduló 16 köre alatt, szakadó esőben kiemelkedő telje-

Norbi mondta

„Pénteken és szombaton az edzéseken folyamatosan ismerkedtem a pályával, a kocsival. A szombati időmérő után rettenetesen elégedetlen voltam magammal, úgy éreztem és az eredmények is azt mutatták, nem tudtam javulni, de a kocsival is akadt probléma, ami sajnos még rontott a rajtpozíciómon. Reggel csak azt vártam, hogy kezdjen el esni. Nagyon szeretem az esős versenyeket, akkor vagyok ott igazán. Szerencsém volt, mondhatom ezt, és fejben is jól sikerült összeraknom magam. Az első futamon hoztam a saját tempómat és vitt a lendület. A második futam első rajtpozíciója pedig egy hatalmas nagy erőt adott. Majd egy koccanás, és félig leszakadt a hátsó bal lökhárító. Küzdelmes körök voltak, de megérte. Nagyon köszönöm a csapatomnak, az MGS Racing Team-nek, Cselényi Balázs csapatfőnöknek, hogy mellettem voltak és összerakták az autót az utolsó pillanatokban is, pedig a körülmények nem voltak egyszerűek.”

sítményt nyújtott és feljött a 9. helyre. Norbi és a csapatot ezt követően a legnagyobb meglepetés a két futam közti félórás szünetben érte, amikor az 56-os rajtszámú Pellinent hátrасorolták, így a magyar versenyző az első helyről indulhatott a következő futamon.

A második erőpróba elején több körön keresztül sikerült Norbinak tartania az első pozíciót, majd Fulin került az élre. A Chevrolet lökhárítója a futam közepén egy ütközés következtében leszakadt, majd a verseny végéig így is maradt, de ez számottevően nem hátráltatta a pilótát. Egy erős, eseményekben és fordulatokban bővelkedő versenyhétféje, ami mind lelkileg, mind fizikailag megterhelő volt a csapat és Norbi számára is, pozitív eredménnyel zárult: a magyar fiú a második versenyen kategóriájában (S2000) 3. lett, a két futam összesítése alapján a versenyhétféjét a 4. hellyel zárta.



Egy új gyártó dominanciája

A Citroent csak a Hungaroringen lehetett megállítani

Mintha semmi sem változott volna az erőviszonyok tekintetében a tavalyi szezonhoz képest a WTCC-ben. Az előző években a mezőnyt uraló gyári Chevrolet kivonult a sportból, és helyét a Citroen vette át, amely újoncként is képes látványosan a mezőny fölé magasodni.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: SPEEDLIGHTPHOTO

A WRC-ből Sebastien Loebel együtt a túraautózásra váltó francia gyártó az új szabályok adta lehetőségeket meglövelve választotta az új kihívást, és már a legelső edzésektől kezdve bizonyította, hogy nem

viccel. A kilencszeres ralivilágbajnok mellett a sorozat négyszeres győztesét, Yvan Mullert, és a tavaly szenzációs beugrást produkáló Jose Maria Lopezt is az autókban tudó Citroen a szezon első három fordulójának

hat versenye közül ötöt megnyert, ezáltal természetesen toronymagasan vezeti a tabellát a Hondák, a Ladák és a megmaradt privát Chevrolet-k előtt.

A szezon Marrakesben indult április 13-án, ahol a két hosszú egyenesből és néhány síkánból álló pálya azonnal felnyitotta a Citroen erősségeit, hiszen motorerejüknek köszönhetően az autók úgy siklottak el riváisaik mellett a padlógázós szakaszokon, mintha más kategóriában indulnának, és az időmérő megnyerése után a második verseny fordított rajtrácsa sem okozott gondot három pilótájuknak. Az első futamot a kimondatlanul is harmadik pilótaként igazolt Lopez nyerte, a másodikokon pedig Loeb tudott legügyesebben átsiklani a mezőnyön, így új vadászterületének legelső hétvégéjén a dobogó tetején ünnepelhetett. Segítségére volt mindazonáltal az a rajtot követő baleset, amelyben az élen álló Mehdi Bennani és Tom Coronel ütközött, magukkal rántva Mullert, piros zászlós leállítást idézve elő.

A Paul Ricard-i hétvégén már az autók pályára gördülése előtt mindenki tudta, hogy a hazai pálya még a marokkóinál is jobban fog feküdni a Citroennek, hiszen tesztjeik nagy részét itt bonyolították le a téli felkészülés során. Ennek megfelelően nem is okoztak csalódást vizes és száraz körülmények között sem – ez a hétvége Mulleré volt, aki egy első és egy második hellyel kezdte meg felzárkózását csapattársaira a tabellán. A másik versenyt megnyerő Lopez pedig ekkor azzal az eredménnyel büszkélkedhetett, hogy addigi hat WTCC-futamának felén ő emelhetette a magasba a győzelmi trófeát.

A Hungaroringre aztán életbe lépett a kompenzációs súlyok szabálya, vagyis az első két futamon a legjobb köridőket elérő csapat autói 60 kg pluszsúlyt voltak kénytelenek cipelni az 1100 kg-os alaptömeg mellé. Akik azt gondolták, hogy ez majd jelentősen visszaveti őket, azoknak jórészt csalódnuk kellett – az időmérőt és az első

versenyt szokásuk szerint dominálták, noha szimulációik szerint nyolctizedes hátrányban részesítette őket a súlybüntetés. Ennek következményei – vegyítve az előzés szempontjából nagy kihívást jelentő hungaroringi vonalvezetéssel – csak a második versenyen ütköztek ki, akkor ugyanis idén először sebezhetőek voltak a Citroenek. Hiába látszott ekkor is a tempófölényük és tolták szinte le a pályáról az előttük haladókat, a legjobb helyen végző Yvan Muller már Tom Coronel negyedik helyen álló Chevrolet-jével sem tudott elbánni. A futamon így idén először győzték le őket, mégpedig a szintén az amerikai márkát vezető korábbi Formula-1-es pilóta, Gianni Morbidelli állhatott fel a dobogó tetejére, első diadalát aratva a sorozatban.

Három forduló után a meglepetésember, Lopez vezeti az összetettet, tíz ponttal Muller és további 21-gyel a Magyarországon formáját nem találó Loeb előtt. Legközelebbi üldözőjük a Hondával

Tiago Monteiro, aki Mogyoródon két dobogót is szerzett, míg a Chevrolet-k közül Hugo Valente áll a legjobban, 6. pozícióban. Michélsz Norbert a tizedik a tabellán, eddigi legelőkelőbb helyezése az a hatodik hely, amit hazai pályán kiváló rajtjának köszönhetően ért el az első futamon.

Idén a tavalyi szabályok szerint nevezett TC2-es kategória autói harcolnak a Yokohama Drivers' Trophy-ért, ez a mezőny azonban alaposan leszűkül, hiszen csak három állandó tagot számlál az idei szezonban. Jelenleg Franz Engstler vezet Pasquale di Sabatino és John Filippi előtt, aki a hat versenyből ötször is a legjobb helyen ért célba közülük.

A bajnokság állása

1. Jose Maria Lopez (ARG)	Citroen	115
2. Yvan Muller (FRA)	Citroen	105
3. Sebastien Loeb (FRA)	Citroen	84
4. Tiago Monteiro (POR)	Honda	65
5. Gabriele Tarquini (ITA)	Honda	48



Fent Lopez gyűjtögeti a pontokat, alatta Morbidelli, az első nem citroenes győztes és Coronel, a marokkói baleset kárvallottja. Jobbra Michélsz Norbert, a magyar szurkolók kedvence, aki egyelőre csak 10. a bajnokságban



A legnagyobbak közt

Michelisz pódiumokra hajt, és év végén javítana

Egy 6. és egy 10. hely semmiképpen nem az, amire számítottak a WTCC magyar fordulóján, de a Zengő Motorsport így is kellemes emlékekkel távozhatott a Hungaroringről, ahol ismét hatalmas nézősereg előtt ünnepeleheték Michelisz Norbert 100. WTCC-versenyét. A legnépszerűbb magyar sportoló ismét megtett mindent a sikerért, és az esztendő hátralévő részében sem adja fel a reményt, hogy a szezonkezdeten mutatottnál fényesebb eredményekkel is szolgálhasson.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: SPEEDLIGHTPHOTO, BUCZKÓ ANDOR

Norbi idén már negyedik alkalommal készülhetett hazai hétvégéjére a túraautó-világbajnokság mezőnyének tagjaként, hiszen korai sikerei hozzájárultak ahhoz, hogy a magyar helyszín 2011 óta a versenynaptár állandó tagjává váljon. Jelenléte, mint mindig, ezúttal is garantálta a magas nézőszámot, vasárnapra a célegyenesben megteltek a fedett lelátók.

Michelisz eddig minden alkalommal gondoskodott róla, hogy ne csak szép szavakkal és gyakori integetéssel, hanem eredményekkel is megköszönje a támogatást: az eddigi három magyar hétvégén dobogóra állhatott az egyik versenyen. Első alkalommal és tavaly második lett, a köztes évben pedig kivételes teljesítményt nyújtva győzelmet szerzett, egyetlen hangorkánná változtatva az egész Hungaroringet.

Azt nem mondhatjuk, hogy ezek után elvárás lett volna tőle egy újabb pódium ezen a hétvégén, de mindenki tudta, hogy ő maga, és hogy a Honda is képes a kiugró eredményre, hiszen az előző futamokon a gyári csapat pilótáinak sikerült már elcsípiük egy-egy harmadik helyezést.

Az időmérő végeztével pedig mindenki számára egyértelművé vált, hogy igen, valóban meglehetősen erős rajthely, amelyről a technikás magyar pályán egy jó starttal szinte borítékolható a dobogó. Hogy mégsem így alakult, arról egy a kvalifikáció második szakaszában elkövetett hiba tehet – Norbi az első körében a 4-es kanyarba túl nagy tempóval érkezett, megcsúszott, keresztülszánkázott a kerékvetőn, majd azonnal a boksza hajtott, és ezt követően már csak akkor jött elő onnan, amikor a sajnálkozó nézők felé intézett néhány lelkesítő kézmozdulatot. A rázókövel való találkozás következtében ugyanis olyan meghibásodás történt a kormányműben, amely miatt az autó vezethetelenné vált, így nem tudta folytatni az időmérőt, és a 12. helyen zárt, majd egy kizárást követően a 11. pozícióból indulhatott mindkét futamon.

Innen a célok azonnal megváltoztak: dobogó helyett erős pontszerzésre kellett törekedni, amit mindkétszer egy jó rajttal kellett megalapozni. Ez tökéletesen alakult első alkalommal, hiszen Norbi néhány kanyar után

már a 6. helyen állt, amit Sebastien Loeböt visszatartva a leintésig meg is őrzött, idei legjobb eredményét jegyezve. „Az első futamon pontosan úgy alakult minden, ahogy szerettem volna” – mesélte. „Rámenős próbáltam lenni, és igyekeztem úgy helyezkedni, hogy ne csak az első, hanem a második kanyarban is pozíciót nyerjek. Ez szerencsére sikerült is. A rajtom is az átlagosnál jobb volt, úgyhogy az első néhány körrel alapvetően boldog voltam, a verseny fennmaradó részével azonban már kevésbé, mert a tempónk nem volt olyan, amelyet szeretünk volna. Ez több okra is visszavezethető. Az egyik az, hogy a motorban volt némi kihagyás, de összességében azt kell mondanom, hogy még egy tökéletes erőforrással is maximum ugyanolyan köridőket tudtam volna futni, vagy csak egy kicsit jobbat, mint előttem Tarquini és Bennani.

Nem gondolom, hogy egy 6. helynél lehetett volna jobbat elérnem tizenegyediként indulva, sajnos még egy tökéletes autóval sem. Ha előrébről rajtolok, akkor nyilván más lett volna a helyzet, de így úgy érzem, most ez volt a maximum. ➔



A magyar Honda új szintet kapott, de az átfestés egyelőre nem hozott szerencsét

Norbi az utóbbi évtizedek legszimpatikusabb magyar sportolója, nem véletlen, hogy a támogatók is kedvelik



„Rámenős próbáltam lenni, és igyekeztem úgy helyezkedni, hogy ne csak az első, hanem a második kanyarban is pozíciót nyerjek.”

Látszik, hogy a pályán előzni nem lehet, és szerintem egy jó indulással a 3-4. helyről akár a dobogó is összejöhetett volna az első futamon.”

A fél óra múlva rajtoló következő versenyre ugyanez lett volna a taktika. Ismét minden a rajtnál dőlt el, de ezúttal csak átlagosan sikerült az elrugaszkodás. „A második futamon arra játszottam, hogy egy jó rajttal még az első kanyar előtt el tudjak csipni 1-2 autót, utána meg arra apelláltam, hogy úgyis össze fognak menni előttem, és legalább 2-3 versenyző túl vehemens lesz” – árulta el a nap végén. „Sajnos ez nem jött be, így ez most egy kicsit unalmas verseny volt belülről. Sehol nem kerültem olyan helyzetbe, hogy támadjam az előttem haladókat, és soha nem is hibáztak akkorát, hogy be tudjak szűrni melléjük. Háromszor nagyon-nagyon jól alakultak itt a dolgok számomra a Hungaroringen, és dobogóra tudtam állni, most sajnos ez a sorozat megszakadt.”

A második verseny így „csak” egy 10. helyezéssel ért véget, így a hétvége során összesen 9 ponttal gazdagodott, és egyet így is előrelépett a bajnokságban, bekerülve a top10-be.

Futam előtti koncentráció. A Hungaroringen idén ez kevés volt, de a folytatásban biztosan lesz eredménye



Ezúttal tehát nem az eredmény miatt maradt emlékezetes a hazai szereplés, de ünneplésre így is volt ok bőven. Norbi 50. hétvégejét, azaz 100. versenyét futotta a WTCC mezőny tagjaként, így természetesen egy torta is előkerült a leintés után...

Ami a jövőt illeti, a magyar tehetség a Hungaroringen tesztelhet végre két napot, és ez mind a Slovakia Ringen rendezendő következő forduló, mind a szezon további futamait illetően jól jön a versenyzőnek. „Természetesen szeretnénk előrelépni, ez talán már Szlovákiában sikerül. Az én dolgom az, hogy a gyári Honda szintjét teljesítsem, már látszik, hogy ehhez a dobogók elengedhetetlenek. A Citroeneket egyelőre nem lehet utolérni. Ahhoz, hogy az autó komolyabb fejlesztéseket kapjon, a gyárnak és nekünk is időre van szükségünk. Nagy eredmények legfeljebb a nyári szünetet követően, szeptemberben jöhetnek. Összességében azonban így is szeretnénk előrelépni, a szezon végén az ötödik hellyel elégedett lennék. Ehhez persze mindenkinek a maximumot kell nyújtani...”

Száz futam



A történet 2008-ban kezdődött, amikor a Seat Leon Eurocupban vezetve Norbi lehetőséget kapott az egyszeri beugrásra Japánban a legnagyobbak között, a WTCC-ben. Ugyanezt megtehetette a következő évben Brands Hatchben is, majd 2010-ben már hazai csapatával, Zengő Zoltán irányítása alatt a teljes szezonra beneveztek a világbajnokságra.

Száz futama során kétszer is összetett hatodik helyén zárt, 2012-ben pedig a privát értékelés első helyét is megszerezte. 13-szor állhatott dobogóra, ebből háromszor a legmagasabb fokára: első teljes szezonjának végén Makaóban, a következő évben hazai pályán, tavaly pedig Suzukában.

„2008-ban, amikor Okayamában vendégszereplési lehetőséget kaptam, akkor nem gondoltam volna, hogy száz futamig el fogok jutni” – emlékezett vissza tortaszelés közben. „Büszke vagyok az elmúlt öt évre, hihetetlen, hogy milyen utat jártunk be, hogy milyen magasságokig eljutottunk. És itt nem csak az eredményekre, hanem a támogatásra is gondolok, hiszen a rajongók a nehéz pillanatokban is kiálltak mellettünk. Bízom benne, hogy ez a száz csak a kezdet volt, és legalább ugyanannyi szép emlék vár még ránk a továbbiakban.”



Különvélemény

Fair play

Dávid Sándor rovata

Nagy szerencsénk, hogy az embersportok (kérem ne lepődjenek meg ezen a kifejezésen, mert vannak gépsportok, van lósport is, hogy mást ne mondjak, ezért e megkülönböztetés) a görög hagyományok alapján, de Angliából, a „gentlemanek” hazájából indultak el modern korunkban világhódító útjukra. És magukkal hozták az „úriemberek” velük születt és beléjük nevelt tisztességét is: a fair play, a becsületes, tisztességes játék alapelvét.

Amely alapelv, ha gyakran hajótörést szenved is hétköznapi életünk viharos tengerén, a lényegét tekintve azért tovább élt, s remélhetőleg él is majd, az idők végezetéig.

Ha.

Minden sport alapja, az esélyek kiegyenlítése, a küzdő felek egyenlő esélyének a megteremtése, még a küzdelem megkezdése előtt. És nem kell szégyellnünk, hogy ez az elv még a lóversenyzésből származik, ahol ugyanis már nagyon hamar kiderült, hogy élvezetes, izgalmas verseny csak akkor képzelhető el, ha kiegyenlítik például a kancák és ménék közötti, a nemek különbözőségeiből eredő erőfölényt. De kiegyenlítik az esélyeket azzal

„A Citroen inget-gatyát beletett, hogy megnyerje a bajnokságot, előre lehet tudni minden futam eredményét.”

is, hogy például a **Derby**-ben csak hároméves lovak futhatnak, sőt!

A tisztességes verseny alapját az úgynevezett „hendikep” képezi, az a szám, amelyet a ló összes szereplése alapján számítanak ki, és amelynek alapján a futamokat összeállítják, hogy nagyjából azonos feltételek mellett fussanak a lovak. Ennek alapján mondják meg, hogy melyik lónak (plusz a lovasnak) hány kiló pluszt kell vinnie (ólomban a nyeregtáskában), hogy azonosak legyenek a feltételek.

De nem szeretnék leragadni a lovaknál.

Annak ellenére nem, hogy ezt a „hendikepelést”, magyarul „esélykiegyenlítést” az autó-

sport is ismeri, sőt, esetenként alkalmazza is. Nem is olyan régen például az **FIA GT**-bajnokságában szabály volt versenyről versenyre az esélyek kiegyenlítése, azaz, a győztes autó, és mögötte a legjobbak, mindig pluszsúlyt voltak kötelesek viselni a következő versenyen, és így tovább.

Voltak természetesen sokan, akik kifogásolták ezt a megoldást, például **Niki Lauda**, hogy mást ne is mondjak, de az az igazság, hogy a nagyon különböző felkészültségű autóból álló mezőnyt csak így lehetett egységesíteni, csak így lehetett elérni valamennyire is érdekes versenyt.

Visszatérve még az „embersportokra”: könnyű belátni, hogy a nehéztárlékában (birkózás, cselgáncs, ökölvívás stb.) a súlycsoportok nélkül lehetetlen lenne a tisztességes játék, az atlétikában a szerek (súlygolyó, gerely, kalapács stb.) tökéletes egyformasága nélkül nem lehetne reális eredmény. Azaz: az esélyek egyenlősége nélkül érdektelen lenne mindenféle küzdelem, versengés!

És napjainkban ide tart az autósport!

Az érdektelenség felé!

Mert kérdem én: vajon meddig lehet fenntartani mondjuk annak a WTCC-nek a népszerűségét, érdekességét, amelynek most, hogy a **Citroen** inget-gatyát beletett, hogy megnyerje a bajnokságot, előre lehet tudni minden futamának eredményét. Egyáltalán kik lesznek azok, akik ekkora erőfölény láttán még továbbra is hajlandók lesznek versenyezni velük – a negyedik helytől lefelé?...

Erre a bajnokságra már eddig is (amíg a másik gyár tarolt) csak Magyarországon voltak kíváncsiak az emberek (hála Michelisznak!), de vajon meddig tart az érdeklődésük, ha kiderül, hogy az egyébként kiváló magyar versenyző lehetőségei korlátozottak voltak miatta eleve esélytelen a „Citroen-boyokkal” szemben? (Itt is van hendikep, de félő, a 60 kilóban maximált pluszsúlyok semmire nem lesznek elegendőek...)

Nem jobb a helyzet természetesen ma már a Forma-1-ben sem.

Az új szabályok, új motorok bevezetése óta a már-már a teljes érdektelenségbe hajló



versenysorozat helyzete tovább romlott. A költségek már az egekben járnak, a csapatok többsége szó szerint a létéért küzd a rendelkezésre álló száz-százötven millió dolláros éves költségvetésből, a négy nagy évi négy-öt százmilliót költ, többek között fejlesztésre.

Közben pedig a válságtanácskozás többek között arról vitatkozik, hogy hol kellene meghúzni jövőre az úgynevezett költségvetési „kalap” felső határát, hogy valamiféle kiegyenlítés jöhessen létre a csapatok között. Úgy látszik azonban, hogy olyan alacsonyra nem tudják letenni a kalapot, hogy az megfeleljen még a nagycsapatoknak (Mercedes, Red Bull, Ferrari, McLaren), de elérhető legyen alulról a kicsiknek is. A megoldás?!

Az NB II.! A Forma-1 világbajnokság mezőnyének kettéosztása, első- és másodosztályra!

És ezt nem én találtam ki. Hanem én is elhűlve olvasom.

Hol van már a Cosworth-ok ideje, amikor mindenki vett egyet, megbűvölte és versenyzett vele?! Vagy amikor még minden induló csapatnak volt annyi pénze (de csak annyi!), amennyiből megépíthette a szigorú, aprólékos szabályok szerint a maga motorját és autóját?!

Sokszor elmondtam már azt a régi élménymet, amikor a „verhetetlen” Stratosok idején betévedtem a Fiat **Abarth**hoz, ahol is Giorgio **Pianta** megmutatta nekem a sokkal szerényebb **Mirafiorikat**, mondván, hogy

azok lesznek a világbajnokok, mert: „Mindig az lesz a világbajnok autó, amelyiket egy nagy gyár nagyon akarja, hogy az legyen!”

A WTCC-ben most a **Citroen akar nagyon**, és az Elysee nyer is „feltartva”, hogy visszatérjek a lovas hasonlathoz. Hogy aztán fair-e ez a játék vagy sem, az ma már senkit sem érdekel...

De majd ha a Forma-1 bukik bele a jelenlegi, az óriási egyenlőtlenésségből eredő érdektelenségbe (eddig három Mercedes kettős győzelem?...), akkor talán végre valakinek eszébe jut, hogy az sem üdvözítő a tisztességes játék szempontjából, ha a nagyokat előnti a pénz...

Mert abba is bele lehet fulladni.




Nem lehet megfogni



ugrott ki a rajtnál, aminek eredményeképp egy bokszutca áthajtásos büntetés lett a „jutalma”, és emiatt már az első kör után a mezőny végén kötött ki. Innentől sok esélye nem volt a yamahásnak arra, hogy egy épkézláb eredményt produkáljon, vagyis Lorenzo ezt követően ténylegesen már csak bízhatott benne, hogy Argentínában esetleg egy kicsit mellé áll a szerencse. Igaz, hogy a négyszeres világbajnok a dél-amerikai helyszínű nagydíjon végre a top3-ban zárt, azonban csak a dobogó legelső fokára fért fel, ráadásul úgy, hogy Marquez vezetésével

a repsol hondások kettős győzelmet arattak. A legnagyobb pofon azonban talán a jerezi viadal volt a 99-es rajtszámot használó pilótának, hiszen tulajdonképpen semmi komolyabb problémája nem volt a motorjával és egészségi állapotával sem, mégis csak a negyedik lett.

Eközben a hondások, illetve Rossi is szárnyal, legalábbis Lorenzo produkciójához képest mindenképp. Természetesen korai lenne még temetni a négyszeres bajnokot, mindenesetre ettől függetlenül elég hihetetlen látvány az összetettre pillantva, 

„A legnagyobb kérdés az, hogy Marquez vajon meddig képes folytatni ezt a hihetetlen győzelmi sorozatot.”



USA, Argentína, Spanyolország: Marquez 100 százalékon

A katari szezonnyitó óta újabb három futamot rendeztek a gyorsasági motoros világbajnokságon, de az igazi meglepetések és a nagy izgalmak egy bizonyos Marquez nevű versenyző „hibájából” elmaradtak...

SZÖVEG: FORGÓ JÁNOS ARIEL • FOTÓ: MOTOGP

A második versenyre, akárcsak 2013-ban, az Egyesült Államokban, Austinban került sor, ahol gyakorlatilag ugyanaz a forgatókönyv zajlott le, mint az első viadalon, vagy éppen a harmadik és negyedik futamon. Marc Marquez ugyanis megszerezte a pole-pozíciót, majd újabb győzelmekkel tette még lenyűgözőbbé egyébként is nagyszerű statisztikáit. Talán nem túlzás azt állítani, hogy egyelőre elég egyoldalú a küzdelem, már ha egyáltalán lehet küzdelemről beszélni, hiszen gyakorlatilag nem nagyon akad olyan pilóta,

aki érdemben szembe tudna szállni a regnáló világbajnokkal.

A Repsol Honda 21 éves versenyzője eddig minden szempontból hibátlan idén, ugyanis rajta kívül pole-pozíciót, valamint győzelmet még senki sem szerzett ebben az idényben. Eltekintve Marquez igen kiegyensúlyozott és egyben lehenylerő teljesítményétől, azért akadnak váratlan és részben izgalmas fordulatok az öt üldözők között.

Jorge Lorenzo például azok után, hogy Katarban bukott, Austinban zöldfülű módjára



Eredmények					
Austin					
1.	Marc Marquez	SPA	Repsol Honda Team	Honda	
2.	Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda Team	Honda	+ 4,124
3.	Andrea Dovizioso	ITA	Ducati Team	Ducati	+ 20,976
4.	Stefan Bradl	GER	Lcr Honda Motogp	Honda	+ 22,790
5.	Bradley Smith	GBR	Monster Yamaha Tech3	Yamaha	+ 22,963
Argentína					
1.	Marc Marquez	SPA	Repsol Honda Team	Honda	
2.	Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda Team	Honda	+ 1,837
3.	Jorge Lorenzo	SPA	Movistar Yamaha Motogp	Yamaha	+ 3,201
4.	Valentino Rossi	ITA	Movistar Yamaha Motogp	Yamaha	+ 4,898
5.	Stefan Bradl	GER	Lcr Honda Motogp	Honda	+ 15,029
Jerez					
1.	Marc Marquez	SPA	Repsol Honda Team	Honda	
2.	Valentino Rossi	ITA	Movistar Yamaha Motogp	Yamaha	+ 1,431
3.	Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda Team	Honda	+ 1,529
4.	Jorge Lorenzo	SPA	Movistar Yamaha Motogp	Yamaha	+ 8,541
5.	Andrea Dovizioso	ITA	Ducati Team	Ducati	+ 27,494
A világbajnokság állása					
1.	Marc Marquez	SPA	Repsol Honda Team	Honda	100
2.	Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda Team	Honda	72
4.	Valentino Rossi	ITA	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha	61
3.	Andrea Dovizioso	ITA	Ducati Team	Ducati	45
5.	Jorge Lorenzo	SPA	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha	35

Valentino Rossi jókedve lassan visszatérhet, de persze csak azért, mert ő a legjobb „nem-repsolos” versenyző a mezőnyben





Hayden számára az Aspnál sajnos nem terem sok babér az idei szezonban



hogy a Yamahának már most 65 pontos (!) hátránya van Marquezzel szemben. Ami azt illeti, még a második helyen álló Pedrosa is huszonnyolc egységgel van lemaradva csapattársától, vagyis egy esetleges Marquez nullázás és Pedrosa győzelem sem változtatna a sorrenden.

A regnáló világbajnok egyébként időközben olyan rekordokat is dönt, amelyekkel örökre beírja magát a MotoGP történelemkönyveibe, azon belül is a legjobb versenyzők közé. A spanyol motoros Austinban például megszerezte karrierje nyolcadik királykategóriás győzelmét. Marqueznek ehhez mindössze húsz versenyre volt szüksége, ami óriási szó, pláne ha figyelembe vesszük, hogy Valentino Rossi ugyanígy húsz MotoGP futamot követően csak öt diadalt tudhatott magáénak. A legendás Giacomo Agostini esetében ugyanez a szám öt, míg Mick Doohan esetében nulla. A Repsol Honda 21 éves sztárja mindössze id. Kenny Robertsszel és John Surteesszel szemben maradt alul, azonban ez legyen a legkevesebb számára.

A folytatást illetően igazából a legnagyobb kérdés az, hogy Marquez vajon meddig képes folytatni ezt a hihetetlen győzelmi sorozatot, amiben van. A királykategória 2002 óta tartó négyütemű érájában továbbra is Valentino Rossi rendelkezik az egy szezonban belül sorozatban egymást követően megszerzett legtöbb első hellyel. A „Doktor” még 2002-ben, zsinórban hét futamon állhatott fel a dobogó legfelső fokára.

Rövidesen kiderül, idén is láthatunk-e hasonlókat.



Tizenkét évesen vezet

Hihetetlen szenációval indult az év az Alpok-Adria Bajnokság 125SP kategóriájában, hiszen az olasz, cseh, szlovák, szlovén, osztrák versenyzőket felvonultató mezőnyben az első fordulót követően egy 12 éves magyar tehetség, Kovács Bálint vezeti az összetettet. A H-Moto Team ifjú reménysége Olaszországban egy 1. és egy 2. hellyel kezdte az évet.



Mindent egy a lehető legbalszerencsésben alakult időmérő edzés után érte el, amikor is az olaszországi Adria International Raceway-en uralkodó változékony időben rossz gumit választva csak a 6. helyet szerezte meg magának mindkét futam rajtrácsára. Bálint viszont mindig, minden versenyen úgy áll oda a rajthoz, hogy győzni akar, és a maximumot akarja kihozni magából és a motorjából, amit általában sikerül is megvalósítania.

A fiatal tehetség 5 éves korában kezdett el motorozni, és ez idáig minden bajnokságot megnyert, amiben elindult. Tavaly a MAMI-kupában lett bajnok, míg idén immár a H-Moto Team színeiben indul az Országos Nyílt Nemzetközi Gyorsasági Motoros Bajnokság, valamint az Alpok-Adria Bajnokság futamaiban, egy Aprilia RS 125 nyergében. A slovakiai ringi ob-n egy bravúros 2. hellyel kezdte az évet a 125SP felnőtt kategóriájában, míg az elmúlt hétvégén, tehát már az Alpok-Adria Bajnokság nyitófordulóján brillírozott.

A 6. helyről indulva szombaton meg sem állt a futamgyőzelemig, így a nap végén a tiszteletére a magyar himnusz is felelendült, míg vasárnap a 2. helyen végzett a címvédő és most hazai pályán versenyző, nálánál jóval idősebb Danilo Di Giorgio mögött. A két erős versenyszereplés természetesen a bajnoki ponttáblázaton is megmutatkozik, amely jelenleg Kovács Bálint nevével kezdődik.



FÖRCH[®]

A legjobb minőség...



FÖRCH[®]
motorcycle racing

Márka- és márkafüggetlen szervizeknek, fényezőműhelyeknek, karosszéria szakműhelyeknek, motorkerékpár vagy haszongépjármű specialistáknak a Förch megfelelő megoldást kínál.

Termékismertető: www.foerch.hu

Gyors kiszolgálás, megbízható üzletkötői hálózat.

Negyedszer is győzött



A németek francia klasszisa, Ogier öt portugáliei megmérettetéséből négyet megnyert



Portugál Rali: A VW sztárja megállíthatatlan

Az előzetes várakozásoknak megfelelően Sebastien Ogier ért célba elsőként a Portugál Ralin, így kijelenthető, hogy a Volkswagen sztárpilótáját nehéz legyőzni ezen a murvás versenyen.

SZÖVEG: AMBER PR • FOTÓ: CSAPATOK

Ogier elé kerülni Mikko Hirvonennek sem sikerült, így idén az M-Sport színeiben versenyző finn klasszis a második helyen kormányozta célba Fordját. A bronzérmes helyezést a Citroen norvég élmönője, Mads Östberg gyűjtötte be.

„Portugália az a hely, ahol szeretek versenyezni és most már elmondhatom azt is, jól sikerülnek az itteni hétfvégék. Öt itteni indulásból négyen nyerni tudtam egy WRC-ben. Idén nagyszerű harcot vívtam Mikkóval a rali nagy részében, de jól kezeltük az abroncsokat minden tegnapi délutáni szakaszon – a gumik óvása érdekében nem men-

tem örült módjára –, és ez nagy előny volt” – nyilatkozta vasárnap a címvédő pilóta, aki még a tévében is közvetített Power Stage-et is megnyerte, s így már 29 pont előnyt gyűjtött össze a világbajnokság pontversenyében. A VW ráadásul zsinórban nyolcadzorra tudott győzni, s ezzel beállította a Citroen még 2011-ben megszerzett rekordját.

Ogier hátránnyal kezdte a pénteki első teljes napot, hiszen murván sosem előny a söprögő szerepében hajtani. A francia pilóta próbált minél kevesebb időt veszíteni a hol száraz, hol sáros útviszonyok közepette. Végül szombat reggel az élre állt és megközelíthetetlen volt

Kubica vesszőfutása

Nagy reményekkel indult neki az idei WRC-szezonnak Robert Kubica, ám egyelőre totális csőd az M-Sport lengyel versenyző-jének produkciója. A lengyel képtelen bukás nélkül végigmenni egy futamon, sőt tulajdonképpen balesetmentes napja is alig volt: a négy idei WRC-fordulóban összesen tízszer bukkott, mindössze egyszer ért célba, akkor is a 24. helyen, több komoly hibát követően. A lengyel a szezon elején, a szintén töréssel zárult Montét követően még teljesen normális dolognak tartotta, ami vele történik: „Csak úgy tanulsz meg gyorsan vezetni, ha gyorsan vezetsz. A célom, hogy egy napon a győzelemért harcoljak, ehhez viszont ki kell tanulnom mindent, ennek az árát fizetem most meg. A nagy tempóm és a kevés tapasztalatom egyelőre nem fér meg egymás mellett” – mondta Kubica február elején.



Mostanra viszont úgy tűnik, hogy az újabb balesetek megtörték a lengyel önbizalmát. A katasztrófálisan sikerült Portugál Rali utáni nyilatkozata már nem arról tanúskodik, hogy teljesen helyénvalónak tartaná a „tanulópénz” megfizetését, illetve annak mennyiségét: „Egy elég nehéz időszakon megyek most keresztül, bár átéltem ennél rosszabbat is. Azt hiszem, valamiképp resetelni kellene magam, hogy ugyanúgy álljak hozzá a versenyekhez, mint egy évvel ezelőtt” – mondta Kubica, aki vezetni bizonyosan nem felejtett el, amit jól mutat tavalyi fölényes WRC-2-győzelme, valószínűleg inkább a világbajnokság jelentette nyomást nem képes elviselni egyelőre. Kérdés, hogy mennyi ideje van ennek leküzdésére...

a délután során is, amelyet egy sor szakaszgyőzelemmel ünnepekl. Mikko Hirvonen lágy abroncsai nagyon koptak a száradó utakon, így nem tudott lépést tartani az élen haladó pilótával. Hirvonen és Östberg is nagyszerűen teljesített a hétfvégén. Utóbbi annak köszönheti dobogós helyezését, hogy Ott Tanak egy igen szép teljesítményt követően karambolozott Fiestájával.

A negyedik helyezés Andreas Mikkelsené lett. A Volkswaggennel versenyző norvég tisztán ment, növelni tudta a tempóját és Henning Solberget lekörözve begyűjtötte a negyedik helyezést. A legjobb tíz pontszerzőinek csoportját Martin Prokop, Thierry Neuville, Juho Hanninen, Nasser Al-Attiyah és Jari Ketomaa zárta.

Dani Sordo hétfvégi szereplésétől sokat várt a Hyundai, de a spanyol pilótán végül a technika ördöge fogott ki, eltörött az autójában a hajtótengely. A futamon Kris Meeke és Jari-Matti Latvala is



Minden kezdet nehéz

SOLID RACING TEAM – MIDEX Cered RS

Nem indult egyszerűen Kondella Péter és Szilassy Arnold ceredi hétvégéje. A Solid Racing Team duója lábón vitte le a versenyhelyszínre a Honda Civic Type R-t, mely útközben elkezdett „dadogni”...



„Pénteken, ahogy vittük le lábón a Hondát a verseny helyszínére, éreztük, hogy valami nem kerek. 4500-as fordulat fölött nem ment a kocsi, ezért a szombati technikai átvétel után a szervizek kezelésbe vették a gépet. Amire először gyanakodtak – hogy a gyertyával lenne gond – nem igazolódott be, csak késő délutánra talál-

Sokáig fejtörést okozott, mi is állhat a probléma hátterében, de a hibát végül sikerült orvosolni. A tesztnek kikiáltott futam a kezdeti nehézségek ellenére nagyon jó hangulatban telt a csapatnál, s a páros jelentős tapasztalatokkal is gazdagodott.

ták meg a probléma forrását. Szombat este fél nyolcig bizonytalan volt az indulás, de szerencsére a fiúknak sikerült orvosolniuk a hibát.

Kíváncsian vártuk a másnapot, hiszen már éles helyzetben is kipróbálhattuk az új tolokerekes váltót. Kicsit megnehezítette a dol-

gunkat, hogy minden rajt hideg gumikkal, hideg fékkel kezdődött, de a Cered-Zagyvaróna szakasz így sem veszített az élvezetességéből. Egyszerűen félelmetes volt az új technika, sokat hozott az autó teljesítményén! A teljes siker érdekében azonban még jobban hozzá kell szoknom ehhez, fel kell mérnem a kanyarsebességeket, a sebességi fokozatokat. Úgy gondolom, hogy mire ténylegesen beindul a rally2-es bajnoki pontvadászat, addigra én is megtanulom úgy kezelni az autót, hogy kicsit mi is bele tudjunk piszkálni az év végi dobogós eredményekbe.

Tesztnek indult a múlt hétvégi verseny, és úgy érzem, hogy a végére sikerült elérnünk vele a célunkat. Sok kérdésre megkaptuk a választ – a futómű, a gátlók és az autó magasságának beállítása, valamint a gumik kapcsán is. Azt is felmértük, hol vannak még hiányosságaink, de összességében nagyon hasznos és tapasztalatokban gazdag volt a ceredi sprinten való részvételünk” – nyilatkozta a pilóta, Kondella Péter.

Partnereinknek köszönjük az együttműködést: Ecooffice Technology Kft. – Sigillanda, PaperCut.



karambolozott, de a legelégedetlenebb talán Robert Kubica volt, aki szintén balszerencsésen szerepelt Portugáliában. Bár az ex-Formula-1-es pilóta célja a hétvégén az úton maradás volt, ez most sem sikerült neki.

„Rövid és nehéz volt ez a nap. Az elejétől foga nagyon stabilan vezettem, de ez mégsem tartott vissza attól, hogy ismét hibázak. Reményeim szerint sokkal jobban sikerül majd az Argentin Rali számunkra” – tette hozzá a lengyel.

A következő világbajnoki futamon legutóbb Sebastien Loeb nyert, aki tavaly zsinórban nyolcadszorra is hazavihette Dél-Amerikából a győztes trófeát. Ha a személyek változnak is, a nemzeti színek nem: a WTCC-be átigazolt versenyző helyett ezúttal is egy francia, Sebastien Ogier lesz a favorit.

A legjobb helyezést begyűjtő Hyundai pilóta Neuville lett, bár ezúttal nem jutott el a dobogóig. A fiatal belgát hátráltatta autója törött hajtótengelye, és persze az sem volt az előnyére, hogy megpördült az i20-assal

Végeredmény		
1. Sebastien Ogier	Volkswagen Polo	3:33:20,4
2. Mikko Hirvonen	Ford Fiesta RS	3:34:03,6
3. Mads Östberg	Citroen DS3	3:34:32,8
4. Andreas Mikkelsen	Volkswagen Polo 2	3:38:10,9
5. Henning Solberg	Ford Fiesta RS	3:38:30,6
6. Martin Prokop	Ford Fiesta RS	3:41:47,6
7. Thierry Neuville	Hyundai i20	3:41:52,7
8. Juho Hanninen	Hyundai i20	3:42:12,0
9. Nasser Al-Attiyah	Ford Fiesta S2000	3:43:35,1
10. Jari Ketomaa	Ford Fiesta	3:43:46,7

A bajnokság állása		
Pilóták		
1. Sebastien Ogier	Volkswagen Motorsport	91
2. Jari-Matti Latvala	Volkswagen Motorsport	62
3. Mads Östberg	Citroen WRT	48
4. Andreas Mikkelsen	Volkswagen Motorsport 2	36
5. Mikko Hirvonen	M-Sport WRT	36
6. Thierry Neuville	Hyundai WRT	21
7. Elfyn Evans	M-Sport WRT	20
8. Bryan Bouffier	M-Sport WRT	18
9. Martin Prokop	Jipocar Czech National Team	18
10. Kris Meeke	Citroen WRT	17
Gyártók		
1. Volkswagen Motorsport		144
2. Citroen WRT		75
3. M-Sport WRT		60
4. Hyundai WRT		45
5. Volkswagen Motorsport 2		40
6. Jipocar Czech National Team		20
7. RK M-Sport WRT		4

Tesztelt a CARTeam

Mivel az új autó nem készült el a Miskolc Ralira, így a CARTeam csapata egy nagyobb teszten próbálta ki a téli fejlesztések eredményeit. A kanyargós útszakaszon megtett 110 kilométer alatt főleg a futómű beállításaira koncentráltak, és megnyugodva konstatálták, hogy pár apróságot leszámítva hibátlanul működött az autó, sőt a mérések szerint gyorsabb is lett, mint a tavalyi volt. A versenygépet a próba után átépítik murvára és május 9–10-én a Bükk-füredi Ralin áll rajthoz Marozsi Zsolttal és Szeles Péterrel.





• IRODATECHNIKA
• SZÁMÍTÁSTECHNIKA
• VIZUÁLTECHNIKA

**EGYEDI TECHNOLOGIÁJÚ,
KIVÁLÓ MINŐSÉGŰ BÉLYEGZŐK**



SIGILLANDA™
STAMP OF QUALITY

H-1043 Budapest, Csányi László utca 32. Tel.: +36 1 9000 560; Fax: +36 1 9000 563; info@ecoffice.hu; www.ecoffice.hu; www.sigillanda.hu



Hodosiék jó szájízú és a kategória 2. helyéért járó kupával távoztak Miskolcra

Minden jó, ha a vége jó

Hodosi Gábor miskolci visszatekintése

Egy váratlanul fellépő motorhiba miatt csak nagy küzdelem árán tudott a rajthoz állni Hodosi Gábor és Holló Barnabás a 20. Vredestein Miskolc Ralin, ám végül a hétvégi jó hangulatú és eredményes verseny feledtette velük a kellemetlenségeket.

SZÖVEG: TIBA ANITA • FOTÓ: JÁKÓB DÁNIEL

Mivel a miskolci salakpályán megrendezett prológ kicsit csúszott, így Hodosi Gábor és Holló Barna is már a sötétben autóztak. Ez persze semmit nem változtatott a szokásos látványos produkciójukon, még akkor sem, ha Gabó másképp érezte. Barnának viszont annak ellenére tetszett, hogy annyira nincs odáig, meg vissza a prológért. A lényeg, hogy a nézők tomboltak, tehát egyértelmű volt, hogy a „sötétség fejedelmei” voltak a pályán, akárhogy is érezték belülről.

A miskolci verseny szakaszai ismertek voltak a duó számára, mégis úgy gondolták, hogy jól teszik, ha maximálisan kihasználják az erre szánt idejüket a pályabekötés alatt. Ezt meg is tették, és határozottan álltak este az

első gyors rajtjához. Aztán a futam alatt volt egy defektjük, és dift is cseréltek, de annyira jól érezték magukat a verseny ideje alatt, hogy nem foglalkoztak semmilyen kis apró bosszúsággal. Minden flottul ment a csapat számára, és ahhoz képest, hogy egy technikai sportról beszélünk, szerencsés hétvégén vannak túl a fiúk.

„A-tól Z-ig jó volt minden a Miskolc Ralin. Az átvételektől kezdve minden nagyon pörgős volt, ami azért kellőképpen feldobja az embert. Ez rá is nyomta a bélyeget a hétvége, mert tényleg nagyon jó hangulatban versenyeztünk, és viszonylag kevés gondunk volt. A kocsi végre teljesen jól működött, egy csavart nem kellett meghúzni rajta a defek-

ten és a difciserén kívül. Ahhoz képest, hogy idén első versenyünk volt, nagyon elégedettek vagyunk. Mentünk első időköt, ami még inkább a csatázásra hangolt minket. Kánó egy nagyon jó gyors, szeretünk rajta hajtani, ez meg is látszott az időnkön. Kétszer is első időt értünk el a kategóriában, úgyhogy tényleg csak azt tudjuk mondani, hogy szuperül éreztük magunkat. Barna is, és én is szeretjük, amikor nem a kínlódásról, hanem a rugalmasságról szól egy-egy verseny. Ezt most megkaptuk, tehát mi mást mondhatnánk, mint hogy így kell ezt csinálni. Az, hogy még jó eredményt is elértünk, és a kategória második helyén végeztünk, az meg csak arra ösztökél minket, hogy Bükfürdőn is hasonlóan jól szerepeljünk. Persze mindezt ugyanilyen jó hangulatban, mert az azért sokat számít” – mondta Hodosi Gábor.

A srácok igazából rendesen megküzdöttek, hogy ott állhassanak Miskolcon a rajtnál. De most is bebizonyították, hogy nincsen lehetetlen, csak tehetetlen. Cserébe a szerencse melléjük állt, és az idei első kupájukkal távoztak, ahol újból lehet nekik szurkolni a pálya széléről.

Köszönet a támogatásért: Expert Training Kft.; Nord Frank Kft.; AutoCarma Kft.; Prime Energie Kft.; Metál Inox Kft.; Tipp Plusz Kft.; Schönherz Informatikai Stúdió Kft.; Schönherz Iskolaszövetkezet; Terrex Kft.; Elektron-Co Kft.; Degorex Kft. MAN Szerviz

Nincsen lehetetlen

Bakóék rendhagyó felállással indultak Cereden

A beugrós navigátorral induló Erdélyi György feje igencsak végig lett koppintgatva a MIDEX Cered Rali versenyen. Bakó László nemcsak navigált, hanem, mint a Citroen C2R2 versenyautók jó ismerője, tanácsokkal is ellátta Gyurit, és ha kellett jól odamondta, hogy „ez most, apukám, nem a legjobb volt”.

SZÖVEG, FOTÓ: TIBA ANITA

Erdélyi György természetesen nem vette sértésnek a nyaggatást és utasítgatást. Éppen ellenkezőleg, elmondása szerint ezt már réges-régen meg kellett volna tenniük. A tanulás nem szégyen számára, ezért bátran, kitartóan és változatlan fejlődési vágygal állt a Cered-Zagyvaróna gyorsnál, és rótták oda-vissza a pályát. Bakó László végig jobbnál jobb instrukciókkal látta el Gyurit, amihez az is hozzátartozik, hogy ezeket a jövőben is meg kell majd tartania.

„Nagyon jó volt a ceredi verseny. Laci végig bátorított, hogy merjek felvállalni olyan dolgokat, amilyenekre eddig nem nagyon volt példa. Furcsa volt az egész hétvégi „jóindulatú noszogatás”, de nagyon jókat autóz-



tunk a „szigorú” navigátorommal. Ezen a versenyen kimondottan szükségem volt a bukósiskra, mert Bakó Laci végig „ütötte” a fejemet, hogy még, még, még... gyerünk, menni, menni, menni. Laci a lehető legrészletesebb itineret diktálta vissza, ami még több biztonságot adott a tempó növelésénél. Nem

kell itt semmi mást csinálni, mint hallgatni a jó tanácsokra, és végre a fejlődés útjára lépni. Legközelebb már Norbival rójuk a pályát újra az őszi futamon, ahol mindenképpen arra fogok törekedni, hogy tovább vigyem, és legfőképp tovább fejlesszem a tudásomat” – mesélte Erdélyi György.

Erdélyi György és Bakó László a ceredi rali-sprintversenyen arra összpontosítottak, hogy kellő részletességgel figyeljenek mindenre a futam ideje alatt. A felmerülő problémákat, korrigálandó dolgokat azonnal megbeszélték.

„Egész hétvégén úgy éreztem, mintha én lennék a víz, Gyuri meg a szivacs. Én csak mondtam-mondtam az észrevételeimet, Gyuri meg jó szivacs módjára szívta magába a sok információt. Próbálta a maximumot kihozni magából, ami tiszteletre méltó, és az is lényeges, hogy nagyon jó tanulónak bizonyul. Én bármikor segíték neki, ha egyáltalán a hétvége után még igényelni fogja” – mondta Bakó Laci nevetve.

Az idei első ralitúrafutamon, Ózdon már Növényi Norbert ül újra a jobb egyben, és együtt fogják tovább fejleszteni a tudásukat.





Raliautókat kaptak az ovisok

A László Racing ajándéka gyermeknapra

A gyermeknapnak mindig a mókáról, a kacagásról és a gyerekzsivajról kell szólnia. Görbeházán is pontosan ilyen volt az előre hozott esemény, április utolsó hétvégéjén. A László Racing Kft. három versenyautóval lepte meg a helyi Gólyafészek Óvoda és Bölcsőde gyermekeit, akik kívülről-belülről megismerhették a raliautókat, és még ajándékokat is kaptak.

SZÖVEG, FOTÓ: TIBA ANITA

A László Racing Kft. színeiben induló autóversenyző, László István számára nem volt kérdéses, hogy a Görbeházán lévő gyermekeket idén milyen ajándékkal is lepje meg. Amúgy sem áll távol tőle a segítségnyújtás, ha a lurkókról van szó, hiszen nemrégiben még az Örömautóztatáson élményautóztatta a beteg gyerekeket. Ennek a fantasztikus hétvégének az emlékeiből jött az ötlet, hogy amennyiben a Gólyafészek Óvoda és Bölcsőde vezetője rábólint, már kezdődhetnek is a szervezkedések egy előre hozott gyermeknapbulira, melyben István felesége, Marika segédkezett. A felajánlásnak nagyon örültek az óvoda vezetői, de akik még ennél is jobban örültek, azok nem mások, mint a gyerekek voltak.

„Nekünk is van két gyermekük, akik odáig meg vissza vannak a versenyautókért, és akkor arra gondoltunk, hogy ha a mi csemetéink nyíre élvezik, hogy beülhetnek, és szemügyre vehetik a raliautókat, akkor a többi gyerek is fogja. Ez így is történt, úgyhogy senki nem csalódott. A helyi általános iskola előtti területen pontosan elfért a Citroen Saxo, a Honda Civic és a Bakó Rally Team Citroen C2R2 versenyautója. A sok csöppség az óvodában elfogyasztotta a reggelit, és aztán jött számukra a meglepetés. Annyira jó érzés volt látni azt a sok kis mazsolát, akik élvezettel és áhítattal ültek be a versenyautókba. A kiscsoportosokat szó szerint ki-be kellett rakni, de ennyi mosolygó arctól mindig újból és újból jó érzéssel telik meg az ember szíve. Mindent

kapcsolgattak, faggatóztak, kacarásztak, viccelődtek és nagyon örültek a versenyautón lévő, most nagyon menő Angry Birds matricáknak. Mikor minden gyerek kipróbálta az autókat, kaptak egy ajándéksomagot és boldogan térhettek vissza az oviba. Mi is kaptunk ám egy jó élményt, ugyanis ha hiszitek, ha nem, a Gólyafészek Óvoda és Bölcsőde vezetősége meginvitált minket egy finom „ovis” ebédre, aminek következtében újból átérezhettük a régi idők szép emlékeit. Örülünk, hogy létre tudtuk hozni ezt, és még inkább, hogy örömet tudtunk szerezni a gyerekeknek. Szándékunkban áll továbbra is segíteni az óvodát, mert azért vannak még közös terveink a fejlődés és a fejlesztés terén” – mondta László István.

Cered? Mindenképp!

Budavári Zoltán nem hagyta ki kedvenc gyorsaságiját

Ha a Cered-Zagyvaróna gyorsasági szakasz szerepel egy verseny programjában, akkor szinte biztos, hogy azon a futamon Budavári Zoltán is rajthoz áll. A mitsubishis pilóta nagy kedvence a mátrai gyors, így navigátorával, Kovács Szabolccsal elindultak a múlt hétvégi Midex Cered Ralisprinten.

SZÖVEG: VÖRÖS GERGELY • FOTÓ: BÉRES GÁBOR, HAJÓKA

A Laroco MSC párosa konstans időket autózott egész nap, jót meccseltek a szintén Mitsubishi Lancerrel autózó Tomas Ondřej-jel. Az abszolút negyedik és az L1 kategória második helyén zárták a versenyt, de ami az eredménynél sokkal fontosabb: nagyon jól érezték magukat, a Mitsubishi pedig ezúttal is hibátlanul működött.

„A pálya fantasztikus volt! Cered-Zagyvaróna nekem az egyik személyes kedvencem, és nyugodtan merem mondani, hogy az ország egyik legjobb ralipályája. Nagyon technikás, rengeteg kanyarral” – kezdte a beszélgetését Budavári Zoltán.

„A felkészülést szombaton kezdtük meg. Jól ismerem ezt a gyorsaságit, de hogy Szabi is megbarátkozzon vele, ezért megcsináltuk a tréninget, felírtuk a pályát, utána pedig



elmentünk tesztelni. A teszten volt egy kis gond az autóval, de örültünk, hogy ott jött ki a probléma, nem a versenyen. Megoldottuk, majd próbálgattuk a beállításokat.

Vasárnap olyan gyorsan próbáltunk menni, amennyire csak tudunk, és figyeltük a versenyzőtársak időeredményeit. Főként azoknak az idejét, akik hasonló autóval mentek, mint mi, azaz az ORB szabályainak megfelelő szűkítővel. A Cereden rajthoz állt

Mitsubishi nagy része alapvetően Rali2-es vagy RTE-s autó volt, tehát teljesen más szabályoknak felelnek meg. Más teljesítménnyel mentek, így nehéz volt őket magunkhoz mérni, és abból is adódtak különbségek, hogy nemcsak mi ismertük jól ezt a pályát, hanem mások is. Ez egy nagyon jó minőségű szakasz, ahol kevésbé jött ki a Mitsubishi-nek az az előnye, amit egy jól beállított futómű hozhat, itt a lóerő nagyon sokat számított. Ezért voltak annyira jók a BMW-k, meg természetesen az ezeket az autókat vezető srácok is nagyon ügyesek. Meg is gyűlt a bajunk velük rendszeren, nagyon jól mentek.

De az időeredményekkel és Szabi munkájával is abszolút elégedett vagyok. Megint egy nehéz feladatot kapott, hiszen nagyon sok a kanyar Cereden, ez egy navigátornak nagy kihívás. Az első szakaszon volt egy kis hibája, de a második gyorstól már hibátlanul végezte a dolgát, mindent időben mondott, minden jól működött. Úgy gondolom ismét tettünk egy lépést előre. Mindegyik szakaszon siettünk, közel egyforma időket tudtunk autózni. Ez a pálya megvan fejben, az autó is jól be volt állítva, minden remekül működött egész nap, így tökéletes versenyt futottunk” – foglalta össze a tapasztalatokat a pilóta.



A ceredi gyorsasági Budavári Zoltán kedvenc pályája, ha lehet, minden versenyen elindul, amit itt rendeznek



A ralikrossz vonzásában

Villeneuve, Solberg, Ekström: Nagy nevek a világbajnokságon

Létezik egy olyan sportág, amely egyre ismertebbé válik világszerte, és amely pillanatnyilag minden vérbeli versenyző számára vonzó, tekintet nélkül arra, hogy honnan jött, és melyik más szakágban versenyzett korábban. Ez a ralikrossz, amely idén a Monster Energy támogatásával már hivatalos FIA világbajnoki sorozatként fut – és amelynek a szezonnyitó előtti médianapjára mi is hivatalosak voltunk.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: MONSTER

A 2014-es mezőnyben több világsztár is szerepel



A sorozatban szereplő versenyzők névsora magáért beszél. Jacques Villeneuve, Petter Solberg, Mattias Ekström, Pontus Tidemand – egy korábbi F1-es világbajnok, egy korábbi ralivilágbajnok, egy kétszeres DTM-bajnok, egy junior ralivilágbajnok és a ralikrossz megannyi jó nevű specialistája, Timur Timerzjanov, Liam Doran, Andreas Bakkerud, Timmy Hansen, Toomas „Topi” Heikkinen és még sokan mások.

Vonzó nevek a szurkolóknak, vonzó nevek a promóternek és a sportágnak, csupa olyan karizmatikus egyéniség, akik a pályára vonzzák a tömegeket. A ralikrossznak jó, hogy ők itt vannak, ez világos. Ennél

viszont sokkal izgalmasabb kérdés, hogy nekik miért jó, hogy itt vannak. Ez az igazán fontos kérdés, amivel szerintem foglalkoznunk kell, hogy megértsük a lényegét. Mert, ahogy Olaszországban, a franciortai versenypályán beszélgetünk külön-külön egyik sztárpilótával a másik után a médianap keretében, úgy válik nyilvánvalóvá számunkra, amit eddig is sejtettünk: mind imádják a ralikrosszt. Nekik is legalább akkora öröm ez, mint a szurkolóknak vagy a promóternek.

Mindannyian csillogó szemekkel beszélnek az idejéről, arról, hogy milyen elké-

peztesztő élményt jelent egy több mint 600 lóerős, kétliteres turbómotorral hajtott, összkerekes autóval elrajtolni, ami kevesebb, mint 3 másodperc alatt van 100-on, és nem egyedül fordul be az első kanyarba, hanem öt másik ilyen autóval együtt, amikkel egyszerre rajtolnak el egymás mellől – de csak egyvalaki láthatja meg elsőnek a második egyenest... És csak mondják, mondják megállás nélkül, dől belőlük a szó, miközben végigmosolyogják a napot, és árad belőlük a versenyzés és a sportág szeretete. Nem, ez sokkal több egyszerű érdeklődésnél. Ez szerelem. Mindannyian azért vannak itt,

mert imádják a ralikrosszt, és mindazt, amit csak ez a sportág tud kínálni számukra.

Hihetetlen autók, stadionjellegű pályák, a tomboló nézősereg közelsége, vas a vas elleni szikrázó csaták, ütközések, előzések, ugratók, aszfalt, murva, rövid, pörgős futamok, egy tömény adrenalinbomba, maga az élet 4-5 percbe sűrítve. És ezekből sok, sok és még több, folyamatosan cserélődő mezőnyrel és autókkal, és megállás nélküli akciókkal a pályán. Élő tévéközvetítések, hatalmas és egyre csak növekvő érdeklődés, és ez az egész egy a ralihoz vagy a formulaautózás-hoz viszonyítva még mindig nagyon



Menetrend

A Monster Energy által támogatott ralikrossz-világbajnokság idén 12 fordulóból fog állni. Az első versenyt 2014. május első hétvégéjén rendezik Portugáliában, majd a további fordulóknak Anglia, Norvégia, Finnország, Svédország, Belgium, Kanada, Franciaország, Németország, Olaszország, Törökország és Argentína fog otthont adni. Magyarország sajnos hiányzik az idei felsorolásból, de a híres nyírádi helyszín remélhetőleg rövidesen ismét vendégül láthatja majd a mezőnyt.

Villeneuve kétségkívül az egyik legnagyobb név, bár az F1-es világbajnoknak még nincs ralikrosszos rutinja



költséghatékony és elérhető formában. Ezek röviden azok a tulajdonságok, amik a ralikrosszt jelenleg az autósportok bálkirálynőjévé teszik, és érthető, hogy aki csak szeret „táncolni”, az most mindenki fel akarja kérni őt

legalább egy táncra. De a legtöbben egyből feleségül vennék, az egy életre szól.

De lássuk a konkrét bókákat. „Én 5 éves korom óta imádom versenyezni, gyakorlatilag ez tart életben!” – kezdi az olaszországi

sajtótájékoztatót Villeneuve. „A ralikrossz-vb-t egy remek lehetőségnek tartom, ezért vagyok itt. Korábban elindultam néhány jégversenyen Franciaországban, ami után úgy gondoltam, a ralikrossz lehet a következő lépés. Az autók hihetetlenül erősek és fantasztikusak, olyanok, amilyenek egy igazi versenyautónak lennie kell. A lebonyolítási rendszer is nagyon tetszik, szerintem ez garantálja az izgalmas versenyeket, és úgy gondolom, hogy mindenki ilyen autókkal, ilyen pilóták ellen és ilyen helyszíneken szeretne vezetni, egy világbajnoki mezőnyben. A versenyzésnek általában véve vannak negatív aspektusai is, amiket én nem kedvelek, de a ralikrosszban azt látom, és azt érzem, hogy itt csak a jó dolgok vannak meg, a tiszta élvezet. Több mint 600 lóerő dübörög alattad, és fantasztikus érzés vezetni ezeket az autókat, ezt csak szeretni lehet!”

Ezzel Mattias Ekström kétszeres DTM-bajnok és Bajnokok Tornája-győztes pilóta is maximálisan egyetért. „Tavaly Svédországban már elindultam egy ralikrossz Eb-futamon, ami hihetetlen élmény volt. Az autók erősek, a bajnokság növekszik és idén már világbajnokságot rendeznek. Úgy gondolom, hogy jelenleg a ralikrossz a legdinamikusabban fejlődő sportág a világon, és megvan minden szükséges tulajdonsága, illetve vonása ahhoz, hogy idővel az első számú motorsporttá nője ki magát. Hihetetlenül izgatott vagyok, hogy mostantól én is a részese lehetek ennek a fantasztikus kalandnak, és elindíthatom saját csapatomat az első ralikrossz-világbajnokságon. Az egyik pilóta én leszek, a másik a korábbi junior ralivilágbajnok Pontus Tidemand, aki hozzám



„Itt csak a jó dolgok vannak meg, a tiszta élvezet.”

Solberg nyerte az elsőt

A portugáliai Montalegrében az előfutamok alapján az orosz Timur Timerzjanov jutott az első helyen az elődöntőkbe a 2003-as ralivilágbajnok Petter Solberg előtt, több ismert név viszont kiesett: Jacques Villeneuve csak a 17., Liam Doran pedig a 19., azaz utolsó helyen zárt. A legjobb tizenkettő a két hatfős elődöntőben folytathatta a küzdelmet: Timerzjanov az elsőben kiesett, a másodikat viszont Solberg fölényesen nyerte, egyértelműen jelezve, hogy ki a finálé legnagyobb esélyese. Ezt a norvég be is igazolta, esélyt sem hagyott senkinek, hibátlanul és magabiztosan vezetett, megérdemelten szerezte meg a sorozat történetének első győzelmét. A dobogóra Bakkerud és Nitiss állhatott még fel, azaz a Citroen mellett a Ford is örülhetett, hiszen kettős dobogóval kezdték meg szereplésüket az új sorozatban. A tizenkét versenyből álló bajnokság május 24–25-én a nagy-britanniai Woottonban folytatódik.



Solberg esélyesehez méltó módon nyerte az első, portugál versenyt

hasonlóan tavaly elindult a svéd versenyen, és ott az elejétől fogva jó tempót diktált. Mivel a DTM-ben Audival megyek, és nagyon jó a kapcsolatom a márkával, ezért gondolom, senkit nem lepek meg azzal, hogy a ralikrossz-vb-n két Audi S1-gyel fogunk rajthoz állni, lehetőség szerint minél több futamon. A portugál szezonnyitón még nem leszünk ott, de utána szeretnénk becsatlakozni. Én lényegében a ralikrosszdepókban nőttem fel, hiszen édesapám az Eb-n versenyzett az 1970-es, 1980-as években. Nagyon jó érzés most visszatérni ebbe a csodálatos közegbe, sok-sok régi és új ismerős közé. Alig várom, hogy kezdetét vegye az idény!”

A Forma-1 és a DTM mellett a ralis stílus is képviselve lesz idén a ralikrosszban, ami-

A bajnokság állása

1. Petter Solberg (NOR)	Citroen	29
2. Reinis Nitiss (LAT)	Ford	24
3. Toomas Heikkinen (FIN)	Volkswagen	21
4. Andreas Bakkerud (NOR)	Ford	20
5. Timur Timerzjanov (RUS)	Peugeot	19

ről Petter Solberg gondoskodik. A tavalyi tanulóév után idén a cél már a világbajnoki cím lesz. „Nagyon akarok nyerni! Nagyon sok jó versenyző lesz idén is a bajnokságban, és rendkívül erős szintet képvisel a mezőny, de harcolni fogok, ne aggódjatok. Célok nélkül nincs értelme részt venni egy bajnokságban, és én azért vagyok itt, hogy nyerjek. Tavaly még nem álltunk teljesen készen erre a kihívásra, és inkább egy tesztként tekintettünk arra az évre, de idén készek vagyunk a világbajnoki címért harcolni ebben a csodálatos sportban, amelynek hatalmas élmény a részesének lenni” – fogalmazott Petter.

A sorozatban három gyári támogatást élvező csapat is érdekelt lesz a Ford-Olsbergs MSE (Andreas Bakkerud és Reinis Nitiss), a VW-Marklund (Topi Heikkinen és Anton Marklund), valamint a Peugeot-Hansen (Timur Timerzjanov és Timmy Hansen) csapat személyében. De említhetnénk Mattias Ekström csapatát az EKS RX

teamet is, amely az Audi bizonyos szintű gyári támogatását élvezti.

Fontos még kiemelni a Monster Energy csapatát is, amely a Liam Doran, Derek Tohill, Krzysztof Skorupski versenyzőtrióval és három Citroen DS3-mal fog támadni a vb összes futamán, egyértelmű győzelmi célokkal és esélyekkel. Apropos, Monster! A hírek szerint a Gymkhana-sztár Ken Block is rajthoz fog állni néhány ralikrossz vb-futamon.

Természetesen Petter Solberg csapatával, a PSRX-szel is a győzelemre esélyesek között kell számolni, ők két DS3-ast állítanak idén csatasorba, a 2003-as ralivilágbajnok mellé az az Alexander Hvaal csatlakozik csapattársként, aki tavaly még a korábbi tizenégyeszes ralikrossz Európa-bajnok Kenneth Hansen csapatában versenyzett.

Az állandó pilóták között ott lesz még az Albatec Racing pilótája, Andy Scott, akinek csapattársaként Villeneuve is versenyez majd egy Peugeot 208-ssal, de a kanadai egyéb kötelezettségei miatt nem tud minden futamon elindulni. Viszont minél többön el akar, efelől ne legyen kétségünk! Olyan lelkesedéssel tud beszélni a ralikrosszról, mintha ebben a sportágban nőtt volna fel, vagy legalábbis most talált volna meg valamit, amit régóta keresett.

Üde színfoltja lesz a mezőnynek a korábbi svéd rali- és ralikrosszlegenda Per Eklund csapata is, amely két Saab 93-ast fog harcba

küldeni néhány kiválasztott vb-futamon, egy svéd hölgypilótával, Ramona Carlssonnal és Petter Solberg bátyjával, a raliból is jól ismert Henninggel a soraiában, aki egyébként Petterhez hasonlóan annak idején a ralikrosszban kezdte meg versenyzői pályafutását.

Így fonódik egybe múlt, jelen és jövő: Kenneth Hansen helyett már fia, Timmy fog hajtani a bajnoki címért, Petter és Henning Solberg, valamint Ekström visszatér gyökereihez, új sztárokat vonz magához a sport, és miközben a lényeg, az értékek változatlanul megmaradnak, az egész sportág fejlődik, terjeszkedik, gyarapodik és ismertté válik az egész világon.

Nemrégiben Jenson Button is úgy nyilatkozott egy interjúban, az F1 után a ralikrosszban próbálná ki a legszívesebben magát (a sztárpilóta nemrégiben elhunyt édesapja is ezt a sportágat üzte), és Villeneuve és Solberg szerint Kimi Raikkönennek is jól állna egy Supercars ralikrosszautó... Szó se róla, megnéznénk őt is!...





Slusszpoén

Máriapócs: Fordulatos szezonkezdés

A hagyományoknak megfelelően az idei, 2014-es ralikrosszbajnokság versenyfutása is a húsvéti, máriapócsi szezonnyitóval vette kezdetét. A RabócsiRing-i erőpróba az ob mellett az FIA Közép-európai Zóna Trófea és a Ralikrossz Országos Amatőr Versenysorozat nyitófutamát is jelentette, így összesen 104 versenyző alkotta a mezőnyt.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: TDK

Húsvétvasárnap szikrázó napsütés és jó idő fogadta a Rabócsiringen a pilótákat, és még hétfőn is egészen a B döntőig úgy tűnt, a jósolt eső elkerüli a pályát. A végén, a két talán legjobban várt futamra, a Super1600 és a SuperCars A döntőjére azonban mégiscsak megérkezett az égi áldás, és a kellemes nyári idő egy pillanat alatt fordult át özvízszerű esőzésbe, ami alaposan a feje tetejére állította az addigi erőviszonyokat.

Ennek a kétszeres autókrossz Európa-bajnok Kárai Tamás örült a legkevésbé, hiszen a hétvége addigi részében úgy tűnt, száraz pályán nem lehet ellenfele. A Skoda Fabia kifejezetten ralikrosszos futóművet kapott erre a versenyre, és Kárai vasárnap új pályacsúcsot állított fel. Az A döntőben viszont a szakadó esőben igazi extrém körülmények fogadták a mezőnyt a pályán, hömpölygött a víz az aszfalton, és ez egy merőben új helyzetet teremtett. Ember

Kotán Péter rutinja sokat segített abban, hogy másodikként tudta behozni a Fordot



legyen a talpán, aki ilyen körülmények között hiba nélkül el tud vezetni egy ilyen, több mint 600 lóerős összkerekes versenyautót.

Ilyenkor számítanak nagyon sokat a rutin és az évek... Nem véletlen, hogy a ralikrossz két nyolcszoros magyar bajnoka végzett az első két helyen, Harsányi Zoltán – Kotán Péter sorrendben, és mögöttük az osztrákok nagy öregje, Alois Höller ért célba a 3. helyen. Harsányit a hétvége korábbi részében számos apró technikai probléma hátráltatta, és a döntőre fék nélkül volt kénytelen kiállni, de az esőben így is tökéletesen lekottázta a versenyt, „lábból”, rajtprogram nélkül elindulva és behúzva a győzelmet. Kotán örömtánca is indokolt volt a végén, ő előbb Wieszt Jankót tartotta maga mögött nagy csatában a B döntőben, még száraz pályán, majd az esőben az utolsó rajtkockából a 2. helyig lopakodott előre. Kárai a döntőben technikai probléma miatt kényszerült kiállni, így összességében a 4. lett.

Ha lehet, még nagyobb izgalmakat hozott a Super1600 A döntője. Az ebben a futamban érdekelt pilóták ugyanis még slick gumikkal álltak fel a rajtrácsra, és mivel az eső pont a rajtuk előtt néhány másodperccel szakadt le mindenféle előjel nélkül, ezért így is rajtoltak el. Eleinte úgy tűnt, a nagy esőmenő híreben álló Bánkúti Gábor improvizál a legjobban az extrém körülmények között, hisz a kilencszeres bajnok az



Bánkúti Gábor beszorult a pálya szélén álló Nyitray Béla mögé, így elvesztette első helyét



Góth Viktor idén új technikával támadott, és elsőre nyerni is tudott

5. helyről tört az élre. Utána viszont hibázott és beragadt Nitro pálya szélén álló autója mögé, tolatnia kellett, így hárman is elmentek mellette. A versenyt így végül az egyébként egész hétvégén leggyorsabb Luigi nyerte Skodával, megelőzve Ujházi Ádámot és a raliból érkező Szecsődi Norbertet.

A többi döntőre még száraz pályán került sor, ám ennek ellenére izgalmakban ott sem volt hiány. A SuperNationalben a korábbi Európa-bajnok cseh Roman Castoral papírforgalmazóját hozta a verseny, ám annál nagyobb meglepetést okozott, hogy a Super1600-ban is

érdekelt Luigi a 3. helyen hozta célba a Volvót, Castoral és Leonhardsberger mögött, a zónabajnoki címvédő Jakub Bittmant egy szép manőverrel maga mögé utasítva.

A Magyar Kupában az első versenyen elsősorban a fiatalok remekeltek, Góth Viktor és Kádár Patrik révén két 18 év alatti pilóta végzett az első két helyen. Az Amatőr Versenysorozatból érkezett Gábor Norbert egy bravúros 3. hellyel kezdte ob-s szereplését, megelőzve az egy év kihagyás után visszatérő Varga Vikort és a korábbi Super1600-as bajnok Majerszky Gábort.

A Junior Kupában a másodéves Végh András kezdte győzelemmel az évet, mögötte őt újonc ifjanc végzett, Tarta Dávid, Tagai Domonkos, Harkányi Máté, Tagai Máté és Amrein Roland személyében. Akinek ismerősnek tűnik egy-két név, az nem téved: a Tagai fivérek ralinavigátor édesapjuk okán keveredtek a ralikrosszba, és elsősorban tanulni szeretnének. Jó volt látni, hogy a régi nagy öregek mellett (Harsányi, Kotán, Luigi, Bánkúti) már a legifjabb generáció is bontogatja szárnyait, és lesz, aki idővel átveszi a stafétát.



Lajos Gyula már a pilótaparádén is magabiztosan mosolygott

A bajnokság állása	
SuperCars	
1. Harsányi Zoltán	20
2. Kotán Péter	17
3. Alois Höller	15
Super1600	
1. Luigi	20
2. Ujházi Ádám	17
3. Szecsődi Norbert	15
SuperNational	
1. Roman Castoral	20
2. Mario Leonhardsberger	17
3. Luigi	15
Magyar Kupa	
1. Góth Viktor	20
2. Kádár Patrik	17
3. Gábor Norbert	15
Junior Kupa	
1. Végh András	20
2. Tarta Dávid	17
3. Tagai Domonkos	15

Zóna után, Challenge-re fel!

Kihívásra készen a Bánkúti MotorSport

A húsvéthétfőn, a Rabócsi Ringen megrendezett magyar bajnoki és Közép-európai Zónabajnoki szezonnyitó tapasztalataival és minden izgalmaival felvértezve várja a Bánkúti MotorSport a Magyar és az Osztrák Nyílt Ralikrossz Bajnokság következő, május 17-18-án sorra kerülő nyírádi fordulóját, amely egyben a „Rallycross Challenge Europe” sorozat második futama is lesz.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: KOLLÁR
WWW.BANKUTIMOTORSPORT.HU

BÁNKÚTI GÁBOR

Super1600 – Peugeot 206 1,6

Eb helyett Eb!

Idén már világbajnokságot rendeznek ralikrosszban, de egyelőre csak az összerék-meghajtású SuperCars számára, míg a Super1600 és a többi kategória mezőnyének továbbra is az Európa-bajnokság, valamint a tavaly, a korábbi Eb-pályák és pilóták bevonásával létrehozott „Rallycross Challenge Europe” sorozat futamai jelentik a fő kihívást és megmérettést. Magyarországra idén sem a vb, sem az Eb nem látogat el, így a hazai versenyzők a május 18-án, a Nyírádi Motorsport Centrumban

megrendezésre kerülő „Rallycross Challenge Europe” futamra tekintenek és készülnek hazai Eb-futamuként. Nincs ezzel máshogy a tavalyi bajnok, Bánkúti Gábor sem.

„Idén a Challenge-futam lesz Eb helyett az Eb-nk. A mezőny sokkal erősebb lesz, mint amit a zónabajnoki futamokon megszokhattunk, mivel rengeteg külföldi versenyző érkezik, nagyon fejlett technikákkal. Úgyhogy a kihívás adott, és elszántan készülünk, mert szeretnénk jól szerepelni. Bízom benne, hogy sok néző jön ki szurkolni nekünk és a többi magyar versenyzőnek a helyszínre, hiszen mindenki ott lesz, aki számít – ne feledjük,



hogy ob-futam is lesz, nemcsak Challenge. Nagyon izgalmasnak ígérkezik a magyar bajnoki és a Challenge mezőny keveredése, és mi azon leszünk, hogy sokadszorra is bizonyítsuk, a magyar versenyzők hazai pályán – sokszor szerényebb technikai és anyagi lehetőségek mellett – is oda tudnak érni Európa élmezőnyébe. Ez lesz a célunk Nyírádon” – fogalmazott Bánkúti, aki csapattársaihoz hasonlóan idén egy versenyen már túl van, hiszen a húsvétot szokás szerint a Rabócsi Ringen ünnepelte a hazai ralikrosszmezőny apraja-nagyja.

A legizgalmasabb és legnagyobb vihart kavart (szó szerint és átvitt értelemben is!) futam kétségkívül a Super1600 A döntője volt, amelyben Gábor is érintett volt. A Bánkúti MotorSport pilótája az előfutamok összesített eredményei alapján a 4. rajtkockát

szerezte meg Peugeot 206-osával az összevont magyar bajnoki és FIA Közép-európai Zónabajnoki mezőny A döntőjére, ám közvetlenül a rajt előtt különösebb előjelek nélkül leszákadott az ég, így a pilóták szakadó esőben kezdtek meg a döntőt, száraz pályára alkalmas gumikon. A verseny így sajnos túlélvérsennyé változott, hiszen ezek a gumik egyszerűen nem tudnak ennyi vizet elvezetni, így igazából a pilóták tudása sem jöhetett ki.

Gábor nagyon szeret és tud is esőben menni, amit számtalan alkalommal bizonyított már. (Európa-bajnokságon is nyert már szakadó esőben kvalifikációs előfutamot, amit egyedül mondhat el magáról a magyar versenyzők közül.) Igazából most is igazolta esőmenő hírért, hiszen egy óvatos rajt után az ötödik helyről minden riválisát maga mögé utasítva feljött az első helyre, és magabiztosan haladt a győzelem felé, amikor az utolsó körében beragadt egy a pálya szélén, műszaki hiba miatt megállt versenyzőtársa autója mögé, tolatnia kellett, ez pedig nem jó jel az álmoskönyvek szerint. A végén negyedikként szelte át a célvonalat, majd a leintés után értetlenségének adott hangot, szerinte ugyanis örültség volt ilyen körülmények között száraz gumikon elrajtoltatni a mezőnyt. „Én imádom esőben menni, de itt most tényleg minden csak a túlélésről szólt. Sajnálom, mert esőgumikon sokkal jobb, élvezetesebb csatát tudtunk volna vívni, és ezzel a nézők is jobban jártak volna. Ezzel együtt gratulálok azoknak, akik előttem végeztek, a körülmények mindenki számára egyenlőek voltak. A Challenge-en is szívesen mennék esőben, de csakis esős gumikon!”

ZSIPI RÓBERT

SuperNational – Peugeot 306 2,0

Pozitív érzés

Zsipi Róbert első versenyét teljesítette a SuperNational kategóriában, és noha a Rabócsi Ringen a szezon előtt egy rövid tesztre volt lehetősége, ám versenykörülmények között most járt először ezen a pályán. Azért néhány biztos pont is adódott az életében a sok-sok újdonság mellé: csapata és autója a „rég” volt, ➔



A tavalyi bajnok egész hétvégén keményen nyomta, a fináléban azonban nem volt szerencséje

BÁNKÚTI MotorSport EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREI

Style ST STYLE TREND
www.stbutor.hu
Bútorgyártás, kis és nagyker értékesítés

DUNA AUTÓ Zrt.
dunaauto.hu/nissan
ÚJ GENERÁCIÓS NISSAN QASHQAI
Duna Autó Zrt. Nissan Márkakereskedés és Márkaszerviz
1037 Budapest, Zay utca 24.
A kép illusztráció. Üzemanyag-fogyasztás (kombinált): 3,8-5,6 l/100 km. CO₂-kibocsátás: 99-129 g/km.

A biztos partner a változó világban!
Autóvillamosság
Autóklíma
Alkatrészek
Javítás
Minden egy helyen!
www.fervill.hu Bp. X. Fertő u. 14. Tel.: 264-2044

VIP CONTROLL SYSTEM
-Könyvelési szolgáltatás
-Adó- és gazdasági tanácsadás
-Teljeskörű közigazgatási, jogi képviselet
1062 Budapest, Bozsa u. 45. Mobil: +36-70-9400-771
Tel./fax: 06 1 301 0883 Email: vipcontrollsystem@gmail.com
301 0884 Web: vipcontrollsystem.hu

**A PROMONTORSPED
A BÁNKÚTI MOTORSPORT
LOGISZTIKAI PARTNERE**
H-1115 Budapest,
Tétényi út. 32/B.VI., 21 ajtó
tel.: +36 1 236-50-20
fax: +36 1 238-09-18
+36 1 238-09-19

Korona Szálló Nagykamisa
Egy hely, ahol mindenki megtalálja a számára ideális kikapcsolódási formát!
• tó, pihenőpark, erdő
• horgászati, vadászati lehetőség
• vízi- és lovassport lehetőségek, valamint rendezvények
• vállalati rendezvények, konferenciák
• baráti rendezvények, esküvők
• családi vendéglátás
• házas ételek és kiszállítás
• kiépített szalonnasütő és grillező helyek
• szauna, szolárium, hidromasszázs.
a Csónakázó-tó mellett Kutyatulajdonosoknak ideális!
+36-93/318-426
+36-30/913-2800
koronaszallo@gmail.com
TÖLTÖDJÖN FEL NÁLUNK A MINDENNAPOK KIHÍVÁSÁIRA!
Bemutató film: www.youtube.com/watch?v=qzNkRXs20DI

SRT Sikerre vezetünk!
www.srteam.eu
Tel.: +36-20 / 21-22-900 www.srteam.eu

CANDOR
Hajóbérlés Horvátországban!
vitorlás hajóink:
JEANNEAU SUN ODYSSEY 49 • SO 45 DS • SO 45.2 • SO 43
• SO 43i • 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

Húsz éve állunk a gyógyítás, Önök, és kedvenceik szolgálatában...
Rendelési idő:
H-P 9-11 16-19
Szo 9-11
V 17-19
Email: wladarklinika@gmail.com
Telefon: 061-387-95-47
Cím: 1037 Budapest, Királyhelmec u. 16
WLADAR KISÁLLAT RENDÉLŐ



Zsípi Peugeot-ja jól muzsikált Máriapócon, de a pilótának még fejlődni kell

amellyel tavaly másfél versenyt már teljesített a KakucsRingen és Nyirádon. A pilóta pozitív érzéssel zárta az év első futamát, és bízik benne, hogy a következő, nyirádi versenyen már borsot tud törni riválisai orra alá.

„Nagyon jól éreztem magam az első RabócsiRing-i versenyemen. Sajnos a startjaim gyengén sikerültek, úgyhogy ezen még mindenképp csiszolni kell majd. Úgy érzem, sokat fejlődtem és gyorsultam a hétvége folyamán, ezért ebből a szempontból elégedett

vagyok, hiszen ez volt a fő célom. A versenyen elfogadható és vállalható köridőket futottam a többi pilótához viszonyítva. Noha ezt a versenyt még a hátsó traktusban zártam, de ott tudtam lenni a többiek nyomában, és úgy érzem, legközelebb néhány riválisomat már meg fogom tudni előzni. Én élveztem, és már alig várom a nyirádi versenyt. Nem utolsósorban azért is, mert így testközelből láthatom majd Európa legjobbait. Remélem, több szerencsém lesz ott, mint tavaly év végén.”

VARGA VIKTOR
Magyar Kupa – Opel Astra 1,6

Sikeres visszatérés

Varga Viktor egy teljes év kihagyás után tért vissza a Magyar Kupa mezőnyébe, ahol utolsó versenyét még 2012-ben teljesítette, Fuglauban. Akkor nyerni tudott a 306-ossal, így az utolsó emlék pozitív volt, és most a hosszú kihagyás ellenére gyakorlatilag egyből olyan tempót tudott diktálni, mintha tegnap ment volna utoljára versenyautóval. Abszolútban a negyedik,



Varga Viktor elsőre csak egy kölcsönautóval tudott rajthoz állni a bajnokságban, de így is pozitív érzésekkel zárta a hétvégét



géposztályában a harmadik helyet sikerült elérnie, és mindezt úgy, hogy saját Peugeot 206-osa a RabócsiRing-i versenyre még nem készült el, bérelt Opel Astrája pedig a rajtnál folyamatosan kidobálta a sebességet. Így mindegy volt, honnan rajtol, az első kanyarban garantáltan utolsóként fordult el, és onnan kellett előreverekednie magát a mezőnyben. Sikerült.

„Örülök az eredménynek, és alapvetően pozitív érzéssel zártam egy év kihagyás után az első versenyemet, ami ezzel az autóval tulajdonképpen pontszerzőverseny-teszt volt. Úgy érzem, jól sikerült a visszatérésem, habár a végeredmény lehetett volna jobb is. Nagyon szerettem volna dobogóra állni, és ez sikerült is, az érte kapott pontok is jól jönnek még a végelszámolásnál. Ilyen jól még sosem kezdtem egy évet sem, úgyhogy elégedettek lehetünk. Épül az új autóm, ami a következő, nyirádi versenyre remélhetőleg el is készül. Nagyon hiányzott már a versenyzés és az adrenalin, úgyhogy örülök, hogy újra itt vagyok a mezőnyben, amit köszönök Gyulának, Lacinak, Gábornak.”

VASKÓ DOMINIK
Magyar Kupa – Opel Astra 1,6

„Nagyon hiányzott már a ralikrossz!”

A Bánkúti MotorSport legifjabb reménysége, a 12 éves Vaskó Dominik a tél folyamán rengeteg futamon elindult, és rendre kiváló eredményeket ért el. Versenyzés iránti vágya így aztán a téli „holszezonban” is ki volt szolgálva rendszeren, viszont a ralikrossz versenyek semmivel sem felcserélhető hangulata már hiányzott neki. A RabócsiRing-i verseny erre a hiányzatra is gyógyírt kínált, és Dominik – két Junior Kupás év után – sikerrel teljesítette első futamát az ob felnőtt mezőnyében,

a Magyar Kupában. Most már csak az új autó hiányzik a teljes boldogságához, és Nyirádra az is elkészül.

„Az új Peugeot 206-osom sajnos nem készült el, a gyártó nem megfelelő méretű hajtókart szállított, de a következő, nyirádi versenyen már ezzel az autóval fogok rajthoz állni. A RabócsiRing-i szezonnyitót most még egy bérelt Opel Astrával teljesítettük, de én nagyon élveztem így is. Kár, hogy a váltó a rajtnál állandóan kidobta az egyes fokozatot, s szinte mindig az utolsó helyről kellett előreküzdenem magam. Télen sok versenyt tudtunk teljesíteni, de hiányzott már az igazi ralikrosszos érzés, a mezőny, a futamok, hogy együtt megyünk, minden! Igyekeztem, kihoztam magamból és az autóból a maximumot, de a következő versenyen, a saját, új autómmal már mindenképpen szeretnék előrébb végezni.”



Váltóproblémák hátráltatták az ideiglenesen Astrával versenyző Dominikot, de a fiatal pilóta így is becsülettel helyet állt



	MINDEN EGY HELYEN! BÁRMELY TÍPUSÚ GÉPJÁRMŰVET VÁLLALUNK! <ul style="list-style-type: none"> • TELJES KÖRŰ BIZTOSÍTÁSI ÜGYINTÉZÉS • KAROSSZÉRIA JAVÍTÁS • KAROSSZÉRIA FÉNYEZÉS • KLIMATÖLTÉS • MŰSZAKI VIZSGÁTTATÁS • SZERVIZ • ÁTVIZSGÁLÁS • OLAJCSERE • GUMISZERELÉS 	KEDVEZMÉNYEK AZ ALÁBBI MÁRKÁKRA 	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
	INGYENES CSEREAUTÓ A JAVÍTÁS IDEJÉRE!		

	A VALÓDI TELJESÍTMÉNYMÉRÉS Formula, rali, pálya, ralikrossz, tereprali, drift és más autósportban, illetve utcán használt autók mérése A VILÁG LEGPONTOSABB HORDOZHATÓ PADJÁNI!	Magyarországon egyedülállóan magas színvonalú teljesítménymérést és teljesítménynövelést tesz lehetővé ez a közvetlenül karékagyra szerelhető berendezés. Rototest teljesítménymérés Tel: +36-30/985-4529
--	---	--

ID. BÁNKUTI GÁBOR

csapatvezető

„Mindenkire büszke vagyok”

Csapatfőnöknek lenni rengeteg munkával jár, de talán a legörömtelibb feladat mindig az, amikor egy sikeresnek mondható versenyt követően kell értékelni a csapat és a pilóták teljesítményét. Id. Bánkuti Gábornak a RabócsiRing-i idénnyitó után volt oka a büszkeségre, és nem is fukarkodott a dicsérő szavakkal. Az örömből azért némi ürmös is vegyült, de azt külső, a csapaton kívül álló tényezők váltották ki.

„Összességében azt mondhatom, hogy pozitívan indult számunkra az év, és büszke vagyok minden egyes versenyzőnk, szerelőnk, valamint a csapatunk teljesítményére. Gábor egész hétvégén érett és higgadt, taktikus versenyzést mutatott be. Egyedül a fináléját sajnálom, hogy így alakult. Meggyőződésem, hogy nem szabadott volna ilyen körülmények között elindítani a Super1600 A döntőjét, veszélyes és felelőtlen döntés volt ilyen mértékű esőben slick gumikon startoltatni a mezőnyt. Gondolom, ezzel minden érintett pilóta egyetért, függetlenül attól, hogy nyert, vagy az utolsó helyen ért célba. Érttem, hogy a rajtprocedúra elején még csak szemerkélt az eső, de utána volt három hibás rajt, ment az idő, és amikor a negyedik rajtra került sor, akkor már percek óta zuhogott az eső! Engedni kellett volna a mezőnynek, hogy esőgumit tegyen fel, úgy sokkal biztonságosabb és élvezetesebb döntőt láthattunk volna. Még az is a kisebbik rossz lett volna,

„A ralikrossz felért a csúcsra, ma már vb-t rendeznek belőle.”

ha a versenyigazgató egy-két kör után leállítja a döntőt – mindenki számára látható volt a versenyzők rendkívül alacsony tempója, a 68 km/ó-s átlagsebesség! –, időt ad a gumicserére, és új rajt után, most már az időjárás körülményeknek megfelelő gumikon futja le



a mezőnyt a döntőt. Pályaversenyen erre számos példa volt, van és lesz is.

Tudomásul kellene venni, és végre el kellene hinni mindenkinek, hogy a ralikrossz felért a csúcsra, ma már világbajnokságot rendeznek ebben a sportágban. S akkor nekünk

és mindenkinek, a szakág berkeiben is – de nem csak a versenyzőknek –, profi szinten kell gondolkodniuk és dönteniük. Különbözőben lemaradunk. Gábor azért így is remekelt, három kör alatt négy előzést mutatott be. A végén kár volt azért a hibáért, az első helyünk bánta, de ebből is tanultunk. Az, hogy a körülmények mindenkinek egyformák voltak igaz, de a verseny színvonala, az csorbult, a biztonságról nem beszélve. Természetesen minden dobogós versenyzőnek, Luiginak, Ádámnak, Norbinak és valamennyi „túlélőnek” tiszta szívből gratulálok. A többi döntőinket még száraz pályán futottuk, és minden pilótánk kiválóan helytállt a lehetőségeihez képest. (Zsipi) Robi még tanulja a ralikrosszt, de rengeteget gyorsult ezen a hétvégén is, elégedett vagyok az eddigi fejlődésével. (Varga) Viktor visszatérése ragyogóan sikerült annak ellenére, hogy a bérelt Astra váltója „nem állt a helyzet magaslatán”, így viszont nagyszerű előzéseket mutathatott be. (Vaskó) Dominik is hasonló váltóproblémával küszködött, ennek ellenére ő is derekasan helytállt első Magyar Kupás versenyén. Nyirádon ő már biztosan az új Peugeot 206-osával fog indulni, amivel egész télen tesztelt. Biztos vagyok benne, hogy idén sok-sok borsot tör még a nálánál idősebb versenyzők (csak olyanok vannak!) orra alá.”



Ezúttal nem a Peugeot felkészítésén múlt a siker, és Gábor is mindent megtett az elsőségért, a győzelem azonban elmaradt



Biztató tempó

Nyitray Béla: A kitűzött cél teljesítve

Az idei évre igencsak megerősödött a ralikrossz országos bajnokság Super1600 kategóriájának mezőnye, így az első 2014-es, a Rabócsiringen megrendezett nemzetközi versenyen, az A döntőbe jutás volt Nyitray Béla célja. A pilóta beszámolója.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

„A pályát már ismertem, de az autót még tanulnom kell, hiszen a szekvenciális váltóval továbbfejlesztett C Corsa más vezetési stílust igényel, mint amihez az utóbbi években szoktam. Mindezek ellenére 2–3. időket autózva, az A döntő első sorában találtam magam, közvetlenül a 9-szeres bajnok Bánkuti Gábor

Junior előtt, amire a verseny kezdetén még gondolni sem mertem volna.

Az irreális körülmények (felhőszakadás) ellenére, szlik gumikkal a harmadik helyen motorcsónakáztam a döntő első köreiben, ami a vizes aszfalt kihívásait tekintve nem jelentett problémát, hiszen szeretek vizen



autózni. A sár azonban idegen terület számomra, és ki is fogott rajtam a harmadik körben, ahol a szűk sikanban felúsztam a folyós latyakon, és amíg az autó irányítását visszacsereztem, lefulladt a motorom. Mint később kiderült egy Noé korabeli akkumulátor volt az autóban, ami alkalmatlan volt az autó újraindítására, így szó szerint elúszott a dobogós helyezésem lehetősége. Azt külön sajnálom, hogy az utolsó körben, az első helyen autózó Junior pont mögém becsúszva veszítette el a győzelmet.

Bár ezt az évet tanulóévnak szánjuk ebben a kategóriában, a tempókat tekintve nem tettem le róla, hogy azért az osztályelső között végezzek a végelszámolásnál” – értékelte a máriapócsi eseményeket Nyitray.

„Köszönettel tartozom még a szakági bizottságnak, amely egyhangú döntéssel lehetővé tette, hogy egy adminisztratív hiányosság ellenére egyáltalán rajthoz állhassak a versenyen. Ez a hozzáállás és a családias, segítőkész környezet a ralikrossz jövőjének záloga” – tette hozzá a versenyző.





Újratanulni a vezetést

Vnoucek László és fia új technikával ismerkedik

A máriapócsi versennyel megkezdődött az idei bajnokság. A SuperCars kategóriában induló Vnoucek László számára az első versenyek az új autóval való ismerkedéssel telnek majd.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: TDK

Az idei szezon egy új Mitsubishivel kezdted meg. Mik az első tapasztalatok?

A motor kivételével új az egész autó, osztrák srácok építették. Az első versenyekre még tesztként tekintünk, hiszen a korábbiakhoz képest teljesen eltérő módon kell vezetni az új kocsit. Más íveken fordul, és szinte újra kell tanulni a vezetést, mintha tavaly nem is Mitsubishivel mentem volna. Még rengeteg dolgot állítgatunk, próbálgatunk rajta – az edzés után például a hasmagasságot is lejjebb vittük. Mindentől függetlenül stabilabbnak érzem

az autót, mint a korábbiakat. Hogy mennyire gyors, azt még nem tudjuk, hiszen a motor még nincs maximális teljesítményre állítva. Ehhez előbb néhány verseny alatt meg kell találnunk a megfelelő beállításokat, és a szerelők fokozatosan élesítik majd az erőforrást.

Ennek fényében hogyan értékelnéd a máriapócsi versenyt?

Számomra nagyon jó tesztverseny volt. Szerencsénk is volt, mivel az eső a döntőben csak utánunk érkezett meg. Tényleg úgy vezet-



tem, ahogy egy teszten szokás. Próbálgattam a rajtokat, óvatosan mentem, nem ütköztem senkivel, hiszen nem azért voltunk ott, hogy belekavarjunk a többiek helyezésébe. Majd három-négy verseny után, amikor már ráérzek az autóra, jobban odateszem magam.

Lehetnek így komolyabb célkitűzések az idei évre?

Egyelőre a helyezést és az időeredményt sem nézzük. Az a lényeg, hogy a szerelők lássák, hogyan reagál az autó a különböző

helyzetekben, és próbálják optimalizálni a beállításokat. Most úgy látom, talán majd az év második felében lehet reálisan értékelni a teljesítményünket.

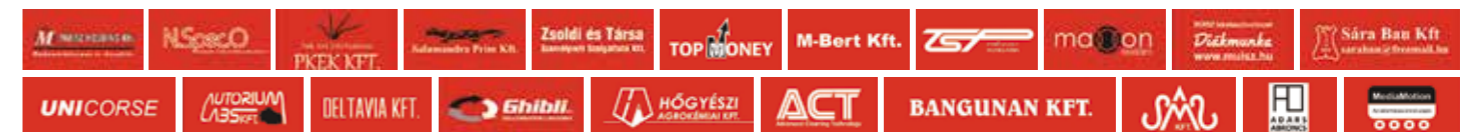
A fiad, Dániel is a ralikrosszban versenyez, a Magyar Kupában egy Hondát vezet. Ő is új autóban ül idén.

Igen, bár ez csak neki új, hiszen az autó már évek óta jelen van a ralikrosszban. Tavaly a juniorok között ment, de három verseny után úgy ítéltük meg, hogy érdemes lenne erősebb autóra váltani. Úgy látom, hogy ez a döntés bevált, hiszen jó helyezést is ért el. Persze most az a fontos, hogy megfelelően tartsa a pályán az autót, hogy jók legyenek a kigyorsításai, és eddig ez remekül megy neki. Ha ilyen ütemben fejlődik, vélhetően év végére ezt az autót is kinövi. Lelkesen áll hozzá, és kívülről jól is néz ki, amit csinál.

Mindketten a School Team Hungary tagjai vagytok. Hányan versenyeztek még az egyesületben?

Az egyesületünk tagja még Fekete Zoltán, aki az én korábbi autómmal megy, Nyitrai Béla,

Kovács Marcell, Fekete Tamás, de nálunk van két junior is, és akkor az autós gyorsasági szakágban rajthoz álló sporttársakról még nem is beszéltem... Szerencsére sokan vagyunk!



„Szabó Krisztián tesztelni hozta az autóját.”

A vasszöcskék újra zenéltek



Túrkeve: Elindult a szezon

Megkezdődött a honi autókrosszosok 2014-es éve, mindehhez a túrkevei helyszínen egy tökéletesen előkészített versenypálya fogadta a pilótákat.

SZÖVEG: GERLEI SÁNDOR • FOTÓ: TDK



kívül ott volt még a rajtnál Klenáncz Szabolcs, Zámbo Mihály és Szabó Oszkár. Hiányzott a megszokott indulók közül a tavalyi bajnokság első helyezettje, Brezovszki Sanyi, illetve Radák Attila, ők a hírek szerint még nem fejezték be autók építését.

A SuperBuggy kategóriában 8 versenyző indult, ahol régi-új versenyzőként Vörös Tibor tért vissza ismét az autókrosszosok

táborába, rajta kívül Ábrahám Károly, Istókovic István, Tóth Sándor, Lux János, Tóth Richárd, Oros Sándor és Klenáncz József alkották az indulók névsorát. Megjegyzendő: ebben a kategóriában is akadt pár autó, amely nem készült el a korai szezonkezdetre, reméljük Szeghalmon már velük is találkozhatunk. Szomorú tény volt viszont, hogy sajnos a Touring Autocross kategóriában egyetlen induló sem jelentkezett...

Az idei szabályok szerint szabadedzéssel kezdődött a program, ahol már izgalomban sem volt hiány. Előbb Tóth Sanyi autójából törtek elő vészjósló lángok a depóba való kihajtáskor, majd Ábrahám Karesz autója is lángra kapott egy borulást követően. Szerencsére mindkét versenyző folytathatta a versenyt, a mezőny veteránjának kocsijánál az olajgomba csatlakozása lazult le, ettől folyt ki az olaj a kipufogóra, Karesz pedig az olajszűrőből szívárgó kenőanyag kapott kis időre lángra. Zámbo Misi már nem volt ennyire szerencsés, az ő autójában a motor adta be a kulcsot, csak 2 henger működött, így kénytelen volt ezt a versenyt idejekorán befejezni.

Az előfutamokban aztán ugyancsak kellemes csatározásokat láthatott a szép-

számú közönség, főleg a SuperBuggy kategóriában, ahol a 8 versenyző együtt rajtolt minden alkalommal. Itt is volt azonban egy szenvedő alany Oros Sanyi személyében, aki egy borulást követően a következő futamban jobb hátsó kerekét veszítette el oly módon, hogy a döntőben már nem is tudott rajtba állni.

A Buggy1600 döntőjének rajtját követően Klenáncz Szabolcs állt az élre, Szabó Krisztián a nyomában, őket Szabó Oszki követte. A tavalyelőtti magyar bajnok szépen tartotta az előnyt 3 körön keresztül, ám egy gödör megdobta autóját és a pályát övező töltés kiszakította a bal első kerekét, ezzel átadva az első helyet Szabó Krisztiánnak, akit Szabó Oszkár követett a célban.

A SuperBuggy döntő első sorában Tóth Richárd, Ábrahám Károly és Klenáncz József – aki új, Mitsubishi motort épített idei autójába – várták a rajtjelet. Az indulást Karesz kapta el a legjobban, mögötte Tóth Ricsi és Klenáncz József következett. A középmezőnyt az új autójával debütáló Vörös Tibi vezette Tóth Sándor, Istókovic István és Lux János előtt. A negyedik kör végén azonban Vörös jobb hátsó kereke furcsa táncot járt, majd az 5. kör közepe táján el is vezítette azt, így a továbbiakban már csak nézőként szemlélte a többiek küzdelmét, mely Karesz sikerével zárult. A házigazda-rendező mellé Tóth Ricsi és Klenáncz József állhattak meg a dobogóra.



Ábrahám Károly (fent) nem csak mint versenyző vette ki a részét a közönség szórakoztatásából: szervezőként is mindent megtett a sikeres rendezvény érdekében

A bajnokság állása

Buggy 1600		
1. Szabó Krisztián	Suzuki	20
2. Szabó Oszkár	Suzuki	17
3. Klenáncz Szabolcs	Seat	15
SuperBuggy		
1. Ábrahám Károly	Ford	20
2. Tóth Richárd	Audi	17
3. Klenáncz József	Mitsubishi	15
4. Tóth Sándor	BMW	13
5. Istókovic István	Audi	12
6. Lux János	BMW	11
7. Vörös Tibor	Audi	10
8. Oros Sándor	Porsche	9

Szervezésből és versenyzésből is jeles

Ábrahám Károly futamot rendezett, és megnyerte a kategóriáját

Rég látott már annyi nézőt a túrkevei autókrosszpályán, mint az idei szezonnyitón, ráadásul nem is csalódott a közönség a produkcióban: a királykategóriát a helybéli lokálpatrióta, Ábrahám Károly nyerte, akinek komoly szerep jutott a hazai futam megvalósulásában.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

Túrkeve ezen a hétfőn a szezonnyitó verseny helyszínévé nem csak az autókrosszosoknak, hanem a terepralis elitnek is otthont adott. A közös szervezésnek milyen hozadéka volt?

Nagyon jót tett mindkét szakágnak az összehangolt rendezés, Sebestyén Sándorral együtt

sokat dolgoztunk, hogy minél több emberhez eljusson a versenyekkel kapcsolatos információ. Óriásplakátokon és újsághirdetéseken is igyekeztünk beharangozni az eseményeket, és ennek meg is lett az eredménye, szerencsére az autókrossz- és a terepralifutamon is szép számú közönség szurkolt a kedvenceknek.

Az autókrosszpálya némileg megváltozott a tavalyihoz képest, miért volt szükség az átalakításra?

Eredetileg komolyabban bele szeretnénk volna nyúlni a pálya vonalába, meg akartuk hosszabbítani a célegyenest, de hamar kiderült, hogy egy ilyen dolognak több

előkészítésre van szüksége. Így elsősorban csak a visszafordítón módosítottunk, mert az eredeti kanyar ezen szakaszán nem volt megfelelő a vízelvezetés. A sors fintora, hogy bár Oros Sándor versenyzőtársam, és én is ismertem a változtatást – hiszen mi magunk végeztük az átalakítást –, éppen nekünk gyűlt meg a legjobban a bajunk az új kanyarral, túl gyorsak akartunk lenni, és felborultunk. Nekem még lángra is lobbant az autóm a kifolyt olaj miatt, de szerencsére nagyobb gondunk nem származott a dologból, és az autók talpra állítása után folytatni tudtuk a versenyzést.

Akkor nem a téli fejlesztések során összegyűjtött plusz lóerők voltak a hibásak a tempód helytelen megválasztásában?

Nem, idén a kötelező karbantartásokon kívül nem nyúltunk a kocsihoz, elmaradtak a fejlesztések. Sajnos ezúttal nem akadt elég anyagi forrás, hiszen nem szabad elfelejteni, hogy már a fiam is versenyez, és az ő kocsiját is folyamatosan gondozni kell. Ez egy tech-

nikai sport, és a technikai problémákat csak a folyamatos szervizzel lehet kiszűrni. Persze azzal se mindig, Karcsikának például ezen a versenyen a döntőben tönkrement a hajtása és lelassult.

Neked szerencsére nem volt a végén semmi gondod, így az arany babérkoszorút éppen te mutathattad fel az ünneplő túrkeveieknek. Hogyan tovább, mik az idei terved Eb-, és ob-szinten?

Nem sokkal a verseny után sajnos ért egy kisebb baleset, leestem egy 30 centis székről és eltört a könyököm. Furcsa érzés, hogy az ember a versenypályán a legkeményebb ütközéseket is megússza karcolások nélkül, otthon pedig egy apróság miatt komoly baja esik... Elvileg hosszú idő a gyógyulás, ami nem jön jól az Európa-bajnoki program miatt, de lesz, ami lesz, de Dömsödon, a következő hazai versenyen már ott leszek. Ha kell, én vágom le a gipszet, csak hogy elindulhassak...



A túrkevei Ábrahámoknak egy emberként szurkolt az autókrossz közönsége, de ezúttal csak a királykategóriában jött össze a győzelem, a juniorok között nem





Most indul a szezon

A Levianus Motorsport és a Mitsubishi Colt EVO

Kis Ádám Fuglauban ül majd először versenykörülmények között idén autóba: az FIA-CEZ autókrossz futamon tesztelni szeretné a 2014-es versenygépet az éles európa-bajnoki futamok előtt.

SZÖVEG, FOTÓ: HAJÓKA

Milyen autóval indulsz idén, és hogy halad a felkészítése?

Az autóm egy Mitsubishi Colt EVO, ami lassan rajtra kész állapotba kerül, hála a szervizcsapatomnak. Néhány napon belül végezzük el a teljesítménymérést és a programozást, ezelőtt pedig felkerül az új, 2014-es

design is az autóra. Ez legyen meglepetés a szurkolók számára.

Ezzel minden készen áll a 2014-es évre?

Az autó futóműve még nincs beállítva, azt majd csak versenykörülmények között tudjuk elvégezni. A Coltot nem vezettem még, csak

Fuglauban fogom majd. Miután teljesen új a technika, nem az eredmény miatt utazunk Ausztriába, csupán versenykilométereket szeretnék gyűjteni és megismerni az autót.

Mégis, mit vársz az idei kocsiól?

Az új autóm sokkal könnyebben vezethető lesz, mint a régi Mitsubishi EVO VI-osom. Plusz súlyt is kell rakni majd az autóba, hogy a homolog határ felett legyünk. Reméljük, hogy ha lesz is probléma a Colttal, akkor az ott, versenykörülmények között jön ki majd. Nagyon sokat foglalkoztunk a 2014-es technikával, a kocsit rengeteg új fejlesztést tartalmaz. Bízom benne, hogy meghálálja majd a befektetett munkát.

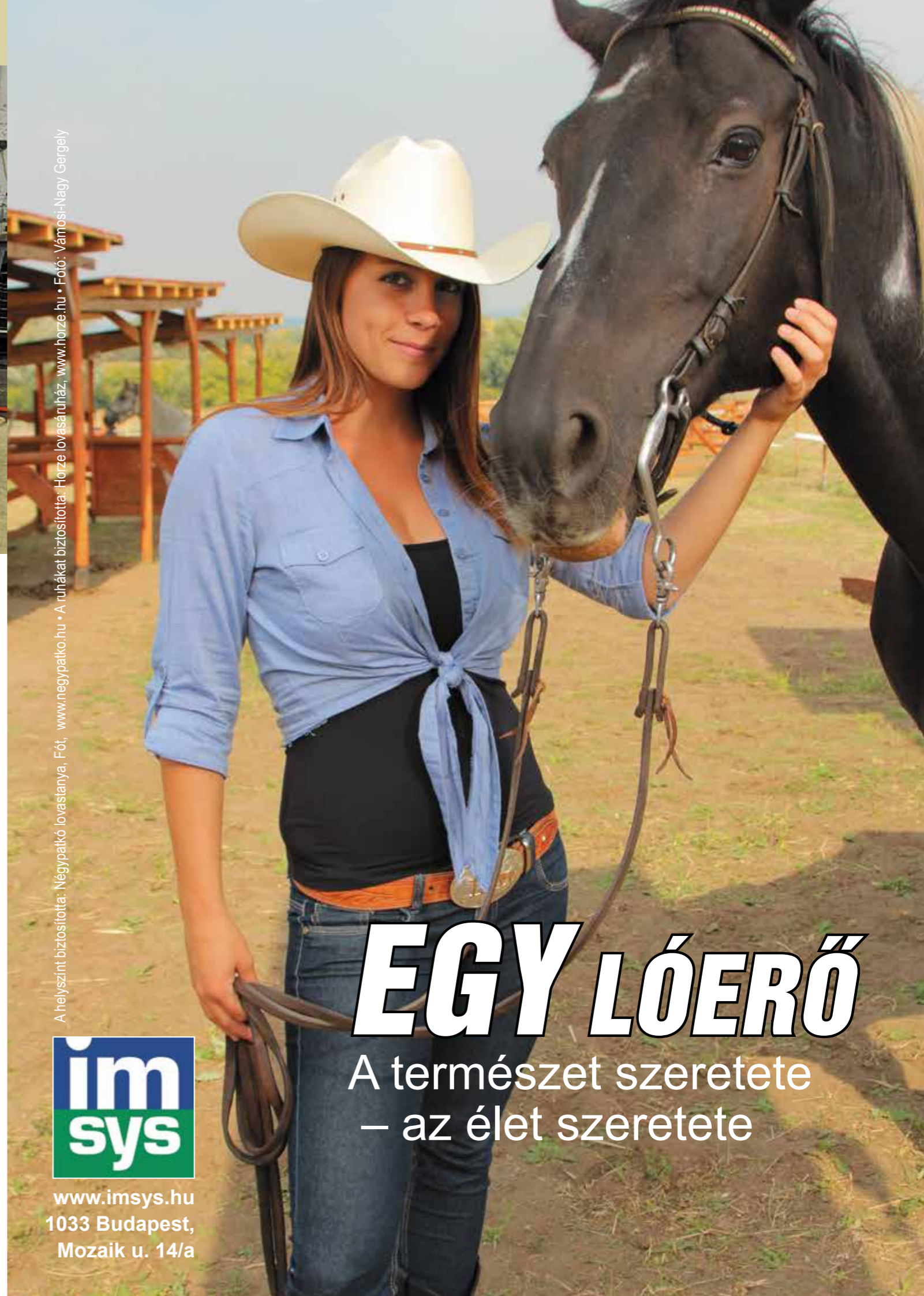
A célunk első lépcsőben a bajnoki cím megvédése az osztrák és magyar bajnokságban, nemzetközi szinten pedig a tisztas helytállás és a körülményeinkhez képest a legjobb eredmény elérése.



Az első komoly, európa-bajnoki erőpróbára május 17-18-án, Seelow-ban kerül sor



Támogatók: Belföld Sped Kft., LKL Color Kft., Adip' Art Kft., Levianus Kft.



A helyszínt biztosította: Négypatkó lovas tanya, Fót, www.negypatko.hu • A ruhákat biztosította: Horze lovasruház, www.horze.hu • Fótó: Vámosi-Nagy Gergely

EGY LÓERŐ

A természet szeretete
– az élet szeretete



www.imsys.hu
1033 Budapest,
Mozaik u. 14/a

Elérhetetlen Chevy

Lengyel győzelem a Túrkeve Kupán

A lengyel Komornicki–Gorecki páros nyert a Túrkeve Kupán, a hazai tereprali-bajnokság és a CEZ idei nyitófutamán. A második helyen a Fekete–Tóth duó ért célba, megelőzve a Korda–Nyírfás kettőst, akik a 14. helyről küzdötték fel magukat a dobogóra.

SZÖVEG: TEREP-RALLYE.HU • FOTÓ: SZÁNTÓ FRIGYES, KOVÁCS-BARNA KÁROLY

A szolnoki rajt után Kétpó környékén egy 17 kilométeres prológgal melegített a Túrkeve Kupa mezőnye, amelyen a Fekete Antal–Tóth György páros bizonyult a leggyorsabbnak a Toyotával. A második helyet a lengyel Lukasz Komornicki–Ernest Gorecki duó szerezte meg egy szinte vadonatúj Chevrolet volánjánál. A rendkívül látványos autó mindössze a második versenyén indul, és sokat elmond a gép (és pilótája) képességeiről, hogy az elsőt megnyerte, a prológon pedig úgy szerezte meg a második helyet, hogy a váltóból hiányzott a hármas fokozat, és ráadásul utol-

érték a defekttel autózó Korda Eriket. A harmadik időt a cseh Zdenek Porizek és szlovák navigátora, Marek Šykora autózta a H3 EVO-val, megelőzve Fazekas Károly és Simon Péter BMW X6-osát, illetve Hangodi Zoltán Klement Mosquitóját. Az idei évtől a prológ első öt helyezette megválaszthatja a rajthelyét, így szombat reggel Fazekas, Komornicki, Fekete, Hangodi, Porizek sorrendben kezdte meg az első szelektívet az élmezőny.

A Komornicki–Gorecki páros aztán már a nap elején átvette a vezetést, és ki sem engedte azt a kezéből egészen a napi célig. Tet-

ték ezt annak ellenére, hogy a váltóból még pénteken „megszökött” harmadik fokozatot továbbra sem sikerült visszacsalogatni. A második helyen a Fekete–Tóth páros állt a Toyotával, alig három perc hátrányban a lengyelektől. Nem mindenkinek alakult azonban szerencsésen a szombati versenynap, ami valószínűleg a pálya egy részén található hatalmas sárról lesz emlékezetes sokak számára. A legrosszabbul talán Hangodi Zoltán járt, az ő T3-as könnyű buggijában komoly károkat okoztak a körülmények.

A Túrkeve Kupa zárónapja végül további fordulatokat hozott: először a Fazekas–Simon duó borult fel, majd a több szelektívet is megnyerő Porizek–Šykora versenyé ért korai véget egy árokban, végül Murczin Zsolték fehér Mitsubishije is pórul járt. Komornickiék azonban semmi nem fogott ki: váltóproblémájuk ellenére növelték előnyüket, és végül közel öt perccel a második előtt értek célba. „Tartottuk magunkat a taktikánkhoz, tehát csak



Sebestyén Sándor nem csak versenyzett, a túrkevei pilóta szervezkedett is: nagyrészt neki köszönhető, hogy szűkebb pátriájában zajlott az idej tereprali évnnyitő. A versenyzőtársak és a csapatok a pályákon túl a helyi specialitásokat is megízlelhatték, hiszen a szervizparkban a konyha egész hétvégén vendégül látta a résztvevőket

annyira nyomtuk a gázt, hogy sikerüljön megőrizni az első helyünket. A harmadik sebességi fokozat nélkül ez nem volt annyira egyszerű, de próbáltuk a legjobbat kihozni a helyzetből, és gyorsak voltunk” – értékelte Komornicki.

A T2-es kategóriát a Sebestyén Sándor–Laklóth Aladár páros nyerte, megelőzve a cseh Tomas Horanskyt és a lengyel Mariusz Andrychot. A TH kategóriában a lengyel Piotr Bialkowski végzett az első helyen az első tereprali versenyt teljesítő Lovász György–Berki Donát duó előtt. A motorosoknál Hodola Richárd győzött Horváth Lallert maga mögé szorítva.

A bajnokság állása

1. Lukasz Komornicki–Ernest Gorecki	40
2. Fekete Antal–Tóth György	30
3. Korda Erik–Nyírfás Julianna	24
4. Tomas Ourednicek–Pavel Vaculik	20
5. Sebestyén Sándor–Laklóth Aladár	16



Balra a házigazda, aki végül abszolút 5. lett, lent a legjobb magyar, Fekete Antal



„Próbáltuk a legjobbat kihozni a helyzetből.”



Győtrelnemes nyitány

Varga Imre: Csoda, hogy befejezte a futamot

Ami rosszul alakulhatott, az rosszul is alakult a Varga Racing Team számára a tereprali-bajnokság 2014-es idényének nyitóversenyén, a Túrkeve Kupán. Varga Imre pilótának és Szegedi Ferenc navigátornak kijutott minden a kedvezőtlen körülményektől kezdve a műszaki hibán át egészen az egészségügyi problémáig...


SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR • FOTÓ: KOVÁCS-BARNA KÁROLY, SZÁNTÓ FRIGYES

Bár a Nissan King Cab márciusban sikeresen teljesítette az Italian Baját, Túrkeve térségében komoly gondokkal szembesült a Varga-Szegedi páros: rakoncátlankodott a motor, elszállt a kormányoszlop, s mindezek mellett a pilóta még fényes nappal is csillagokat látott, köszönhetően annak, hogy a néhány nappal

korábban jelentkező térdproblémája súlyosabbra fordult. A győtrelnemek ellenére a duó az abszolút értékelésben a 7., míg kategóriájában a 2. helyet szerezte meg a magyar bajnokság mellett a Közép-európai Zóna Trófea értékelésébe is beleszámító összecsapáson.

„A prólóg annak ellenére is elfogadhatóan sikerült, hogy az első kanyarban derült ki: a jobb lábammal nem tudok fékezni, csak a ballal. Szombaton borzalmasan nagy sár volt a hosszú szelektívén, amit rettenetesen utálok, így öt kilométer után már azt javasoltam Ferencnek, hogy menjünk inkább haza. Persze ez csak tréfa volt, folytattuk, és nem sokkal később utolértünk egy lengyel párost, akikkel oda-vissza előztük egymást. Körülbelül tíz

kilométert kellett mögöttük mennünk, mert nem engedtek el, betört közben a szélvédőnk is, de végül csak megelőztük őket. Aznap, az utolsó előtti szelektívén kaptunk egy defektet, így onnantól kezdve csak a célba érés lebegett a szemünk előtt. A zárónap első szelektívén elfogyott a kormányoszlopunk, ráadásul nem sokkal később a motor hat hengereből is leállt egy. Valóságos csodának tartom, hogy egyáltalán be tudtuk fejezni a futamot, azt pedig végképp, hogy a hetedik helyen sikerült végezni” – értékelt Varga Imre.

A tavalyi szezonban kategóriabajnok egység pilótája nem sokkal az összecsapás után térdműtéten esett át, a Nissan pedig gyakorlatilag újjáépítés alatt áll az együttes műhelyében. Ha az orvosok engedélyezik a versenyző számára az autózást és a King Cab is időben elkészül, a Varga Racing Team ott lesz a magyar bajnokság következő futamán, a május 9–11-én esedékes Riverside Baján. Ha a Nissan felújítása valamilyen okból csúszna, a páros a terepralifutammal együtt lebonyolításra kerülő Bükföldi Ralin tűnhet fel a korábbi ORB-futamokon az előfutók között látott Subaru Imprezával. 



I live *to create a better version of me.*



Ismertse meg a vívofit fitness karpántot, amely egyedülálló tudásával ösztönözni fogja Önt a napi megfelelő mennyiségű mozgásra, mely az egészséges és hosszú élet alapja. Legyen bármilyen erőnléti szinten, az egyénre szabott napi program segíti Önt céljai elérésében. Hosszú elem élettartamával, trendi és kényelmes kialakításával ez a kis kutyú mindig szem előtt tartja a legfontosabb adatokat. Legyen szó a megtett lépések számáról, az elégetett kalóriákról, a megfelelő pulzus számról*, vagy éppen az éjjeli pihenés minőségéről. Az aktív életmód az egészséges élet alapja. Minden lépés számít!

garmin.hu/vivo

GARMIN

vívofit™ fitness band

*Néhány modellnél tartozék, egyéb esetben külön megvásárolható.

Mogyoródi szezonnyitó

Esőben és szárazon is megküzdehetett egymással a népes mezőny

A hagyományoknak megfelelően idén is a Hungaroringen kezdődött meg az autós gyorsasági országos bajnokság, amely április utolsó hétvégéjén a számos versenykategóriának köszönhetően ezúttal is folyamatos látványt kínált a pályára kilátogatóknak.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: SPEEDLIGHTPHOTO, HAJÓKA

A BFR Driver Academy Kupa egyben ezúttal a Közép-Európai Zóna Bajnokság (CEZ) nyitófordulójaként is szolgált, így népes mezőny gyűlt össze – egyes kategóriákban olyan magas nevezési számmal, amekkorával már régen nem találkoztak a szervezők.

A legfőbb attrakciónak talán a formaautók versengése számított a hétvége során, amelyben 23 autó állt rajthoz. A változó körülmények ellenére a győzelmet a szombati és a vasárnapi futamon is az osztrák Christof von Grünigen gyűjtötte be, szárazon és esőben is jelentős, több mint 40 másodperc feletti előnnyel. Az első futamon a Formula-1-et is megjáró Chanoch Nissany lett a második, Fekete Krisztián pedig a harmadik. A második versenyen Fekete ismét dobogóra állhatott, míg az összetett harmadik helyezése a Szigetvári Racing Team pilótájáé, Pödör Balázsé lett.

A túraautók ezúttal is két kategóriában versenyeztek, így alakult ki az úgynevezett „kistúra” és a „nagy túra” mezőnye, amelyek az 1600 köbcenti alatti és a 2000 feletti autókat tömörítik. A kistúrában a futam elején

még úgy tűnt, a két Lotust vezető cseh pilóta, Marek Fried és Petr Mandelik kiélezett csatájának lehet szemtanúja a közönség, de végül Fried képes volt jelentős lépéslenyre szert tenni a vizes pályán, és 24 másodperccel riválisa előtt ért célba. A második futamon azonban új ellenféllel találta szembe magukat öketten, hiszen a szerb Zoran Kastratovićot intették le elsőként, aki Maldelikkel állt szoros küzdelemben egészen a leintésig. A legjobb magyar az első futamon Lévai Zoltán, a má-

sodikon pedig ifj. Ficza Ferenc lett, sorrendben a 6. és a 7. helyen célba érve.

A nagytúrák között a szlovák Stefan Rosina aratott kettős sikert. Az első futamon az élről indulva elrontotta a rajtot és elvesztette a vezetést, de a 2. körre már visszaszerezte azt, és onnantól ki sem engedte a kezéből a leintésig. BMW Alpina B6-osával eleinte körönként 3 másodperccel növelte előnyét a GT3-as Porschét vezető cseh Rolf Ineichen előtt, aki csak később tudta felvenni a tempóját, de így

is 20 másodperces hátránnyal ért célba másodikként. Rosinának a következő versenyen sem volt túlságosan nehéz dolga: itt hét másodperccel nyert a cseh Jakub Knoll előtt, üldözőik pedig már utcahossznyi lemaradással követték őket a 15 körös megmérettetés végén.

A Suzuki Swift Kupán belül több kategória indult, hiszen megkülönböztették az osztrák, valamint az 1,6-os és az 1,3-as magyar bajnokságot. Az első futamon, vizes pályán az osztrákok egyértelműen gyorsabbnak bizonyultak, Kevin Friesacher vezetésével megszerezve az első öt helyet, míg a legjobb magyarként Benyó Mátét intették le. A vasárnapi versenyen már fordult a kocka, az 1,6-ost vezető Csík János nyert Benyó előtt, s a legelőkelőbb helyen végző osztrák, Christoph Zellhofer csak az 5. lett.

Az újan alakult RCM Kupában szintén Suzukik, egész pontosan 1,5-ös Swifték álltak rajthoz, több korábbi bajnokkal és kizárólag magyar résztvevőkkel. Mindkét verseny szoros befutót hozott az első három helyen, különösen Tim Gábor és Nagy Dániel vívtak kemény

A formaautók mezőnye ezúttal is irigylésre méltó volt a szezonnyitón, az indulók között Chanoch Nissany neve is ott szerepelt



Balra a hétvége legnagyobb balesetének eredménye, Nagy Norbi törött Seatja, fent a kettévált Suzuki-sorozatok versenyeinek egy-egy mozzanata

csatát, és felváltva nyerték a két futamot. A harmadik helyért járó értékes pontokat először Hatvani Bálint, majd Csuti László gyűjtötte be.

A Lotus CEE Kupában mindkét verseny ugyanazzal a sorrenddel végződött, ám a futamok mégis teljesen eltérő módon alakultak. Az első rajtot követően Vizin Tamást meglökte az egyes kanyarban egy másik kategóriában induló versenyző, aminek következtében megpördült és a mezőny végére csúszott. Innen kemény felzárkózásba kezdett, és a 11. kör végére sikerült saját értékelésében visszaállnia az első helyre, ami összetettben a 10. helyet jelentette. A második verseny ehhez képest már sétagaloppnak számított, hiszen Vizin problémamentesen, nagy fölényrel nyerte a Lotus Kupát, más kategóriák pilótáival csatázva.

A szombati nap végén egy kétórás hosszútávú verseny is rendeztek. Az élről a szlovák Patrik Tkac–Andrej Studenic páros Ferrarija indulhatott, akik azonban a rajtnál két helyet is veszítettek. Az ötödik körben bekövetkezett a hétvége legnagyobb balesete: Nagy Norbert a célegyenes végén fékhiba következtében beleszaladt a Marcel Kusin–Petr Valek páros autójába, ami miatt a biztonsági autót is be kellett küldeni a pályára. A balesetet szenvedő versenyzők könnyebb sérülésekkel

megúszták az ütközést. A Tkac–Studenic páros az újraindítást követően szinte azonnal visszavette a vezetést, és onnantól már végig uralták is a versenyt. Bódis Kálmán és Rácz István sokáig a második helyen haladtak, de a leintés előtt nem sokkal megejtett pilótacsere következtében visszacsúsztak Ludomír Jakubik és Michael Vorba kettőse mögé.

Míg az autós gyorsasági ob több kategóriája május 10–11-én a Slovakia Ringen, a WTCC betétfutamaként folytatja a küzdelmet, a Suzuki RCM-ek már egy héttel korábban csatlakoztak a legnagyobb túraautók mezőnyéhez, amikor a WTCC a Hungaroringen lépett fel. Itt az első futamban a bajnokságot holtversenyben vezető Tim Gábor és Nagy Dániel a pályán is megküzdehetett egymással: Tim a leintéshez közeledve, a második helyért előzte meg riválisát, és noha üldözőbe vette az élen álló Hatvani Bálintot, ellene már csak egyszer tudott támadást indítani – sikertelenül. A vasárnap délelőtti verseny még ennél is jobban alakult Tim Gábornak. A fordított rajtrács miatt a 7. helyről rajtolt a vizes pályán, de már három kanyar után az élre verekedte magát. Onnantól csak tartania kellett a pozícióját, és végül hét másodperces előnnyel ért célba Hatvani és Nagy előtt.

Vendégszériák



Két versenykategóriában az osztrák bajnokság is a Hungaroringen vendégeskedett a hétvégén, hiszen a Porsche GT3 Kupa és a Volkswagen Castrol Kupa futamai is lezajlottak a két nap során. Előbbiben Marco Klein aratott kettős győzelmet, míg utóbbiban Marcus Fluch hajtott végre hasonló tettet. A Porschék között Walter Csaba révén egy magyar pilóta is képviseltette magát, aki mindkét futamon az előkelő ötödik helyen ért célba 2007-es fejlesztésű autójával.

Kiváló szervezés, felemás szereplés

Jó szezonkezdést produkált a Szigetvári Racing Team

Szigetvári Mátvás bemutatta csapatának idei három pilótáját, akiknek hungaroringi erős szereplésén nem lepődött meg, a hétvégi résztvevők magas számán viszont annál inkább.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA



Kik az idei versenyzők és hogyan kerültek a csapathoz?

Idén is három pilótával állunk rajthoz a magyar bajnokságban: Pődör Balázs, Fekete Dominik és az osztrák Oliver Ofner vezet majd a Szigetvári Racing Team autóját. Dominik és Oliver a gokartból léptek fel, de egyiküknek sem újdonság a formautózás, Balázs pedig már tíz éve a csapatnál vezet, így őt különösebben már senkinek nem kell bemutatni Magyarországon.

Változott valamit a technika az idei évre?

Nem, mindenki a tavalyi autójával megy, idézőjelesen. Annyi történt, hogy a gépek

egy felújításon, alapos átvizsgáláson estek át. Különösebb változás azonban nem történt.

Hogyan alakult az első hétvége a pilóták számára?

Eléggé felemásan. Dominikkal meg vagyok elégedve, ő nagyon jól ment, bár a váltóval felmerülő műszaki probléma beárnyékolta a vasárnapi versenyt. Oliver is erősen szerepelt, az első időmérőn az esőben az abszolút negyedik helyet érte el, a vasárnapi kvalifikáción pedig a Renault Kupában első lett. Sajnos azonban a versenyeken nem tudta hozni ugyanezeket az eredményeket. Az egyik futamon a 3., a másikon pedig a 2. helyen végzett a kategóriájában. Mégis úgy gondolom, hogy Oliver esélyes a Renault Kupa bajnoki címének megszerzésére, és nagyon remélem, hogy ez sikerül is majd neki, de ehhez a versenyen is a leggyorsabbnak kell majd lennie. Balásznak nehezebb hétvégeje volt. Úgy vélem, hogy szombaton ő lehetett volna



Pődör Balásznak nem volt könnyű a hungaroringi hétvége

a legjobb magyar, de elkövetett egy kisebb vezetői hibát, amikor ráhajtott a poros részre és megpördült, így csak a második lett. Vasárnap is hasonló eredményt ért el, de akkor nem volt esélye a győzelemre. Remélem, hogy a Slovakia Ringen majd jobban fog menni. A bajnokságot tekintve mindenképpen az első helyet célozzuk meg a versenyzőinkkel, a Renault Kupában és az abszolút értékelésben is.

Régóta a szakmában van, látott már ilyen népes mezőnyt? Mi lehet az oka ennek a nagy érdeklődésnek?

Tényleg nagyon jó mezőny jött össze. Tíz-húsz évre visszaemlékezve sem jut eszembe olyan eset, hogy ilyen sok, 23 formautó lett volna a rajtrácson. Nagyon bízom benne, hogy ez a korai lendület végig fogja kísérni a magyar bajnokság futamait, és ha ennyi résztvevő nem is, de 16-18 fő minden alkalommal jelen lesz.

A nagy létszám okát én sem tudom. De talán azzal magyarázható a dolog, hogy ez a szezonnyitó már hosszú évek óta egy nagyon jól megrendezett versenyhétvége. Most is így volt, minden kategóriában nagyon sok autó állt rajthoz. Úgy ítélem meg, hogy ez elsősorban a házigazdák munkáját dicséri. Kiválóan működött minden, én is nagyon jól éreztem magam, tehát mindenképpen a szervezőket illeti érte a köszönet.

„A bajnokságot tekintve mindenképpen az első helyet célozzuk meg.”





A tanulói év után ifjabb Tassi Attila tavaly második lett a patinás Suzuki Kupában, idén pedig egy még erősebb mezőnyben, az RCM Kupában, korábbi bajnokok között bizonyítja rátermettségét és gyűjtögeti a versenykilométereket

Aztán következett a WTCC-hétvége. Ez hogy sikerült? Jelentett valamit számodra több tízezres közönség előtt menni és világsztárokkal együtt szerepelni?

Még soha nem versenyeztem ennyi ember előtt, de nagyon jó volt látni a tömött lelátókat. Michelisz Norbival, Yvan Mullerrel és Sebastien Loebbel egy rendezvényen szerepelni óriási dolog, még akkor is, ha a feszített program miatt csak futólag látja őket az ember. Ami az eredményeimre illeti, sajnos nem ez volt a legjobb hétvégém, ugyanis az időmérőn a Mansell-kanyarban a vizes műfűvön megpördültem, és sikerült alaposan összetörni az autót. A profi háttér szerencsére segített, és a pár órával későbbi versenyen már az APEX Racing jóvoltából kölcsönadott autóval teljesíthettem a futamot. Ezúton szeretném itt is megköszönni a csapatnak a rugalmasságát, segítőkészségét hozzáállást. Így a hétvége első versenyén az 5. helyen végeztem. A következő nap sem volt igazán szerencsés számomra, mivel újra egy ismeretlen autóval kellett rajthoz állnom, és az esős időjárás is hátráltatott az előrébb jutásban, sajnos többször kicsúsztam, ezért csak a 7. helyen tudtam célba érni.

Ugye nem tévedünk, ha azt gondoljuk, hogy ezek után mindenképpen javítani szeretnél a folytatásban?

Jelenleg ötödik vagyok a bajnokságban, de nem adom fel, hogy utolérjem az élményzónát. Különösen, hogy a kedvenc pályám, a Slovakia Ring következik. A Hungaroringet is szeretem, de a szomszédban több az egyenes, a technikás kanyar, ráadásul az elhelyezkedése is csodálatos. Bizom benne, hogy előrébb tudok lépni, ezzel tartozom magamnak és mindazoknak, akik támogatnak a versenyzésben: a szüleimnek, a csapatnak, és a szponzoroknak egyaránt.

Előrelépne

Tassi Attila erősebb mezőnyben is bizonyítana

Tavaly év elején ifjabb Tassi Attila még arról nyilatkozott lapunknak, hogy az első ötbe kerülés a célja, aztán a meglepően fiatal pilóta ezüstérmes lett a Suzuki Kupában. Az általános iskolás tehetség idén már az RCM saját szériájában, átalakított Swift-ekkel versenyez, de a jóval erősebb mezőnyben sem tesz le arról a tervéről, hogy előrelépjen.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: SPEEDLIGHTPHOTO

Berobbant a hazai autós gyorsasági bajnokságba a mindössze 13 éves pilóta, a 2013-as Suzuki Kupa keretein belül egy alkalommal szintet is tudott nyerni, a pódiumon viszont már hazajáró vendég volt. Pedig az ellenfelek nagyjából azonos korúak, hanem a korábbi esztendőkhöz képest a versenypályákon edződött felnőttek voltak. Interjúnk során elsőként arra voltunk kíváncsiak, Attila szerint mivel magyarázhatóak a tavalyi év kiugró sikerei?

Az első esztendő tanulói volt a számomra, de tavaly már egy új istálló, az RCM színeiben indultam. Itt profi körülmények között kezdtem el felkészülni, és ez érződött is az elért eredményeimben. Csuti László, a csapatvezető például maga mutatott a pályán dolgokat, ment előttem és mögöttem is, miközben folyamatosan oktatott. Elkezdtünk videókat elemezni, ebben Nagy Dánielnek, a tavalyi legjobbnak köszönhetek sokat, de elmerültünk a telemetria rejtejeiben

is, utóbbiban Kovalovszky Róbert volt a segítségemre. Szabad hétvégéimen elég sokat, akár 8-10 órát gyakorolok a szimulátoromon, emellett részt veszek a Fit4Race programban, ahol Matics Zsolt segítségével mentális és fizikai felkészítést kapok. Elegendhetlen volt persze a tökéletes technika is, amit a csapat biztosított, no meg a tény, hogy a tanulás mellett csak a versenyzésre kellett összpontosítanom. Azt hiszem, ezekkel a dolgokkal lehet magyarázni azt a stabil teljesítményt, amit tavaly nyújtani tudtam, és amellyel végül második lettem a Suzuki Kupában.

Idén az RCM Kupában folytatod, amelyben erősebb autókkal és a tavalyinál keményebb ellenfelekkel kell megküzdened. Ez mekkora kihívást jelent majd?

Valóban, az 1,3-as motorok helyett 1,5-ös erőforrások kerültek a kocsikba, de ez nem jelent akkora nehézséget, mint megbirkózni az átalakult mezőny többi résztvevőjével. Több bajnok is akad ugyanis az idei szériában, akik nagyon erős ellenfelek. Nagy



Amikor Attila nem a versenypályákon harcol, egy kéttannyelvű általános iskola 8. osztályában tanul, gimnáziumi éveire készül. A tehetséges fiatal kedvenc versenyzője Lewis Hamilton, így idén várhatóan a Mercedes-pilóta sikerei miatt is sok öröme lesz oka

Utolsó helyről az élre

Vizin Tamás két győzelemmel indította a szezont

Vizes és száraz pályán sem talált legyőzőre a Lotus CEE Kupában Vizin Tamás, aki annak ellenére is képes volt átgázolni a mezőnyön a hungaroringi szezonnyitón, hogy az új gumikról alig tudott tapasztalatot gyűjteni a verseny előtt.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: MAKAI GERGELY

Hogyan sikerült belerázódnia az új szezonba?

A csütörtöki tesztlehetőséget sajnos ki kellett hagynom, így fél év után először csak az időmérőt megelőző utolsó szabadedzésen ülhettem autóba, ráadásul rögtön vizes pályán. Így esőben kellett kipróbálnom az ideiglenes gumikat is. Tavaly ugyanis Toyo abroncsokkal mentünk, idén pedig már Avont használunk. Először tartottam tőle, hogy milyen időket fogok futni a hétvégén, de így utólag elmondhatom, hogy még élveztem is a korcsolyázást a vízen. Azon az egy edzésen igyekeztem megtalálni a legjobb íveket, és elég jól sikerült felkészülnöm az időmérőre, hiszen a Lotusok között meg is tudtam futni a legjobb időt, ami összetettben a 11. rajtkockára volt elegendő.



Ezek után hogyan alakult az első futam?

A rajtrácsra a szokásosnál sokkal sűrűbben állították fel az autókat, így nagyjából csupán egy és fél méterrel volt előttem a másik sor. Lett is ebből probléma, hiszen jól kaptam el a rajtot, de beszorultam a lassabban startoló autók közé. Még első fokozatban volt az autó, amikor el kellett vennem a gázt, és a célegyenes végén elég nagy tumultus alakult ki. Ahogy odaértem, valaki hozzáért az autóm jobb hátuljához és megforgatott az 1-es kanyarban. Abból a szempontból szerencsém volt, hogy a mögöttem érkező Alfa tíz cen-

tivel előttem meg tudott állni, így az autóm nem tört össze, viszont a teljes mezőny elment mellettem, és kezddhettem a felzárkózást.

Ami ekkor következett, azt nagyon élveztem. Örületes hajrába kezdtem, nagyon sokat kellett előznom, körbeautóznom másokat, testközelből láttam megpördüléseket, szóval rendkívül eseménydús versenyem volt. Sikerült feljőnnöm a Lotus Kupa élére, ami az abszolút 10. hely volt, vízen ennél többet nem is nagyon lehetett volna elérni. De abszolút-

ban egyébként sem értékelték minket, ezért a legfontosabb cél az volt, hogy a Lotusokat magam mögött tudjam.

A második versenyen már nagyobb szerencséd volt?

Vasárnap reggel már száraz körülmények között kezdődött a második időmérő. Nagy volt a forgalom, sok nálam lassabb autót kellett kerülgetnem, de sikerült a legjobb lotusos időt megfutnom, ami az 5. helyet jelentette a rajtrácsra. Ismét sűrűn állították fel az autókat a startnál, de ezúttal már kicsit oldalra eltolva a sorokat egymáshoz képest, így normálisan lehetett rajtolni. Kiválóan jöttem el, és most legalább a startlámpát is láttam, ellentétben az előző futammal. 2-3 autó mellett is el tudtam menni, de ők másik kategóriában mentek, így lényegesen gyorsabbak voltak nálam és hamar erőből vissza is vették a helyüket. A verseny elején jót csatáztam egy Suzukival, amivel nem is értékelték minket együtt, és miután lemaradt tőlem, már csak arra kellett figyelnem, hogy biztonságosan célba érve megnyerjem a Lotus Kupa második futamát.

Mire számíthat a következő hétvégén?

A következő futam a Szlovákia Ringen lesz, ami egy nagyon gyors pálya, bár sajnos kicsit változtattak a vonalvezetésén erre az évre. Egy gumilassítót kivettek belőle, ami számunkra azért kár, mert korábban kifigyeltük, hogy a Lotus padlógázon éppen át tud rajta menni, és különleges élményt adott, amikor ezen átguldottunk 190-200 km/órás tempóval.

Támogatók: Kaloplasztik Kft., Magtár Kft., Jamex Kft., Cash-Med Kft., PS Sol-PC Ker Kft., Sárkőz Green Plan Kft., Optimum Solar Kft.



Sikeres váltás



Papp Arnold pozitívan zárta első formaautós versenyét

Raliversenyzőként nem könnyű az átállás a pályaversenyzésre, különösen nem formaautókra, de Papp Arnold számára a vártnál könnyebben ment az alkalmazkodás.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA



Életedben először versenyeztél formaautóban, hogy kerültél egyáltalán a lehetőség közelébe? Milyen volt a bemutatkozás?

Nagy lehetőséget kaptam a Vigh Racing Teamtől és Fekete Lászlótól, hogy beülhettem ebbe az autóba. A verseny előtti hét szerdáján tartottunk egy tesztet, akkor vezethettem először a kocsit. A rali után ez elég nagy ugrás volt, meg kell szokni, hogy teljesen más vezetési stílusra van szükség. A teszten mindenesetre kezdtem már ráérezni, a versenyhétvégén pedig a további fejlődés volt a célom. Ez szerintem jól sikerült, hiszen az első időmérőn vizes pályán a Renault Kupa második helyén végeztem, abszolútban pedig 10. lettem a 23 formaautó közül. Ez az eredmény így elsőre a csapatot is, és engem is nagyon meglepett.

Az első futamon sajnos egy technikai probléma hátráltatott, már a második körtől elkezdett csúszni a kuplung az autón. Ekkor még a harmadik helyen álltam a kategóriámban, ezért próbáltam minél kevesebb sebességváltással haladni, hogy kíméljem a hajtásláncot. Ám tíz perccel a leintés előtt annyira elfogyott a hajtás, hogy már csak alapjáraton tudtam menni az autó. Végül így is sikerült célba érnem a negyedik helyen, amivel pontokat mentettünk.

Sikerült-e rendbe hozni az autót a vasárnap-i versenyre?

A szerelők egész éjjel dolgoztak, hiszen kiderült, hogy nem csak a kuplunggal, hanem a váltóval is problémák voltak. A második verseny időmérőjére végül sikerült összekovácsolni az autót, ahol a Renault Kupában



Első formaautós versenyhétvégén is kiválóan teljesített a Vigh Racing pilótája

a negyedik lettem, nem sokkal lemaradva az előttem állóktól. Pozitívum volt, hogy sokat tudtam gyorsulni a korábbi időeredményeimhez képest. A futamra tovább javítottunk a beállításokon, így ott már sokkal jobban éreztem magam az autóban. A rajtot jól kaptam el, de a nagyobb autók miatt kicsit beszorultam a 2-es és 3-as kanyarban, és egy szlovák pilóta meg is előzött. Az egész verseny során vele harcoltam, de végül sikerült elé kerülnöm. Nagy örömmel töltött el, hogy az előzés terén is fejlesztettem a tudásom, hiszen a ralipályákon ugyebár nem volt szükség arra, hogy másokkal csatázzunk. Az egész versenyen stabilan tudtunk menni, az autó kiválóan működött, és a Renault Kupa értékelésében jelenleg a harmadik helyen állok, ami csodálatos érzés így az első hétvégém után.

Milyen célokat tűztetek ki a szezonra?

A célom mindenképpen az, hogy év végén a Renault Kupában sikerüljön a dobogóra állnom, mindeközben folyamatos fejlődést mutatva a pályán. Efelé szerintem jó úton haladunk, hiszen az egész csapat nagyon fiatal, és mindannyian a fejlődésre törekszünk. Szeretnénk állandó dobogós helyezeket hozni a kategóriánkban, és ennek érdekében már a Szlovákia Ringen is javulásra törekszünk.

Határok nélkül

Olasz és osztrák pályákon rajtolt el a bajnokság

Az országos gokartbajnokság első fordulóját Jesolóban, a másodikat pedig két hétre rá Rechnitzben rendezték meg.

SZÖVEG: HANZSÉROS TÜNDE • FOTÓ: TDK

A jesolói Pista di Azzurrán rekordszámú, több mint 120 fős nemzetközi mezőny sorakozott fel, mivel a futam a Közép-Európa Zóna Kupa (CEE) és az osztrák bajnokság szezonnyitója is volt egyben. A küzdelmek két héttel később Rechnitzben folytatódtak, ahol a magyar és az osztrák bajnokság mezőnye csapott össze. Bár a nevezők száma alig több mint fele volt csak az olaszországinak, izgalmakból így sem volt hiány az osztrák aszfaltcsíkon.

A MicroMax géposztályban Jesolóban a lengyel Marcel Surmacz volt a leggyorsabb. A fennmaradó dobogós helyeken az elődöntőben Jakub Kolasa és Mateusz Lenart osztozott, a döntőt követően pedig Surmacz és Ralf Feber mellé a Hargitai Racing Team magyar

zője, Max Hofer uralta, mindkét futamon fölényes rajt-cél győzelmet aratva Richard Verschoor előtt. A dobogó harmadik fokára az első versenyt követően Maciej Chrupek, a döntőben pedig Jakub Gregula állhatott fel. Rechnitzben Hofer csapattársaival kiegészülve tarolt a Kálmán Motorsport osztrák szekciója, akik a mezőnytől ellépve saját házi versenyt vívtak a dobogós helyekért. Az elődöntőn Machacek-Schöll-Hofer, míg a döntőn Wishofer-Schöll-Hofer sorrendben értek célba, kékbe borítva ezzel a dobogót. A magyarok ezúttal csak asszisztáltak a szomszédok parádéjához.

A DD2 tavalyi bajnoka, Kancsár Ferenc ott folytatta, ahol tavaly abbahagyta. Az első ver-

a másodikon tizenhárom másodperces előnyrel intette le a kockás zászló. A második és harmadik helyeken Wünschek és Habsburg, majd Birizdó Imre és Kovács Gábor Roland végeztek.

Fodor Géza tökéletesen kezdte a szezont. A Rotax Max Masters géposztályban sem Itáliában, sem pedig a sógoroknál nem talált legyőzőre, így százszázalékos mérleggel toronymagasan vezet a bajnokságot.

A DD2 Masters kategóriában a szezonnyitón Németh Csaba uralta a mezőnyt, Ausztriában azonban már itt is Fodor Géza diktálta a tempót, ugyanis a Max Masters 2013-as bajnoka úgy döntött, idén ebben a szériában is kipróbálja magát.

A Rotax Max Senior géposztály jesolói elődöntőjét a korábbi Európa-bajnok holland Mats van den Brand uralta, a második futamot azonban bravúros versenyzéssel a negyedik helyről rajtoló Maximilian Weinzierl nyerte. Weinzierl Rechnitzben tovább folytatta a menetelést, az első futamot győzelemmel zárta, a döntőn azonban Constantin Schöll bizonyult gyorsabbnak. A második futamon a tavalyi év magyar bajnoka, Ferencz



A két külföldön rendezett versenyen nemzetközi mezőnyben bizonyíthatnak a magyar pilóták

Márk is felállhatott a dobogó legalsó fokára. Érdekességnek számított, hogy ezen a hétvégen debütált a Max kategóriában a mezőny egyedüli hölgyversenyzője, Kele Evelin, aki derekasan helytállt a számára eddig ismeretlen pályán.

A KZ2 géposztály első futamát Alexander Veit nyerte Nico Neumann és Philipp Moitzi előtt, míg a döntőben Max Loidl bizonyult a legjobbnak, aki az utolsó helyről indulva zsebelte be a végső győzelmet. A rechnitzi első futamon Moitzi végzett az élen, Neumann és Sebastian Leskoschek előtt, a döntőben pedig már Neumann állhatott fel a dobogó legfelső fokára. A második helyen Leskoschek végzett, míg a harmadik helyen Viszló Csaba lett.

„A DD2 tavalyi bajnoka, Kancsár Ferenc ott folytatta, ahol tavaly abbahagyta.”



versenyzője, Válint Bence állhatott fel a dobogóra. Rechnitzben azonban már nem elégedett meg a pódium legalsó fokával a magyar pilóta: kettős győzelmet aratott Czintula Zsolt előtt, a dobogó harmadik fokára pedig előbb Tuzson Bence, majd Sugár Dániel állhatott fel.

A MiniMax kategóriában Olaszországban Szymon Urbaniak dominált, a két futam második illetve harmadik helyein pedig Piotr Wisnicki és Lukas Dunner osztozott. Ausztriában változott helyzet, itt a CRG GSE versenyzője, Körmöczy Balázs aratott kettős győzelmet. Az első futamon ráadásul testvére, Körmöczy Gergő állhatott fel mellé a dobogó második fokára. A döntőben Nagy Sándor lett a második, a harmadik helyet pedig mindkét alkalommal Major Bence szerezte meg.

A Rotax Max Junior kategóriát Jesolóban a Speedworld Academy osztrák verseny-

senyt fölényesen nyerte meg, és a döntőben is ő diktálta a tempót, azonban féltávnál visszacsúszott előbb a második, végül a negyedik helyre. A futamot így az osztrák Simon Wagner húzhatta be, a junioroktól feljebb lépett Habsburg Ferdinánd és Jan Wünschek előtt. Rechnitzben azonban már senki és semmi sem állhatott Kancsár útjába. A KMS versenyzőjét az első futamon három, míg





Cél a bajnokság

Hargitai Racing Team: Határon túl kezdtek

Jesolóban és Rechnitzben is rajthoz álltak a tavalyi csapatbajnok HRT versenyzői, és természetesen nem lehetett más céljuk, mint a legjobb szereplés. Az istálló 2014-ben is a csapatelsőségre hajt, ehhez azonban idén még sokat kell tennie.

SZÖVEG: BALASI SZILVIA • FOTÓ: TDK

„Érdekes volt a verseny, mert nagyon sokat kellett állítgatnunk a gépeket, hol esőre, hol száraz pályára, szó szerint óránként változott a helyzet. Ehhez képest mind a szerelők, mind a versenyzők jól állták a sarat. Elég sok bunte-

tést kaptak a versenyzőink a hétvégén, voltak balesetek is, amibe belekerültek a fiúk, így ezen okokból kifolyólag nem sikerült minden kategóriában a várt eredményt hoznunk és sajnos komolyabb károkkal is számolnunk

kellett” – mesélte Kovács István csapatvezető az olasz hétvégéről.

Az utánpótlás kategóriák közül a Micro-Max csoportban versenyző Válint Bence szép teljesítményt nyújtott. Az időmérőn első helyet ért el, de az elődöntőben a kiszámíthatatlan viszonyoknak és talán az idei első komoly megmérettetés izgalmanak köszönhetően a 6. helyre csúszott vissza. A döntőben sikerült szépítenie, kiegyensúlyozott versenyzéssel, folyamatos előzéssel a 3. helyig jutott előre.

A tavalyi Rotax Max országos bajnokunk Fodor Géza, a kategóriájában mind az időmérőn, elődöntőn és a döntőn is veretlenül az első helyet hozta. Géza idén először és egyedülálló módon, két kategóriában indult el a versenyen. A DD2 Masters csoportban is nagyon szép

eredményeket hozott, összesítve a kategória 2. helyen áll, a csapatunk oszlopos tagjával, Hargitai Győzővel holtversenyben, aki a vasárnapi verseny döntőjén a 3. helyen futott be.

A team egyik legfiatalabb versenyzője Válint Balázs műszaki hiba miatt az időmérőn csak a 25. pozícióról rajtolhatott, de végül a döntőben a 13. helyen futott be. Hargitai Levente két év kihagyás után újra elindult a versenyen MiniMax kategóriában, de a szünet ellenére 13 indulóból a 9. helyet szerezte meg. A Rotax Max Junior kategória versenyzőjének, Szabó Nikolasnak sem volt szerencséje a technikával a hétvégén. Az időmérőn a 25. helyen végzett, az elődöntőn már 13. volt, de a döntőt sajnos



„Érdekes volt a verseny, nagyon sokat kellett állítgatnunk a gépeket.”

már nem tudta befejezni, kiesett a 26 induló közül. A DD2-es kategóriában Kovács Gábor egy izgalmas versenyt tudhat maga mögött, a 12. helyről feljött a hatodikra, így összességében nagyon elégedett volt. Senior kategóriában két versenyző is indult a Hargitai Racing színeiben: David Rychtar a 12. helyen végzett, míg Vandenriessche Joost 14. lett.

Két héttel később, Rechnitzben is kapott esőt és napsütést a csapat, amelyet ezúttal 4 kategóriában 5 versenyző képviselt.

A Rotax Max Masters kategóriában az időmérőn Fodor Géza az első helyről rajtolhat. A DD2 kategóriában a 6. lett, míg csapattársa Kovács Gábor az 5. helyen futott be, amivel elégedett lehetett. „Nagyon örülök az eredménynek, mert nagyon nem ment az edzés, de a versenyre sikerült összeszednem magam és a csapattársamat is megelőztem, pedig először sokkal lassabb voltam nála!” – nyilatkozta a pilóta, ám az öröme nem tartott sokáig, hiszen Géza a nap végére mindent bevetett és

mindent meg is nyert. (Lásd keretes írásunkat.) Kovács Gábor az elődöntőben 6., a fináléban végül 3. lett.

Mikromaxban Válint Bence ismét remekelt, elő helyen hozta mindkét futamát, míg testvérenek, Balásznak ezúttal csak két 10. hely jutott.

A Rotax Max Senior osztályban Vandendriessche Joost képviselte a Hargitai Racing Team színeit, aki az elődöntőben 8., a döntőben pedig a 9. pozícióban zárt.

Fodor Géza hozta az eredményeket

Két győzelemmel, egy második és egy negyedik helyezéssel kezdte az MHH Team a magyar gokartbajnokságot. Fodor Géza az olaszországi Jesolóban tartott szezonnyitón a Max Masters kategóriában a pole-pozícióból indulva az elődöntőt és a döntőt is megnyerte. A DD2 Mastersben az előfutamban második, a döntőben negyedik lett. „A Max Masters időmérőjét még slickkel nyertem meg, az elődöntő

előtt esett az eső, de már száradt a pálya. Mi a három héttel korábban szerzett tapasztalatunk alapján slick gumit raktunk fel. A második kanyar után visszaestem a negyedik helyre, de nyugodt maradtam, ami rám nem nagyon jellemző. A hatodik körre sikerült feljőnnöm az első helyre és megnyertem az elődöntőt. A döntőben az első helyről rajtoltam és végig vezetve ott is győztem.



A DD2 Mastersban az időmérő vizes pályán zajlott, ahol második lettem. Az elődöntőt vezettem, de elkövettem egy hibát, a kéréstől váltottam és nem raktam be fokozatba. Csak egy pillanatra torpant meg a gokartom, de ez elég volt ahhoz, hogy megelőzzenek, így második lettem. A döntőben elsőnek futottam be, de kaptam egy tíz másodperces büntetést sárga zászló alatti előzés miatt. Sajnos nem láttam a zászlót, de még a feloldó zöld zászlót sem. Az én hibám volt. Ezzel a negyedik helyre estem vissza” – mesélte a pilóta.

„Összességében elégedett vagyok a team teljesítményével. A szerelőim Litomiczky Zoltán és Kurgyis Róbert, a csapatvezetőm Kovács István, a tanácsadók Ben George és Menya is nagyon jó munkát végeztek. Itt volt a versenyen az edzőm, Csicsi is, aki egy másik versenyzővel viszi végig a szezont, de nekem is sok hasznos tanácsot adott. Köszönet az egész Hargitai Racingnek!”

Rechnitzben, a bajnokság második fordulójában aztán sikerült javítania Gézának, itt Max Masters és a DD2 Masters kategóriában is győzelmet aratott. Az MHH Rally & Kart Team versenyzője mindkét kategória előfutamban és a döntőben is a leggyorsabb volt a Masters mezőnyében, sőt a fiatalokkal is fel tudta venni a versenyt.

„Tökéletes hétvége volt. Nagyon jól sikerült a felkészülésünk. A verseny előtti héten teszteltünk a pályán. Akkor minden időjárási körülmény között ki tudtuk próbálni a gokartot. A verseny hétvégéjén, pénteken egész nap esett az eső, szombaton pedig délutánra száradt fel a pálya, így nagyon rövid idő alatt kellett a gokartot száraz pályára beállítani. A tesztől hozott tapasztalataink miatt volt egy kis előnyünk a többiekkel szemben. A Max Masters időmérőjén a legjobb időt futottam, bár nem sikerült tökéletes kört összeraknom. Az elődöntő és a döntő viszont nagyon jól ment, mind a kétszer rajt-cél győzelmet arattam.

A DD2 Mastersben szintén megnyertem az időmérőt annak ellenére, hogy itt tényleg elidegeskedtem és legalább három tizedet bent hagytam. Együtt versenyzünk a fiatalokkal, és összesítésben hatodik lettem. Az

elődöntőben csak harmadszorra engedtek elrajtolni minket, én egy kicsit bealudtam, visszaestem a hetedik helyre, innen sikerült feljönnöm az ötödikre, a DD2 Masterst megnyertem. A döntőben ketten egy versenybaleset miatt kiestek az utolsó előtti körben, így az abszolút harmadik helyen végeztem, közvetlenül Birizdó Imke mögött, Mastersben pedig nyertem. Az egész hétvége egyik legnagyobb pozitívuma az volt, hogy a DD2-ben sokat fejlődöttünk. Azért mondom többes számban, mert ez komoly csapatmunka eredménye volt” – összegezte a tapasztalatokat Fodor Géza.

Az MHH Rally&Kart Team együttműködő partnerei: Metál Hungária Holding Zrt., Carsystem Hungária Kft., Cégmentum Kft., Marvin Watches, R-M professzionális festékek, Bernardo Ecenarro festékek, Telmon Kft., Logiszerviz Kft.



A siker útján

Dominkó Arnold: Hatéves korában felfedezték

Egy véletlen találkozás az autóversenyzéssel, és fél évvel később az egyik legfiatalabb magyar tehetség meg is kezdte karrierjét a hazai és a közép-európai gokart-bajnokságban. Az édesapa, Dominkó Zsolt számol be az első lépésekről.

Hogyan ismerkedett meg Arnold a gokartozással?

A fiam 2006-ban született, a gokartozással először 2012-ben, egy családi kirándulás során találkozott. Már az első vezetésekor megmutatkoztak a jó érzékszervi és koordinációs készségei, amelyek a motorsportban elengedhetetlenek. Hamar megszerette a sebességet és a versenyzéssel járó kihívásokat. Még abban az évben találkoztunk Birzsdó Imrével, a Kecskeméti Gokartstadion tulajdonosával. Ő is gokartba ültette Arnoldot, és megerősítette mind benne, mind bennünk, hogy sikeres sportoló válhat belőle ebben a szakágban. Kezdetben még hobbi és edzés szintjén több alkalommal ellátogattunk a kecskeméti pályára, ahol Imre és Karlik István segítettek a tanulásban. Tavaly aztán már kiváltottuk az MNASZ ver-

senyzői licencét és Arnold karkedvezményrel rajthoz állt. Kezdként is jó eredményekkel zárt, hiszen a magyar bajnokságban a 12. helyen végzett, a közép-európai bajnokságban pedig 14. lett. Ez az első éves mérleg.

Idén is lezajlott már két verseny, ezek hogyan alakultak?

Jesolóban volt egy kiváló harmadik helyezésünk, de sajnos műszaki okok miatt kizártak minket. Legutóbb Ausztriában versenyztünk, ahonnan egy magyar bajnoki 5. és egy osztrák bajnoki 6. hellyel tértünk haza. A jobb eredményekből is érezni, hogy a fiam



A fiatal pilóta idén a második évét kezdte

idén már sokkal érettebb, láthatóan jobban megy, mint tavaly. A 2014-es célkitűzésünk az, hogy Arnold benne legyen az első egyharmadban. Ha folyamatosan tudja hozni az 5-8. helyezéseket, az számunkra kiváló eredmény lenne. Főleg annak fényében, hogy a nála idősebbekkel, 10-11 évesekkel

Problémák az új vázzal

Jerkó Partik nehéz versenyekkel kezdte a szezont

Sokat várt az új vázzal szerelt CRG gokarttól a budapesti gokartos tehetség, ám egyelőre száraz pályán még nem tudja a maximumot kihozni a versenygépéből.

Két versenyen vannak túl idén, hogyan sikerültek az olaszországi és az ausztriai futamok? – kérdeztük Patrik apukáját, Jerkó Istvánt.

Egyik verseny sem alakult túl rózsásan. Olaszországban nagyon küzdöttünk a beállít-

tásokkal, és nem tudtuk kihozni a technikából azt, amit szerettünk volna. Ugyanilyen nehéz dolga volt Patrik csapatársának is. Sajnos nem sikerült megoldást találnunk, ami a versenyt is döntően befolyásolta, hiszen az utolsó előtti helyen végeztünk.

A magyar bajnokság összesítésében Patrik ugyan második, de a pontszámot illetően már most nagy a lemaradása



Az ausztriai futam sem sikerült jobban. A hétvége elején még úgy éreztük, hogy eltaláltunk valamit, de ahogy teltek a napok, lassan rádöbentünk, hogy még mindig nem leltünk rá a helyes irányra a beállításokkal. Pénteken még esett az eső, akkor nagyon jók voltunk és az élmezőnyben álltunk, ám szombaton és vasárnap a száraz pályán ugyanazok a dolgok jöttek elő, mint Jesolóban. Az időmérőn ugyan már kicsivel javultunk, ott a 6. pozícióban végeztünk, de az elejétől így is nagy volt a lemaradásunk. A versenynek így csak a szerencsében bízva vágtunk neki, hátha összejön egy jó eredmény, de nem alakultak jól a dolgok számunkra. Az első futamon defektet kaptunk, a másikon pedig egy ütközés miatt majdnem a mezőny végére csúsztunk vissza, noha egy pozíciót még sikerült visszaszerezni.

A problémáknak köze lehet az új vázhoz?

Ez az új váz nagyon megviccelt minket. Vizes körülmények között ugyan nagyon jók vagyunk, de arra egyelőre nem találjuk a megoldást, hogy hogyan tudnánk száraz pályán is a legtöbbet kihozni belőle. Ennek ellenére a kecskeméti futammal kapcsolatban bizakodóak vagyunk. Mégiscsak hazai pálya lesz, és ott mindig kicsit jobban szoktunk szerepelni.

Karnyújtásnyira a formaautózás

Volentér Balázs lassan kinövi a gokartot

A gokart mellett idén már a túraautók és a formaautók világával is megismerkedik az Oxxo Energy Drink által támogatott Volentér Balázs. Kérdéseinkre Balázs apukája, Volentér György és a pilóta másik támogatója, a Gokarting Atrium Eurocenter képviselője válaszolt.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: TDK

A tavalyi szezont végén ajánlatot kaptak egy formaautós tesztre. Hol tart ez a folyamat?

A formaautós tesztelés még előttünk áll, a HF Racing most állítja össze az autót, de Balázst már bejelentették tesztpilótaként. Folyamatban van a dolog, noha konkrétum még nem történt az ügyben. Elképzelhető, hogy az év vége felé már indulni is fog az együléses versenygéppel. Olyan ajánlatot kaptott, hogy amennyiben tesztpilótaként megfelelő eredményeket ér el, a szezont végén már néhány versenyen is elindulhat.

De enélkül is eseménydúsán teltek az elmúlt hónapok...

Igen, a tél folyamán Balázs a túraautós vonalon is megmozdult, egy 1,3-as Suzuki Swifttel versenyzett a KOMI Kupán és több más futamon, néhány dobogós helyezést szerezve. Megkezdődött közben a gokartidény is, ami számunk-



Balázs versenyzését az ÓBUDA SPORT ÉS SZABAD-
IDŐ nonprofit Kft. támogatja, fizikai felkészítésében a Sunrise Fitness Club, míg a versenyszimulációk és egyéb elméleti dolgok fejlesztésében, edzésében a Simhouse Szimulátorteknikai Kft. nyújt hathatós segítséget

ra nem indult jól, hiszen Jesolóban motorhiba miatt fel kellett adnunk a versenyt. A legutóbbi futamon, az ausztriai Rechnitzben egy rajt utáni ütközés során elgörbült a kormányoszszekötő, és noha befejezte a versenyt, de így jó eredményt már nem tudott elérni.



Balázs a HF Racing Team meghívására nemrégiben ismét együléses autót tesztelhetett volna a Hungaroringen, ám az esemény ütközött a gokart versenynaptárával



A gokarton marad a fő hangsúly idén is? Igen, az idei év arról szól, hogy a gokartban az egész szezont teljesítse, emellett pedig megtegye első szárnypróbálgatásait a formaautóban, esetleg tovább folytassa a túraautózást a Suzukival.

Mindhhez milyen támogatást kap Balázs?

A Gokarting Atrium Eurocenter segít Balázs felkészülésében az Oxxóval való kapcsolatunk keresztül. Korlátlan edzéslehetőséget biztosítunk számára, így bármikor lemehet a pályára tesztelni. Továbbá egyes rendezvényeinkre is meghívjuk őt, hogy egy igazi versenyző is segítsen a jelenlévőknek. A pálya 420 méterével Budapest leghosszabb fedett gokartpályája, ráadásul a legrégebb óta üzemelő is. A Gokarting Atrium Eurocenter évek óta megszervezi nyári táborát, amely a kezdetekről fogva töretlen sikernek örvend. „Ez nem csak azért hasznos, mert a gyerekeknek kulturált, biztonságos sportolási és szórakozási lehetőséget tudunk biztosítani, hanem azért is, mert lehetőséget ad számunkra ahhoz, hogy felfedezzük a kiugróan tehetséges fiatalokat. A Gokartingnél elkötelezett vagyunk a magyar sport és a tehetségek kinevelése iránt, emiatt is kötöttünk megállapodást az Oxxo energiával, amely Balázst is támogatja.” – mondta el Hanzély-Kovács Attila marketingvezető.



Cápbőrbe bújva

Exalt: A Peugeot Kínában mutatta meg a jövőt


A franciák tanulmányautója hatékonyság és formatervezés szempontjából is új távlatokat nyithat az autóépítésben, méghozzá nem csak saját házuk táján.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: PEUGEOT

A Pekingben debütált, széles nyomtávon nyugvó ötajtós szedán hosszúsága 4,70 méter, súlya 1700 kg, motorházfedele pedig 270 lóerős 1.6 THP erőforrást rejt. A kocszi megalkotása folyamán a felhasznált anyagok kiválasztásánál a francia és a kínai kultúra jel-

legzetességeihez nyúltak. Az 1920-30-as évek francia autógyártása előtt tisztelegve a tanulmány nyersacél karosszériája teljes egészében kézi munkával készült, a szénszál pedig átadja helyét egy természetes kompozit anyagnak, a bazaltrostnak. A bazaltkő öntésével előállított anyag alkalmazása miatt jóval kevesebb kémiai beavatkozásra van szükség, mint az autóiparban általában, így a környezet is kevésbé sérül.

A jobb légellenállási együttható elérése érdekében az Exalt hátsó része „cápbőr” textilborítást kapott, amely anyag a szemcsés szerkezetének köszönhetően jelentősen javítja a jármű aerodinamikai képességeit, ezzel csökkentve a fogyasztását.

Az autót Hybrid4 hajtással látták el, melynek 340 lóerős összteljesítménye megoszlik a négy kerék között. Hátul a több lengőkaros futóműbe épített 50 kW-os elektromos motor hajtja az autót az elektromos és a hibrid szakaszokban. Az intelligens hajtás minden pillanatban az adott helyzetnek leginkább megfelelő hajtásmódot választja ki, ennek köszönhetően a vezető teljesen átadhatja magát az utazás élményének. 



„Az Exalt hátsó része ‚cápbőr’ textilborítást kapott.”



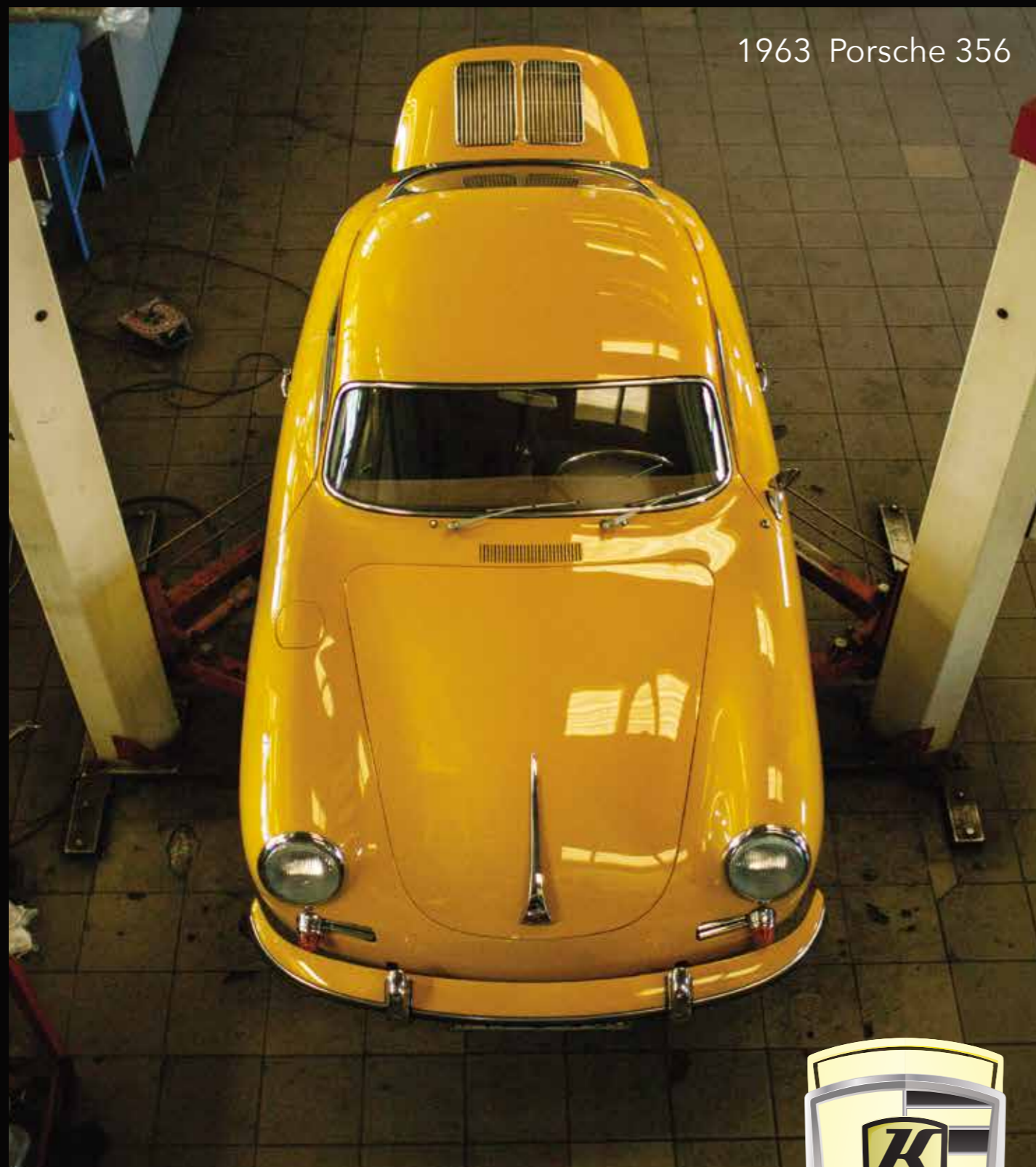
AQUAPROFIT

Több mint tanácsadás



www.aquaprofit.com

www.Porsche911service.hu



1963 Porsche 356

Minden típusú Porsche szervizelését vállaljuk!
Időpont 2 napon belül: +36704500528
1221 Bp, Hajó utca 1.



Kövesdán Kft
independent car dealer and repair service



Minőségi ugrás

Nissan Qashqai 1,6 dCi Tekna All mode 4x4

Megérkezett a Qashqai második generációja, amely annak a járműnek az utódja, amely elindította a szabadidőautó-örületet és szép hasznot hozott a Nissannak.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

Az új Qashqai előrevetíti a Nissan közeljövőjét: az autó minden porcikájában tetten érhető egy minőségi ugrás. Ez abból a szempontból is izgalmas, hogy tudjuk, még idén érkezik a Pulsar, amely az Almera utódja lesz, és az új modellt a Nissan a Golf fő ellenfelének szánja...

De a jövőből térjünk vissza a Qashqai második generációjához, amely hosszabb,

szélesebb, alacsonyabb és természetesen könnyebb, mint elődje. A korábbi tapasztalatok szerint alakították ki az új generációt, ezért az új kiadásban a 4x4-es hajtás csak a leg-erősebb, 130 lóerős dízelmotorhoz választható. Megmaradt a Nissan alkatrész-válogatása a nagy közösből, ennek eredménye az X-Trailből érkezett hajtásrendszer, a Re-

nault-tól pedig az 1,6-os dízel erőforrás. Fájó pont, hogy a pazar, jó minőségű anyagokkal telepakolt, zörgésmentes, ötletesen berendezett utastérbe, tizenéves korú, oda nem illő kinézetű beltéri lámpát is tettek...

A fülkét igen jól feldobja a felszereltség részét képező hatalmas napfénytető. A minőségi belsőt az előző generációnál már alkalmazott elektronikai berendezésekkel „dúsították”, így már teljesen 2014-es technikájú az autó. Megmaradt a 360 fokos kamerarendszer, az automata parkolás, újak a LED-technológiás lámpák, a felsorakoztatott műszaki tartalomra pedig jellemző, hogy a menüből olyan dolgok hívhatók elő, mint a 4x4-es hajtás nyomatékelosztása a kerekek között, és más hasonló izgalmas adatok.

Az autó „fém részei” is kiválóak, az 1,6-os dízel talán a kategória legjobbjá, a fogyasztása vegyes használatban 6,5 liter. A 4x4-es rendszer és a futómű kiváló, a kocsiküllemén sokat dobott a könnyűfém tárcsák, a vékony oldalfalú gumikkal. Ez elmond mindent a terepen való használhatóságról.

Az árképzés az, amivel nem sokat tudunk kezdeni: a bőséges felszereltségi lista, a jó minőség a Golf kategóriájában is ilyen számokat generál...



A Nissan belső terében is tetten érhető a modellfrissítés

Műszaki adatok	
Hossz/szél/mag:	4380/1806/1590 mm
Motor:	1598 cm ³ , 130 LE/4000, 320 Nm/1750
Gyorsulás (0-100 km/h):	10,9 mp
Ár:	9 030 000 Ft (Alapár: 5 490 000 Ft)
Tesztautó:	Nissan Sales CEE Kft.

Egyszerűen nagyszerű

Suzuki SX4 S-Cross 1,6 DDIS Allgrip

A japán gyártó hű maradt önmagához: jól kezelhető, jó formájú, remek szabadidős járművet alkotott, amely köszönő viszonyban sincs az olcsó népautóként a társadalom tudatába égett Swifttel.

SZÖVEG, FOTÓ: BENEDEK ATTILA

A Suzuki SX4 S-Cross legnagyobb hibája Magyarországon a neve, ha más márkajelzés szerepelne az ötödik ajtón, valószínűleg semmi probléma nem lenne vele. Így viszont az első dolog, amivel konfrontálódnia kell a vevőnek, hogy ez az autó már nem Kovács József öntömunkás hitelre vásárolt fapados minimáautója. Ez bizony a Nissan Qashqai ligájában játszó szabadidő-autó, igen bőséges alapfelszereltséggel, ennek pedig meg kell fizetni az árát.

Szimpatikus az S-Cross-ban, hogy az autó ésszel lett megtervezve és semmi felesleges sallang nincs rajta, nem akar többnek látszani, mint ami. A műszerfal felső része kopogós műanyagból készült, csak az elöl lévő borítás a puha, kellemes tapintású. Az egyszerű fűtésvezérlés és a rádió kezelőfelülete kapott tükkörfényes bevonatot, nincs a fülkében a ma divatos, látványos, de a gyakorlatban túl sokat nem számítógérmozzi, LCD képernyő. A műszerfal és az utastér jól átlátható, praktikus kialakítású, a műszerfal két órája között lévő kijelző ennek köszönhetően kiválóan leolvasható akkor is, mikor süti a nap. Minden ajtószegben elfér egy darab 1,5 literes palack, a csomagtartóban lámpa, 12 voltos dugaljzat,



gyűrűk a csomagok rögzítésére, könnyen síkba dönthető hátsó ülések, vészpótkerék és kb. tíz centi mély rejtett tároló a csomagtérpadló alatt. Egyetlen baki a beltérben, hogy a központon lévő tárolók alja nem gumírozott, így zörögnek az aljában lévő tárgyak. Helyhiányra sehol nem lehet panaszkodni.

A 120 lóerős dízelmotor első méréskor 5,9, a másodikban pedig 5,3 literes átlagot produkált, így már érthető, hogy miért nem szeriafelszereltség a start-stop rendszer. Az Allgrip elnevezésű 4x4-es technika ügyes, leginkább



a sport mód volt használva, amelynek hatására élénkebb a gázreakció és sportosabb az autó viselkedése. Így terepen agilisebb és élvezhetőbb a kocsis, mint a sárta, hóra vagy a mélyebb talajra való állásban és automata módban.

Műszaki adatok	
Hossz./szél./mag.:	4300/1765/1575 mm
Motor:	1598 cm ³ , 120 LE/3750, 320 Nm/1750
Gyorsulás (0-100 km/h):	13 mp
Ár:	7 000 000 Ft (Alapár: 4 280 000 Ft)
Tesztautó:	Magyar Suzuki Zrt.

Az SX4 S-Cross más kategóriát képvisel, mint a népautóként számító Swift



Drágának találja az új autókat?

Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz

Nyitva tartás: H-P: 7:30-16:30

1221 Budapest, Hajó u. 1.

www.kovesdan.hu

Tel.: 061-229-2500/12m.

szerviz@kovesdan.hu



Vásároljon! Jó minőségű használt autót, elérhető áron, akár 1 év garanciával, olcsó szervizháttérrel!

KövesdánKft
independent car dealer and repair service

Lakatos Leila

és a BMW 520d



Lány

Név: Lakatos Leila
Kor: 20 éves
Lakhely: Debrecen
Foglalkozás: Diák

Autó

Név: BMW 520d M-sportcsomaggal
Gyártási év: 2014
Teljesítmény: 184 LE
Motor: 1998 cm ³



Fotó: Janics Attila



OLVASÓINKTÓL

Mi lehetett volna...?

Mennyire másképp alakult volna az élet, ha Sennát leigazolja a Ferrari, a McLaren meg mondjuk azt az úrt, amit Ayrton hagyott maga után, néhány évvel később egy Michael Schumacher nevű pilótával tölti be... De nem így lett. És talán jobb is, mivel Senna sorsa az volt, hogy a McLaren legendája legyen, Schumié pedig, hogy a Ferrarié.

Bali Tamás

Raikkönen szenvedéséről

Kevés, amit eddig nyújt. 30 pont lemaradása van a csapattársához képest. Lehet jönni mindenféle magyarázattal, de egyrészt Alonsónak is volt elég problémája, másrészt meg joggal várhattunk volna sokat egy világbajnoktól. Az erős pontszerző szereptől (amit szántak neki) is nagyon távol van sajnos jelenleg. Lehet azzal jönni, hogy új neki az autó, meg Alonsóra van építve, de akkor nézzük meg a Red Bullt vagy a Mercedest. Hiába van ott Rosberg és Vettel évek óta, hiába a problémák, még sincs ekkora különbség a pilóták között.

Nagy Donát

Mi a gond a McLarennél?

A probléma forrása az, hogy a McLaren szakembereinek az elmúlt években nagyon meggyengült, és házon belülről nem tudták jól pótolni a hatalmas szürkeáramánybeli deficitet. Nem volt kétségem afelől, hogy akik a tavalyi katasztrófát előidézték, azok az idén sem fognak a McLarenhez méltó autót építeni.

Stadler Zsolt

Mattiacci kontra Domenicali

Nem tudom, hogy egy marketing menedzser miként tud jobb turbómotort vagy hatékonyabb energia-visszanyerő rendszert építeni. Normális mérnököket kellene inkább igazolni. Sajnálatos, hogy a Ferrarinak van a legmodernebb laboratóriumi szintű gyára, ahol minden adott lenne egy kiváló autó építéséhez, de ha nincs szakember, aki megoldja ezt a feladatot, akkor semmit nem ér. Szerintem Montezemolót kellene leváltani.

Pusztai Gyula

Vita a költségekről

Az ördögtől való gondolat lenne, hogy itt is kialakítanának gyári és privát értékelést? Előbbi eredményekért pedig pénzdíjak járnának. A középcsapatok sosem fognak a nagyok közelébe érő éves költségvetést összehozni, és a nagyok sem fogják vállalni (betartani pedig főleg nem) a kis költségvetést...

Balogh Gábor

Kubica sorozatos balesetei

Lehet hurrogni, hogy minek megy, ha úgymint törni a kocsi, és ezzel az akarattal az F1-ben már rég világbajnok lenne. Kubicában megvan az, ami a pilóták többségéből hiányzik: az akarat. Egy karral razinál olyan lehet, mint láb nélkül pilótának lenni...

Szekeres Róbert

TÍZ ÉVE ÍRTUK



Idő előtt felmondta eredetileg 2015-ig szóló szerződését a Brit Nagydíj rendezési jogait bérli Interpublic, a világ második legnagyobb reklámügynökség-csoportja. A vállalat, amely többek között az ismert McCann-Erickson tulajdonosa is, 93 millió dollárt fizet a Formula One Administration-nek azért, hogy idén láthassa el utoljára a silverstone-i F1-es verseny promóteri feladatait.

A Minardi dörzsölt főnöke, Paul Stoddart újabb vállalkozásba vágott, mintha nem lenne elég izgalmas neki a csapata túléléséért folytatott állandósult küzdelme. Az üzletember most OzJet néven, az európai elődök mintájára fapados légitársaságot hozott létre Ausztráliában – ugyanakkor másik légitársaságot bonyolító cégénél, a főként charterutakra szakosodott European Aviation-nál 720 dolgozóból 560-at el kellett bocsátania...

Jean Todtnak, a Ferrari csapatfőnökének jó esélyei lehetnek arra, hogy ferraris szerződése lejártaival vezető szerepet, a találgatások szerint elnökhelyettesi posztot tölthetne be az FIA-nál. Max Mosley, a szervezet jelenlegi elnöke szerint Todtnál keresve se találnának alkalmasabb embert, akár rögtön az FIA élére.

Elterjedt a hír, hogy Kimi Raikkönen egyre nehezebben viseli a McLarent sújtó problémákat, és mivel a 2005-től mellé igazolt Juan Pablo Montoya sem fogadja szívesen, elkezdett tapogatózni a Ferrari felé. A pletykák szerint a finn hajlandó lenne a maranellóiakhoz szerződni 2007-től, amikor Michael Schumacher már nem lesz a csapatnál.

ÖT ÉVE ÍRTUK



Sajtóértesülések szerint 2010-ben már a Mercedes-Benz V8-asait süllyesztené autójába a Red Bull Racing csapata. Christian Horner, a jelenleg Renault erőforrásokat használó egyet főnöke nem erősítette meg a tárgyalásokkal kapcsolatos spekulációkat, ugyanakkor nem is cáfolta azokat. A helyzetet nehezítheti, hogy a csillagos márká legfeljebb három csapatot akar ellátni, és a McLaren mellett jelenleg a Force Indiának és a Brawn GP-nek is szállítanak.

Max Mosley, az FIA elnöke azt állítja, már tudja, hogy ki áll a News of the World című brit bulvárlap által tavaly kirobbantott szexbotrány mögött. A 68 esztendőes sportdiplomata elárulta: meggyőződött arról, hogy egy F1-es személyiség próbálta lejáratni, aki abban reménykedett, hogy a botrány miatt azonnali hatállyal lemond tisztségéről. „A bizonyítás bizonyos okok miatt beletelhet két vagy három évbe is, de nem érdekel, hogy milyen sokáig tart” – mondta a brit, aki beszámolt arról is, hogy az eset kapcsán több országban 17 személy ellen indult büntügyi eljárás.

Ron Dennis teljes egészében kivonja magát a McLaren-Mercedes irányításából, a csapatfőnöki tisztségéből leköszönt szakvezető a cég autóiipari tevékenységére összpontosít. „Ausztráliában furcsa érzés volt, hogy nem én irányítok. A következő, Malaj Nagydíjat már tényleg néztem otthonról. Ehhez meglepően könnyű volt hozzászokni, pedig arra számítottam, hogy sokkal nehezebb lesz” – fogalmazott a wokingi nagyfőnök.

SZÁMTAN

2 DOBOGÓS HELYEZÉSÉT gyűjtött be története során a Force India a Bahreini Nagydíjon

91

F1-ES VERSENYT Olaszország területén rendeztek az eddigi 900-ból, így Itália látta vendégül legtöbbször a mezőnyt

3

GYŐZELMET szerzett zsinórban Lewis Hamilton a szezon első négy futamán, ez mégsem elég a pontverseny első helyéhez

250000

KILOMÉTERT tett meg repülővel négy napon belül Marco Mattiacci, miután megtudta, hogy kinevezték a Ferrari csapatfőnökévé

15

HELYRE kvalifikálta magát Gary Paffett révén a legjobb Mercedes a DTM szezonnyitóján

19 ÉV után tér vissza Jacques Villeneuve az Indianapolis 500-ra, amitől 1995-ben győzelemmel búcsúzott

20 ALKALOMMAL végzett az első helyen a Ferrari a 6 év során, amíg Stefano Domenicali volt a csapat vezetője

180

EMBER dolgozik a Citroen sportprogramján, beleértve a WTCC és a WRC csapatot is

HÁZUNK TÁJA

Április végétől május elejéig nem szólt másról a nemzetközi és hazai sajtó, csak Ayrton Senna halálának 20. évfordulójáról. A háromszoros F1-es világbajnok Imolában vesztette életét, és szülővárosában, Sao Paulóban helyezték örök nyugalomra. A 2008-as szezon évadzáró versenyén munkatársunk eljuttatott a Morumbi temetőbe, hogy fejet hajtson a fenomén sírja előtt, és magával vitte azt a lapszámot is, amely a brazil pilóta portréját jelentette meg a címlaldán, tíz évvel ezelőtt.



Vedd ki a részed!

Nálunk a sportszerűségé a pálya

tippmix Pro
TIPPMIX TOTÓ GÖLTOTÓ

GARY PAFFETT MERCEDES-BENZ

MIKE ROCKENFELLER AUDI

AUGUSTO FARFUS BMW



2014. 05. 30 – 06. 01.

DTM 2014

BUDAPEST

JEGYÉRTÉKESÍTÉS

OSTERMANN.HU +36 1 266 2040

 **Hungaroring**

HUNGARORING.HU

DTM.COM