

Autósport és **Formula**



Magyarország motorsport magazinja | XVI/2. szám, 2015. február

www.formula.hu

ALONSO, BUTTON, A HONDA ÉS A MCLAREN Mire mennek közösén?

- Élete legjobb döntése
Massa és a Williams
- Pontos pilóták
Csak a legjobbak
juthatnak az F1-be
- Itt befejezték,
ott elkezdték
Szilveszter és
Monte-Carlo Rali

Az MNASZ kiemelt médiapartnere



Vitrinbe zárt történelem:

F1-es makettek és magyar építők



Főszerkesztő: Bethlen Tamás
Főszerkesztő-helyettes: Mészáros Sándor
Munkatársak: Bognár Viktor, Borbás Bálint, Dávid Sándor, Érsek Zsolt, Fúzi András, Gellérfi Gergő, Kárpáthy Zoltán, Méhes Károly, Surányi Géza, Strommer Benjamin
Fotó: ATP, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Janics Attila, Králing, Rogosz Péter, SpeedLight Photo Agency
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

Szerkesztőségi titkár: Buczkóné Kiss Marianna
Tördelőgrafikus: Schubert Szilvia
Nyomdai előállítás: Kvadrát Print
 Felelős vezető: Bánáti László, tel./fax: +361 319 1599,
 Mobil: +36 30 280 6656, info@kvadratprint.hu,
 www.kvadratprint.hu

A terjesztés gondozása: Eurokris Bt.

Terjesztés: LAPKER Rt.

Előfizethető: A szerkesztőségnél, levélcím:
 3504 Miskolc, Pf. 90, e-mail: elofizetes@formula.hu,
 fax: 46/505-491, és a Magyar Posta Rt. Hírlap
 Üzletágánál (1089 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 hűen 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 játékei kizárólag magyar állampolgárok számára készülnek. A kiadó munkatársai és családtagjai a játékban nem vehetnek részt. A nyerteseket telefonon értesítjük, és kötelesek együttműködni a játékhoz kapcsolódó promóciós megjelenéseknél. Nevezés: név, cím és munkaidőben használatos telefonszám. Vitás kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzbeli nyereménykiváltás nem lehetséges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.

Együttműködő partnereink:



Amíg élünk, remélünk

Január végéig várniuk kellett a motorsportok rajongóinak, hogy végre világbajnoki esemény történésein izgulhassanak, a Monte-Carlo Rali jól ismert pályáin ekkor zúgtak fel a csodás versenygépek motorjai. A futamra ugyan visszatért a koronázatlan király, Loeb, de hibázott, így nem tudott meglepetést okozni sem a megint nagyon gyors VW-eseknek, sem a többi ellenfélnek. (Összefoglalónk magazinunk belső oldalain.)

Adódik a kérdés: mire számíthatunk az egyeduralgató márkáktól a többi nagy szériában. Eltápassza-e 2015-ben is a Citroen a WTCC-s ellenfeleket, ismét átlépi-e a Repsol Honda a MotoGP-ben az üldözőket, és a Mercedes csapatban belüli csatáján kívül számíthatunk-e más izgalmaikra is az F1-ben?

Hiába sugallják a szakértő újságírók, hogy sok jóra ne számítsunk a változások tekintetében tavalyhoz képest, mert varázsütésre csak a mesékben tűnnek el a különbségek a hős pilóták autói és motorjai között, mi szurkolók éppen ennek ellenkezőjében reménykedünk. Ezért teltek meg a Monaco környéki hegyi pályák havas útjai szurkolókkal, ezért kelnek majd hajnalban tömegesen az európai nézők az Ausztrál Nagydíj első szabadedzésének időpontjában. Tudjuk, hogy egyszer minden szériának – persze leginkább a rosszabbaknak – vége szakad. Míg élünk, remélünk.



Oláh Gyárfás, az MNASZ új elnöke így fogadta elődje, Benyó Miklós gratulációját az MNASZ közgyűlésén

Csakúgy, mint a hazai autósport esetében. Ez az oka annak is, hogy késő éjszakáig figyeljük a szövetség közgyűlésének történéseit az interneten. Hiszünk abban, hogy idén egy új vezetés irányítása alatt rendeződnek majd a honi motorsport problémái, nem kell izgulnunk amiatt, szerveznek-e Eger vagy Budapest Ralit, mikor veszik végre olyan komolyan a benzingőzött sportokat állami szinten, mint a futballt, a vízilabdát és társaikat.

Új elnöke, elnöksége, sporttanácsa van az MNASZ-nek. Bízunk a változás erejében, és abban, hogy a történésekből mindannyian, rajongók és versenyzők egyaránt profitálhatunk. Nyithatná-e szebb gondolat ennél az immáron XVI. évfolyamába lépő Autósport és Formula Magazin idei első számát egy borongós januári napon?

Bethlen Tamás
főszerkesztő

Vedd ki a részed!

Nálunk a sportszerűségé a pálya

tippmix Pro
 TIPP MIX TOTÓ GÜLTOTÓ



www.szerencsejatek.hu



18

SZÁGULDÁS és CIRKUSZ 2014-2015

A kiadvány egyszerre tekinti át az előző szezon versenyeit és ad betekintést az idei év csapat-összeállításába, aktualitásaiba. A kötet kapható a Lira, a Libri és az Alexandra üzleteiben, illetve az Auchan áruházakban. A kiadónknál – a leveles@formula.hu e-mail címen, a Formula.hu webshopjában vagy a 06 46 505 490-es telefonszámon – most nagy kedvezménnyel megrendelhető!



Megjelent!

**A Formula Száguldás és cirkusz
2014-2015 adatai:**

- keménytáblás borító
- 176 oldal
- 205 x 270 mm-es méret
- védőborító
- ára a könyvesboltokban: 5990 Ft
- ára a szerkesztőségben: 4490 Ft



FORMULA-1

VETTEL KOMOLYAN GONDOLJA 7
A német mindent megtesz a Ferrari sikeréért

PONTOS ÉRKEZÉS..... 8
Már csak a legjobbak juthatnak be az F1-be

„ÉLETEM LEGJOBB DÖNTÉSE” 12
Felipe Massa jól érzi magát a Williamsnél

VALÓS IDEJŰ ADATÁRAMLÁS..... 18
Hogyan kommunikálunk az autókkal?

ÚJRAEGYESÜLÉS.....26
McLaren + Honda + Alonso + Button = ?

VITRINBE ZÁRT TÖRTÉNELEM..... 32
Modellezni az F1 emlékezetes pillanatait

MONACÓI ESŐKIRÁLY.....36
Elhunyt Jean-Pierre Beltoise

KÜLÖNVÉLEMÉNY40
Dávid Sándor rovata

MOTORSPORT

FELLÉPÉS AZ EMIRTUSOKBAN..... 50
Ábrahám Károly a sivatagban is nyert

SZUPERCSAPAT..... 52
Marton Gergely és a mérnöki háttér

NYERT AZ ÓVATOSSÁG56
Rali-vb: Monte-Carlo Rali

BŰCSŰ AZ R4-ESTŐL 59
Ifj. Érdi friss apukaként versenyzett

SZILVESZTERI GÁLA60
Vincze Ferenc nyerte az évről való viadalt

AFRIKAI KÁLVÁRIA.....78
Nem jött ki a lépés a magyaroknak

A SIVATAG HERCEGE.....82
Al-Attiyah másodszor nyert a Dakaron

KIRÁNDULÁS CSODAORSZÁGBAN ..86
Utazás a gasteini régióban

AUTÓK - LÁNYOK

ÖNMAGÁT VEZETI.....88
Mercedes F 015 Luxury in Motion

MENETPRÓBÁK90
Mini Cooper S, Nissan Pulsar, VW e-Up!

EGY LÁNY ÉS SOK AUTÓ96
Miss Tuning 2015

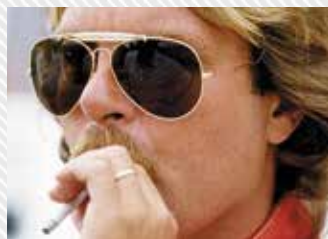


Mesterkvíz

ÖSSZEÁLLÍTOTTA: SURÁNYI GÉZA

Tudásteszt a világ legnagyobb sportjáról, az F1-ről

1. Melyik világbajnok született 1948-ban, Mikulás napján?
2. Az első hét Magyar Nagydíjból (1986-1992) hányat nem brazil versenyzők nyertek?
3. Mi volt az 1959-es USA Nagydíjnak helyet adó Sebring versenypálya eredeti funkciója?
4. Melyik versenyző volt a kétszeres világbajnok, Alberto Ascari legjobb barátja?
5. Előfordult-e valaha, hogy 1 perc alatti idővel szerezték meg az első rajtkockát?
6. Mi volt a keresztnéve az 70-es években versenyző Eatonnek és Follmernek?
7. Hány világbajnoki címet nyertek skót versenyzők?
8. Mi volt a különleges tulajdonsága az egyetlen egy futamon részt vett Honda RA302 versenyautó motorjának?
9. Melyik versenypályán található az Ásványvíz (Aqua Minerale) kanyar?
10. Ki volt az a 38 éves japán versenyző, aki 1993-ban két versenyen rajthoz állt?



Költségcsökkentés

Több csapat már tavaly is komolyan szorgalmazta a költségek csökkentését az F1-ben, ám akkor sem a nagyobb istállók, sem Bernie Ecclestone nem mutattak hajlandóságot az együttműködésre.

Most talán mégis felcsillanhat a remény, hogy még az idei szezonra elött sikerülhet valamilyen úton-módon megoldást találni a problémára, lejjebb vinni a költségeket, és élhetőbbé tenni az F1-et a relatíve kisebb büdzséből gazdálkodó csapatok számára is. A fényt az alagút végén az FIA által egy külön e kérdéskör megvitatására és kiértékelésére létrehozott munkacsoport jelentheti, melyet Damien Clermont, az FIA fő irodai adminisztrátora vezet.

A Force India műveleti igazgatója, Otmar Szafnauer ugyanakkor az Autosport magazinnak adott nyilatkozatában rávilágított, a költségek csökkentése már csak azért sem könnyű feladat, mert azt leginkább szabálymódosításokon keresztül lehetne elérni, amik viszont ugyancsak többletköltséget jelentenek a csapatoknak.

„Az FIA által létrehozott munkacsoport mindenekelőtt próbálja megérteni, hogy mi növeli meg ilyen mértékben az F1-ben a költségeket. Például ilyenek maguk a szabályváltoztatások is. Tehát, ha ilyenekhez folyamodunk, a jövőben azt is nagyon átgondoltan kell megtennünk, hogy azok tényleg költségcsökkentést eredményezzenek. Az egyik lehetőség, hogy csökkentenék a szélsatornában eltölthető időt. A vizsgálódás még jelenleg is tart, de az eredményeket még mindenképp a szezon kezdete előtt ismertetnie kell a munkacsoportnak” – mondta el Szafnauer, aki saját csapata, a Force India háza tájáról is beszámolt egy jó hírről. „Alakulatunk is csatlakozott az F1 Stratégiai Csoportjához, amelynek a gyűlésein mostantól részt vehetünk.”

Vettel komolyan gondolja

A Ferrari idei F1-es autójának leleplezése nemcsak az új versenygép megjelenése, hanem Sebastian Vettel ferraris debütálása miatt is különösen érdekes lesz.

SZÖVEG: FARKAS LÍVIA

Nem egyszerű dolog a Ferrari pilótájának lenni. Közben a világon szinte minden autóversenyzői karrierbe kezdő kisfiú álma, hogy egy nap majd a Formula-1-ben a vörös autót vezet, csak amikor már átlépte a maranellói főhadiszállás bejáratát, akkor tudatosul a szerencsésben, mivel is jár a Ferrari történelem részévé válni, felelősséget vállalni azért, hogy már nem csak magáért versenyez az ember, hanem egy fanatikus nemzetért. A legpatinásabb múlttal rendelkező sportmárka régi ikonikus alakjai képek formájában figyelnek a falakról, az ágaskodó paripával fémjelzett, csillogó versenygépekből és trófeákból sugárzó történelmi, hősi szellem nemcsak a szenvedélyt, de a hagyománynak való megfelelést, a sikeresség terhére is rányomja bármely versenyzőre. (És akkor a tifosi, a média, a csapatvezetés elvárásairól nem beszélünk.)

Sebastian Vettel ebbe a szentélybe lépett be, talán a legjobbkor. Még akkor is, ha épp a Ferrari egyik legzűrzavarosabb időszakában csatlakozik a csapathoz. Innen csak felfelé vezethet az út, hisz a Red Bull sikertörténete után bekövetkezett tavalyi mélyrepülés Daniel Ricciardo csapaton belüli győzelmével megfélemlelve sokakban kérdőjeleket ébresztett a német zsenilitását illetően. Vettel tényleg van olyan jó, mint Alonso vagy Hamilton?

A választ csak az idő adja meg a kérdésre. Mondhatjuk a négyszeres bajnokra, hogy a bajnok nem tartott ki patronálói mellett, és a megfutamodást választotta, ha nem tudnánk, hogy mire vállalkozik... Vettelnek valószínűleg fontosabb az önigazolás, mint a benne kételkedők véleménye, és a legnagyobb dolog, amit tehet, hogy megpróbálja azt, ami csak példaképének, Michael Schumachernek sikerült eddig. A legmélyebb pontról visszahozni a Scuderia-t. Még ha a totális személyi változások eredményességében nem is lehetünk olyan biztosak, mint a Jean Todt–Ross Brawn-éra idején. Ez a kihívás. Ha sikerül, isten lesz, ha nem... csak egy bajnok a többi közül.

A 27 éves német azonban hisz a dologban, és nem kell ahhoz Vettel-pártinak lenni valakinek, hogy tisztelje ezért. És azért, hogy felvállalja azt a munkát, amibe a még mindig csak kétszeres bajnok fenomenén, Fernando Alonso képletesen szólva beleöszült. Sebastianban is megvan a nagy bajnokok azon sajátossága, hogyan képesek teljes válszélességgel maguk mögé állítani egy egész csapatot. És a Ferrarinak kimondva-kimondatlanul ez kellett a távolabbi jövőre nézve. Bár a 2015-ös Ferrari modellt már most kataszt-

rófálisnak sejtetik, ez inkább csak egy amolyan önvédelem lehet a nyilvánosság előtt, és egyben Vettel tehermentesítése a hirtelen ránehezedő nyomás alól. Jó fogás, mert senki sem fog meglepődni azon, ha ez az újabb átmeneti év – tele új, „egymással is csak ismerkedő” szakemberekkel – nem hozza meg azonnal gyümölcsöt. Ha meg véletlenül másképp alakul, az egyenesen győzelemnek számít. Új csapatvezető (Maurizio Arrivabene) ide, új elnök (Sergio Marchionne) oda, James Allison technikai igazgató, egyben kiváló tervező már bizonyította zsenilitását. És ki tudja, milyen lesz Maranellóba való visszatérése utáni első „saját Ferrarija”? A motorfejlesztés pedig? Ha a Renault-nak sikerült előre-

Ez is számít. Az akkori csapattárs, Eddie Irvine hamarabb vette a lapot, Milánóba költözött és megtanulta a nyelvet, amellyel igen sok barátot szerzett. Ráadásul a bohém észak-ír hiába volt relatíve távol Schumacher eredményeitől, a kerpeni versenyző szerencsétlen, lábtöréssel végződő silverstone-i balesete után majdnem mégis ő csípte meg a Ferrari húsz éven át tartó nyeretlenségi szériáját követő első vb-címet 1999-ben. Aztán ugyan jött a „Michael-korszak”, és egy Schumacher kaliberű superklasszist nem lehetett kötelezni az olasz tanulására, végül valamit mégis megtette, amit elvártak tőle.

Apróság, de Vettel számára ez magától értetődő lépés volt. A Red Bull négyszeres



A Ferrari német versenyzőjén nem fog múlni a siker

lépnie, a Ferrari is közelebb kerülhet a még idén elérhetetlennek vélt Mercedeshez.

Vettel azonban, hála istennek, nem újságírói fejvel gondolkodik, nem a bizonytalan struktúrán és kérdőjeleken töri a fejét, hanem már most a maximumot hozza ki a helyzetből. És lépéselőnyben jár! Legalábbis Kimi Raikkönennel szemben mindenképp. Mégpedig azzal, hogy azonnal elkezdett nyelvet tanulni és szó szerint olaszosodni. A Ferrari az Ferrari, az itáliai pedig olyan nép, aki igazán hálás tud lenni, ha egy külföldi az anyanyelvén szól hozzá. Pláne a saját pilótájuk! Legyen az a garázsban, a maranellói konyhán, egy olaszországi médiaeseményen vagy épp a pódiumon! Annak idején nem véletlenül tartott jó ideig Michael Schumacher elfogadása a hazainak érzet, hihetetlen emocionális karakterrel, lelkesedéssel bíró, a tifosi által imádott Jean Alesi után. Igaz, Schumacher már első ferraris évében, 1996-ban hozott három nem várt győzelmet, az év eleji autóbe-mutatásokon nem volt képes pár olasz mondatot kipréselni magából a tisztelt publikum előtt.

bajnoka szerényebb, alázatosabb és egyszerre lazább személyiség (mint a korai Schumacher), és az elkötelezettsége, motiváltsága már most arra enged következtetni, hogy épp az „apróságokra”, látszatra nem adó Raikkönennel Alonso után új társa és barátja mellett sem lesz egyszerű a helyzete. Mert ő más karakter... Még ha papíron a finn mellett is szól a teljes 2014-es év munkája, amit az autó vezethetőségével adódó problémáinak megoldására szentelt a csapat, és abban is biztosak lehetünk, hogy ha az elnökség nem látta volna Kimiben a feltámadás esélyét, ugyanúgy eltávolították volna Maranellóból, ahogy megtették azt már máskor is, és mostanában másokkal is. Raikkönen azonban marad, nem felejtett el vezetni. Azt viszont nem gondoljuk, hogy Vettel újfíjúként, az új autó megalkotásában kevésbé érintettként nagy hátrányban lesz, hisz többé-kevésbé a német is hasonló gondokkal küzdött tavaly, mint Kimi. Vajon ez is amolyan Hamilton–Rosberg barátság lesz? Lehet, hogy az apróságokon fog múlni...

Rapper-Hamilton

Az F1 mindenható ura szerint sokkal jobb, hogy Lewis Hamilton nyerte a vb-címet, és úgy véli, hogy a brit 2015-ben ismét magához ragadja majd a legfényesebb trófeát.

Lewis Hamilton második világbajnoki címét szerezte meg 2014-ben, de Ecclestone szerint már a harmadik sincs messze. A 84 éves nagyfőnök szerint a brit már idén behúzhatja a titlust, annak köszönhetően, hogy a Mercedes ismét felül fogja múlni riválisait a fejlesztési versenyben.

„Favorit-e vagy sem, úgy gondolom, meg fogja nyerni – mondta Ecclestone a Sky Sportsnak. – A Mercedes fantasztikus munkát végzett az erőforrásait illetően, és még mindig a többi csapat előtt járnak. Nem hinném, hogy bárki is elkaphatja őket, talán csak három év múlva. Ezt viszont már nem engedhetjük meg.”

Hamilton tavaly 19 versenyből 11 győzelmet aratott, így a számok alapján egyértelműen felülmúlta csapattársát, Nico Rosberget, akinek csak öt diadalt sikerült behúznia. Ecclestone szerint ez csak jót tett a sportágnak, hiszen a britet többen ismerik, és nagyobb rajongótáborral is rendelkezik.

„Ő egy rapper, és ennek köszönhetően teljesen más közönséget tudunk megfogni. Jó világbajnok lesz belőle” – vélekedett az üzletember Hamiltonról, aki szívesen tölti idejét zenész barátjaival, és külseje alapján is egyre inkább egy rapsztár fizimiskáját kezdi öltetni.

„Nem hinném, hogy bárki is elkaphatja őket, talán csak három év múlva.” – Bernie Ecclestone



Pontos érkezés

Már csak a legjobbak juthatnak be az F1-be

Eddig a superlicenc megszerzésének legkomolyabb követelménye egy 300 kilométeres teszt volt F1-es autóban, az FIA azonban a sarkára állt és jóval szigorúbb feltételeket vezetett be. 2016-tól már tényleg csak az utánpótlás krémje debütálhat a királykategóriában, aminek komoly következményei lehetnek a versenyzőkre és a csapatokra is.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: CSAPATOK



Alex Lynn, a GP3 és Jolyon Palmer, a GP2 tavalyi bajnoka. Az elsőseg komoly esélyt jelent az F1-be jutáshoz

N yilvánosságra hozták azt a táblázatot, amely meghatározza, az egyes bajnokságok év végi tabelláján hány pontot kapnak a pilóták az F1-es superlicenc megszerzéséhez szükséges 40-ből. Ezt az új értékelést azért vezették be, hogy gátat szabjanak a túl fiatal és tapasztalatlan versenyzők érkezésének a királykategóriába, amit kimondatlanul is a Toro Rosso által szemtelentül fiatalon leigazolt **Max Verstappen** esete tett szükségessé.

18 éves korhatárt és legalább két év formula-autós tapasztalatot szabtak meg a debütálás feltételeként, viszont emellett sikerességhez is kötötték az F1-hez való jogosultság megszerzését, ami jelentősen korlátozza azoknak a versenyzőknek a csoportját, akik be-bocsátást nyerhetnek a Formula-1 kapuján. Superlicencet a következő évtől már csak az kaphat, aki az elmúlt három év során összegyűjtötte az előírt 40 pontot, vagy ha az elmúlt évben legalább 5, illetve az elmúlt három évben legalább 15 F1-es futamon rajthoz állt.

Mindenek érdekes vetülete, hogy ha már korábban létezett volna ez a szabály, akkor 2010-ben a hétszeres világbajnok Michael Schumacher sem lett volna jogosult a licenc újbóli megszerzésére. Viszont előretételeként is

számos olyan hatása lehet az újításnak, amely átformálhatja egyes csapatok működését és a pilóták hozzáállását.

Emellett olyan kérdések is egy csapásra választ nyertek, mint hogy Robert Kubica valaha visszatérhet-e még az F1-es versenyzéshez. Aligha, hiszen a ralizással, és a lehe-



Verstappen érkezése adott okot a szigorításra

tőségei között lévő túraautózással sem lehet pontokat gyűjteni, a hároméves hiányzason pedig már rég túl van a lengyel. És hogy vajon lesz-e a közeljövőben ismét női pilótája a Formula-1-nek? Nem. Hiába lépdelt egyre közelebb céljához Susie Wolff, máshol elért kézzelfogható eredmények nélkül a szabályok már nem engedélyezik neki, hogy akár egy futamra is beüljön a Williams vagy bármely más csapat autójába. F1-es debütálásának esélyei ezzel a döntéssel szinte a nullára csökkentek. Általában véve a tesztpilóták élete is megváltozik: immár nem sokan engedhetik majd meg maguknak, hogy egy-két évig bármi egyéb elfoglaltság nélkül csak egy csapat tartalékversenyzői legyenek, hiszen korábbi eredményeik hamar elévülnek.

De át kell gondolniuk pilótaprogramjaikat a csapatoknak is. Vajon érdemes a Mercedesnek továbbra is a DTM-ben képeznie nemrég felkarolt tehetségét, Pascal Wehrleint, ami szemernyit sem segíti az F1-es törekvéseit? Egyáltalán nem, márpedig ha a tervek szerint az idei szezont is ott teljesíti, akkor jövőre a letelejéről kezdheti a 40 pont összegereblyezését az Európai F3 2012-es második helyezettje.

Az új rendszer viszont a legérzékenyebben a Toro Rossót, vagyis a Red Bull tőkélyre

fejlesztett pilótaprogramját érintheti, hiszen az energiatalososoknak eddig legfőbb védjegyük volt, hogy pofátlanul fiatalon, akár a szezon közben rángatták fel éppen aktuális ígéretes tehetségüket az F1-be, még mielőtt az egy bajnokságot is megnyerhetett volna az

alsóbb szinteken. Erre többé nem lesz lehetőségük, ami alapjaiban formálhatja át, sőt, idővel akár veszélybe is sodorhatja az olasz fiókcsoport működését. Egyelőre azonban a lehető legjobban reagáltak a váratlan helyzetre, hiszen azonnal a GP2-be küldték Pierre

Gasly-t és Alex Lynnt, ahol a sikert jóval több ponttal jutalmazták, mint az energiatalososok által eddig inkább preferált WSR 3.5-ben.

Komoly, előre nem látható hatása lehet a szabályváltozásnak a privát, anyagi támogatásoktól függő csapatok

Pontozás

A superlicenc megszerzéséhez három éven belül legalább 40 pontot kell összegyűjteni. Itt látható, hogy az alábbi szériákban mennyit is érnek az év végi bajnoki helyezések.

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
FIA Formula-2 (2016-tól)	60	50	40	30	20	10	8	6	4	3
GP2	50	40	30	20	10	8	6	4	3	2
GIA F3 Európa-bajnokság	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
FIA WEC (csak LMP1)	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
IndyCar	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
GP3	30	20	15	10	7	5	3	2	1	
Formula Renault 3.5	30	20	15	10	7	5	3	2	1	
japán Super Formula	20	15	10	7	5	3	2	1		
FIA nemzeti F3 bajnokságok	10	7	5	2	1					
FIA nemzeti F4 bajnokságok	10	7	5	2	1					
Formula Renault 2.0, NEC	5	3	1							

„A Renault nehezményezte, hogy saját sorozataik jóval kisebb súlyúak lettek a pontrendszerben, mint az FIA által kontrollált szériák.”



jövőjére is, akik a pilóták szponzori pénzeiből egészítik ki a költségvetésüket. Mi lesz a se-reghajtó csapatokkal, ha nem tudnak „fizetős versenyzőket” igazolni, mivel azok a GP2 középmezőnyében sínylődve nem kaphatják meg a szuperlicenct? Nem titok, hogy Marcus Ericsson sem esett volna át ezen a rostán tavalyi debütálásakor, most viszont váratlanul szerencsés helyzetben találta magát, dacára annak, hogy sokan kételkednek F1-es kvalitásaiban. Ha a megszorult csapatok nem találnak hasonlóan pénzes versenyzőket, többéves karrier is várhat rá a királykategóriában.

Az idei szezon végén már szűk lesz az a melder, amelyből a csapatok válogathatnak, és pontosan tudni fogjuk, hogy kiknek lesz esélye F1-es szerződést kapni 2016-ra. Viták persze máris vannak, a Renault például nehezményezte, hogy saját sorozataik, mint a WSR 3.5 jóval kisebb súlyúak lettek a pontrendszerben, mint az FIA által kontrollált szériák, a szövetségnek tehát láthatóan maga felé hajlott a keze. Nem elképzelhetetlenek még a változások, mint ahogy az sem, hogy egyes kivételes esetekben valaki „soron kívül” is megkaphatja a szuperlicenct.

Az FIA bekeményítése egyrészt érthető, másrészt viszont meglehetősen átgondolatlanok és szigorúnak tűnnek – és nem csak

azért, mert teljesen értéktelenné teszi a túrautókat vagy a Formula-E-t. Mindez a lépés pedig nyilvánvalóan válaszként szolgál arra is, hogy az F1 megítélése különösen az elmúlt év során nagyot zuhant, az autókat könnyen vezethetőnek bélyegezte meg a közvélemény. Így most valóban nehezen elérhetővé tették a sportot, de attól a már benne lévő számokra a kihívás fikarcnyit sem nőtt. Talán ha pár év múlva tényleg jönnek azok az ezer lóerős motorok, akkor visszatérhetünk a témára, de addig féltő, hogy csak egy újabb támadási felületet kreált magának a Formula-1.



Többek között Wolff és Wehrlein számára is lecsökken az F1-be jutás esélye, és Kubica sem reménykedhet a folytatásban

Magyar szemmel

Az elmúlt években egyértelműen Kiss Pál Tamás ért el a legmagasabb szintre a nemzetközi formulaautós szériákban honfitársaink közül, így ha valakinek a véleménye igazán hiteles lehet az új pontrendszeréről, akkor az ő. A korábbi GP3-as futamgyőztes és AutoGP év végi 2. helyezett pilóta elmondta:

„Ami egyből szembetűnő rápillantva a táblázatra, hogy az FIA egyértelműen a saját versenysorozatát részesíti előnyben. A WSR-t például én egy abszolút világszínvonalú szériának tartom, amely rengeteg F1-es pilótát adott a közelmúltban is, ezért véleményem szerint ennek a sorozatnak mindenképp az első két hely valamelyikén kellene szerepelnie. Szkeptikus vagyok azt illetően is, hogy a jelenlegi gazdasági helyzetben igény lenne még egy sorozat, a Formula-2 elindítására, és ez valóban képes lesz-e magasabb szintet képviselni, mint a GP2 vagy a WSR. Furcsa, hogy a nemzeti F4-es bajnokságokat ilyen magasán jegyzik, a DTM és az AutoGP pedig nem is szerepel a listán, ezért az egész pontozási rendszer kicsit igazságtalannak tűnik a szememben. Ami miatt mégis jó elgondolásnak tartom, az az, hogy ezzel talán egy kicsit több kedvet csinálnak a fiatal versenyzőknek, hogy elinduljanak az F1 felé vezető úton, és lesz egy objektív, kézzel fogható mérce, amihez mérhetik magukat. Viszont nem szabad elfelejteni, hogy az, hogy valaki eléri a megfelelő pontszámot, továbbra sem fogja azt jelenteni, hogy utána garantált helye lesz az F1-ben. A végső döntés ugyanúgy a csapatokra marad, mint eddig, csak talán szűkül a kör, akikből válogathatnak.”

Raikkönen, Alonso és Button sem lenne ma az F1-ben, ha...

Kimi Raikkönen, Fernando Alonso, Jenson Button, Daniel Ricciardo, Felipe Massa, Marcus Ericsson, Carlos Sainz és Max Verstappen – mindannyian tagjai lesznek a 2015-ös mezőnynek, de egyikük se lenne ma az F1-ben, ha az FIA új szuperlicenches pontrendszere már az ő bemutatkozásukkor is érvényben lett volna.

A MAI F1-ES MEZŐNY TAGJAI KÖZÖTTI FIKTÍV SORREND A SZUPERLICENCES PONTRENDSZER ALAPJÁN

ELÉG PONTSZÁMUK LETT VOLNA ANNO AZ F1-ES DEBÜTÁLÁSHOZ				
	F1-es bemutatkozás	F1 előtti utolsó 3 év eredményei	Pontok	Össz.
1. NICO HÜLKENBERG	2010., Williams	2009., GP2, 1. hely 2008., F3 Euroszéria, 1. hely 2007., F3 Euroszéria, 3. hely	50 40 20	110
2. LEWIS HAMILTON	2007., McLaren	2006., GP2, 1. hely 2005., F3 Euroszéria, 1. hely 2004., F3 Euroszéria, 5. hely	50 40 8	98
3. ROMAIN GROSJEAN	2012., Lotus	2011., GP2, 1. hely 2009., GP2, 4. hely	50 20	70
4. PASTOR MALDONADO	2011., Williams	2010., GP2, 1. hely 2009., GP2, 6. hely 2008., GP2, 5. hely	50 8 10	68
5. NICO ROSBERG	2006., Williams	2005., GP2, 1. hely 2004., F3 Euroszéria, 4. hely 2003., F3 Euroszéria, 8. hely	50 10 3	63
6. FELIPE NASR	2015., Sauber	2014., GP2, 3. hely 2013., GP2, 4. hely 2012., GP2, 10. hely	30 20 2	52
7. VALTTERI BOTTAS	2013., Williams	2011., GP3, 1. hely 2010., F3 Euroszéria, 3. hely	30 20	50
8. SEBASTIAN VETTEL	2007., Sauber	2006., F3 Euroszéria, 2. hely 2005., F3 Euroszéria, 5. hely 2004., Formula BMW ADAC, 1. hely	30 8 10	48
9. SERGIO PEREZ	2011., Sauber	2010., GP2, 2. hely 2008., Brit F3, 4. hely	40 2	42
10. DANYIL KVJAT	2014., Toro Rosso	2013., GP3, 1. hely 2012., F. Renault EK 2.0, 2. hely 2012., F. Renault 2.0 Alps, 1. hely 2011., F. Renault EK 2.0, 3. hely 2011., F. Renault 2.0 NEC, 2. hely	30 3 5 1 3	42
NEM LETT VOLNA ELÉG PONTSZÁMUK ANNO AZ F1-ES DEBÜTÁLÁSHOZ				
11. CARLOS SAINZ	2015., Toro Rosso	2014., WSR3,5, 1. hely 2012., F3 Eb, 5. hely	30 8	38
12. DANIEL RICCIARDO	2011., HRT	2010., WSR3,5, 2. hely 2009., Brit F3, 1. hely 2008., F. Renault 2.0 WEC, 1. hely 2008., F. Renault EK 2.0, 2. hely	20 10 5 3	38
13. FERNANDO ALONSO	2001., Minardi	2000., FIA F3000, 4. hely 1999., Formula Nissan, 1. hely	20 10	30
14. FELIPE MASSA	2002., Sauber	2001., Euro F3000, 1. hely 2000., F. Renault 2.0 EK, 1. hely 2000., Olasz F. Renault 2.0, 1. hely	20 5 5	30
15. MAX VESTAPPEN	2015., Toro Rosso	2014., FIA F3 Eb, 3. hely	20	20
16. JENSON BUTTON	2000., BMW Williams	1999., Brit F3, 3. hely 1998., Brit Formula Ford, 1. hely	5 10	15
17. MARCUS ERICSSON	2014., Caterham	2013., GP2, 6. hely 2012., GP2, 8. hely 2011., GP2, 10. hely	8 4 2	14
18. KIMI RAIKKÖNEN	2001., Sauber	2000., Brit F. Renault 2.0, 1. hely	5	5

Kimi Raikkönen, Fernando Alonso, Jenson Button, Daniel Ricciardo, Felipe Massa, Marcus Ericsson, Carlos Sainz és Max Verstappen – mindannyian tagjai lesznek a 2015-ös mezőnynek, de egyikük se lenne ma az F1-ben, ha az FIA új szuperlicenches pontrendszere már az ő bemutatkozásukkor is érvényben lett volna.

„Nagyszerű érzés volt végre megelőzni Alonsót”

SZÖVEG:
BOGNÁR VIKTOR
FOTÓ:
WILLIAMS

Felipe Massa élete a Ferrari után is teljes

A Williamsnél új életet kezdő korábbi Ferrari-pilóta elmondja a véleményét a halról és a sült krumpliról, az elszalasztott világbajnoki címről, és hogy miért esik nehezebbé leszokni a „persze” szó gyakori használatáról. Felipe Massa olvasói kérdésekre válaszolt az F1Racing hasábjain.



„De sok kérdés!” – jegyzi meg Felipe, amint megemeli az azokat tartalmazó kártyapaklit. Pedig cseppet sem kellene meglepődnie azon, hogy ekkora iránta az érdeklődés, hiszen máris hosszú és eseménydús karriert tudhat maga mögött. A balesetekkel tarkított bemutatkozó éve után a partvonalra került, majd következett a Ferrari, ahol Robin szerepébe bújta Batmanként tetszelgő Michael Schumacher mellett, ezután egy késhegyre menő bajnoki csatát vívott Lewis Hamiltonnal 2008-ban, súlyos sérülést szerzett a következő évben a Hungaroringen, és egy nehéz időszakban alárendelt státuszt töltött be Fernando Alonso mellett. Most viszont újjászületett a hozzá hasonlóan megfiatalodott Williamsnél.

Milyen érzés ilyen közel lenni Sir Frankhez, a Formula-1 élő legendájához?
Ő tényleg egy legenda. Az övé a Formula-1 egyik legnagyobb hagyományokkal rendelkező csapata, és mindig is vágytam rá, hogy nála versenyezhessek, ezért most nagyon boldog vagyok, hogy a család részese lehetek. Hatalmas szíve van és rengeteg tapasztalata.

F1-es vagy futballista világbajnokként szeretnéd inkább látni a fiadat?
Én élvezem, hogy versenyző vagyok, és meg is értem ezt a világot. Szép lenne látni, ha egy napon a fiam is az F1-ben vezetne, viszont szerintem könnyebben lehet futballista. Egyre kisebb az esélye annak, hogy valaki bekerüljön az F1-be, és láthatjuk, hogy milyen sokan érkeznek csak a pénzük miatt. Nem szeretném, hogy a fiam hátrányba kerüljön amiatt, mert valahol az anyagi helyzetet a tehetség elé helyezik. Szóval talán labdarúgóként jobb lenne.

Igaz, hogy a pályán vezetés közben képes vagy megérezni a lelátókon árukt ételeket?
Igen, igaz. Olykor megérezem a grillen sütött ételeket és egyéb dolgokat. De nem minden pályán – egyes helyeken a lelátók annyira messze vannak, hogy nehéz bármit is megérezni. Más esetekben viszont még meg is éhezem az illattól.

A Williamshez való szerződésed a valaha meghozott legjobb döntésed?
Azt mondanám, hogy az egyik legjobb, igen. Szükségem volt erre, és száz százalékban biztos vagyok abban, hogy ez volt a legjobb

választás. Próbáltam ésszel hozzáállni, átgondoltam az új szabályokat, a változások várható hatását, és a Williamst helyeztem az első helyre az összes csapat közül, amelyekkel beszéltem. Idén pedig bebizonyosodott, hogy helyes döntés volt.

Melyik a kedvenc pályád, és miért?
A régi stílusú pályákat szeretem, mint Spa, Suzuka és Silverstone, amelyek gyors kanyarokat tartalmaznak. A suzukai első szektor elképesztő, igazi elégtételt nyújt a versenyzőnek. Spa valaha jobb volt, ám most az új



Mindent úgy csinál, mint a balesete előtt, de jobban megbecsüli az életet

„A williamses a valaha meghozott egyik legjobb döntésem.”

típusú autókkal az Eau Rouge végre ismét nagyobb kihívást jelent, mint az elmúlt néhány évben.

Mennyire voltál dühös, amikor a csapat utasítására el kellett engedned Fernando Alonsót a 2010-es Német Nagydíjon?
Rendkívül csalódott voltam. Nagyon szomorú pillanat volt az az életben. Amikor jó munkát végzünk az autóban, nem számítunk rá, hogy ilyen megtörténhet. Pályafutásom legrosszabb napjaként emlékszem rá – nagyon elkésztető érzés volt, nemcsak nekem és a csapatnak, hanem szerintem mindenki számára.

Kipróbáltad már a tradicionális brit fish&chipset? Ha igen, mennyire tetszett?
Igen, de őszintén szólva nem hiszem, hogy a legjobb étteremben jártam. A halat egyébként is szeretem, és a sült krumplit is, így nehéz lenne ezt nem kedvelni. De mindenképp el akarok egyszer menni egy híres étterembe Angliában, hogy a legjobbat kóstolhassam

meg. Egyébként nem nehéz olyan ételt adni nekem, ami az ínyemre van.

Szerinted hatással volt a vezetésedre a 2009-es hungaroringi baleseted? És gondoldod, hogy mostanra visszatértél a csúcsformádba?

Nem hiszem, hogy hatással volt rám. Persze nehéz volt otthon ülni és várni, hogy visszaterhessek a versenyzéshez. De ugyanúgy érzem magam, és mindent ugyanúgy csinállok, mint korábban. Egyedül az változott, hogy immár jobban megbecsülöm az életet. Egy nagy baleset előtt sohasem gondolnánk, hogy az ilyen dolgok megtörténhetnek velünk, utána viszont felismerjük, hogy bárkivel megeshet hasonló. Ezért immár sokkal jobban tiszteltem az életet.

Volt már valaha igazán nagy vitád Rob Smedley-vel?

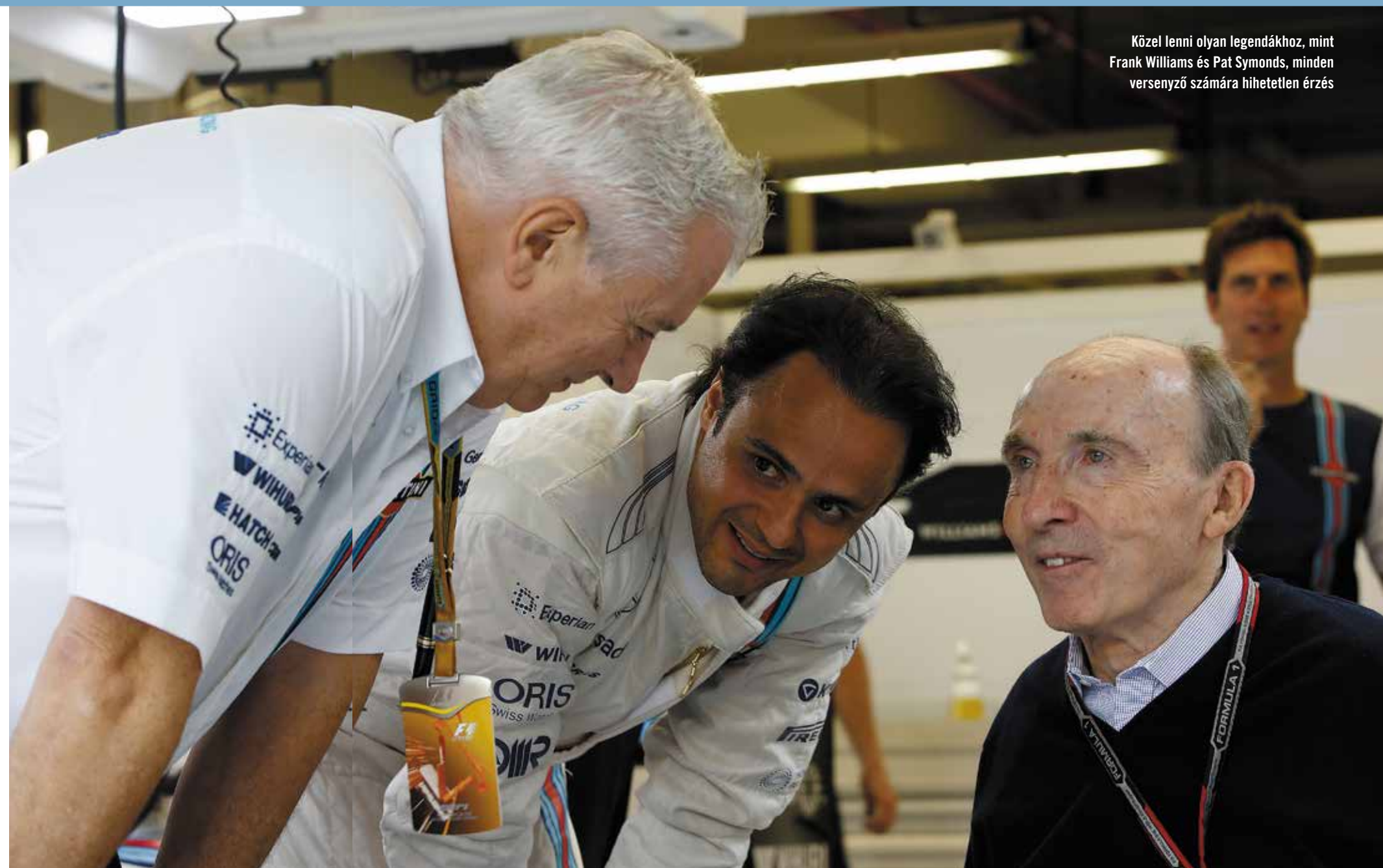
Ó, igen, sokszor – jó és rossz értelemben is. Nem tudom mindet felidézni, de volt egy pár. Régóta együtt dolgozunk már, így elkerülhetetlen, hogy néha nem értünk egyet. Olykor neki volt igaza, és utólag ezt én is beláttam, de a fordított helyzet is előfordult már. Az a legfontosabb, hogy mindig teljesen nyitott volt a munkakapcsolatunk, és mindig kimondtuk a véleményünket.

Hogyan tudtál olyan gyorsan reagálni, amikor Kimi autója megindult feléd? (Massa szándékosan megpördült az autójával, hogy elkerülje a Kimi Raikkönen Ferrarijával való ütközést idén Silverstone-ban.)

Nem tudom. Az a pillanat egyszerűen azt a reakciót váltotta ki belőlem, hogy a fékre lépek és elfordítom a kormányt. Az ilyen helyzetekben gyorsabban reagálunk, mint hogy időnk lenne gondolkodni. És végül működött: ő is jól van, én is jól vagyok, és ez a legfontosabb.



„Továbbra is sokat álmodom arról, hogy egyszer még bajnok leszek.”



Közel lenni olyan legendákhoz, mint Frank Williams és Pat Symonds, minden versenyző számára hihetetlen érzés

Sikerült már leszoknod arról, hogy gyakran használd a „persze” (angolul: for sure) kifejezést?

Ööö... nem. Továbbra is folyamatosan használom. Olykor, ha valamihez ennyire hozzászokunk, nehéz változtatni rajta, és (sokat sejtetően előrehajol) persze nem is változtattam.

Nagy szereped volt abban, hogy a mérnököd követett téged a Williamshez?

Nem hinném. Rob korábban kezdett el tárgyalni a Williams-szel, mint hogy én megtertem volna, és mindig nagyon pozitívan beszélt a csapatról, amikor ez szóba került közöttünk. Ellátott néhány hasznos tanáccsal, amelyek segítettek a gondolkodásmódomat. Azt hiszem, mindketten változásra vágytunk. Már egy ideje fontolgattam, hogy más csapathoz akarok szerződni, viszont intelligens döntést próbáltam hozni. Tehát olyan helyre vágytam, ahol sikeres lehetek, ahol tisztességes munkát végezhetek. És Rob ugyanígy gondolkodott.

200 nagydíjon is túl vagy, és ugyanolyan jól vezetsz, mint régen. Mit gondolsz, megdöntheted a futamrajtok rekordját (amit Rubens Barrichello tart 322-vel)?

Biztosan nem!

Éreztél mostanság vágyat arra, hogy a magasba emeld az öklöd, miután megelőztél Alonsót?

Mindig jó érzés megelőzni Alonsót, aki egy erős, versenyképes pilóta. Ám nemcsak Alonso, hanem Hamilton és Vettel megelőzése is különleges élvezetet nyújt. De igen, nagyon boldog voltam abban a pillanatban...

Mi a kedvenc szendvicsed?

A sajtburgert mondanám, de igazából mindent szeretek. De egy biztos: ha a szendvics választom, mindenképp egy rendeset akarok. Nem kellene bele olyan dolgok, mint a szalonna, csak egy hagyományos sajtburger, amiben csak hús és sajt van a meg-

szokottak szerint. Ami pedig a paradicsomot illeti: egyáltalán nem szeretem, ha az is odakeveredik.

Mit gondoltál Nelson Piquet Jr.-ről az ütközésbotrány után?

Nagyon csalódottá tett a helyzet. Az játszotta a legnagyobb szerepet a dologban, hogy elvesztettem a bajnoki címet, mivel az így nem igazi futam volt, csak egy műverseny. És nagyon szomorú vagyok, amiért a szövetségünk sohasem tett semmit az ügyben, hogy helyrehozza, ami ott történt.

Továbbra is álmodsz arról, hogy bajnok legyél?

Igen, továbbra is vágyok rá, hiszen mindig ezt akartam elérni életem során.

Persze nem folyamatosan arról álmodozok, hiszen akkor aludni se lenne időm! Egyszer már nagyon közel jártam hozzá, és egyértelműen továbbra is része az álmainknak.

Meglátásod szerint mi a legnagyobb különbség a Ferrarival és a Williams-szel való munka között?

A legnagyobb eltérést az jelenti, hogy a Williamsnél sokkal kevesebb a politika. Jóval kisebb a nyomás, így kizárólag a versenyzésre koncentrálhatunk.

A Ferrarinál töltött éveket is élveztem, de immár nincs részem annyi politikai játszmában.

Ha lehetőség lenne a Williams bármelyik autóját vezetni, melyiket választanád és miért?

Nehéz kérdés, mert a Williams sok elképesztő autóval rendelkezik. Nagyszerű lenne vezetni a „Piros 5-öst” (Nigel Mansell FW14-esét), az egy igazán mesés gép. De szívesen ülnék be Nelson Piquet valamelyik autójába is. Ayrton autója... az szintén sokat jelent Brazília számára, de sajnos negatív értelemben, és

szerintem a csapatnak sem okozna nagy élvezetet, így ahhoz nem nyúlnék.

Neymar vagy Zico (brazil labdarúgók)?

Nagyon kedvelem Neymart, elképesztő tehetség, de még mindig túl fiatal ahhoz, hogy Zicóhoz hasonlítsuk. Kérdezz meg ismét Neymar karrierjének végén, és talán akkor már másképp gondolom. Amit Zico tett a pályafutása során, az tényleg hihetetlen.

Biztosan emlékszel a kockás zászlóra a 2008-as Brazil Nagydíjról. Világbajnoknak éreztél magad abban a pillanatban? Mennyire volt nehéz, amikor megtudtad, hogy Lewis megelőzte Timo Glockot az utolsó kanyarban, és ezzel elcsípte a vb-címet?

Valójában sohasem éreztem magam bajnoknak, mivel esett az eső, a körülmények pedig végig kiszámíthatatlanok maradtak. Tudtam, hogy van rá esély, de nem éreztem úgy, hogy már megnyertem. Egyedül azt tudtam, hogy nyertem a versenyen, és mindenekelőtt annak a győzelemnek örültem. Vártam, hogy Rob közölje, mi lett a vége. Az eső segített nekem,

mert tudtam, hogy bármi előfordulhat. Ám amikor megláttam a kivetítőt, hogy mi történik, az tényleg kicsit nehéz volt. Viszont továbbra is úgy érzem, hogy az embereknek ez jobban fáj, mint nekem. A családom is ugrált, mindenki izgatott volt, aztán felismerték, hogy a dolgok kicsit máshogy alakultak...



Valós idejű adatáramlás

Hogyan kommunikálnak az autók a csapatokkal?

A Formula-1-ben a sebesség nemcsak a pályán, hanem a döntéshozásban is nélkülözhetetlen. A csapatoknak azonnal tudniuk kell, ha a versenygépeik összetett rendszereiben valami nem a terv szerint halad, ennek érdekében pedig az autók folyamatos összeköttetésben állnak a boksztucával. Pat Symonds rávilágít, hogyan is működik ez.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: CSAPATOK

Mit értünk telemetria alatt?

A szót gyakran pontatlanul használják. A telemetria nemcsak az adatot jelenti, hanem a drót nélküli adatátvitelt két pont között. A kifejezés görög eredetű és két részből tevődik össze. A tele, mint távoli, és a metron, mint mérés. Az F1-ben ezt annak érdekében használjuk, hogy valós idejű információkat kapjunk az autó teljesítményéről és állapotáról. Egyidejűleg magában az autóban még részletesebb adatok raktározódnak el – ezeket letöltjük, amint visszatér a garázsba.

Mostanság a televízió képernyőjén is egyre több adat jelenik meg. Hasonló ez ahhoz, amit a csapatok látnak?

A nézők csak egy apró töredékét látják az összes adatnak. A csapatok beleegyeztek, hogy a közvetítésekért felelős FOM hozzáférjen az autók adatainak egy részéhez és grafikákon a képernyőre vigye azokat, ezzel növelve a nézői élményt. Egyes adatok, például a kanyarokban ható G-erők grafikusan tűnnek fel, míg mások, mint az üzemanyag-használat számszerűsítve jelennek meg.

Hogyan használják a csapatok az adatokat?

A különböző mérnökök mind különféle módon használják, alapvetően azonban mindannyian kiemelik és ellenőrzik azokat annak érdekében, hogy az autó minél megbízhatóbb legyen, eközben pedig az egyes rendszerei lehető legjobb teljesítménnyel és hatékonysággal működjenek.

A több mint 120 szenzor által begyűjtött adatok az autóra szerelt rádióadón keresztül jutnak el a boksztba, ahol a csapat kiemeli azokat, hogy a legjobb teljesítményt hozhassák ki az autóból



Az elmúlt években az abroncs-használat is fokozott figyelmet kapott: figyelniük kell a guminyomást, a felszín és az alsóbb rétegek hőmérsékletét. Az egyes gumik által kifejtett energiát szintén szenzorok mérik, és az ebből származó adatok tájékoztatják a versenyzőt arról, hogyan kezelje a kopást az etap során.

Hány szenzor található összesen az autón?

Több mint 120 különféle szenzorról beszélünk. Egyesek egyszerűbb dolgokat mérnek, például folyadékok hőmérsékletét vagy a felfüggesztés elmozdulását, mások viszont lényegesen összetettebbek: erre egy jó példa az üzemanyag-áramlás mérése. Minden adatnak rendkívül precíznek kell lennie. Egy ilyen sarkalatos pont a váltó vezérlése, ahol minden fokozat pozíciójánál csak egy fok töredéke lehet az eltérés még magas sebesség mellett is.

Szóval ez azt jelenti, hogy 120 csatornán keresztül áramlanak az adatok?

Nem, ennél sokkal több van, mivel más vezérlési paramétereket is rögzítünk. Ezek a különböző vezérlőrendszerek állapotáról adnak számot, amelyekből például megtudjuk, hogy a váltófokozatok pozíciói szinkronban vannak-e, vagy hogy a versenyző használta-e valamilyen gombot a kormányon. Emellett az autó hidraulikus rendszereit irányító áramkörökről is gyűjtünk adatokat. De ezen kívül is számos virtuális csatornánk van, amelyek különféle algoritmusok alapján egyesítik az adatokat az autóban működő egységesített



elektronika (ECU) segítségével. Mindent összevetve általában elérjük a rendszer által maximálisan engedélyezett 1000 csatornát.

Hogyan jut el az adat a boksztucába?

Rádióhullámokon keresztül történik az autón elhelyezett adó és a pálya különböző pontjain lévő vevők között. A módszer ugyanaz, mint a wi-fi vagy az okostelefonok rádióhullámai esetében, csak persze a technológia jóval fejlettebb. Az adatátvitel másodpercenként maximum 4 Mbit sebességgel történik. Ez nagyjából akkora sebesség, amit egy 4G hálózattól kaphatunk, vagy kétszer akkora, ami egy 3G-stől várható városi környezetben.

Az okostelefonjainkon a szakadozó wi-fi-kapcsolat miatt mind hozzászoktunk már az elvesző adatokhoz. A csapatok hogyan hidalják át ezt a problémát?

Ha nem elég erős a jel, akkor a rendszer képes bufferelni, felhalmozni az adatokat, és csak akkor továbbítja őket, ha a körülmények már megfelelőek. De ugyanez történik akkor is, ha videofájlokat játszunk le az interneten.

Az adatok a gyárba is eljutnak?

Amint megérkeznek a garázsban lévő szervereinkre, továbbküldjük azokat a bázisunkra részben az interneten, részben pedig saját hálózatainkon keresztül. De a gyárban lévő mérnökök is hozzáférhetnek olyan, a pályán elhelyezett virtuális műszerekhez, amelyekről lekérhetik az adatokat.

Lehetetlennek tűnik, hogy egy mérnök ennyi adaton átrágha magát.

Tényleg nagyon nehéz manuális módszerekkel kielemezni a valós idejű úgynevezett „nagy adatokat”. Ez ahhoz vezetett, hogy ma már egyre több figyelmet fordítottak az automatizált adatelemzésre. A legegyszerűbb esetben ez lehet csak egy villogó kijelző, ami figyelmeztet, ha egy fontos paraméter a határértékeken kívülre csúszott. Más esetben az adatokat grafikákon egy trendvonal segítségével ábrázoljuk, ezáltal pedig szemmel tarthatjuk, hogy az üzemanyag-fogyasztás a tervek szerint halad-e, vagy ügyelhetünk arra, hogy a fékek ne használódjanak el a verseny vége előtt.

Adattenger

Egy kör során egy autó nagyjából 15-20 MB valós idejű adatot szolgáltat, ami így egy hétvége során közel 3 GB-ot jelent. Ez soknak tűnhet, de még mindig eltörpül a 70-80 GB mellett, amit a fedélzeti adathordozóról töltenek le. Hogy össze tudjuk ezt hasonlítani, egy átlagos felbontású mozifilm mérete valamivel több, mint 2 GB, míg egy MP3 zenefájl 4 és 8 MB között van.



Mindentudó

Lewis Hamilton

A-tól
Z-ig

A szemünk előtt vált kétszeres világbajnokká, szinte mindent tudunk róla, mégis akad pár olyan információ a Mercedes világbajnoka körül, amely újdonságként hathat. Íme, az ábécésorrendbe szedett érdekességek.

SZÖVEG: DEZSŐ ATTILA • FOTÓ: MERCEDES

A

ANTHONY

Közös történetük mesébe kíváncsok: gyerekkorában édesapja három műszakot vállalt, menedzserként állt mellette, amíg világbajnok nem lett a Forma-1-ben, később aztán elváltak útjaik. Az elmúlt évben az „öreg” egyre több futamon vett részt, Hamilton pedig nagyon örült a helyzetnek. „Korábban alig vártam azt a pillanatot, hogy csak apaként legyek mellettem. Most ezt láthatják, ami fantasztikus” – mondta Lewis ősszel, a Szingapúri Nagydíj után.

B

BRAZÍLIA

Első világbajnoki címszerzésének helyszíne, ahol több tízezer brazil szeme láttára multa felül a helyi hőst, Felipe Massát. Amíg Spanyolországban rasszista üzeneteket kapott az Alonso-affér miatt, Interlagosba nyugodtan visszatérhetett 2008 után, noha ez az egyetlen helyszín a naptárba tavaly visszatérő Spielbergen kívül, ahol eddig nem sikerült nyernie – csak két dobogós helyezést itt a mérlege.

Cs

CSALÁD

Ami mindennél fontosabb számára. Mindegy, hogy öccse, édesapja vagy a barátnője az, számára lényeges, hogy ott legyen valaki a bokszban. A mclarenes korszakban a pilóták „sleppjét” híresen gyűlölő Ron Dennis megengedte, hogy a Hamilton család ott drukkoljon a csapat garázsában, és ez ma sincs másképp a Mercedesnél sem.



Gyakran vágyik családjá jelenlétére

D

DENNIS

A mentor, aki gokartos évei óta egyengette Hamilton karrierjét. Megismerkedésük történetét számtalanszor felidéztek már, és az évtizedes kapcsolat 2008-ban világbajnoki címben csúcsosodott ki. Nem volt felhőtlen a viszony közöttük, de jól tudják, hogy ezt a sikert csakis közösen érheték el.

É

ÉKSZEREK

Hamiltonra könnyen rásüthető a Forma-1 divatdiktátora kifejezés is, hiszen nagyon sokat ad a megjelenésére. Szó szerint ragyogó jelei ennek különféle stílusú ékszerei: a gyémánt fülbevalók, vagy épp a nyakláncok – Austinban legutóbb például igen meghökkenítő nyakbavalót viselt.

F

FIZETÉS

A 2014-es mezőny fizetési listáján Hamilton a negyedik helyet foglalta el 20 millió fonttal, kettővel lemaradva az élen hármas holtversenyben lévő Alonso–Raikkönen–Vettel triótól. A hírek azonban arról szólnak, hogy idén ő viszi majd haza a legtöbbet.

G

GRENADA

Édesapja révén ide kötik gyökerei, a karibi ország zászlaját mclarenes korszakában büszkén viselte sisakján. Azóta mintha megfedkezett volna erről, de elmondhatja magáról, hogy F1-es pályafutása elején járt Vivian Burkhardtal, a korábbi Miss Grenadával is.

H

HAJKORONA

Hét éven keresztül nem sok változást láthattunk Hamilton haját illetően, hiszen addig inkább a kopaszhoz közelített, de 2014-ben kezdett visszatérni egykori GP2-es önmagához, és egyre dúsabb

frizurával jelent meg egy-egy versenyhétvégén. Igaz, a versenyek után olyan volt, mint egy kócos kisbaba, de bátran ki merjük jelenteni, hogy az „új idők, új stílusok” jegyében Hamilton élen jár társai előtt ezen a téren.

I

ISTEN
Lewis nem titkolja vallásosságát: római katolikus neveltetést kapott, kiskorában egy váltás ünneplőruhája volt, amit csak a templomban viselt, és Istennel való kapcsolatát azóta sem felejtette el. Többször hord keresztet a nyakában, tetoválása is hitéről adnak bizonyosságot, második világbajnoki címe alkalmával pedig egyértelművé tette, kinek tartozik köszönettel. „Olyan, mintha először nyertem volna, annyira áldottnak érzem magam. Ez a legjobb érzés, és hálás vagyok Istennek ezért.”

J

JACHT
Hamilton többször nyilatkozta, hogy értékén kezeli a pénzt, de a luxust ő sem veti meg, ha megvan rá a lehetősége. 5 milliárd fontot (2 milliárd forintot!) érő jachtján, a Sunsoakeren gyakran tölti idejét barátjával.

K

KÖZÚT
A kétszeres világbajnok törvénytisztelő állampolgár, egyszer azonban mégis túlfeszítette a húrt. A 2010-es Ausztrál Nagydíj előtti pénteken, Melbourne utcáin „gyakorolt” Mercedes C63-as sportkocsijával, füstöltette a kerekeket és szemtanúk szerint élvezte is a helyzetet. Amikor a rendőrök lekapcsolták, attól félt, hogy bevonják a jogosítványát, de „csak” az autóját helyezték lakat alá.

L

LÁMPAOSZLOP
„Sok kínos pillanatot éltem át, de talán az egyik legkínosabb az volt, amikor kamerák előtt nekimentem egy lámpaoszlopnak. Próbáltam elrejtőzni a fotósok elől, de nem láttam hová megyek és csatt! Még az újságokban is megjelent...”

M

Gyerekkorának álma volt, hogy egyszer az ezüst autókat vezesse, és 22 éves korára már minden idők legfiatalabb világbajnokává vált a wokingiaknál. Noha sokkal többet remélt ettől a kapcsolattól, mint egy világbajnoki cím, a McLaren sosem tudta felvenni a versenyt a Red Bull-lal, így vb-címét követő éveit csak néhány futamgyőzelem tette szebbé.



A McLaren támogatását élvezte 13 éves korától

N

NICOLE
Se veled, se nélküled. Ez a mondat tökéletesen jellemzi Lewis Hamilton és Nicole Scherzinger kapcsolatát. 2007 végén ismerkedtek meg, és a hölgy végig szerelme mellett állt a címért folytatott 2008-as hadjáratban. Azóta számtalan alkalommal elváltak és ismét keresztették egymást útjaik, most talán úgy tűnik, hogy hosszabb ideig – vagy talán végleg – megállapodnak egymás mellett.

O

ONE, AZAZ EGYES
Mármost a rajtszám, amit Hamilton nem akar autóján viselni a 2015-ös szezonban. Utoljára 1994-ben nem láthattuk egyetlen F1-es autón, de ez őt bántja a legkevésbé. „Az egyes rajtszám nagyszerű dolog, de enélkül is mindig tudni fogom, hogy első számú vagyok. A 44-es a kedvenc számom, és ezt szeretném megtartani az autón 2015-ben is.”

P

PSZICHIKAI HADVISELÉS
Hamilton kedvenc fegyvere, ha éppen nem az ő szája szerint alakulnak a dolgok. Tavaly Monacóban ragadtatta magát olyan kijelentésekre, hogy „Nico nem a barátom” és „Úgy akarom kezelni a helyzetet, mint ahogy Senna viselkedett Prosttal”, majd „úri fiúnak” bélyegezte Rosberget, és kijelentette, hogy semmilyen előnye nincs a Német Nagydíjon vele szemben, mert finn apa mellett Monacóban nőtt fel, luxuskörülmények között. Korábban beszólt az FIA-nak is az őt érintő büntetéssorozat miatt („Talán azért, mert fekete vagyok”), de ide tartozik az is, amikor 2012-ben Spában kirweetelte a telemetriáját. Ha maga mögött tudná hagyni ezeket a kisszerű nyilatkozatokat és húzásokat, igazi példakép lehetne belőle.

Q3

Ami kevés alkalommal jött össze neki százszázalékosan 2014-ben – persze csak akkor, ha csapattársához hasonlítjuk. Hétszer tudta felülmúlni Nico Rosberget, és ugyanennyi pole-t szerzett, de nem csak az őt érintő technikai hibák miatt. Spielbergben és Silverstone-ban is ő hibázott, de általánosságban sem úgy jönnek össze neki az utolsó gyorskörök, mint a németnek. 2015-ben első számú feladatai közé tartozik majd, hogy javítson ezen a téren, bár ha a hatékonyságot nézzük, ő az éllovas: amíg Rosberg tizenegy első rajthelyéből csak hármat váltott győzelemre, Hamiltonnak ez hét alkalomból hatszor sikerült – csak a melbourne-i műszaki hiba fosztotta meg a 100%-os eredménytől.



A vagány megjelenést a Mercedes jobban tolerálja

„Tavaly a jobb füle mögé is tetováltatott, méghozzá a rajtszámát, a 44-est.”

R

ROSCOE
Évek óta Hamilton szeme fénye (Nicole mellett, természetesen), akit minden versenyre magával cipel, sőt, jobban elárasztja a közösségi médiát kis kedvence képeivel, mint szemrevaló párjáról készült fotókkal. A bulldognak még saját Twitter-csatornája is van, bár az utolsó bejegyzést 2013 szeptemberében tették közzé.

S

SENNA
A 30 éves pilóta példaképe, akit minden versenyzőnél jobban tisztel. Amikor Fujin nyert 2007-ben, Sennával példálózott, amikor Monacóban diadalmaskodott 2008-ban szintén, gyakran a brazil legendához hasonlítja magát, és keserves sírásban tört ki, amikor édesapja egy gokartverseny után elmondta neki az idol halálhírét. „Ő volt az egyik legnagyobb versenyző, de még több is annál. Egy igazi hős, egy ikonikus karakter, aki a világ minden sarkában inspirálta az embereket. A mai vezetési stílusom sokat merített abból, amit tőle láttam annak idején.”

T

TETOVÁLÁS
Egy 2010-es interjúban úgy nyilatkozott, hogy egyszer talán rászánja magát a varratásra, de majd’ öt év elteltével már rengeteg tetoválás borítja a testét. A hátán egy óriási kereszt látható, mely fölött egy felirat áll: Still I Rise, azaz „Amíg felemelkedem” (Maya Angelou amerikai költőnő verse viseli ezt a címet, de talán jobban illik Hamiltonhoz Tupac Shakur 1999-es posztumusz kiadott dala). A jobb felkarját Szűz Mária és Jézus, a könyökét egy szív és egy kereszt, az alkarját pedig egy angyal borítja. Tavaly a jobb fülé mögé is tetováltatott, méghozzá a rajtszámát, a 44-est.

U

UNICEF
Sok egyéb teendői és PR-megjelenései mellett Hamilton időt szakít arra is, hogy jó ügy érdekében tevékenykedjen. Ezért vállalta el az Unicef nagyköveti szerepét, hiszen nem felejtette el, hogy ő is szegény családból származik, így az anyagi támogatás mellett azzal is próbál segíteni, hogy megjelenésével mosolyt csaljon a meglátogatott gyerekek arcára. 2012-ben így nyilatkozott erről: „Ezek fantasztikus gyerekek, és szomorú látni, hogy sokszor a legalapvetőbb dolgok, étel, tiszta víz és biztonságos lakhely nélkül tengetik életüket. De számukra egy kis segítség is óriási jelentőségű.”

A McLaren után a Mercedesnél is második évében ért fel a csúcsra



V

VERSENYMÉRŐK

Peter Bonnington, akinek hangját számtalanszor hallhattuk a tavalyi szezon során. A legemlékezetesebbek közé a hungaroringi és Abu Dhabi-beli üzenetváltásaik tartoznak, hiszen Hamilton nálunk ellentmondott Peter utasításának Rosberggel kapcsolatban, a Yas Marinán pedig meghatározó volt, ahogyan a brit részölt versenyzőjére, hogy ő lett 2014 világbajnoka. A mélypont talán a 2013-as USA Nagydíj volt kettejük kapcsolatában, hiszen Hamilton előbb beszólt Bonningtonnak, hogy ne zavarja csata közben, később pedig arra panaszkodott, hogy nem kap elég információt. A vb-cím a példa rá, hogy mindezek ellenére hatékony munkát végeztek.

W

W05

A győztes autó, egyben az egész mezőny legszebbje, amellyel Hamilton 11 győzelmet aratott és behúzza élete második világbajnoki címét. A sokszínűsége és gyorsasága illett a vezetési stílusához, s bár volt, amikor cserbenhagyta, nem panaszkodott (sokat) paripájára. Mondjuk, az élen hajtva, ki tenne ilyet?

X

X-FAKTOR

Az a bizonyos plusz, ami valakit kiemel az átlagból. Lewisban ez megvan, és most nem a pályán kívüli „sztárságára” kell gondolnunk. Generációja egyik legjobbjá, az elkövetkező évek pedig meg

fogják mutatni, ő vagy Vettel nyeri-e ezt a csatát. (Esetleg valaki más?) Beszélte ő a népszerű tehetségkutatóról is: tavaly úgy nyilatkozott, hogy nem szeretné Nicole-t ismét a műsor mentori székében látni, mert szerinte ez a közös idejükől venne el számtalan értékes órát.

Y

YAS MARINA

Második címszerzésének helyszíne, a sivatagi ékszerdoboz, mely hűen illik Hamilton személyiségéhez. Hiszen, ha azt nézzük, hogy hol volt az öbölállam fővárosa, azaz Abu Dhabi és a brit versenyző 25 évvel ezelőtt és most, elég sok hasonlóságot vélhetünk felfedezni.

Z

ZENE

Lewis életének szerves része. 2007-től számos nagyon fontos embert („barátot”) ismert meg a zeneiparból, ennek lett köszönhető párkapcsolata is, de maga is zenél. Kedvence a gitár, de lehet, hogy komolyabb útra tereli majd szenvedélyét „A visszavonulás után legelőször kommentálni kezdenek – nekem más terveim vannak” – mondta nemrég arra utalva, hogy szívesen kipróbálná magát zenészként is. Tavaly a közösségi médiában keringett egy felvétel, amin állítólag ő énekelt, de hamar eltűntették, mindenesetre nem tartja kizártnak, hogy F1-es karrierje végén dalszerzéssel és énekkel foglalkozzon majd.



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

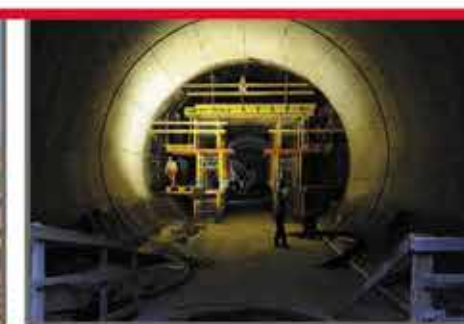
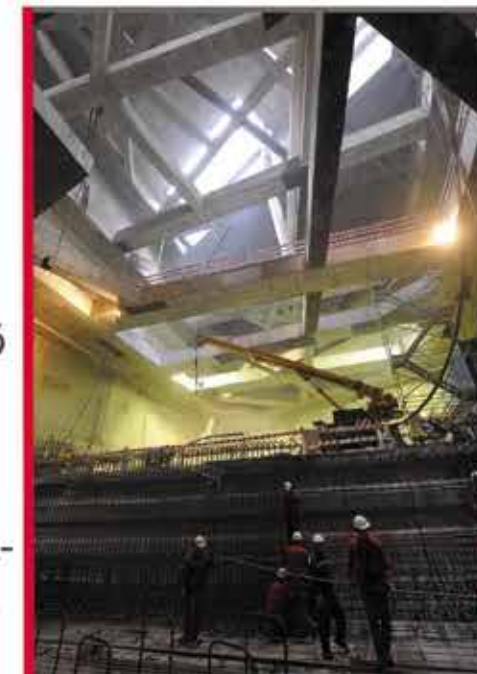
Több mint száz éve folyamatosan jelen vagyunk a hazai építőipar élvonalában. Megfelelve a mindenkori követelményeknek, mindig magas színvonalon végezzük kivitelezői és tervezői feladatainkat.

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
- metróépítés
- vasútépítés
- magasépítés
- tervezés





Újraegyesülés

McLaren + Honda + Alonso + Button = ?

Addig keverte a kártyákat a **McLaren**, hogy végül az idei évre is két világbajnok pilótánál kötöttek ki. De mi kellett ahhoz, hogy a csapat és Fernando Alonso ismét egymásra találjon, és milyen szerep jut a már szinte visszavonuló Jenson Buttonnak? De legfőképpen: mire lesz mindez elég a Honda oldalán?

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: MCLAREN

Ritka, hogy egy nagycsapat várokozta meg a legjobban a világot a pilótabejelentéssel, ám a wokongiak most egészen december 11-ig halogatták a nagy napot, magukra irányítva az egész sportág figyelmét. Ha már vártak, legalább nagyot durrantottak, hiszen világbajnok párost mutattak be a nyilvánosságának, a csapat története során már ötödik alkalommal. Nincs okunk panaszkodni, hiszen az elmúlt évek során többször is előfordult, hogy a mezőny legjobb, legsikeresebb versenyzői csapattársakká váltak valamelyik merészet húzó istállónál – aztán egyes csaták hozták a várt tűzijátékot, míg mások csalódást

500 nagydíjra áll a nevük mellett. Kettőjük átlagéletkora 34 év, míg a Ferrarinál ez a szám 31, a Mercedesnél 29, a Red Bullnál pedig mindössze 23 – nem is beszélve a Toro Rosso pilótáiról, akik átlagosan 16 évvel fiatalabbak a McLaren kettősénél. Ez a túláradó tapasztalat pedig több szempontból is javára válhat idén a wokongi csapatnak és új technikai partnerének, a Hondának. Egyrészt a két pilóta rutinja felbecsülhetetlen értékű lesz a fejlesztéseknél, másrészt pedig érett, sokat látott férfiakról lévén szó kisebb az esélye, hogy a versenyzők egymás, sőt, a csapat torkának essenek a szezon túlfűtött pillanataiban.

megállás. A találgatásokat egy egész éven át hallgathattuk, majd amikor Vettel tavaly október elején bejelentette a Ferrarihoz való érkezését, már szinte biztosra lehetett venni, hogy a spanyol visszatér ahhoz a csapathoz, amellyel 2007-ben finoman szólva is rossz viszonyban váltak el. De mi is történt akkor, és mi a garancia rá, hogy ezúttal békés egymás mellett élés mintapéldája lesz Alonso és Ron Dennis kapcsolata?

Már majdnem egy évtizeddel ezelőtt történt, hogy az ereje teljében lévő matador a 2005-ös bajnoki cím megnyerése után gondolt egyet és a McLarenhez írt alá 2007-re.

a helyzettel. Már a szezon harmadik versenyhétvégéjén, Bahreinben kiültek a nyilvánosság elé nevetgelni Dennisszel, jelezve ezzel, hogy minden rendben van – pedig ha egy kapcsolatban minden rendben van, ott végképp nincs szükség ilyenre. És Hamilton még csak ezt követően kezdett el nyerni, legyőzni őt, ami aztán olyan tettekhez vezette a sértődött Alonsót, mint a feltartás a hungaroringi bokszutcában és a színpalak mögötti ajtórugdosás. Eközben egy nagyobb játszma is folyt a háttérben, a spanyolnak pedig új fegyvert adott a kezébe a tőle függetlenül kirobant kémbojtárny a Ferrari és a McLaren között,

„Nem Kimi ellen, hanem Fernando ellen versenyeztünk.” A szezonzáróra aztán még egy újabb szinttel nőtt a paranoia, hiszen Alonso panasza után a spanyol motorsport szövetség azt kérte az FIA-tól, hogy küldjön ellenőroket a McLaren garázsába, akik a két pilóta autójának egyenlő felkészítését felügyelik, nehogy szándékosan akarjon valaki kitolni vele. Ez meg is történt, de a bajnoki cím végül így is kicsúszott a pilóták kezei közül.

Hiába volt az autó teljesítményét tekintve 2007 a McLaren máig legerősebb szezonja ebben az évezredben, az Alonso érkezésével keletkezett felfordulás gondoskodott róla, hogy

szerezett és egyetlen ponttal maradt le a bajnoki címet megszerző Raikkönentől.

A felek éveken át külön utakon folytatták, ám az elmúlt hét szezon során még így is volt egy közös vonásuk: Alonso egyszer sem nyert bajnoki címet és a McLaren sem diadalmaszkodott a konstruktörök között. Kettőjük újbóli egymásra találásában pedig talán ez a hosszú ideje tartó csalódottság játszott a legnagyobb szerepet. A spanyol egy ideig F1-es pályafutása végcéljaként, utolsó állomásaként tekintett a Ferrarira, ahol azonban ahogy teltek az évek, egyre gyengébb technikát kapott maga alá, a csapat pedig csak most, az együtt töltött ötödik évükben tért rá az átfogó változások útjára. Ez építkezést, újabb bizonytalanságokat hoz magával, Alonsónak viszont nem volt sem kedve, sem ideje még egyszer végigvárni, hogy mi sül ki a dologból.

Eközben a McLaren, ha lehet, még magasabbról zuhant még mélyebbre. 2008-ban még egyéni bajnoki címhez segítették Hamiltont, és a Red Bull-éra során is közel kerültek néhányszor, az ő vesztüket azonban elsősorban a Mercedes hangsúlyváltása jelentette – a gyári támogatás hiánya ellehetlenítette azon törekvéseiket, hogy domináns erőkké váljanak, hanyatlásuk pedig Hamilton távozásával kezdődött el igazán. Nyilvánvaló volt, hogy új motorpartner után kell nézniük, és a Honda érdeklődése éppen kapóra jött számukra. A hírek szerint a japánok ragaszkodtak inkább ahhoz, hogy a mezőny „nagy hármasából” szerezenek meg valakit –, de Hamilton gyors visszatérése nem volt reális lehetőség, Vettel fantáziáját pedig már csak a Ferrari mozgatta meg, így a hasonlóan helyét nem találó Alonso maradt az egyetlen ésszerű választás.

Szürreális látványt nyújtott, hogy Alonso ismét a McLaren főhadiszállásán tetszelgett, az pedig még inkább, hogy egykori ellenségével, Ron Dennisszel ölekezett a fotósok előtt. Mindkettőjük mosolyában számos érzelm gyűlt össze: ha hosszú ideig nézzük a képet, felfedezhetjük rajta az újrakezdés örömet, a múlt sérelmeit, és némi kaján vigyort is, hiszen egyikük sem lehet benne biztos, hogy idén már minden teljes összhangban fog működni. Az egész persze nem jöhetett volna létre anélkül, hogy fátlyat borítsanak a hét évvel előbb történetekre: F1-es léptékekkel mérve 2007 már nagyon rég volt, a sport azóta átesett két jelentős szabályváltozási hullámon, a harc vonalak a pályán és a politikában is rengeteget változtak, Dennis már nem csapatvezető, Alonso pedig sokkal érettebbé vált. Amikor 2007-ben megérkezett a csapathoz, ő volt a Formula-1 királya – a mezőny egyetlen bajnoka, aki nyugdíjba küldte Michael Schumachert, mindenkit legyőzött, és kész volt arra, hogy egy legendás csapat színeiben címvédőként



Sokáig elképzelhetetlen volt, hogy még készülhet egy ilyen fotó



„2007-ben Alonso még a Formula-1 királyaként, most viszont már sebzett vadként érkezett a McLarenhez.”

okoztak. Alonso és Button kettősét elnézve pedig mostanság már nem először lehet az az ember érzése, hogy a jelenlegi kínálatból nem állítható össze ennél hatékonyabb és erősebb kombináció. Mindketten évtizedes F1-es múltra tekinthetnek vissza, és bár már bőven karrierjük második felében járnak, egyáltalán nem mondható, hogy kiegészítők volnának. Összesen három világbajnoki cím és 47 futamgyőzelem áll a nevük mellett, s bár ezekben a mutatókban elmaradnak a Ferrari idei bajnokpárosától, kétségtelen, hogy a tavalyi teljesítményekből kiindulva a lendület sokkal inkább az ő oldalukon van, mintsem Sebastian Vettelén és Kimi Raikkönenén.

Alonso és Button egyúttal toronymagasán az F1 valaha volt legrutinósabb csapattársainak számítanak, hiszen hivatalosan kereken

Hiszen nem is olyan régen volt már erre példa jelen szereplők között...



Már nagyon hosszú ideje beszéltek róla, ám az előzményeket ismerve továbbra is nehéz elképzelni, hogy Fernando Alonso ismét a McLaren autóját fogja vezetni. Persze nem a szerződés bejelentése, sokkal inkább az átigazolás ténye a meglepő az egész történetben – először már majdnem másfél évvel ezelőtt, a 2013-as Magyar Nagydíj paddockjában reppent fel annak a híre, hogy a McLaren és Alonso ismét érdeklődést mutatnak egymás iránt, majd amikor a futam után a spanyol felbosszantotta Luca di Montezemolót azon kijelentésével, hogy legszívesebben egy Red Bullt szeretne születésnapjára a gyengélkedő Ferrarija helyett, onnantól nem volt

Egy szezon még hátra volt a Renault-val kötött szerződéséből, de a korai bejelentés nem tette tönkre a velük ápoltság viszonyát. Ő pedig azt követően, hogy az előző évben földbe döngölte a nagyra tartott Giancarlo Fisichellát, 2006-ban Michael Schumachert is tisztességes csatában győzte le, így kétszeres világbajnokként, korának legjobbjaként vetette magát bele az új kihívásba a McLarennél.

Pár futam után azonban rá kellett döbennie, hogy új munkahelyén nem azt kapta, amire számított. Erről pedig kicsit mindenki tehetett: a félelmet nem ismerő Lewis Hamilton azért, amikor Sanghajban a pillanattól kezdve felvette vele a lépést, a csapat azért, mert elveihez ragaszkodva nem szólt bele a sorrendbe, Alonso pedig azért, mert nem volt hajlandó megbarátkozni ezzel

amiből ő is kivette a részét bizonyos e-mailek továbbszolgáltatásával. A Magyar Nagydíj hétvégéjén aztán ezen információ nyilvánosságra hozásával fenyegette meg Dennist, aki ijedtében az FIA-hoz fordult, de ezzel ki is engedte a szellemet a palackból, és a kémügy miatt a csapatot hurcolták meg, majd mire elértekük Spához, már ki is zárták őket a konstruktöri bajnokságból.

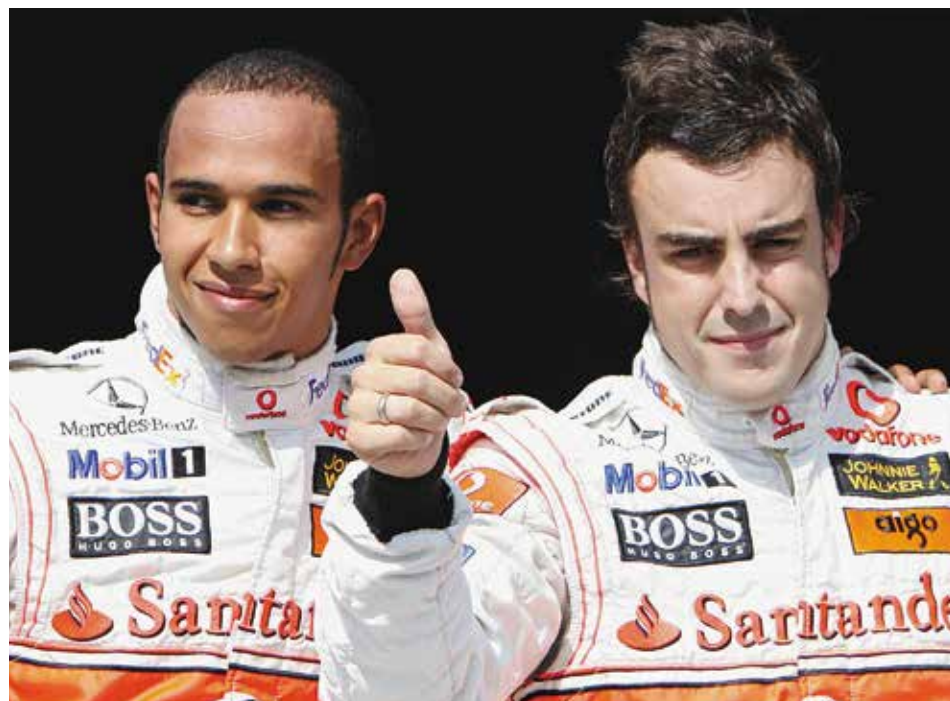
Alonso és Dennis viszonya innentől teljesen fagyossá vált, és az istálló egy része nem titkolta a spanyol ellen fordult. Ezt nyomtatékosította a csapatvezető egy kijelentése a Kínai Nagydíj után: amikor Sanghajban Hamiltont olyan sokáig hagyták kint a kóppott gumikon, hogy a brit végül már nem tudott befordulni a bokszutcába, Dennis így indokolta a félresikerült taktikai húzást:

a csapat üres kézzel, hatalmasat zuhant imázs-zsal zárja az évet. A szakítás elkerülhetetlen volt, és két héten belül meg is érkezett a közlemény a csapat részéről, miszerint felbontották az egyébként három évre szóló szerződést a spanyollal. Alonso akkor így kommentálta a történeteket: „Gyerekkorom óta vágytam arra, hogy egy napon a McLarennél vezessek, de az életben vannak dolgok, amik egyszerűen nem működnek. Továbbra is hiszek abban, hogy a McLaren egy nagyszerű csapat. Igen, hullámzó volt számunkra a szezon, ami rendkívül meglehetősen a helyzetet mindannyiunknak, és nem is titok, hogy sohasem éreztem magam igazán otthonosan.” Ehhez még később hozzátette, hogy az eredményeket tekintve semmiképpen sem könnyelheti el csalódásnak az évet, hiszen négy győzelmet





Legutóbb Alonso nem kapta meg a vágyott elsőszámú státuszt



megismételje ugyanezt. A spanyol egyébként is híresen nagy egója akkor tetőzött, így nagy csapásként élte meg, hogy váratlan porszem került a gépezetbe. Jelenleg azonban teljesen más a helyzet: sebzett vadként Alonso már elkéseredetten vágyik továbbra is ugyanarra a harmadik bajnoki címre, önszántából menekült, és tudja, hogy nem is álmai netovábbjához érkezett, hiszen nem Mercedes motor fog dübörögni alatta, és talán újabb küzdelmes évek várnak rá.

Button oldalán mindenképpen békésebb csapattársi viszonyra készülhet, és már a McLaren sem ugyanaz, mint régen, viszont a csapaton belüli egyenlőségből aligha fognak engedni. A két félnek alkalmazkodnia kell egymáshoz, és a szezon végére biztosan megtudjuk majd, hogy Alonso és a McLaren tanultak-e a hibájukból, vagy képesek elkövetni ugyanazt a hibát.

★★★
Jenson Button fejben talán már búcsút is intett az F1-nek. Abu Dhabiba olyan lelkiállapotban érkezett, mintha az utolsó futamára készülné, WEC csapatokkal vette fel a kapcsolatot, december végére pedig megszervezte az esküvőjét is, mintegy berendezkedve ezzel a nyugodtabb életvitellel. Vajon ő mennyit tudott és mennyire hitte el, hogy van még esélye a folytatásra? Ott volt vele szemben a nála jó tíz évvel fiatalabb Kevin Magnussen, akit ugyan legyőzött első közös évükben, de mégiscsak a dán a McLaren új felfedezettje, akit nem terveztek csak úgy kidobni, és akinek Alonso oldalán esélye lenne a Hondával együtt fejlődni, hogy pár év múlva akár már bajnoki hadjáratot is vezessen.

A britnek ugyan van tapasztalata Japánról és a Hondáról, ám mégis kicsit vegyes érzései lehettek a legutóbbi együttműködés-

sükről. 2006-ban ugyan velük szerezte meg első győzelmét a Hungaroringen, ám a sikert két év küszködés követte a mezőny második felében, aminek a végén a gazdasági válságra hivatkozva a Honda hirtelen kereket oldott, kilátástalan helyzetben hagyva az akkor még be nem váltott ígéretnek tekintett Buttont. Persze a történet aztán mesés véget ért, hiszen februárban megszületett a Brawn GP, amely a Honda által megálmodott autóval és Mercedes motorral valószerűtlen bajnoki címig repítette őt.

A közös múlt okán nem lenne meglepő, ha a Honda Button oldalán kardoskodott volna, míg a hírek szerint a csapat nagyobb része is inkább a britet preferálta a Magnussen mellett álló Dennisszel szemben. És ha Alonsónak is osztottak lapot ebben a kérdésben, akkor nem nehéz megjósolni, hogy ő is szívesebben társulna a hozzá hasonlóan sokat megélt brittel, akit jól ismer, mint egy újabb tejfelesszajú fiatalal, aki bizonyára nem fogná vissza magát, ha adott esetben jól odaszúrhatna a pályán az elismert kétszeres bajnoknak.

A Hondára komoly fejlesztési, tapasztalatgyűjtési munka vár, amihez aligha szerethetett volna rutinosabb pilótapárost a jelenleginél. Alonso és Button persze azt remélik, hogy a sikereket is learathatják az általuk elvégzett alapozás után, és erre meg is van az esélyük. Míg a spanyol hivatalosan „többéves” szerződést írt alá, aminek hossza bizonyára függ a csapattal való kapcsolatától és az esetleges másol felszabadult helyektől, addig a brit konkrétan két évvel hosszabbított. Ez megadja számára a lehetőséget arra, hogy ha az első, tapogatózó szezon még nem is sikerülne rózsásan a Hondának, a következő évben megmaradjon a folytonosság és a lehetőség a javításra. És bár a kontraktust még a szuperlicenckre

vonatkozó új szabály bevezetése előtt kötötték meg, a McLaren immár nem is kötelezhetné el magát Button mellett ennél hosszabb távra – hiszen ha három szezonon át megmaradna a jelenlegi páros, azzal a tesztpilótái sorba száműzött Magnussen F1-es engedélye elévülne, feltéve persze, hogy addig nem versenyez másik csapatnál. Márpedig a dánal mindenképpen tervei vannak a McLarennek, vagy ha úgy tetszik, készek megadni számára a második esélyt.

Buttonnak azonban vigyáznia is kell, hiszen nem csak pozitív hatásai lehetnek a maradásának. Az egykor a csúcsot is megjárt versenyzők egyik legnagyobb rémálma, hogy ha túl sokáig bennmaradnak a körforgásban, végül megtépázott hírnévvel lesznek kénytelenek visszavonulni, kellemetlen emléket hagyva magukról a köztudatban. Ugyan az elmúlt években is megszokott erős tempóját és éleselméjűségét mutató britnek a hirtelen formahanyatlástól, a „kiöregedéstől” még nem kell tartania, arra megvan az esély, hogy egy másik tényező tüntesse őt fel rossz fényben 2015-2016 során. Alonsóról köztudott, hogy teljesítményével, a csapat motiválásával vagy csak pusztán megjelenésével képes megsemmisítő csapást mérni aktuális csapattársaira, s eddig csak két kollegája volt az F1-ben, aki ennek ellen tudott állni: Jarno Trulli a Renault-nál és Hamilton a McLarennél. Giancarlo Fisichella, Felipe Massa vagy Kimi Raikkönen azonban – hogy csak a krémet említsük – egészen másról tudnának mesélni, hiszen az ő csillaguk rejtélyes módon azonnal zuhanórepülésbe kezdett, amint összekerültek a spanyol matadorral.

Az idei év során arra is fény fog derülni, hogy Buttonra a kettő közül melyik sors vár. Persze nem úgy ismerjük őt, mint akinek görcsbe szorulna a gyomra, ha bárkit is meglát a visszapillantó tükrében vagy a garázs



Magnussen még számíthat egy második lehetőségre

ban végében, de mindenképpen érdekes lesz figyelni, hogy a pályán hogyan alakul majd kettőjük harca, és a frome-i születésű pilóta képes lesz-e majd hasonlóan megtartani a kiegyenlített mérleget a két autó között, mint tette azt Hamilton elleni, várakozásokat felülmúló helytállásával.

2008-ban a Honda kellemetlen pillanatban húzta ki a talajt Button alól, és talán

a kompenzáció gondolata is megfordult a mindig tisztességes japánok fejében, amikor hat évvel később éppen ők azok, akik mentőövet dobhatnak számára a maradáshoz. A brit legutóbbi veszített helyzetből tört fel a bajnoki címig, ezúttal viszont igazán nyeregben érezheti magát. És vajon ennek a történetnek most mi lesz a vége: csendes búcsú vagy visszatérés a dobogó tetejére?

A McLaren visszatérői

Vannak csapatok, amelyek befogadóbbak a tőlük egykor távozó pilótákkal szemben, és néhány év elteltével képesek újakezdeni a korábban már felbontott kapcsolatot – a McLaren azonban nem ilyen. Nigel Mansell pályafutása során például háromszor szerződött le a Williams-szal, Giancarlo Fisichella pedig kétszer járt a Benettonnál és háromszor a Jordannál, illetve jogutódjaiknál. A McLaren 1966 óta íródi F1-es történelme során azonban Alonso előtt mindössze egyvalakivel esett meg, hogy távozása után egy második periódusra is visszatért versenyezni: Alain Prosttal.

A Professzor 1980-ban a McLarennel debütált, ám a csapat teljesítménye abban az évben mélyponton volt, az autó megbízhatatlansága pedig két csúnya balesetet is eredményezett a francia számára: Kyalamiban csuklótörést, Watkins Glenben pedig

agyrázkódást szenvedett. Prost ezek után már nem bízott meg a csapatban, és összeszűrte a levét a vezetőséggel is, így egy év után kivásárolta magát szerződéséből a Renault-val. 1984-ben, immár Dennis irányítása alatt azonban újraegyesült a gárdával, és a történetet befejezve hat év alatt három bajnoki címet zsebelt be.

A McLaren legnagyobb visszatérőjének mégis Pedro de la Rosa számít – a tesztpilótaként szerződött spanyol ugyan csak a Wokingban töltött első periódusában, 2005 és 2006 során kapott versenyzési lehetőséget, ám összesen háromszor igazolt le a csapathoz. 2010-ben a Sauberhez ment pilótának, majd az év végén visszatért, aztán 2012-ben a HRT-vel szerződött le, de a csapat megszűnése után nem sokkal de la Rosa már ismét a McLaren szimulátorában ült. A tavalyi évet a Ferrarinál töltötte, ahonnan



nemrég távoznia kellett. Kitaláljuk, mi lesz a következő célpontja?

Volt azonban még egy rendhagyó „visszatérés”, ami meglepő módon nem más, mint a csapatot alapító Bruce McLaren nevéhez fűződik. Az új-zélandi 1967-re a BRM V12-es motorját akarta beépíteni az arra az évre tervezett M5A modelljébe, ám a brit cég késlekedett az erőforrás legyártásával, így McLaren az előző szezonban használt M4B-vel kezdte meg az idényt. Két futam után Goodwoodban tesztelte csapata egyetlen működőképes autóját, amikor az menet közben kigyulladt, ő pedig kénytelen volt végignézni, amint porig ég. Mivel saját gépe már nem volt, a következő három futamot Dan Gurney egyik Eagle autójával teljesítette. Augusztusra aztán „visszatért” saját istállójához, ahol ekkorra készült el a BRM motorja az új versenygéphez.

A sokat látott magyar fotós elhatározta, hogy megörökíti a Formula-1 történelmének emlékezetes pillanatait, és a dioráma eszközével saját modellek készítésébe fogott. Ahogy ő mondja: „A férfiember sosem nő fel, csak drágábbak lesznek a játékszerai.”



Modellezni az F1 emlékezetes pillanatait

Vitrinbe zárt történelem

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR, GELLÉRFI GERGŐ • FOTÓ: AFM

Jótekonysági licit

Egy balesetben maradandó sérüléseket szenvedő, jelenleg az érettségijére készülő fiatalember megsegítésére árverésre bocsátjuk cikkünk főszereplőjének egyik kedvenc alkotását.

A Formula.hu jótekonysági árverést indít egy F1-rajongó budapesti fiatalember javára, aki 11 évvel ezelőtt szenvedett súlyos balesetet, s azóta folyamatos ápolásra szorul. Parragh Ádámot 2003-ban elgázolták, nyaktól lefelé lebénult a balesetben, s lélegeztetőgépre van szüksége az életben maradáshoz.

Ádám rendkívül nehéz helyzete ellenére folyamatosan tanul, jelenleg az érettségijére készül. Hobbija a Formula-1, régóta Felipe Massa szurkolója. 2009-ben a Csodalámpa Alapítvány segítségével az is megadatott neki, hogy a helyszínen nézze végig a Magyar Nagydíjat – sajnos épp abban az évben tudta ezt az álmát beteljesíteni, amikor kedvence kórházban feküdt.

A történetet hallva cikkünk főszereplője úgy döntött, hogy a Robert Kubica

2007-es montreali balesetét ábrázoló 1:18 méretarányú egyedi, díszdobozos diorámáját ajánlja fel egy jótekonysági árverésre, melynek során a nyertes licit teljes összegét Ádám családja kapja, akik számára állandó küzdelmet jelent az ápoláshoz szükséges anyagi háttér előteremtése.

A felajánlásokat segítő szándékú olvasóink e-mailben küldhetik el a levelezés@formula.hu címre, s aki a licitálás zárásáig a legmagasabb összeget ajánlotta, annak Ádámhoz történő eljuttatását követően kézbe veheti az egyedi alkotást. A licitálás február 16., 12 óráig tart. A végeredményről a For-

mula.hu számol majd be az érdeklődőknek. Természetesen, ha valaki úgy dönt, hogy a licitálástól függetlenül is szeretne segíteni Ádámnak, azt az alábbi számlaszámra történő átutalással teheti meg: 11773195-00177753. A számla tulajdonosa Parragh Csaba, Ádám édesapja.




Hogyan jött az ötlet, hogy magad kezdj el modelleket építeni?

Melyik rajongó ne szeretné kedvencének vagy egy feledhetetlen pillanatnak kicsinyített mását a nappalija vitrinjében látni? Én is így voltam ezzel. Gyűjtöttem a modelleket és hamar lettem a voksomat az 1:18-as méretarány mellett. Hiszen egy gyűjtemény úgy az igazán szép, ha minden modell egyformán kicsinyített mása az eredetinek. Ezek ugyebár már gyárilag elkészült, fém modellek voltak. A barkácsolás akkor kezdődött, amikor kiderült, hogy az egyik általam kiszemelt autó ebben a méretben egyetlen gyártótól sem elérhető. A tanult szakmám még csak köszönő viszonyban sincs ezzel a témával, így a legelső lépések lassan és nehezen indultak.

Mióta foglalkozol ezzel, illetve mennyire időigényes egy ötlet megvalósítása?

Már közel egy éve foglalkozom ezzel, és minél több időt töltök vele, annál érdekesebb és bonyolultabb modelleknek is neki merek állni. A legelső modellt annyiszor tettem félre, hogy csupán nemrég, a sokadik modell után készült el. Egyszerre párhuzamosan 4-5 autót dolgozom, így ha valamelyikkel elakadok, egy másikkal tudom folytatni, illetve vannak olyan lépések, amelyek hatékonyabbak, ha egyszerre több modellen végzem el őket. A dolog bonyolultságát ilyenkor az okozza, hogy természetesen a 4-5 modell nemhogy nem azonos, de gyakran még nem is ugyanazt az évtizedet örökítik meg. Eddig talán egy tucat autó készült el, de mielőtt az aktuálisat befejezném, már az azt követő jár a fejemben.

És a dioráma egy újabb lépést jelentett a folyamatban?

A statikus autókat szeretem egyedi mozdulatokat ábrázoló figurákkal színesíteni, mert így sokkal valóságosabb a végeredmény. Ezzel jutottam el a következő lépéshez: a diorámához. Az én értelmezésemben a dioráma egy valóságos környezetbe helyezett makett. Ilyen egy boksz, pályarészlet vagy akár egy baleset pillanata. Bármiből készülhet, 



ami a szemlélőben a valóság kicsinyített másának érzetét kelti. Szó sincs arról, hogy feltaláltam volna a „kereket”, csupán a forgalomban kaphatókhoz képest megpróbálom a könyveimben, illetve a világhalón fellelhető fotók alapján minél valóságosabbá tenni azokat. Ezek közül Robert Kubica 2007-es kanadai balesetét ábrázoló az első ilyen, de már gyártás alatt áll a következő.

Mi alapján választasz magadnak témát?
Hogy mi készül legközelebb, azt általában a könyveimet nézegetve döntöm el, és utána részletesen, lépésről lépésre felépítem gondolatban, hogy kivitelezhető-e, és ha igen, akkor nekivágok. Nekem a készítés is örömet és kihívásokat okoz, de ahogy egy barátom szavaira gondolok, mikor meglátta mit csinállok: „Fú, de jó érzés lehet, mikor elkészül!”

A kész alkotások hová kerülnek?
Eredetileg magamnak gyártottam őket, de néhány példány esetében vevők is jelentkeztek, főként külföldről. Ami nagyon jó érzés, visszaigazolása a munkám minőségének, és annak, hogy szüksége van az embereknek ilyen „játékokra”. Nem mellesleg nekem is örömet szerez minden egyes darab megépítése.

Autók papírból



Vannak olyan Formula-1-es szurkolók, akik nem elégednek meg azzal, hogy megnézik a versenyeket, elolvassák a híreket vagy posztterekkel ragasztgatják tele falukat, hanem ennél többet is tesznek rajongásuk jegyében. Magazinunk állandó olvasója, Bertalan László is közéjük tartozik, ő hosszú évek óta készít modelleket papírból F1-es autókról és pilótákról.

„Az első modelletem úgy nyolcéves koromban kaphattam, bár ekkor még nem tudtam, hogy pontosan hogyan is kell összerakni, igazából nem is

édekeltek annyira a dolog. Mivel megszállott F1-rajongó vagyok, inkább autót vagy pilótákat akartam készíteni papírból. Amikor elkezdtem, ingyenes és fizetős modelleket töltöttem le az internetről. Az első munkáim persze még nem lettek a legjobbak, mert tapasztalatlan voltam. Az első munkáimat ma már viccesen 'egynapos' modelleknek hívom, manapság ugyanis akár negyven órát is igénybe vesz egy autó megépítése. Jobban odafigyelek a részletekre, hogy minél hitelesebb legyen, ezért le is fes-

tem és be is lakozom őket! Emellett persze attól is függ az idő, hogy mennyire részletes a terv. Fontos tudni, hogy a sablonokat nem én tervezem, csak építéssel foglalkozom. Pár pilótát ugyan már csináltam, de ezeket csak át kellett festenem, hiszen az alap már adott volt. A tervezés még nehezebb munka, és tovább is tart, vagy valamilyen 3D-s tervezővel, vagy egy egyszerűbb képszerkesztővel csinálják. Ebben Horváth Szabolcs (avagy „paperboy”) barátom a legügyesebb, akinek sokat köszönhetek, hiszen rengeteg modell sablonját küldte már el nekem digitális formában, ezt már csak ki kell nyomtatni, majd jöhet az olló és a ragasztó! Általában 160 grammos A3-as papírt használok. A legnagyobb nehézséget a kicsi alkatrészek okozzák, melyeket nem egyszerű kivágni és összerakni.

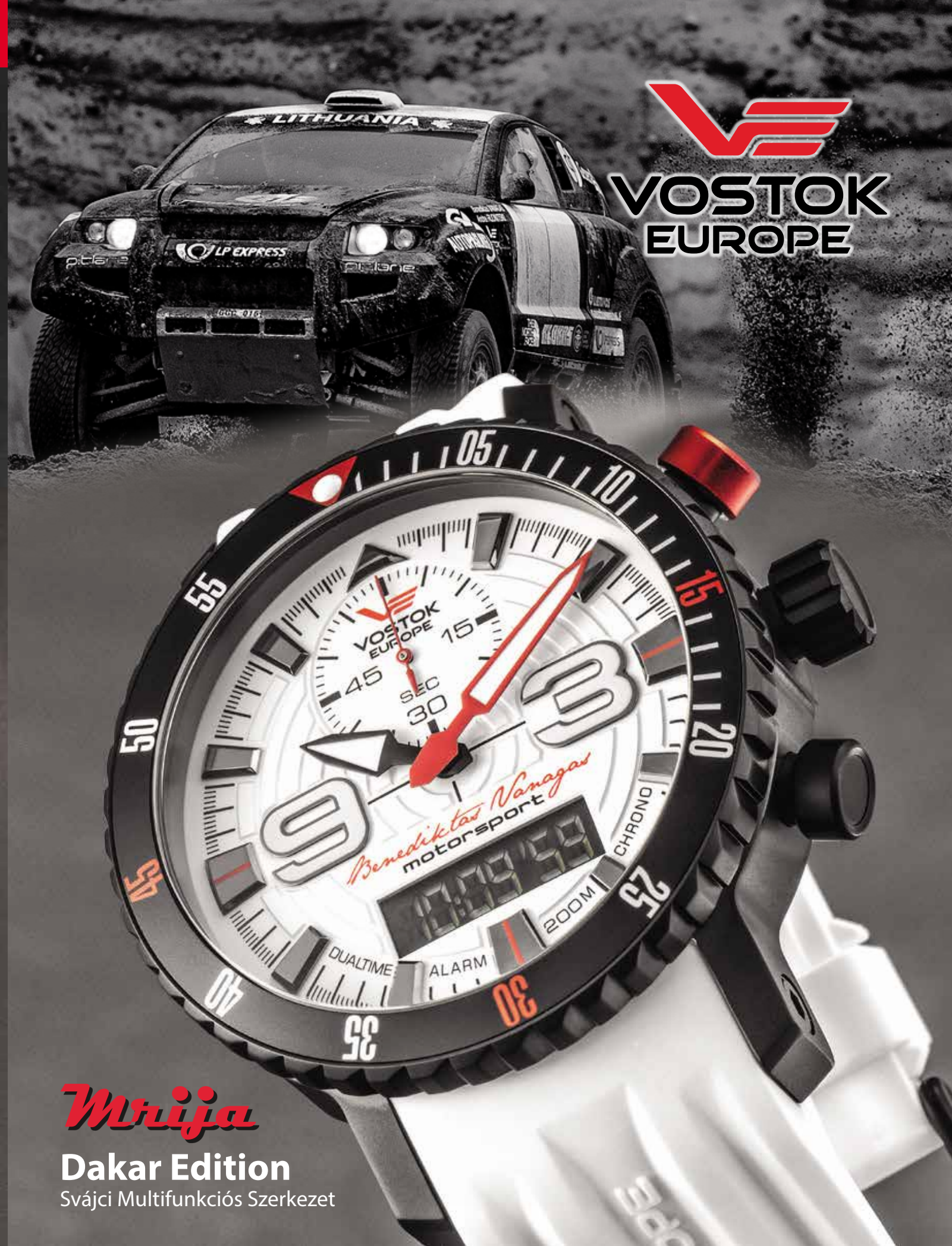
Ami a személyes elfoglaltságomat illeti: kedvenc pilótám Michael Schumacher, de Alonso is szimpatikus, sajnálom is, hogy nem sikerült bajnoki címet szereznie a Ferrarival, pedig megérdemelte volna. Ám annak, hogy a Ferrarinak szurkolok, nincs befolyása arra, hogy

melyik csapat autóját építem meg. Igazából, ha tehetném, mindent megcsinálnám, jelenleg már körülbelül hatvan F1-es autóm és húsz pilótám van.

Hogy melyik sikerült eddig a legjobban? Nem tudnék választani az eddigi munkáim közül, hiszen lehet, hogy amit



holnap csinállok, az lesz az új kedvenc. Mindig egyre szebb, és egyre realitásabb modelleket akarok készíteni. Csak ajánlani tudom ezt a hobbit mindenkinek, próbálja ki, készítsen egy modellt magának, vagy ajándékká valakinek.”



Wrija

Dakar Edition

Svájci Multifunkciós Szerkezet

Monacói esőkirály

Elhunyt Jean-Pierre Beltoise

Szomorúan kezdődött az év a Formula-1 nagy családja számára: január 5-én elhunyt a Matra és a BRM színeiben összesen 86 F1-es futamon rajthoz álló **Jean-Pierre Beltoise**, aki mindenekelőtt azzal írta be magát a sportág történetébe, hogy egy eső áztatta monacói futamon ő szerezte a legendás brit istálló utolsó győzelmét.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ • FOTÓ: DPPI, ATP

Bár a Formula-1 tette világhírűvé, Beltoise sok kortársához hasonlóan két keréken kezdte karrierjét, s számos francia bajnoki cím mellett nyolc alkalommal világbajnoki futamokon is rajthoz állt – az 1964-es Francia Nagydíjat a harmadik helyen zárta az 50 köbcentis kategóriában. Ekkorra már első jelentősebb autóversenyén is túl volt, ám egy baleset kis híján derékba törte karrierjét: a reimsi 12 órás versenyen bal karja olyan súlyosan megsérült, hogy soha nem is gyógyult meg teljesen.

Beltoise azonban nem adta fel álmát, és két évvel később megnyerte az F3-as futamot a pályán, ahol 1963-ban megsérült. A következő esztendő már a Formula-2-ben kezdte meg, sőt a világbajnokságban is bemutatkozhatott, hiszen F2-es Matrájával ott volt a Német Nagydíj mezőnyében – az akkori szabályok ugyanis lehetővé tették ezt. Még háromszor indult Formula-2-es versenygéppel világbajnoki futamokon, majd az 1968-as Spanyol Nagydíjon már a Matra F1-es autóját vezethette.

Az első kiemelkedő eredményre nem kellett sokáig várni, hiszen mindössze negyedik versenyét teljesítette a franciák királykategóriás gépével, amikor már a dobogón ünnepelhetett a gyártó első győzelmét szerző Jackie Stewart

oldalán. Beltoise 1969-re átkerült a skót mellé a Ken Tyrrell-féle Matrához, mely a gyári csapattól független istállóként működött, voltaképpen a Tyrrell-istálló elődjeként.

Bár három dobogót is szerzett, és a bajnokság hatodik helyén zárt, Tyrrell mégsem akarta megtartani őt 1970-re, így Beltoise visszatért a gyári Matrához, ahol egy viszonylag sikeres szezont teljesített. 1971 viszont borzasztóan kezdődött a számára... Az év első jelentős versenyén, a Buenos Aires-i 1000 kilométeres sportautóversenyen Beltoise autójából kifogyott az üzemanyag, így kiszállt, és megpróbálta eltolni a bokszig versenygépét, bár a szabályok ezt biztonsági okokból tiltották. A célegyenesben járva a francia az autó mellé lépett, ekkor érkezett meg Ignazio Giunti, aki telibe találta a Matrát. A versenyző óriási szerencséjével megúszta a balesetet, Giunti autója viszont kigyulladt, s az olasz pilóta bent égett a Ferrariban.

A pilóta licencét ezt követően ideiglenesen bevonták, több versenyt ki is hagyott az évben, s mindössze egyetlen pontot szerzett a korábban hatszor dobogóra álló francia. A csapat inkább az új-zélandi Chris Amonra épített, Beltoise pedig úgy döntött, hogy továbbáll, s a régi dicsőségét hiába kereső BRM versenyzője lett. ➔

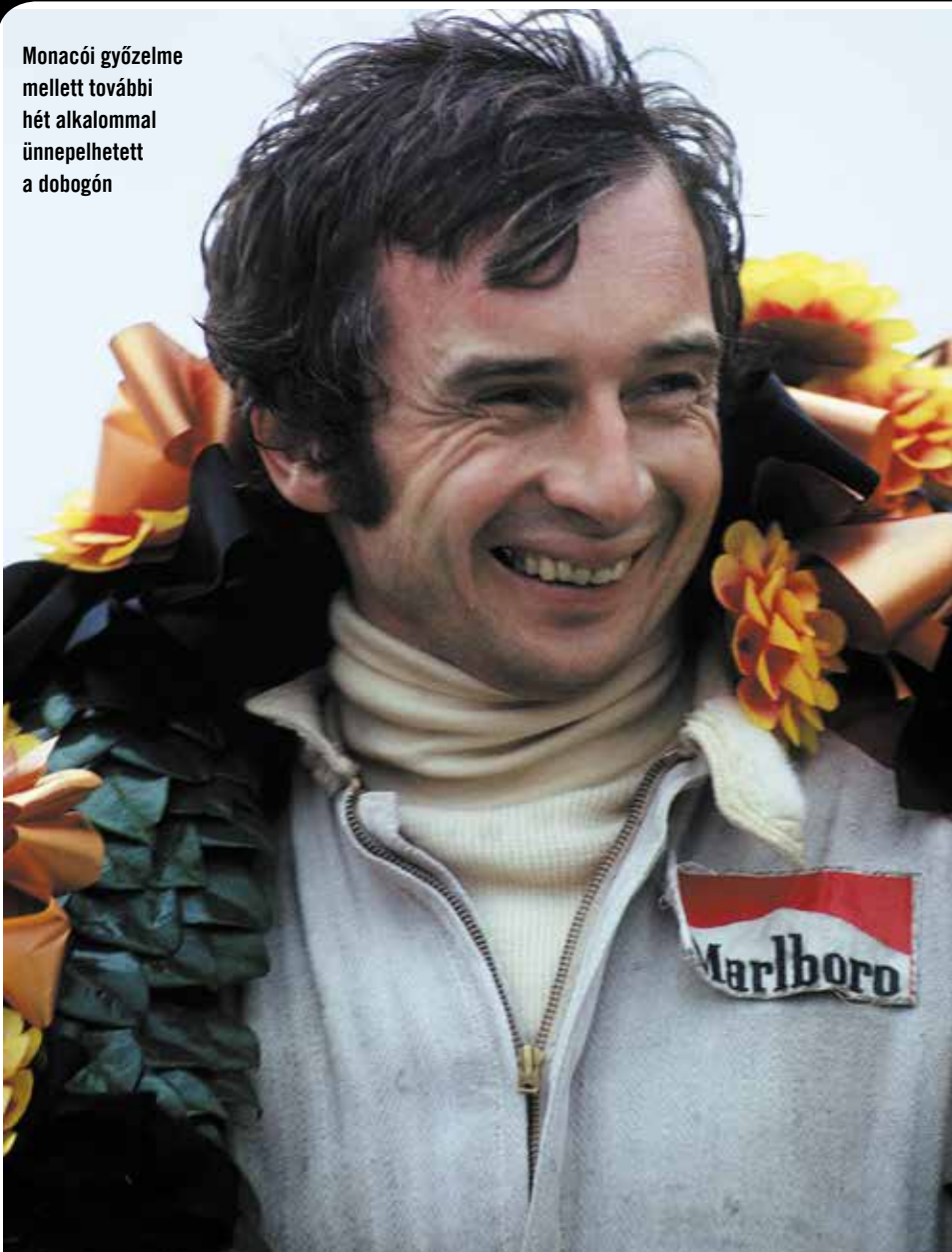


Fiai, Anthony és Julien továbbvitték az atyai örökséget



Az 1972-es Monacói Nagydíjon, zuhogó esőben aratta élete egyetlen F1-es győzelmét

Monacói győzelme mellett további hét alkalommal ünneplhetett a dobogón



Ekkor alighanem maga sem gondolta volna, hogy hamarosan beteljesíti majd álmát, s futamot nyer a királykategóriában.

1972. május 14-én Monacóban jött el a nagy nap. A szakadó esőben rendezett, közel két és fél órás futamon a BRM versenyzője mindenki másnál gyorsabbnak bizonyult, s az első sorból induló Ickx és Fittipaldit megelőzve őt intették le elsőként a Hercegségben. Ez volt Beltoise első, s mint később kiderült, egyetlen győzelme, mely egyúttal a BRM utolsó királykategóriás sikere is volt.

A folytatás aztán már nem volt ilyen erős, Beltoise egy éven át még csak pontot sem szerzett a BRM-mel – ezt követően másfél esztenő alatt azért ez hét alkalommal összejött neki, s utolsó évében Kyalamiben még egyszer felállhatott a dobogóra is. 1973 egy személyes tragédiát is hozott a számára: az idénzáró Watkins Glen-i futam edzésén egy szörnyű balesetben életét vesztette sógora, Francois Cevert. Egy évvel később itt búcsúzott a sportágtól, korábbi sikereihez igen méltatlanul, hiszen nem tudta kvalifikálni magát a versenyre – ez F1-es autójával korábban sosem esett meg vele.

Visszavonulását követően a Ligier csapatnak tesztelt egy ideig, ám ezt követően háttér fordított a Formula-1-nek, és túraautózni kezdett. Előbb ebben a szakágban, majd ralikrosszban is francia bajnok lett, s a jégrialiban is kipróbálta magát. Örökségét gyermekei is továbbvitték, az idősebbik, Anthony háromszor rajthoz állt a Le Mans-i 24 órásan is, míg Julien egy márkakupá francia bajnoki címéig jutott.

Jean-Pierre Beltoise, az 1972-es monacói győztes 77 évesen dakari nyaralójában hunyt el.



Pünkösdi királyok

A Formula-1 65 éves története során mindeddig 95 versenyző tudott világbajnoki futamon győzelmet aratni, ám közülük huszonhárman csak egyetlen alkalommal ünneplhettek a dobogó tetején. Valami különös oknál fogva ez az olaszokra igazán jellemző, hiszen az F1 történetének 15 olasz győzteséből 9 (Fagioli, Taruffi, Musso, Baghetti, Bandini, Scarfiotti, Brambilla, Nannini és Trulli) csak egy sikerig jutott, míg a tizenkilenc brit győztesből csupán kettő (Ireland, Gethin), a hét német közül pedig csak egy (Mass) állt meg ennynél. A finnek, a brazilok és az amerikaiak világbajnokok és többszörös futamgyőztesek mellett szintén csak egy-egy „pünkösdi királyt” adtak az F1-nek Kovalainen, Pace és Ginther személyében. (A kimutatás-

ban az 1950 és 1960 közt évente egy futamon induló Indy 500-asokat nem vettük figyelembe.)

Ezen a listán az olaszokat egyébként a franciák követik négygel, hiszen Beltoise mellett Cevert, Alesi és Panis is csak egy sikerig jutott – utóbbi egyébként éppúgy egy esős monacói futamon szerezte meg saját maga egyetlen, s egy korábban szép sikereket látott istálló (esetében a Ligier) utolsó győzelmét, mint Beltoise. Az említettek kivül a svédeknek is két, egyaránt fiatalon elhunyt egyszeres nyertesük van Bonnier és Nilsson személyében, míg Lengyelország és Venezuela egyelőre csak egyetlen sikert tud felmutatni Kubricának és Maldonadónak köszönhetően.

Mint a felsorolt nevek is mutatják, több eltérő oka lehet annak, hogy miért csak



egyetlen győzelemig jut egy-egy versenyző. Vannak, akik azt az egy sikert inkább a szerencsének köszönhetnék, mint például Brambilla vagy Gethin, de olyanok is, akik mindig rosszkor voltak rossz helyen, egyetlen napot kivéve, ahogy Alesi vagy Trulli. Sokakat a végzet akadályozott meg abban, hogy ennél magasabbra jussanak: Musso, Bandini és Cevert a pályán, Pace repülőbalesetben halt meg fiatalon, Nilsson a rák győzte le, Nannini helikopterbalesetben veszítette el a karját, míg Kubica karrierjét egy ralis bukás törte derékba. A jelenlegi mezőnyben Kovalainen távozása és Rosberg újabb sikerei óta csak egyetlen egyszeres győztes van Pastor Maldonado személyében, nagy kérdés, hogy a venezuelainak lesz-e esélye ezen változtatni...

ELTŰNT EGY FONTOS RÉSZLET ÉS NEM TUDJA AZ OKÁT?

A mai táblázatkezelő szoftverek nem teszik lehetővé a visszakövethetőséget és az átláthatóságot. A simpXS segítségével azonban cellaszinten tudja ki, és milyen változtatást hajtott végre, visszakövethetően. Ez pedig csak egy probléma a sok közül, amire választ ad a simpXS. Tegyen egy próbát!

simpXS

simpxs.com





Különvélemény

MODERN

Dávid Sándor rovata

Engem Szendey Dodó, szeretett (matematika, fizika, kémia) tanárom ismertetett meg viszonylag korán a modern kapitalizmus talán leglényesebb vonásával. No nem akkor, amikor még a technikumban osztotta az észt számunkra, az ötvenes évek elején, hanem kicsit később, amikor már Nyugat-Németországban dolgozott vegyészmérnökként egy magánlaboratóriumban. Kettőnk kapcsolata némileg eltért a megszokott tanár-diák köteléktől, mégpedig annyiban, hogy bár hétköznapiokon Dodó kifejezetten utazott rám (különösen a hétfői első óra, a matematika alkalmával) a hétvégéket együtt töltöttük valamelyik vívóteremben. Én versenyeztem, ő meg Gyuricza Jóska barátjával lógott.

Ez a laza baráti kapcsolat köztünk később, amikor már valahol München táján dolgozott, oda fajult, hogy alkalmanként én vigyek Dodóknak egy kis libamáját saját zsírjában, ha már úgyis arra megyek, satöbbi. Az ügylet akkor kulminált, amikor a Mamája tizenkét használt kalapot is küldött a libamáj mellett, amelyeket Dodó (iskolai nevén Seriff) természetesen otthagytott nálam a vonaton, egyszem

„Ez a kegyetlen törvény hajtja az egész világot, s benne a Forma-1-et is.”

meg, vagy amit tudok vele csinálni. Ez éppen a Brüsszeli Világkiállítás idején volt, mi oda igyekeztünk, természetesen vívni. A kalapokból persze nem lett kiállítási tárgy, de Seriff, a könnyű tanári élethez szokott vegyészmérnök, ezúttal panaszkodott:

„Képzeld el Lapajkám, a tulaj minden héten egyszer bejön hozzánk a laboratóriumba, és megkérdezi, kitaláltunk-e már valami eladható új cuccot? Ha nem, akkor elmegy, de közli, hogy legközelebb, ha nem lesz semmi újdonság, akkor kirúgja a fél bandát!... Hát élet ez így?!...”

Sok év eltelt már azóta, fogalmam sincs, mi lett végül Dodóval, de a világ semmit

nem változott ebben a tekintetben sem. És, ha valaki még ennyi bevezetés után sem értene: ez a kegyetlen törvény hajtja az egész világot, s benne a Forma-1-et is, hogy ha kell, ha nem, hozzon valami újat, valami olyat, amit be lehet adni, de legfőképpen el lehet adni a népnek!

Ettől lehet hirdetni a tévében az aszpirint (és ezt szedem), mint modern és könnyen lenyelhető gyógyszert, és ezért lehet beadni az emberek millióinak, hogy a jövő útja a Forma-1-ben „az energiát visszatermelő hibrid benzin-elektromos motor”.

Tudja valaki, hogy mikor született az aszpirin? Nekem van egy csodálatos könyvem, amelyet bibliaként forgatok, s amelyet akkor adtak ki, amikor én megszülettem. (1937, Franz Kollmann: A modern technika csodái). És abban benne van (nem pontosan, de): „...1845-ben fedezte fel A. W. Hoffmann, Londonban élő tudós a kőszénkátrányban lévő benzolt, s Perkin nevű asszisztense tizenhét évvel később a kátrányban lévő anilinnél egy mályvaszerű festéket, a mauveint állította elő...” Erre jött az I. G. Farbenindustrie, majd A. von Baeyer jött a „mű”-indigóval, meg az aszpirinnel, és további gyógyszerek sorával, persze kátrányból.

Szívem szerint most szívesen elmennék egészen a Bambiig, szívem üdítő italáig, de sajnos, sem az időm, sem a terjedelem nem engedi.

Van viszont egy másik kedvenc öreg könyvem is: ezt a derék Williams Archibald írta, és nálunk a Franklin Társulat adta ki 1910-ben. A mű címe: KORUNK TALÁLTMÁNYAI. És természetesen szó van benne az akkor (szerintünk) gyerekkorát élő automobilról is, sok egyéb mellett.

A MÓTORKOCSI TÍPUSOK című fejezetben hosszabb értekezést folytat a korabeli autókról (mert messze nem csak benzinüzemű járművek léteztek), és a Villamosság alfejezetben ezt olvashatjuk: „Sikerültnek mondhatjuk azonban Pieper és Jenatsky (ők írják így, szerintem Jeanatzy) által használt rendszert, amely a benzinmotort a villamossal köti egybe. Ez a járómű, ahelyett, hogy elfecsérelné az erélyt a hengerben, mikor kisebb gyorsasággal

kell haladnia, ezen időközben kis dinamógépet hajt, s így a felesleges energiát villamos energia alakjában, akkumulátorokban raktározza fel. Ha szükség van rá... a rendelkezésre álló villamossággal a dinamót mótorként lehet használni...” (A turbóról itt nincsen szó, de azt már 1903-ban feltalálták.)

Csak remélni tudom, hogy az Olvasó eddigre már ráébredt, hogy gyakorlatilag a most kötelező Forma-1-es motorok leírását olvassa, kissé archaikus nyelven. Száz évvel később tehát eljutott ismét arra a pontra a világ, amikor el lehet adni az egészet, mint „modern”-et, mint újat, rajta hát! Hogy mibe kerül? Az meg kit izgat?!

Nem szeretném, ha bárki is a fejlődés elenségének tartana. Sőt! Ez a (szerintem) „lendkeres” megoldás, mert arról lenne szó (volt is eleinte), bár szintén nem új, de jó ötlet, a lendület ingyen van. Csak hát minden-

ki rákapott az elektromosságra, mert az volt az egyszerűbb, s talán előnyösebb is bizonyos szempontból, és vége. Meg aztán a lendkerékkel nem lenne a dolog „hibrid”, és nem is lenne benne akkora üzlet. Mert azt közben ne feledje senki, hogy a kapitalizmusban minden üzlet...

Most ki kellett hozni valamit, amit jó pénzért el lehet adni, magas volt az olaj ára, meg állítólag fogyott is (a fenét!), gyerünk elő a hibriddel. Meg az elektromotoros autóval. Hogy egy másodlagos energiát kell benne felhasználni? Kit érdekel?!...

Száz évvel ezelőtt viszont ezt az Archibald nevű urat, igenis érekelte! Akkor írta le ugyanis azt az alapvető igazságot, amelyre én is hivatkozom, s amelyet a világ azóta is folyamatosan igazol nap mint nap, amikor a benzinmotoros, a gőzzel hajtott és a villanyautók még komoly versenyben voltak egymással

(és már várható volt a cseppfolyós levegővel hajtott autó is). „A belső robbanás elvére támaszkodó benzinmotor legfőbb erénye az, hogy egyetlen átváltozással nyeri hajtóanyagából egyenesen a mozgató erélyt. Ebben nagy megtakarítás rejlik, amely a benzinmotort a gőzgép fölé emeli.”

Így is lett.

De idézhetném Dodót: „A tulaj nem azért fizet, hogy a mérnökök tétlenül üldögéljenek.”

(Mi meg a „révész” fizetjük!)

Végül pedig mi a modern?...Hát ezt hosszú lenne elmondani. Aki nem rest, nézzen utána. Ami ide vonatkozik belőle, a legrövidebben talán: „...A modern ipari kultúra világméretű elterjedése, amely a 18. századi ipari forradalommal kezdődött, és még ma is tart.” (Britannica Hungarica.)

Reménykedjünk!



Semper Vivus Hybrid Car: már 115 éve kitalálták a hibridet, sőt, még ma is lehet vele dicsekedni



Az elektromos formaautók két újabb fellépése hasonlóan izgalmasra sikeredett, mint az első kettő

Formula-E

Uruguayi dráma, argentin káosz

Decemberben és januárban is rendeztek egy-egy futamot az FIA legfiatalabb sorozatában, a Formula-E-ben, és mindkét esemény különösen izgalmas versenyt hozott. Uruguayban a pole-t az első hétvégéjét teljesítő Jean-Eric Vergne szerezte meg, ám a rajtnál elvesztette a vezetést Nelson Piquet-vel szemben. Két gyors egymás utáni SC-periódus után a Toro Rossótól elküldött francia végül visszazerezte az első helyet, ám a kiállásnál ismét átadta azt, ezúttal a hírheft pechsériáját a Formula-E-be is áthozó Nick Heidfelddel szemben – a német ezúttal egy áthajtásos büntetés miatt bukta el a győzelem esélyét. Így Buemi került az élre, akit Vergne szorongatott, s épp akkor készült megelőzni, amikor az utolsó előtti körben megállt az autója. Az e.dams svájci versenyzője így végül megnyerte a futamot Piquet és a bajnokságot vezető di Grassi előtt. Az argentin forduló még a decemberre is ráduplázott izgalmak tekintetében, a verseny futószalagon szállította a kiszámíthatatlan történéseket. Miután Buemi és di Grassi is baleset miatt esett ki az élről, Heidfeld pedig áthajtásos büntetést kapott, da Costa nevető negyediként húzta be az egészen odáig teljesen valószínűtlennek tűnő győzelmet. A futam kaotikus

mivoltát jól jellemzi, hogy Karun Chandhok balesete után, bár a törmelékeket hamar eltávolították, mégis hosszú körök teltek el, mire a biztonsági autó útjára engedte a mezőnyt. Ezt az okozta, hogy a kiállások miatti kavargásban az élen állók nem mögötte sorakoztak fel, és időbe telt, mire rendeződtek a dolgok – még a versenyzők közül is többen elvesztették a fonalat ekkor, Nelson Piquet például azt gondolta, hogy körhátrányba került. Tévedett, olyannyira hogy a balesetek és büntetések után a brazil a harmadik helyre keveredett, da Costa és Prost mögé, így újabb dobogót könyvelhetett el, míg mögötte a zavarosban szintén ügyesen halászó Alguersuari futott be.



A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Lucas di Grassi (BRA)	Audi Sport ABT	58
Sam Bird (GBR)	Virgin Racing	48
Sebastien Buemi (SWI)	e.dams Renault	43
Nicolas Prost (FRA)	e.dams Renault	42
Nelson Piquet Jr. (BRA)	China Racing	37

GP2

Együtt a két Junior

Pierre Gasly és Alex Lynn, a Red Bull utánpótlásprogramjának azon két tagja, akik nem kerültek fel az F1-be, a GP2 legerősebb csapata, a DAMS kötelékét erősítik majd. Lynn a GP3 bajnoki címét



nyerte meg tavaly, míg Gasly másodikk lett a WSR 3.5 literes kategóriájában, mindketten újoncként értek el kiváló eredményeket. A francia DAMS istálló az utóbbi évek legsikeresebb GP2-es formációját: 2014-ben (Jolyon Palmer), 2012-ben (Davide Valsecchi) és 2011-ben (Romain Grosjean) is ők szereztek meg a bajnoki címet. Habár közülük ketten a győzelem

ellenére sem tudtak a Formula-1-be jutni, nem is rendelkeztek olyan háttérrel, mint az ideai páros. Szembetűnő az is, hogy a Red Bull épp akkor csoportosítja át tehetséges versenyzőit a GP2-be, amikor az FIA új szabályt hozott a szuperlicenc feltételeiről, miszerint három év alatt 40 pontot kell megszerezni az utánpótlás-kategóriákban. E sorozat bajnoki címe 50 pontot ér, míg a WSR 3.5-é – ahol a múltban a Red Bull tehetségei, mint Vettel, Ricciardo, Vergne vagy

Sainz nevelkedtek – csupán 30-at. Lynn a GP3 címének köszönhetően már ideai eredményeitől függetlenül megkaphatja a 2016-os engedélyt, Gaslynak viszont még 15 pontot gyűjtenie kell. Ehhez minimum egy negyedik helyezésre lesz szüksége a GP2-ben, amire minden esélye megvan, mivel Abu Dhabiban a közös háromnapos teszten ő volt a leggyorsabb.

Dubai24

Tim Gábor helytállása

Immár tizedik éve számít a világ egyik legrangosabb hosszútávú autóversenyének a dubaji 24 órás viadal. Idén egy magyar versenyzőért is szoríthatunk Tim Gábor személyében, aki brit csapattársaival karöltve kategóriájában 7. helyén zárt, összetettben pedig a 89 induló közül a 45. helyen érték célba, bár több technikai probléma is hátráltatta őket (főként a váltó rakoncátlankodott), és 17 boksziállásuk is extrém soknak mondható. A versenyt az Oliver Webb, Yelmer Buurman, Abdulaziz Al Faisal, Hubert Haupt összeállítással Black Falcon Mercedes csapat

nyerte, mely a 604 körből 550-et az élen teljesített. Az egység azt követően vette át a vezetést, hogy testvérautójukat, melynek volánján Khaled Al Qubaisi, Jeroen Bleekemolen, Bernd Schneider és Andreas Simonsen osztozott, péntek délután Al Qubaisi összetört. A mostani verseny egyben a 24 órás sorozat új korszakának nyitányát is jelentette, amely idén hivatalos „FIA Nemzetközi Széria” státuszra emelkedett. A sorozatnak a dubaji 24 órás volt a nyitófordulója, míg a folytatásban két további egynapos (Paul Ricard és Barcelona), valamint három félnapos (Mugello, Zandvoort és Brno) versenyt rendeznek a megújult széria keretében.



A Ford-motoros Ganassi-autó tavaly háromszor nyert az USCC-ben

Ford

A Ganassival Le Mans-ba

A Ford GT-programjához közeli források arról számoltak be, hogy az amerikai gyártó 2016-tól teljes támogatással vesz részt a hosszútávú versenyzésben: két autót indítanak a tavaly megalakult USCC-ben, és megcélozzák a Le Mans-i 24 órásit is. A programot az IndyCar és a NASCAR legendás csapata, a Chip Ganassi Racing vezeti majd, akik az ideji USCC-ben egy Ford-motoros prototípussal három győzelmet arattak. Az autót a tervek szerint a kanadai Multimatic Motorsports építi, akikkel már több mint húsz éve kapcsolatban áll a Ford, míg a projekt élpilótája az a Scott Pruett lesz, aki öt Grand-Am Daytona Prototype bajnoki címet szerzett a Ganassi színeiben, és ötször győzött a Daytona 24-en.



Drogbotrány

Tiltott szer

Január első napjaiban Franck Montagny esetről beszélt a motorsport világa: az egykor az F1-ben és Le Mans-ban, jelenleg pedig a Formula-E-ben szereplő francia beismerte, hogy kokainszármazékot használt a sorozat malajziai versenye előtt. Montagny a sajtónak elmondta, hogy szégyelli a történetet, s tudatában van annak, hogy karrierje ezzel

valószínűleg véget ért. Versenyzői engedélyt már fel is függesztették, jelenleg az FIA ítéletére vár. Montagny a szezon második versenyén bukott meg, a decemberi uruguayi forduló betegsége hivatkozva ki is hagyta. Nem Montagny az első korábbi F1-es pilóta, aki tiltott szerekekkel lebukik: a Prost csapatnál 2001-ben Luciano Burtit helyettesítő Tomas Enge szervezetében 2002-ben marihuánát találtak, majd 2012-ben ismét megbukott egy vizsgálaton.

ROC

A Bajnokok Bajnoka

December második hétvégéjén Barbadoson rendezték meg a 2014-es Bajnokok Tornáját, azaz a Race of Championst. Szombaton a nemzetek versenyében Mr. Le Mans és Mr. Hollywood, azaz Tom Kristensen és Petter Solberg legyőzhetetlennek bizonyult, a döntőben az Északi Csapat (Team Nordic) kettőse a David Coulthard és Susie Wolff alkotta párost győzte le drámai csatában. A versenyre a koronát Kristensen és Coulthard összecsapása tette fel, amely izgalmasabbban nem is alakulhatott volna: az utolsó kanyart szinte fej fej mellett kezdték meg, ám az előtte az egész napot hiba nélkül teljesítő skót rontott, így a végén a kilencszeres Le Mans-győztes örülhetett.

A vasárnap aztán bőven kárpótolta DC-t, hiszen a veterán skót pazar szerepléssel, számos aktív sztárpilóta legyőzésével, veretlenül szerezte meg a Bajnokok Bajnoka címet, a döntőben a Mercedes F1-es tesztpilótáját, Pascal Wehrleint fektetve két vállra.



A 13-szoros F1-es futamgyőztes mindenkit lemosott a pályáról Barbadoson



A legnagyobb fegyvertényt talán Petter Solberg legyőzésével vitte végbe, hiszen a ralikrossz regnáló világbajnokát a Nemzetek Kupája döntőjében, és a Bajnokok Tornája negyeddöntőjében

is a VW Polo RX SuperCarral győzte le, amit ugyan Petter is most vezetett életében először, de alapvetően hasonló versenygép, mint amivel 2014-ben bajnok lett.

Le Mans

A Honda nem engedte Alonsót

Fernando Alonso régóta hangoztatja, hogy szeretne rajthoz állni a világ leghíresebb endurance-versenyén, a Le Mans-i 24 órás, amire jó esélyt jelentett volna a Porsche harmadik autója, melynek egyik pilótája a szintén F1-es Nico Hülkenberg lesz. Lapértésülések szerint a kétszeres világbajnok a McLarennel olyan szerződést akart kötni, mely lehetővé tette volna a kité-

rőt, végül azonban vissza kellett lépnie, mivel a fizetésének egy részét álló Honda megvétózta a megegyezést.

Azt tehát egyelőre nem tudni, kik lesznek a harmadik Porsche versenyzői, az viszont már kiderült, hogy melyik kilenc pilóta-



val érkezik Le Mans-ba az Audi. A Lotterer-Treluyer-Fässler trió természetesen megbonthatatlant, a másik „vezérgépjárműben” viszont megüresedett egy hely az élő legenda, Tom Kristensen visszavonulása után. A dán helyét a korábban a harmadik autóval két Le Mans-i dobogót szerző Oliver Jarvis foglalja el, így ő teljes szezont fut di Grassi és Duval oldalán, míg a „részmunkaidős” harmadik egységben az eddig a GT műfajában jeleskedő Rene Rast kap lehetőséget.

F2

Újra elindul a sorozat

Az FIA nagy vihart kavaró új licencrendszere ismertetőjében tűnt fel a 2016-ban újraindítandó Formula-2-es bajnokság, mely ráadásul a legértékesebb lesz a nevelésziériák közül, hiszen a kategóriák közül egyedülként már a harmadik helye is elég lesz a szuperlicenchez. A Formula-2-es Európa-bajnokság a 60-as, 70-es és 80-as években nívós sorozatnak számított, s a Formula-1 előszobájaként funkcionált, olyan bajnokokkal, mint Ronnie Peterson vagy Clay Regazzoni. 2009 és 2012 között az FIA támogatásával újraindították, ám jóval kevesebb sikerrel, amit jól bizonyít,

hogy egykori élménói közül senki sem jutott el az F1-ig.

A részletek egyelőre nem tisztáztak, csupán annyi bizonyos, hogy az FIA Egyesülés Bizottságának új elnöke, a korábbi Ferrari-főnök Stefano Domenicali feladata lesz koncepció kidolgozása és megvalósítása. Domenicali elődje, Gerhard Berger a Formula-3 és Formula-4 átalakítását, illetve rendszerbe szervezését irányította, az elnevezésekből pedig érezhető, hogy a következő lépcsőfok ezek összekapcsolása az F1-gyel a Formula-2 révén. Egyelőre még az sem kizárt, hogy egy vagy több meglévő sorozatból alakul ki az új séria, a szándék mindenesetre egyértelmű: új csússorozat létrehozni közvetlenül az F1 alatt.



AutoGP

Egyesülés az Accelerationnel

Keves nemzetközi formulaautós sorozatot találni, melynek létszáma alacsonyabb volt 2014-ben, mint az AutoGP-é, hiszen akadt olyan verseny, amelyen mindössze 10-en álltak rajthoz, 13 autónál több pedig egy fordulóra sem nevezett be. Ennek ellenére a kategória versenyei izgalmas csatákat hoztak az élen, nyolc helyszínen hét különböző futamgyőztest avattak. A David Hasselhoff nevével fémjelzett retro szuperkoncertekkel beharangozott Acceleration, s annak főkategóriája, az

A 2015-ÖS VERSENYNAPTÁR:

Április 19.	Marrakesh	WTCC
Május 3.	Hungaroring	WTCC
Május 24.	Silverstone	Blancpain
Június 28.	Paul Ricard	WTCC
Július 12.	Zandvoort	DTM
Szeptember 6.	Brno	ETCC
?	Barcelona	

FA1 (Formula Acceleration 1) szintén nem könyvelhetett el túl sok sikert. A létszám itt is hasonlóan alakult, mint az AutoGP-ben, ráadásul a tervezett kilenc helyett csupán öt versenyhétvégét tartottak meg, többek között a hungaroringi eseményt is törölték a csekély számú nevező miatt. A két sorozat jövőre egyesül, amit nagyban megkönnyít, hogy mindkettő Lola-Zytek autókat használ – azokat a nem túl friss darabokat, amelyek az A1GP-sorozat 2008-as megszűnése után maradtak meg. A jövő évi naptár hét helyszínt foglal magában, többségében túraautós hétvégék betétfutamait. Kiss Pál Tamás, mint azt már tavaly bejelentette, nem indul a sorozatban.



NASCAR

Kurt Busch „bérgyilkos” exe

Megdöböntő fordulatot vett az egykori kedvese, Patricia Driscoll bántalmazásával vádolt Kurt Busch ügye. A NASCAR-sztár egy januári meghallgatáson azt állította, hogy volt barátja egy képzett bérgyilkos, aki a világot járja, és távcsöves puskával teljesíti megrendelői kérését. Busch állítása szerint Driscoll azzal is elbűszkélkedett, hogy a Zero Dark Thirty című, az Osama bin Laden utáni vadászatról szóló hollywoodi produkció egyik női karakterét róla mintázták. A versenyző részletesen beszámolt olyan esetekről, amikor – legalábbis vallomása szerint – volt párja megbízásról tért haza, néha sebesülésekkel, s elmondása szerint nem egyszer képeket is mutatott leölt áldozatairól. Azt is kiemelte, hogy egy alkalommal, amikor a texasi El Pasóban voltak, párja terepszínű ruhában távozott tőle, majd amikor visszatért, már ballonkabátot viselt, alatta pedig egy véres hálóinget. A Buscht egy tavaly őszi verekedés miatt feljelentő Driscoll aligha meglepő módon, tagadta ezeket a felvetéseket, s azt is sejtí, hogyan találta ki őket a NASCAR-pilóta: „Érdekesnek találok, hogy e különös vádak némelyike egyenesen abból a forgatókönyvből származik, melyen nyolc éve dolgozom...”

F4

Mick Junior tesztje

Néhány nap leforgása alatt több megbízható forrás is arról számolt be, hogy a hétszeres világbajnok Michael Schumacher fia, Mick Junior teljesítette élete első formulaautós tesztjét. A SpeedWeek információi szerint a tesztre Barcelonában, a Jenzer Motorsport versenygépével került sor, az Österreich hasábjain viszont Valenciát jelölték meg teszt helyszínként, csapatként pedig a Mücke Motorsportot. A legvalószínűbb lehetőség, hogy egyik forrás sem téved, és az ifjú Schumacher néhány nap leforgása alatt két csapat F4-es versenygépét is tesztelte. Mindenesetre az utóbbi, valenciai teszt tényét Peter Mücke csapatfőnök elismerő szavai is igazolják.



Két évvel korábbi sikereit szeretné másolni a Bamboo a WTCC-ben, igaz Makaóban már nem bizonyíthatnak

WTCC

Újra jön a Bamboo

Némi meglepetésre egy év kihagyás után visszatér a WTCC-be a Bamboo istálló, mellyel 2013-ban James Nash harmadik lett az összetettben és megszerezte a privát bajnoki címet, ám ennek ellenére tavaly nem folytatták a szereplést. A Bamboo az újonnan érkező TC1-es szabályrendszer miatt szállt ki, s nyergelt át

a WEC-re, most viszont visszatérnek, és két Chevrolet-t akarnak indítani, melyek egyikét egy viszonylag ismeretlen francia, Gregoire Demoustier kapja, aki tavaly a Blancpain endurance-sorozatában szerepelt. Ezzel egy időben az is kiderült, hogy a világ legmagasabb autóversenyzője, a szerb Dusan Borkovic a Proteam Hondájában folytatja karrierjét, azaz a Loeb Racinghez távozó Bennani helyére ül.

F3

Verstappen-módszer

Max Verstappennel kapcsolatban mindenki arra emlékszik jobban, hogy a Formula-3-ból egyenesen az F1-be érkezett, pedig az F3-ba kerülése sem zajlott szokványosan: egyenesen a gokartból jött, kihagyva a köztes lépcsőfoknak számító (ilyen például bármelyik országos F4, F3 vagy Formula Renault-kategória). Ugyanezt az ugrást teszi meg a 16 esztendőes Alessio

Lorandi is, aki ráadásul ugyanabba a Van Amersfoort Racingbe érkezik, ahová Verstappen tavaly. Egy másik újonc, akire érdemes figyelni, a brit Formula-4 bajnoka, George Russell, aki 2014-es eredményeiért megkapta a McLaren és az Autosport magazin fiatal brit tehetségeknél járó közös elismerését, amelynek korábbi díjazottjai közt olyan neveket találunk, mint David Coulthard és Jenson Button. Russell, aki a díj keretében a McLarennel is tesztelni fog, a Carlin csapat versenyzője lesz.



Fizessen elő most

32%

kedvezmény!



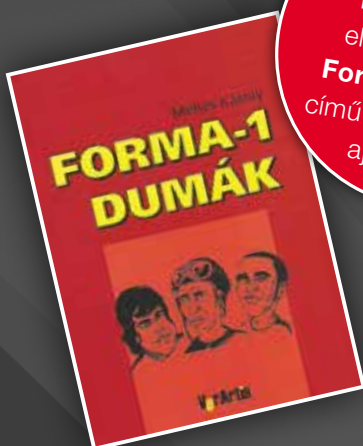
Csak küldje el nekünk az előfizetés összegét, és mi máris postázzuk Önnek ajándékát! Ne feledje: ha előfizet, Magyarország autósport magazinja minden hónapban a postaládájában várja Önt az F1 és a motorsportok aktuális híreivel, legizgalmasabb képeivel és háttér-információival!

1 éves (11 szám) előfizetés **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



RÁADÁS
Most minden előfizetéshez a **Forma-1 dumák** című könyvet adjuk ajándékba!

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

Lubics Szilvia
3-szoros Spartathlon (246 km) győztes



Bemutatjuk a Forerunner 920XT sportórát, mely olyan fejlett szolgáltatásokat kínál, mint a futási dinamika¹, VO2 max becslés², valós idejű helyzetmegosztás és okos értesítések³. Lubics Szilvia felkészülését a 24 órás világbajnokságra is a Forerunner 920XT segíti (2015. április 11-12. Torino, Olaszország).

www.garmin.hu

GARMIN

save > plan > share **connect**
powered by Garmin

Forerunner® 920XT

¹Ha HRM-Run™ szívritmusmonitorral együtt használja - egyes típusoknál alaptartozék, másoknál külön vásárolható.
²Szívritmusmonitor használatkor. ³iPhone 4s vagy újabb telefonokkal használható.

©2014 Navi-Gate Kft.



MINŐSÉGI NYOMTATÁSI
MEGOLDÁSOK
KÖRNYEZETTUDATOSAN



Napjainkban egyikünk sem mehet el szó nélkül amellett, hogy mekkora jelentősége van a környezettudatos gondolkodásnak abban, hogy élhető környezetet biztosítsunk a következő generációknak is. Ezt a szemléletet, a hazai gazdaság támogatását, és a gazdaságosságát szem előtt tartva született meg a ReLease termékcsalád.

A ReLease termékek Magyarországon készülnek, a Nyugat-Európai háttérrel rendelkező cégcsoport 2012-ben döntött arról, hogy Magyarországon építik fel az első márkafüggetlen platformra épülő üzemüket.

- Gyártóival egyenértékű garancia, többlépcsős szelekció, magas technikai felkészültség
- Magyarországi szerelés
- Környezettudatosság, kevesebb hulladék
- Az újjal egyenértékű, gazdaságos megoldás

SCANUNION
INTERNATIONAL

A ReLease termékek hivatalos magyarországi disztribútora.
Bővebb információk a termékekről a <http://www.scanunion.hu/hu/release> oldalon.
Hivatalos magyarországi forgalmazókról érdeklődjön az info@scanunion.hu címen!



Fék nélkül a sivatagban

Klenáncz Szabolcs harcban a legjobbakkal

Tavaly év végén az Egyesült Arab Emirátusokban található Emirates Motorplexben rendezték az autókrossz történetének első Európán kívüli versenyét, melynek keretében kilenc magyar pilóta tartott bemutatót a helyi közönségnek. Ott volt köztük egy apa-fia páros is.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: DUEN

Sivatag és homok minden mennyiségben, egy a motorsportért örülten rajongó sejk és kilenc magyar versenyző kilenc magyar vasszöcskéje – ennyi kell röviden egy kiválóan sikerült bemutatóversenyhez, amelynek során két külön kultúra tökéletesen egymásra talál.

Klenáncz József és Klenáncz Szabolcs nevét mindenki jól ismeri autókrosszos berkekben, apa és fia is állandó résztvevője a magyar bajnokságnak, és az Európa-bajnokságon is meg-megvillantották már, milyen az igazi magyar virtus. Egymás ellen, egy mezőnyben viszont nem mindennap versenyeznek, ehhez egészen Ázsiáig kellett utazniuk.

„Érdekes volt, mert általában külön szokott futni a SuperBuggy és a Buggy1600 verseny,

de örülök, hogy a fiam előttem végzett, ez így van rendjén. Én csak hobbiból versenyzek, ő viszont még nagyon fiatal, és tele van célokkal, úgyhogy számomra ő a lényeg” – kezdte a legfontosabbal az édesapa.

„Szabolcs nagyon ügyesen ment végig, ami azért is volt nagy szó, mert az időmérőn belement a falba, és onnantól kezdve az összes előfutamat és a döntőt is bal első fék nélkül teljesítette. Ennek fényében az, hogy a döntőben a SuperBuggy sokszoros magyar bajnokát, Ábrahám Károlyt is így megkergette, és a Buggy1600-as Európa-bajnok Szabó Krisztiánt az utolsó kör utolsó kanyarjáig maga mögött tartotta, fantasztikus teljesítmény. Azért az utolsó kanyarért kár, de most egy



életre megtanulta, hogy csak a cél után szabad kiengednie” – tette hozzá az idősebbik Klenáncz, aki az abszolút 6., kategóriája 3. helyén zárta a bemutatóversenyt, azaz fiához hasonlóan ő is kupával tért haza szeretett sportága ázsiai missziójáról.

„Az utolsó kanyart én is nagyon sajnálom” – vette át a szót a 17 éves Szabolcs, aki idén műszaki problémái ellenére a 3. helyen zárta az ob Buggy1600-as küzdelmeit. „Pont bal első fékem nem volt, és az utolsó kanyar balos volt, így kicsit kisodródtam, és ezt Krisztián egyből kihasználta. Ettől függetlenül nagyon élveztem a versenyt, hiszen európai ember számára nem sűrűn adatik meg, hogy sivatagban versenyezzem. A legjobban azt élveztem, hogy a döntőben végig ilyen közel tudtunk maradni Ábrahám Karcsi erősebb autójához, ezt sohasem fogom elfelejteni.”



Apa és fia is serleggel tért haza a történelmi versenyről



HAJTS RÁ A CSÁBÍTÓ
VALENTIN NAPI
AJÁNDÉKOKRA!

ÚJ

THE BODY SHOP • TERMÉSZETES KOZMETIKUMOK • WWW.THEBODYSHOP.HU
ARÉNA • ALLEE • MAMMUT • ÁRKÁD

Arábiában is úr volt

Ábrahám nyerte a bemutatóversenyt

Nyolcszoros bajnok, aki idén a nyirádi FIA Autókrossz Európa-bajnoki futamon legjobb magyarként a bravúros 4. helyen végzett a SuperBuggy kategóriájában. Ő Ábrahám Károly, aki az Egyesült Arab Emírátsokban is legyőzhetetlennek bizonyult vasszöcskéjével.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: DUEN



December közepén jócskán megnőtt a Dubai környékén tartózkodó magyarok száma, hiszen ezen a napon az Egyesült Arab Emírátsokban rendezték meg az autókrossz történetének első Európán kívül lebonyolított versenyét, kizárólag magyar versenyzők és szakemberek közreműködésével.

A bemutatóverseny megálmodója a helyi uralkodó, Sejk Marwan Bin Rashid Al Mu'Alla volt, akit az idei nyirádi Eb-futamon tett látogatása ihletett meg arra, hogy hazájában is meg-honosítsa ezt a látványos sportágat. Mindehhez pedig magyar barátai, mindenekelőtt Budai Ferenc és Budai Boglárka segítségét kérte.

Ábrahám Károly mellett Kotán Péter, Tóth Richárd, Vörös Tibor, Istókovics István és Klenáncz József (SuperBuggy), továbbá Klenáncz Szabolcs, Brezovszki Sándor és Szabó Krisztián (Buggy1600) is meghívást kapott a rendezvényre, ők népszerűsítették tehát az autókrosszt a helyi szurkolók előtt.

„Nagyon jól éreztük magunkat – kezdte beszámolóját a győztes Ábrahám. – „Mindenki



„A fiatalok nyomták, ahogy bírták, de azért végül előttük tudtam maradni, úgyhogy szerencsére az eredményt nem kell magyarázni.”



A sokszoros magyar bajnok több magyar autókrosszossal együtt az Egyesült Arab Emírátsokban tartott bemutatófutamot vett részt. Ábrahám Károly ezúttal is nyerni tudott

nagyon fel volt tüzelve, és főleg a két legfiatalabb induló, Szabó Krisztián és Klenáncz Szabolcs voltak azok, akik eléggé megkergettek. De őszintén szólva, a mély homok miatt minden körben máshol vált gödrössé a pálya, ezért próbáltam óvni a technikát. A fiatalok persze ezzel nem törődtek, ők csak nyomták, ahogy bírták, de azért végül előttük tudtam maradni, úgyhogy szerencsére az eredményt nem kell magyarázni.”

Hogyha tehetné, visszamenne Dubaiba? „Természetesen! Mi, magyarok voltunk az elsők, akik kimentünk oda versenyezni, és a sejk visszavár minket. A tervei szerint jövőre már egy nemzetközi versenyt rendezne, ahová minden nációból hívna meg versenyzőket. Azokat, akikkel az Eb-n is együtt megyünk. Megtisztelő, hogy minket kértek fel erre az első bemutatóversenyre, nagyon jó hangulatban telt a kintlétnünk, és hát alföldi gyerekként olyan dolgokat láttam (a világ legnagyobb épülete, szökőkútja, bevásárlóközpontja stb.), amiket még soha. Megismertünk egy másik kultúrát, és nem kérdés, hogy ha hívnak, akkor ránk jövőre is számíthatnak. Sőt, ha a fiam addig jól tanul, akkor jutalomból őt is kihozzuk magunkkal, és ő is versenyezhet” – zárta Ábrahám Károly.



Az M-F Motorsportnál szerencsésen találkozik gyakorlati tapasztalat és elméleti tudás



Szupercsapat

Marton Gergely és a mérnöki háttér

Az autósportban általában a pilóták vannak a leginkább szem előtt. Ha győznek, minden az ő sikerüktől hangos, de javarészt a kudarcokat is hozzájuk kötik. Ők vannak a kirakatban, de valójában minden elért eredmény mögött elképesztő csapatmunka áll.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: JOHNNY LOIX

„Az egész csapat egy nagy jéghegy, és én vagyok az a része, ami kilátszik a vízből” – kezdi egy találó hasonlattal Marton Gergely, az M-F Motorsport 16 éves pilótája, felnőtt magyar ralikrosszbajnok. „De tudjuk, hogy ez valójában az egésznek legfeljebb csak a negyede, vagy még annyi se, és pont attól áll stabilan a jéghegy, ami a víz alatt van. Egy csapat vagyunk – minden jót és rosszat együtt élünk át. Nem tudok elég hálás lenni a csapattagoknak azért a sok-sok munkáért, amivel lehetővé teszik, hogy azt csináljam, amit a világon a legjobban szeretek. Velük már a rajt pillanataiban kint vagyunk a vízből!”

Gergő tehetsége már legelső évében szemet szúrt, amikor 2012-ben a Junior Kupában vívott kishégyre menő csatákat a többi 18 év alatti versenyzővel. Év elején mindnyájan kaptak egy mentort a rutinos ralikrosszversenyzők közül, így hozta össze Gergőt a sors Fodor Györggyel, aki-

vel a következő évben megalapították az M-F Motorsportot.

„Nagyon szerencsésnek érzem magam, hogy megismerhettem Gyurit. Édesapám mellett neki köszönhetem a legtöbbet. Amellett, hogy az autót hihetetlen maximalizmussal készíti fel a versenyekre, mentálisan is próbál kész versenyzőt faragni belőlem” – fogalmaz Gergő, a SuperNational kategória 2013-as év abszolút és a géposztály magyar bajnoka, aki tavaly már a nemzetközi mezőnyben is letette a névjegyet a Rallycross Challenge Europe sorozat Super1600-as kategóriájában elért év végi 3. helyezéssel.

„Gergő 2013-ban robbanásszerű fejlődésen ment át egyetlen év leforgása alatt, és mivel még mindig csak 15 éves volt, nyilvánvalóvá vált, hogy nyugodtan merhetünk vele nagyokat álmodni. Ehhez pedig többen kellettünk! Ezért döntöttünk úgy 2014 év elején, hogy

bővítjük csapatunkat” – veszi át a szót Fodor György csapatfőnök.

A döntést hamar konkrét lépések követték, a csapat felvette a kapcsolatot a BME Formula Racing Team egyetemi mérnökcsoportával, és a toborzás meghozta a várt eredményt – lelkes fiatal mérnökhallgatókkal bővült a csapat, akik közül négyen azóta is az M-F Motorsport tevékeny tagjai.

Hogy mi vonzotta őket ebben a lehetőségben? „Szerintem a motorsport egy tökéletesen kompakt csomagban egyesíti az élet megannyi területét, amiket egy műszaki érdeklődésű fiatal vonzónak talál. Én ezért imádom a ralikrosszt” – fogalmaz Kathi Sándor Péter, a BME Gépészmérnöki Karán a mesterképzését tavaly megkezdő ifjú mérnökhallgató.

„Engem az vonzott benne, hogy egyenesen a szakma kellős közepébe csöppenhetek bele, és egy olyan világot ismerhetek meg, amit eddig csak ámulva néztem, amikor jártam

a paddockokat” – meséli Tölgyesi Ákos, a BME Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Karának alapszakos hallgatója. „Tökéletesen kiegészíti egymást az egyetemen kapott tudás, és az M-F Motorsportnál szerzett gyakorlati tapasztalat” – mondja.

„Egyértelműen hasznos a gyakorlatban is látni azt, amiről korábban az egyetemen tanultunk, bár itt minden sokkal specializáltabb és valóságosabb” – erősíti meg Miljanovits Iván, a BME végzett MSc-diplomás mechatronikai mérnöke. „Korábban próbálkoztam a Lotus Ladies Cupban is tapasztalatot gyűjteni, nem sok sikerrel. Itt viszont egy nagyon komoly csapattal találtam magam szembe, igazán nagy célokkal és elszántsággal. Sokkal többet kaptam, mint amire számítottam.”

„Mindig is vonzott a versenyautók mélyebbre ható ismerete” – teszi hozzá Szóke Tamás, a BME Járműmérnök szakos mesterképzését jelen félévben megkezdő hallgató.



Jó példa a fiataloknak: vannak céljaik és tesznek is érte mindennap



„Én mindenképpen ajánlom ezt az utat azoknak, akik szeretik az autósportot. Szakmai tapasztalatom gyarapítása mellett rengeteg nagyszerű embert ismerhettem meg az M-F Motorsportnál.”

Hogy mi az álom, amit közösen kergetnek? „Megpróbálunk egy mintát felállítani, és magyar csapatként, a magyar szürkeállományt és gyakorlati tudást felhasználva odaérni az FIA Ralikrossz Európa-bajnokság Super1600-as kategóriájának élmezőnyébe” – mondja Fodor György csapatfőnök. „Hisszük, hogy együtt sikerülni fog, mert rengeteget teszünk érte. Büszke vagyok Gergőre és mérnökegyetemistáink munkájára, hozzáállására is, ami úgy gondolom, példaértékű lehet minden mai fiatal számára, hiszen vannak céljaik az életben, és ezért hajlandóak is tenni mindennap, egyetem után, sokszor éjszakába nyúlóan. Ami pedig külön szerencsénk, hogy a céljaink közösek!”



Győzelemmel kezdett

Újra felcsendült a magyar himnusz Katarban

Kiválóan indult a 2015-ös versenyszezon a H-Moto Team csapatát erősítő Kis Viktória számára: a fiatal hölgymotoros egy első és egy második helyezést gyűjtött be a Losail Ázsia Bajnokság két futamán, így a katari pálya közönsége ismét meghallgathatta a magyar himnuszt.

SZÖVEG, FOTÓ: H-MOTO



A H-Moto Team hölgyversenyzője január közepén ismét Katarban vendégeskedett, ahol a Losail Ázsia Bajnokság aktuális idejének negyedik állomását rendezték meg. S ha már ott volt, hozta is a tőle megszokott jó teljesítményt a fiatal motoros: a pénteki kvalifikáción megszerezte a pole-pozíciót kategóriájában, így jó esély kínálkozott rá, hogy mindkét szombati verseny végén a pódiumon ünnepelhesse.

Ezt végül meg is valósította: az első futamon nem akadt ellenfele, így a MotoGP-ből is ismert aszfaltcsikra kilátogató közönség a magyar himnuszt hallgathatta meg elsőként az idej esztendőben. A második viadal aztán kalandosabban alakult számára: előbb egyik ellenfele okozott neki nehéz pillanatot, amikor majdnem kiütötte alóla a motort, majd a Yamaha váltója kezdett el rakoncátlankodni. Végül így is beért a második helyen, újabb dobogós helyezést szerezve.

„Úgy gondolom, ez egy szép szezonkezdés volt egy második és egy első hellyel, plusz egy himnusszal. Egy himnusszal, ami nemcsak

nekem, hanem Nektek is, minden magyar-nak szól! Köszönöm szépen mindenkinek a szurkolást, biztatást, nagyon sokat jelentett, jelent! Márciusban következik a folytatás!” – értékelte röviden az elért eredményt a magyar



Katarban a dobogó legmagasabb fokára is felállhatott a H-Moto Team versenyzője



motoros hölgy, aki a 2014/15-ös Losail Ázsia Bajnokságban összességében már a negyedik győzelmét könyvelhette el.

„Wiccának szólt a nemzeti himnuszunk az első futam után, ám továbbra sem tudjuk, hogy a pontokat megkapja-e érte vagy sem – veszi át a szót Kelemenné Szilágyi Noémi menedzser. – A második viadalon hiába volt övé a legjobb köridő, egy félőrült versenytárs, miután azt hitte, szlalomversenyen van, majdnem kiütötte, Wicca rendkívül ügyesen megoldotta az incidenst, és teljes gázzal üldözőbe vette az előtte lévőket. Ekkor egy váltóprobléma okozott akkora hátrányt, hogy a kockás zászlóhoz az amerikai versenyző ért elsőként, míg a mi lányunk második lett. Gratulálok Wiccának, mert tényleg óriási esésből hozta vissza a motort és önmagát, és minden akadályozó körülmény ellenére úgy harcolt, ahogy a győztesek szoktak! Ma gyerekek beszélgetéséből elkaptam a számomra leglényegesebb részletet: 'Viktória Kis akarok lenni, ha nagy leszek!'. Az ilyen pillanatokért is szeretek Wiccával együtt dolgozni!”



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

EGY LÓERŐ

A természet szeretete
– az élet szeretete

Nyert az óvatosság

Loeb ismét szárnyalt, de Ogier a győztes

A szokásosnál is nagyobb érdeklődés övezte a 2015-ös WRC-szezon nyitányát, a Monte-Carlo Ralit, hiszen Sebastien Loeb több mint egy év kihagyás után erre a versenyre visszaugrott a Citroen DS3-ba, amivel ugyanolyan gyorsnak bizonyult, mint korábban.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR, BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: CSAPATOK

A verseny január 22-25. között, négy napot át zajlott Monaco környékén, összesen 15 gyorsasági szakaszon és 355 kilométeren át. Pénteken és szombaton jórészt mindenki számára ismeretlen útvonalat jelöltek ki a pilóták számára, akiknek a vegyes, aszfaltozott és havas szakaszok teljesítésével így is rendesen meggyűlt a bajuk.

Loeb azonban nem szánt időt a tapogatózásra, azonnal bekezdett, és a csütörtöki két etapot követően máris a tabella élén állt navigátora, Daniel Elena segítségével, ugyanúgy, ahogy a régi szép időkben.

A francia a második napot is erősen folytatta az élről, hiszen a pénteki első gyorsaságin újabb 15 másodpercet vert legközelebbi üldözőjére, a VW vb-címvédőjére, Sebastien Ogier-re.

A következő két szakaszon az ex-F1-es pilóta, Robert Kubica szólta bele kissé váratlanul kettejük külön párharcába, a lengyel ugyanis mindkét említett etapot megnyerte. Apró szépséghiba, hogy neki már ekkor sem

volt esélye egy kimagasló eredményre, miután az első gyorsan defektet kapott, majd a második a generátora mondta fel a szolgálatot. Ettől függetlenül megsüvegeződött volt a teljesítménye, hiszen a nap egyik leggyorsabbjaként a 4. és az 5. után a 7. szakasz elsőségét is behúzta.

Az 5. gyors végére Ogier három másodperccel csökkentette hátrányát Loebbel szemben, amire a következőn a Citroen klasszisa egy újabb szakaszgyőzelemmel válaszolt. A 7. gyors viszont fordulópontot jelentett, ezen a szakaszon ugyanis Ogier több mint 13 másodpercet vert riválisára, és nyolc másodperces előnnyel az összetettben is az élre állt.

Az igazi feketeleves azonban a nap utolsó gyorsaságiján, a 8. szakaszon következett Loeb számára, aki tetemes hátránnyal érkezett be a célba, törött bal hátsó felfüggesztéssel. „Akkor történt, amikor megütöttem egy követ az egyik jeges részen – nyilatkozta. – Nem volt túl nagy ütés, de valami eltört. Nagyon keményen nyomtam, mert tudtam, hogy a pályán

uralkodó állapotok nem kedveznek az elő haladónak, ezért megpróbálkoztam egy eltérő gumiválasztással, és hibáztam.”

Helyszíni beszámoló szerint a francia spaniferrel rögzítette a kiszakadt, és 45 fokos szögben álló bal hátsó futóművet, és így evickélt el valahogy a megváltást jelentő szervizparkig. Az összetettben ezért a 15. helyre esett vissza, több mint tízperces lemaradással.

Az utolsó szakasznak nem Loeb volt az egyedüli nagy vesztese. A Citroen másik élmenője, Kris Meeke több mint négy percet állt egy helyben valami rejtélyes probléma miatt, míg a nap addigi pozitív meglepetését szolgáltató Kubica újabb táptalajt adott az őt ért kritikáknak, hiszen két rendkívül meleg pillanatot is átélt a pályán, és kicsit átrendezte Ford Fiestája külsejét.

Szombaton eredetileg négy gyorsasági szakasz várt volna a mezőnyre, ám a szervezők az első, összességében a 9. etapot törölték, mondván, olyan sok néző gyűlt össze a pálya szélén, hogy egy bukás esetén nem tudnák garantálni a biztonságukat.

A nap tényleges programja így aztán a 10. szakasz rajtjával indult el, ahol a már idáig is



Mikkelsen a leglassabb volkwagensesként is dobogós lett



a mennyet és poklot is megjárta Kubica egy újabb elképesztő győzelemmel indította a napot.

A versenyt vezető Sebastien Ogier viszont a jeges részeket annyira elővatoskodta, hogy majdnem két percet kapott a lengyeltől, de VW-es csapattársa, Jari-Matti Latvala is rávert 40 másodpercet, 1 perccel csökkentve hátrányát az összetettben.

A biztonságra törekvés a gumiválasztás tekintetében is érződött a VW hozzáállásán, hiszen Ogier például szinte mindenhol szöges gumikkal ment. Loeb ezzel szemben az utolsó gyorson például kockáztatott, és bevállalta a slickeket, de ezt utólag megbánta – veszített is egyből jó negyven másodpercet.

A nap legnagyobb vesztese között meg kell említeni Ott Tanakot, az M-Sport észt pilótáját, aki a szombatot a három Volkswagen fő üldözőjeként a 4. helyen kezdte, a 10. szakaszon viszont hibázott, és 18 percig vesztelt egy hótörölő fogságában. Az összetett 4. helyet így Mads Östberg örökölte meg tőle, ám a 12. gyorson neki is

„Ogier szinte mindenhol szöges gumikkal ment, Loeb viszont az utolsó gyorson bevállalta a slickeket.”



Ogier biztonsági autózása győzött Loeb és Kubica merészségével szemben



Latvala hiába üldözte, nem ért csapattársa nyomába

gondjai adódtak: háromhengeres lett a Citroen, sőt, egyszer még meg is kellett állnia a norvégnek, hogy újraindítsa az autót.

A szombati nap végén ugyan Latvala 42 másodperces közelségbe férközött Ogierhez, de a három etapot tartalmazó vasárnapi záráson Ogier még odalépett, és 58 másodpercre növelte a különbséget, ezzel biztonságosnak mondható előnnyel nyerve a szezon első futamát – ő és a Volkswagen tehát ott folytatták, ahol tavaly év végén abbahagyták a szezont, azaz a dobogó tetején. Latvala mögé Andreas Mikkelsen jött be a harmadik Polóval, ezzel teljessé téve a német márka örömét. A norvég még reagálni tudott Östberg késői hajrájára, akinek így

be kellett érnie a 4. hellyel. Az 5-6. pozícióért a két Hyundai vívott a végletekig kiélezett házon belüli harcra az egész verseny alatt, itt Thierry Neuville 3 óra 40 percnyi versenyzés után is csak 8 tizeddel végzett Dani Sordo előtt.

Az utolsó, 15. szakasz jelentette az extra pontokért zajló power stage-et, amit pedig Chris Meeke nyert. Loeb mindössze kéttizedes lemaradással lett második, Latvala pedig a harmadik helyet elérve egy további pontot gyűjtött magának a tabellán.

A két napja már felzárkózását folytató Loeb végül a 8. helyig tudott feljönni ralis beugrásán, míg a hétvége másik nagy esélyese, a több szakaszt is megnyerő, ám végül ismét

hibázó Kubica számára a 14. szakaszon egy újabb baleset után befejeződött a verseny.

A WRC idei második futamát, a Svéd Ralit február 12-15-én rendezik majd a skandináv ország havas pályáin.

Végeredmény		
1. Sebastien Ogier	Volkswagen	3:36:40,2
2. Jari-Matti Latvala	Volkswagen	+ 58,0
3. Andreas Mikkelsen	Volkswagen	+ 2:12,3
4. Mads Östberg	Citroen	+ 2:43,6
5. Thierry Neuville	Hyundai	+ 3:12,1
6. Dani Sordo	Hyundai	+ 3:12,9
7. Elfyn Evans	Ford	+ 5:23,7
8. Sebastien Loeb	Citroen	+ 8:34,7
9. Martin Prokop	Ford	+ 9:54,8
10. Chris Meeke	Citroen	+ 10:55,6

a leggyorsabbnak Fiestájával. Végül több mint hétperces előnnyel nyerték a versenyt Robert Consani előtt.

A második helyen végző, Peugeot 207-est vezető francia kiváló gumitaktikájának is köszönhetette ezüstérmét, míg a harmadik pozícióban a verseny másik hőse, Alexej Lukjanuk zárt. A fehérorosz pilóta műszaki hiba miatt rögtön az első szakaszon majd öt percet veszített, s egészen a 23. helyre esett vissza – ekkor úgy tűnt, lemondhat a jó szereplésről.

Lukjanuk azonban nem hagyta magát, a következő 16 gyorsaságiból 15-ször a második legjobb időt érte el Kajetanowicz mögött, majd az utolsó szakaszt meg is nyerte, s ezzel megfosztotta riválisát a tökéletes verseny teljesítésének lehetőségétől. Lukjanuk ezáltal letaszította a dobogóról Jaromir Tarabust, és boldogan fogadhatta a gratulációkat, valamint a harmadik helyért járó 5000 eurós pénzdíjat.

A versenyen több magyar páros is rajthoz állt, közülük a Botka Dávid–Mihalik Péter kettős végzett a legjobb helyen, akik kilencedikként zárták a versenyt. Trencsényi József és Verba Gábor 12. lett, Klausz Kristóf és Kecskeméti Balázs a 15. helyen végzett.

Búcsú az R4-estől

Ifj. Érdi friss apukaként a Szilveszter Ralin

Bár a „baby on board” matricát a versenyautóra egyelőre nem kell kitenni, de 2014. december 22-e örökre emlékezetes nap marad ifj. Érdi Tibor számára, hiszen ekkor lett apuka. Néhány nappal később már így indult el a Szilveszter Ralin – előfutóként, amely egyben búcsúját is jelentette az R4-es Mitsubishi Lancer Evo X-estől.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: KBK

Nem, nem vált autót az Érdi Rallye Team versenyzője, de az FIA szabálymódosításának következtében kénytelen N csoportosra „visszabúcsúztatni” az R4-es technikát, mivel továbbra is az Európa-bajnokságon szeretne versenyezni, ahol tavaly az év végi bronzérmét szerezte meg a Production Car Cup kategóriában. Az Evo X-essel a szezonzáró Korzika Ralin teljesítette első versenyét, ott azonban a nagy tét nem igazán tette lehetővé számára az autó tulajdonságainak kiismerését, erre a Szilveszter Rali kínált számára tökéletes lehetőséget.

„Meg sem tudom számolni, hányadik éve indulok már el mindig a Szilveszter Ralin, de az biztos, hogy immár az ötödik éve ez az egyetlen itthoni verseny, amin rajthoz állok. Négy évet mentem a vb-n, a tavalyi évet pedig ugye az Eb-n versenyeztem végig. A Szilveszter Ralin sokféle autóval mentem már a korábbi években, és volt, hogy nyerni is tudtam, de idén kicsit megváltozott a szerepem,



Ifjabb Érdi Tibor már édesapaként vágott neki a versenynek, Szofi december 22-én érkezett

hiszen előfutóként indultam el rajta” – kezdi beszámolóját a pilóta.

Hogy mi volt ennek az oka? „Ennél szebb okot kívánni sem tudnék magamnak! 22-én született meg a lányom, 25-én hoztam ki őt és a feleségemet a kórházból, a versenyt pedig 28-29-én rendezték. Rendesen felkészülni sem lett már volna rá időm, és fejben sem tudtam volna száz százalékig ott lenni. Emellett, éppen határidőre érkezett meg az új, Proflex lengéscsillapító-rendszerünk, és ezt szerettem volna felszabadultan, egy tét nélküli versenyen tesztelni. Magával az autóval is ez volt az első olyan verseny, amin felszabadultan mehettem, mivel a Korzika Ralit meghatározta, hogy az év végi helyezés miatt nem volt szabad hibázni. Amiért elindultam a Szilveszter Ralin, azt sikerült teljesíteni, ezért elégedetten zártam a versenyt. Jó barátágot sikerült kötni az új autóval, kiválóan éreztem magam a volánnál, és a mellém beülő szponzorok is élvezték az élményt, amit kaptak.”

Ifj. Érdi végül idei terveiről is beszámolt. „Ami biztos, hogy az ERC ír és belga futamán rajthoz állunk. Aztán kérdés, hogy utána a Barum vagy Ciprus Ralin indulunk-e el, de a szezonzáró Korzika Ralin biztosan ott leszünk. Sajnálom, hogy a Szilveszter Ralin az R4-es technikától el kellett búcsúznom, de már javában zajlanak az autón az átalakítások, és alig várom, hogy újra tövig nyomhassam benne a gázpedált!”



Az ERC is útnak indult

Elcsépelte közhely azt mondani egy versenyzőről, hogy más dimenzióban autózott, mint a riválisai, most mégsem tudjuk máshogy jellemezni a lengyel Kajetan Kajetanowicz teljesítményét, aki navigátora, Jarek Baran oldalán hihetetlen fölénnyel nyerte meg a 32. Jänner Ralit, a 2015-ös ERC-szezon nyitányát. A 35 esztendőes versenyző egyetlen hibát sem követett el a csúszós, havas felső-ausztriai utakon, s egy híján az összes szakaszon ő bizonyult



Szilveszteri gála

Vincze Ferenc nyerte az évváró viadalt

Bár a pontversenybe már nem számított bele, izgalmakban nem volt hiány a kétnapos mogoródi futam során, hiszen az első helyért végig folyt a csata, és még az utolsó szakaszon is történt fordulat.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: BENCZE ANDRÁS, KOVÁCS-BARNA KÁROLY, PASIFOTO, NYOLCZAS CSABA, JANICS ATTILA



A szezonzáró ezúttal is népszerű volt mind a résztvevők, mind a nézők körében. Több mint 200 autó nevezett, míg a rajongókat a hűvös időjárás sem gátolta meg abban, hogy kilátogassanak, dacára annak, hogy egy időre még a hó is rákezdett, megteremtve az igazi szilveszteri hangulatot.

A hét gyorsasági szakaszból álló verseny oroszlánrésze a hétfői napra maradt a Hungaroringen és környékén zajló eseményen, hiszen a december 28-i nyitányon csak egyetlen szelektívét rendeztek. Vasárnap Vincze Ferenc és Kuti Péter párosa zárt az élen, de már a másnap reggeli első szakaszon változott a sorrend, amikor ifj. Cseh Vilmos navigátora, Németh Gergely oldalán a leggyorsabb idővel az első helyre lőtt. A negyedik gyors-

saságiig tudta növelni az előnyét Vinczével szemben, ami ekkor 6,7 másodpercre rúgott, innentől viszont csökkenni kezdett.

A záró szakasz előtt Cseh előnye 3,4 másodperc volt, de miután az utolsó etap a két rivális egyikének sem sikerült túl jól, ez az előny 10 szekundumos hátránnyá változott, és Vinczéék visszaálltak az élre, ezzel megnyerve a versenyt.

A Maxx Race Team győztes pilótája természetesen boldogan nyilatkozott, miután a csúcsra zárta az évet. „Minden remekül működött, ennél sikeresebb hétvégét el sem tudtunk volna képzelni – nyilatkozta Vincze. – „Igaz, miután elkezdett havazni, egy kicsit megijedtem, hogy mi fog ránk várni, hiszen szöges gumikat ➔



Nevezőkből idén sem volt hiány, több mint 200 autóból állt a mezőny



Kiss Pál Tamás bátyja, Kiss László a dobogót is elcsípte



A Ladák közül Rongits Attiláék lettek a második leggyorsabbak

Pályaversenyzőből ralipilóta

Ahogy azt a Szilveszter Rali esetében megszokhattuk, az eredménylistát átböngészve több olyan nevet is találhatunk, akiket elsősorban nem rali-versenyzőként ismerünk, így például Kiss Pál Tamást, aki nem mellesleg a harmadik helyen célba érkező ifj. Kiss László öccse. A 2014-ben még az Auto GP-ben futamokat nyerő Kiss végül a 22. pozícióban zárt a számára

szokatlan környezetben, háromperces hátrányt összeszedve az élmezőny-höz képest. Teljesítményét azonban bátyja is méltatta: „Azért Tomi öcsém megmutatta, mit tud az utolsó szakaszon, hiszen amíg én élet-halál harcot vívtam a harmadik helyért, addig ő az általam ledobott, használt gumikon adott nekem négy tizedet” – mondta ifj. Kiss László.



A harmadik helyért Balogh János és Holczer Dániel, Vincze Márton és Szedő Csaba, valamint ifj. Kiss László és Varga Zsuzsanna vívott. A nap első szakaszán Balogh állt a bronzérmes helyen, ám a másodikon Vincze megelőzte, és egészen a verseny ötödik szakaszáig tartotta is

helyét. Balogh ekkor újra a harmadik helyre állt, míg Vinczét az utolsó előtti etapon megelőzte ifj. Kiss László is, aki az utolsó szelektíven egy remek hajrával Balogh Janit is maga mögé utasította, így a Kiss–Varga páros állhatott a dobogó legalsó fokára. Vincze Márton

az utolsó szakaszon a negyedik helyre állt, miután Baloghot megelőzte.

„Büszke vagyok arra, hogy a tavalyi hatodik helyünk után idén odaértünk a dobogóra, ráadásul mindkét autónk célba ért → – mondta Kiss. – Zsuzsi nagyon jól



nem tehetünk volna fel az autóra. Szerencsére a hó nem maradt meg, s most sem kellett megtapasztalnom azt, milyen havas pályán autózni. A kocsik probléma nélkül szolgált ki bennünket, akárcsak a szervizcsapat minden egyes tagja, akiknek az alázatos munkája nagyban hozzájárult a mi sikerünkhöz. A fiúk még azt is megtették, hogy váltót cseréltek a Mitsubishihöz, miután mi egy kicsit fura hangokat hallottunk belülről.”

„A vasárnap esti gyorsasági szakasz elé úgy álltam, hogy nagyon gyorsan bekezdjek, és előnyt szerezzek a másnap mellettre. Hétfőn viszont álmosan indultunk, és egy kicsit meg is lepődtem, hogy a többiek ennyire merték taposni a gázt a fagyos úton. Ennek következtében jó pár másodpercet vertek

ránk az ellenfeleink, és vissza is csúsztuk a második pozícióba. Nagyon éles csatában, az utolsó szakaszon tudtuk megfordítani az állást ifj. Cseh Vilmosékkal szemben, egy jó gumitaktikának köszönhetően.”

A győzelmet elvesztő pilóta csalódottan vette tudomásul a második helyet: „Végig nagyon jól mentünk, ott álltunk egy nagy siker kapujában, erre tessék... Ha úgy lettünk volna másodikok, hogy nagy hajrával feljövünk a harmadik helyről, maradéktalanul boldog lennék. Végig komolyan vettük a viadalt, nyerni akartunk. Jövőre mindenképpen visszajövünk, hogy sikerüljön az álmunk” – fogalmazott ifjabb Cseh Vilmos, aki a tervek szerint szintén az ob I. osztályában folytatná 2015-ben.

dolgozott végig, hibátlanul navigált, így teljesíthetett az álmunk ezzel a harmadik hellyel” – árulta el ifjabb Kiss László, akinek öccse, Kiss Pál Tamás végül a 22. lett összetettben, ám ha a hétfői első két szakaszon nem lettek volna technikai gondjai, vélhetően a legjobb tíz között zárt volna.

A hatodik helyezett Matics Mihály lett, aki mellett ezúttal nem lánya segédkezett. Matics Barbara is ott volt viszont a mezőnyben Czézinger Kristóf navigátoraként, akivel a 90. helyen zártak.

Nem véletlenül került néhány váratlan név is az élmezőnybe, hiszen több esélyes sem szerepelt jól az év utolsó versenyén. A korábbi győztes ifj. Érdi Tiborral például nem is kellett számolnia a mezőnynek, hiszen ő csak az előfutók között lépett pályára. A harmadik gyorsaságin már az is kiderült, hogy biztosan nem lesz címvédés sem, ugyanis a 2013-as győztes Turán Frigyes-Zsíros Gábor duó váltóhiba miatt kiesett.



Szintén hamar búcsúzott a vasárnapi nap után abszolútban harmadik helyen álló Botka Dávid–Mihalik Péter páros is. Az országos bajnokság győztesei, Kazár Miklós és Szőke Tamás pedig rosszabbul szerepeltek a vártnál, csupán a 15. helyen értek célba,

de egyperces időbüntetésük nélkül is csak a nyolcadikak lennének a rangsorban.

A Historic mezőnyben Kiscsatári Imre és Késmárki Gábor Lada VFTS-sel tudott nyerni a Szűcs–Vörös párost és a Traki családot megelőzve.

Végeredmény

1. Vincze Ferenc–Kuti Péter	Mitsubishi Lancer Evo IX R4	41:12,3
2. ifj. Cseh Vilmos–Németh Gergely	Mitsubishi Lancer Evo IX	+ 10,3
3. ifj. Kiss László–Varga Zsuzsanna	Mitsubishi Lancer Evo IX	+ 27,5
4. Vincze Márton–Szedő Csaba	Mitsubishi Lancer Evo IX	+ 31,4
5. Balogh János–Holczér Dániel	Mitsubishi Lancer Evo IX R4	+ 35,9
6. Matics Mihály–Viczena Gábor	Mitsubishi Lancer Evo IX RS	+ 41,4
7. ifj. Ranga László–Benkő András	Mitsubishi Lancer Evo VIII	+ 1:26,4
8. Cserhalmi Tibor–Vajacka Péter	Subaru Impreza STI	+ 1:31,6
9. Molnár István–Tokaji Tamás	Mitsubishi Lancer Evo VI	+ 1:40,9
10. Spitzmüller Csaba–Bazsó Attila	Mitsubishi Lancer Evo X	+ 1:45,3



Az utolsó gyorsasági átrendezte az élmezőnyt



CarTeam

Miután a Mikulás Ralin a többszörös gyorsasági bajnok Fekete Krisztián próbálta ki a CarTeam Mitsubishijét, így Marozsi Zsolt és Szeles Péter az év utolsó versenyén, a Szilveszter Ralin állt rajthoz. Remek hangulatban telt a két nap a Hungaroringen, ahol a fogcsikorgató hideg ellenére rengeteg néző volt kíváncsi a 240 versenyautóra. Ami a folytatást illeti: 2015-ben az első osztály összes futama és néhány külföldi verseny van tervben a CarTeam számára



„Király volt!”

A Bakó Rally Team a Szilveszter Ralin

Reménykedett a Bakó Rally Team a Szilveszter Ralin, hogy a képlet a fejben már jól összeállt, és szerencsájuk is volt, mert tényleg minden a tervek szerint haladt. A mérgezsákokat tesztelték, az autózta meg történt, mindenki elégedett volt mindennel, és mind a négy Citroën C2R2 célba ért. Ennél többen aligha remélhetett Bakó László csapatvezető.

SZÖVEG: TIBA ANITA • FOTÓ: CSATLOS NORBERT

A verseny előtt beszélgettünk arról, hogy lesz-e pánik?

Ha emlékeztek, azt mondtam kicsit több alsógyatyaival készülünk a versenyre, ha berosálnánk a sok teendő miatt, de ha hiszitek, ha nem, nem volt rá szükség. Ez nem azt jelenti, hogy most arcszkodunk, hogy minden rendben ment, mert azért kicsit összekapta mindenki magát, és rohadtul elfáradtunk estére. Ettől függetlenül minden fantasztikus volt. Megcsináltuk, és ez úbrakirály érzés.

Akkor ez azt jelenti, hogy a koordinálás egyben volt, és minden versenyzőpáros elégedetten távozott?

Ez azért nem ilyen egyszerű, hogy igen és kész. Azért nem, mert volt, hogy a csapat összes tagja más irányba szaladt, gumiztatni, újra gumiztatni, visszagumiztatni, de tőlünk telhetően teljesítettük a ralipárosaink összes kívánságát. Ilyen ez a popszakma. Napközben jólesően elfáradt mindenki, este egy jó csapatbuliban vettünk részt, ahol kicsit leeresztettünk, majd pár óra pihenést követően újra felspanoltuk magunkat. Szóval szerintem a körülményekhez képest megoldottuk a problémákat, és mindenki tudta a dolgát. Néha annyi ember volt a bokszbán, hogy azt sem tudtuk ki kivel van, de nagyon jól alakult tényleg minden.

A verseny előtt azt üzented a srácoknak, hogy annyi a dolguk, hogy nyomják neki... Megtették? Elégedett vagy a mérgezsákokkal, és a versenyzőkkel?

A srácok gondolom nem attól félték, hogy be lettek fenytve, hogy nyomni kell nekik. Egyszerűen négy olyan párosról beszélünk, akik szerintem mind maximalisták, és a lehető legjobbat akarták kihozni magukból, ami szerintem sikerült is, mivel akik először ültek a C2-ben, azok is odatették magukat. Minket mindig büszkeséggel tölt el már az is, mikor egy pilóta és navigátora vidáman és elégedetten szállnak ki az autóból, mert az már fél öröm, a többi meg rajtuk múlik a következő gyorsan. De szerencsére, ahogy észrevettük a nagy sürgés-forgás közepette mindenki így érkezett be a garázsba, vigyorgva. Úgyhogy természetesen elégedett vagyok az autókkal, és a sráccal is. Ügyesek voltak, de hát én tudtam ezt előre.

A tavalyi évet lezártatok, 2015-ben folytatás következik?

Mi is, és a versenyzőink is már ezerrel az idei évre koncentrálnak. Idén is a lehető legtöbb versenyen szeretnénk megmérgettni magunkat, autóinkat és versenyzőinket. Ehhez még van pár hónap, hogy mindenki összekapja magát, aztán indulhat újból a mandula.



Impozáns látványt nyújt a csapat színeiben versenyző négy Citroën C2R2



Köszönet a támogatásért: OMP Autóház Kft.; Medipost Kft.; UK Geotherm Kft.; Szinkron Kft.; Ju-Fo Kft.; Palker Papír Kft.; Cezár Tours Kft.; Hajdú-Service Kft.; Malompark Bevásárlóközpont; Folkem Kft.; László Racing Kft.; Gekon sro.; Alfa Szerszámcentrum Kft.; Józsa Gumi Kft.; Linett Bútor Kft.; presztizssport.com; Mór Viktória ügyvéd

Először Mitsubishivel

Sebestyén Roland: Turbós, összkerekes bemutatkozás

A Szilveszter Ralin debütált a Maricsek Racing Team színeiben Sebestyén Roland. A szolnoki versenyző számára nemcsak a csapat, hanem az a Mitsubishi Lancer EVO IV/IX is teljesen új volt, amivel a Hungaroringen rajthoz állt.

SZÖVEG, FOTÓ: MARICSEK RACING TEAM

A korábban BMW-kel versenyző pilóta most ült először turbós, összkerekes versenyautóban. Az első, esti gyorsaságin még csak ismerkedett a Mitsubishivel a Sebestyén–Radó kettős, így biztonságos, de húzós tempóval teljesítették a 7,5 km-es szakaszt.

„A második nap sliccekkal rajtoltunk, ami jó választásnak bizonyult. Nem mentünk rosszul, az út sokkal kevésbé csúszott, mint várható lett volna. A második gyorsan a féktávokkal támadt egy kis problémám, volt ahol szembe sütött a nap, ott egy-két helyen kicsit túllentünk, de azért nem volt olyan rossz. A harmadik szakaszon a rajtban kaptunk egy büntetést, mert beszakadt a kuplung közepe, emiatt berajtoltunk. Kuplung nélkül végigmen-

Sebestyén Roland kiválóan érezte magát a Hungaroringen

tünk ugyan a harmadik gyorsan, azonban a negyedik szakaszon már nem tudtunk elindulni, így ezt az etapot a szervizparkban töltöttük, ahol a fiúk áldozatos munkával kicserélték az alkatrészt.

A Super Rally szabályai szerint visszaállhattunk a versenybe, és az ötödik gyorsan tudtunk is hozni egy abszolút 19., kategória 3. időt, ami szerintem ebben a népes és igen színvonalas mezőnyben nem egy rossz eredmény. Ezen felbuzdulva viszont a 6. gyorsan elkövettem egy hibát: az első kanyarban megforogtam. Ez volt a kisebb problémánk, ugyanis elfelejtettem lekapcsolni az ALS-t, ezért az autó nem indult el. Viszont a nézők, illetve a rendezők voltak olyan kedvesek, hogy betoltak minket, így ha két-három perc veszteséggel, de teljesítettük ez a szakaszt is.”

A kisebb-nagyobb viszontagságok ellenére az MRT újdonsült pilótája élvezte élete első mitsubishis versenyét.

„Ahogy mondani szokás: a foglalkozás elérte a célját! Jól éreztük magunkat, mentünk egy jót, talán egy kicsit mutattunk az ellenfeleknek abból, hogy mire számíthatnak tőlünk a jövőben. Én is hibáztam, az autón is kijött egy technikai hiba, de amikor mentünk jól éreztük magunkat és a tempónk is biztató volt.”



Óévbúcsúztató

Tesztverseny: Maricsek Miklós és Kovács Attila

Maricsek Miklós már a 2015-ös szezonra készült, míg Kovács Attila egy számára teljesen új autót próbált ki a Szilveszter Ralin. Borbás Szabolcsnak ezúttal nem jött ki a lépés a Hungaroringen.

SZÖVEG, FOTÓ: MARICSEK RACING TEAM

Az abszolút 20. helyen végzett a 16. Szilveszter Ralin Maricsek Miklós, akinek ezúttal Istovics Gergő diktálta az itinert a Mitsubishi Lancer EVO IX-ben. A kaposvári pilóta tesztversenyként teljesítette a Hungaroringen megrendezett viadalt.

„Frenetikus volt! Az első és legfontosabb, hogy régen mentem már ilyen tapasztalt és temperamentumos navigátorral. Persze a korábbi társaim is mind nagyon ügyesek, de Istovics Gergőnek rengeteg tapasztalata van, ezért sokat segített nekem. Felhívta a figyelmemet

olyan dolgokra, amiről a jövőben majd gyorsabb lehetek. A fékpontokon sokat tudtunk javítani, jó pár helyen Gergő mondta, hogy itt nem kell gondolkodni, át kell nyomni padlón. Ez nagyon fontos volt, ezért nagyon kellett ez a verseny, és fontos lesz majd a 2015-ös szezon felépítésénél. A Szilveszter Ralin gyorsról gyorsra fejlődöttünk, és természetesen a hangulat szuper volt az autóban.”

A Kovács Attila–Kovács Szabolcs kettős az R3-as Honda Civic volánja mögött az első napi nehézségek ellenére – elromlott az átbeszélő, pontatlan ülésbeállítás – teljesítette a hungaroringi óévbúcsúztatót. A fiúk fokozatosan gyorsultak a második napon, és végül az 53. helyen értek célba.

„Nagyon élveztem a futamot, azt éreztem, hogy tudunk gyorsulni, volt még az autóban és bennem is. A második napi első gyors, a Ring külső tetszett a legjobban. Igaz, hibáztam egy nagyot, 40 másodpercet töltöttem egy kanyarban, mert nem jó helyről fordultam be, de a belső kamerás felvételek visszanezése után az a szakasz volt a legdinamikusabb. Egyébként az összes külső szakaszt élveztem, a második-harmadik körben is jókat autóztunk rajta. Számomra pozitív volt a Szilveszter Rali!”

Mint ahogy idén oly sokszor, úgy az év utolsó versenyén is műszaki hiba miatt kellett félreállnia a Borbás–Csáki kettősnek. A mitsubishis párosnak a második szakaszon parancsolt megálljt a technika őrdöge.



Kovács Attila R3-as Honda Civicje teljesítette a versenytávot, pedig akadt vele néhány probléma a futamon



Temérdek tapasztalat



Idén jöhet a komolyabb ERC-program

Klausz Kristóf ugyan még csak 18 éves, de máris komoly raliszezon van a háta mögött. Idén még keményebb versenyprogramra készül, amit a Jänner Rali révén már meg is kezdett.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: ERC



Klausz Kristóf és Kecskeméti Balázs egyre jobban dolgozik együtt, már egy éve versenyeznek közösen a Clioval

Aki esetleg nem ismerne benneteket, azoknak mondjuk el, milyen felállásban versenyeztek, és hogyan alakult a tavalyi szezonotok?

Nagyjából három éve versenyez raliban és ralikrosszban is, de az előző évben léptem komolyabb szintre. A navigátorom a tavalyi Jänner Rali óta Kecskeméti Balázs, aki már a '90-es évek óta benne van a körforgásban: remekül tudunk együtt dolgozni, én pedig sokat tanulhatok tőle. Az autónk egy Renault Clio R3-as, amivel tavaly körülbelül 22 futamon álltunk rajthoz. Ebben öt

Európa-bajnoki verseny, illetve az osztrák és a magyar bajnokság futamai is voltak. Rengeteg tapasztalatot tudtunk gyűjteni a külföldi viszonyokról és a versenyzésről, miközben kipróbálhattuk a havon, murván és aszfalton való vezetést is.

A szezon a Szilveszter Ralival zártad. Vagy ez inkább már a következőre való felkészülésnek számítot?

Igen, valójában már a Jänner Ralira készülünk, és próbáltuk kijavítani az autón jelentkező kisebb hibákat. Ám élveztük a versenyt

is, végig gyorsak voltunk, és remek eredménnyel zártunk, hiszen a kétkerék-meghajtású licencesek között az első helyen végeztünk. Bár ennek sajnos nem írtak ki külön kategóriát, így a nagyobb autókkal együtt értékelték minket, amiben azért meglátszott az erőfölényük. Itt kivételesen édesapám, Klausz László volt a navigátorom, ezáltal pedig ő is ki tudta próbálni a Renault-ban való versenyzést.

És már a szezon első Eb-futamán, a Jänner Ralin is túl vagytok. Az hogy ment?

A tavalyi viszonyokhoz képest egészen más volt a pályák jellege. A pályabejárás alatt már olvadt a hó, de a verseny kezdetére elkezdett esni, ami az egész futamot végigkísérte. Egyes helyeken 40 centiméteres havon kellett átküzdenünk magunkat, és ez rendszeresen megnehezítette az előrehaladást a hegyvidéki szakaszokon – az emelkedőkre olykor csak nagyon lassan tudtunk felmenni. Összességében ez a verseny is kiváló volt arra, hogy rengeteget tanuljunk a havas pályán, és első alkalommal használhattam szöges gumikat is. Együttal nem is zártunk rossz eredménnyel, hiszen az ERC3-ban a harmadik helyen végeztünk, az osztrák értékelésben pedig a kategória második helyén.

Mik a tervek az idei szezonra?

Idén szeretnénk kicsit nagyobb hangsúlyt fektetni az Európa-bajnokságra, hiszen 2-3 futammal többet tervezünk be, mint tavaly. De tovább folytatjuk a szereplést a magyar és az osztrák bajnokságban is, ahol a cél a minél jobb eredmény és a minél több versenykilométer lesz számunkra.

Sikeres évzárás

A SOLID Racing Team a Szilveszter Ralin

A Hungaroringen rendezték a 2014-es év utolsó raliversenyét, melyen Ladákkal képviselte magát a SOLID Racing Team. A csapatvezetőt kérdeztük a futammal kapcsolatban.



„A vártakhoz képest jól sikerült ez a verseny mindhárom párosnak. Megpróbáltuk a saját és a nézők örömeire autózni, ami a videók alapján sokszor sikerült is. Mind egyik párosunk célba ért, műszaki hibája

senkinek sem volt, köszönhetően a verseny előtti felkészítésnek.

Gyenes András és Schmidt Ádám a H9 Historic kategóriában (11 párosból) a 4. helyen ért célba, a Poczang Valér–Gschwindt

András kettős 19 párosból a kategória 11. pozícióban zárta a futamot a H4 kategóriában. A Schirger Péter–Szabó Barnabás páros a H3 kategóriában a 15. helyet szerezte meg az 54 célba érkező páros közül” – értékelt Kondella Péter.



Támogatók: Drive Music Kft., Ecooffice Technology Kft. (Sigillanda, PaperCut), The Body Shop, Evolution Consulting Kft., Innovitas Közhasznú Kft., EuTrust Szerviz Kft., Triton Kft., Egrokorrr Festékipari Zrt., Olasz és Társai Bt., Pannon Tobacco Kft., Scan Union Kft., V4 Transport Kft.



ecoffice
TECHNOLOGY



• IRODATECHNIKA
• SZÁMÍTÁSTECHNIKA
• VIZUÁLTECHNIKA

**EGYEDI TECHNOLOGIÁJÚ,
KIVÁLÓ MINŐSÉGŰ BÉLYEGZŐK**



SIGILLANDA™
STAMP OF QUALITY

H-1043 Budapest, Csányi László utca 32. Tel.: +361 9000 560; Fax: +361 9000 563; info@ecoffice.hu; www.ecoffice.hu; www.sigillanda.hu



A ralira összpontosítanak

A Varga Racing Team idei tervei

Az eddigieknél több versenyzőpárossal, újabb autókkal, a ralira összpontosítva kezdi a 2015-ös évadot a Varga Racing Team, az ugyanakkor továbbra is kérdéses, hogy a terepraliban milyen szerepet vállal idén a különítmény.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR • FOTÓ: VARGA RACING TEAM

Az évtizedek óta terepralizo Varga Imre a 2014-es idény végéhez közeledve döntött úgy, hogy a jövőben az addig csak kiegészítő tevékenységként üzött ralira kíván koncentrálni. Az egyesület elnöki tisztségét is betöltő pilóta tájékoztatása szerint ennek köszönhető, hogy az új szezonra kiterjesztik tevékenységi körüket a műfajban.

„Idén néhány új páros csatlakozik hozzánk. Komoly erősítés, hogy egyesületünkben üdvözölhetjük Lukács 'Csucus' Kornélt és Mesterházi Márkot, akik néhány ob-futam mellett ismét szerepelnek a világbajnokságon is. Csucusék számára már elkezdődött a sze-

zon, a sikeres nyitóteszt után január végén a Monte-Carlo Ralin versenyeztek. Nálunk versenyez majd Lukács András és Palotai Zoltán is, akik az előzetes tervek szerint idén Rali2-ben képviselik majd csapatunk színé-



it. Szegedi Feri a volán mögött folytatja, és navigátorával, Szupi Gáborral a csapat Suzukiját viszik harcba az ob néhány futamán” – mondta Varga Imre, aki saját terveiről is szót ejtett. Magának és a navigátornak, Toma 'Csimpi' Józsefnek elsősorban előfutói szerepet szán, de mint kiderült, a páros Subaru Imprezája „a teljes felújítás során visszaalakult N csoportos versenyautóvá, hátha úgy döntünk, hogy néhány versenyen nem nullás rajtszámmal indulunk”.

Arról, hogy terepralifutamokon feltűnnek-e, Varga pusztán annyit árult el, hogy „egyelőre tanácstalanok vagyunk és amennyiben a szakág vezetése nem változik, a hazai versenyeken valószínűleg nem, két-három külföldi viadalon azonban talán rajthoz állunk. Maradunk a jól bevált Nissannal és igyekszünk befejezni a tavaly, szezon közben megkezdett átalakítási munkálatokat.”

Varga Imre csapata idén a korábbiánál nagyobb hangsúlyt fektet a ralira



Vissza a jövőbe

Összeállt a régi páros a Szilveszter Ralin

Viczena Gábor 2013 áprilisában, a Miskolc Ralin adta ki utoljára a menetlevelet a Matics Mihály által vezetett Mitsubishi Lancer Evo IX-ből, aztán a betegsége miatt kénytelen volt átengedni a jobb egyet Zejda Viktóriának. Misi és Viki azóta bajnokpáros lettek, ez idő alatt „Vici” felépült, és most visszaült a majd' háromszáz lóerős gépbe, ha csak egy hétvége erejéig is.

SZÖVEG: MATICS RALLYE TEAM

FOTÓ: JANICS ATTILA, BENCZE ANDRÁS

„A Hungaroring ismét zajos versenyhétvégével búcsúzott az óévtől, a Szilveszter Rali népes mezőnyében felsorakoztunk magunk is. Mindenkit megautóztattam kicsit az évben, csak néhányan maradtak ki. Közülük régi navigátorom (jelenleg csapatfőnökünk), Viczena Gábor és Viki párja, Koszta Viktor 'nyerték meg' maguknak a mitfahrer poszját” – kezdi beszámolóját a pilóta.

„Kis bosszúságot okozott a hideg idő, de most legalább nem kellett arról tartanom, hogy a gumiválasztás miatt félresiklik a versenyünk... De hogy ne legyen egyszerű, azért csináltam ám magamnak másik problémát!

A reggeli első körre igencsak kiszámoltam az üzemanyagot, a harmadik gyorsaságin nem kis aggodalmat okozott a tankolt mennyiség: éppen beértünk a szervizparkba. Az előző esti kilencedik helyhez képest ekkorra már három helyet léptünk előre a mezőnyben, amit a verseny végéig sikerült is tartani.

A pályák útvonalát a Ring szokásos belső és külső része szolgáltatta, így nagy meglepetés nem ért bennünket; a külső részen a versenyt néző emberáradat láttán viszont annál inkább! Nagyon régen nem volt részem már ilyen tömegnek autózni, mintha egy pillanat erejéig visszarepültünk volna azokba a bizo-

nyos VFTS-es évekbe, mikor a nézők tenyere a szélvédőn koppant, és az utolsó pillanatban léptek el az autó elől... Persze a biztonság az első, de... hátborzongató, egyben jóleső érzés volt egy helyen ennyi raliszerető embert látni!

Eredményre nem számítottunk, nem is azért mentünk... Elsődleges célunk egy jó autózás volt, élményt nyújtani kívül és belül egyaránt, ami azt hiszem, sikerült is. Jól éreztük magunkat, emellett az abszolút hatodik helyezés ajándék volt.

Köszönet jár csapatunk tagjainak az év folyamán végzett kitaró munkájukért, családoknak és partnereinknek a támogatásért. Hálás vagyok rajtuk kívül szurkolóinknak, akiktől visszajelzéseket, kritikát kaptunk, akik negyven vagy épp mínusz tíz fokban is ott álltak miattunk minden versenyen. Emellett sikereinkben és raliban gazdag, boldog új évet kívánunk mindenkinek!”

„Jól éreztük magunkat, emellett a hatodik hely ajándék volt.”



JLK-CarTrade Kft.

Royalselt Zrt. Regisztrátor

Synlube

SZANI-OIL 2.0.0.0 Kft.

adrenalin POWER ENERGY DRINK

VARGA RACING TEAM

Elégedetten szilvesztereztek

Két Mitsubishi és egy Honda, ezekkel az autókkal vágtnak a László Racing pilótái a Szilveszter Ralinak



fanok hatalmas örjéggel és szurkolással hálaálták meg. De hozzá hasonlóan Simon Gyuri is azok közé tartozik, akit az idő mellett a látvány is motivált.

A Hondákat teregető Szabó Zoliék, mert hogy ketten is voltak, elégedetten távoztak a verseny végeztével, még ha a legvége nem is úgy alakult, ahogy szerették volna, ugyanis akadt egy kis probléma az autókkal. Ez természetesen senkinek nem szegte kedvét. Hogy ezt honnan tudom? Elég volt csak felhúzni a három bokszt egyik ajtaját, és az, ami bent zajlott, na, az nem a szomorkodás hangja volt, hanem inkább egy buli hangulatáé.

De visszatérve még a mitsubishis fiúkra, Kurtos Róbert és Dicső Péter is igazán megnyomták neki ott, ahol meg kellett. Hozzájuk hasonlóan a Citroennel induló Tarr Zsolt is odatette magát a hideg és csúszós pálya ellenére, mert egyenesen a dobogó második fokáig lavírozott.

Persze leginkább már mindenki szeme előtt a következő év lebegett, és az, hogy előtesztelhesen egy keveset, mert sokak számára egy kis idő most nem versenyzéssel fog telni, hanem az autók revíziójával a következő szezonra. A László Racing Kft. minden versenyzőjére büszke volt, a teljesítményétől függetlenül, mert a szlogent sikerült teljesíteni. Emlékszel még, mi volt? A jókedvű szezonzárás. Ezt kipipálták, és végül mindenki elégedetten búcsúzott az óévtől. A versenyzők, a reklámpartnernek és a László Racing is, és már a 2015-ös idényre koncentrálnak.

László Racing: Szezonzáró a Hungaroringen

A Szilveszter Ralin is megmérettették magukat a László Racing színeiben versenyző párosok. Ezen a futamon küzdöttek az idővel, a hideggel és a hóval. De ez mind nem számított, csak az, hogy mindenki elégedetten távozzon a versenyről.

SZÖVEG: TIBA ANITA
FOTÓ: LÁSZLÓ RACING



Az amúgy is népes mezőnnyel büszkélkedő év végi versenyen tényleg minden fajta autótípus és sofőr rajthoz állt. A cél mindenképp más volt. A László Racing versenyzői számára szinte egyhangúan a jókedvű szezonzárás volt a szlogen. Ennek igencsak eleget tettek. Persze nem volt nehéz, hisz

a csapatban versenyző Hondák, Zsigulik, Mitsubishik és Citroenek pilótái igazán azt adták a nézőknek, amit egy ilyen zárófutamtól elvárnak. És ez nem más, mint az, amit leginkább Bódi Sanyi, alias Szandró művelt. Ahogy ő szokta mondani, a Zsigulival csak a „keresztbemenés” a menő. Ezt a Zsiguli

LÁSZLÓ
Racing

Marketing & Média One

Omega Transz Kft

Autósport
Formúla

K Z Invest Kft.

Feromont
Team Kft.

HAUSER

HAZ
Centrum

Olajszer-Tech Kft.

Stone Dragon Kft.

MAGIC
FOOD

Dunai
Car Kft.

Új autóval, két fronton

Erdélyi György idei tervei

Bár az elmúlt év nem úgy végződött számára, ahogy tervezte, hiszen a váltó meghibásodása folytán a Szilveszter Ralin nem tudott rajthoz állni, ám 2015-re vonatkozóan konkrét elképzelései és tervei vannak Erdélyi György ralipilótának.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: KBK



„A Rali2-ben Növényi Norberttel, külföldön Dredán Györggyel versenyzek.”

„Szerettünk volna ott lenni a Szilveszter Ralin, de a verseny előtti teszten szétment egy fogaskerék a váltóban, és mivel az új alkatrész nem jött meg időben, így kicsúsztunk a nevezési határidőből. Az év így furcsa véget ért számunkra, de annál nagyobb célokkal vágunk neki a 2015-ös esztendőnek” – kezdte nyilatkozatát az előttünk álló idényt már a North Racing egyesületének színeiben megkezdő pilóta, mielőtt a részletekbe belemert.

„Az A-s Ladát idén egy Citroen Saxo VTS-re cseréljük, vagyis új autóval vágunk neki a 2015-ös versenyszezonnak. A terv az, hogy két bajnokságban fogok rajthoz állni, idehaza, a Rali2-ben Növényi Norberttel, míg egy másik, valószínűleg külföldi bajnokságban Dredán Györggyel a jobb egyben. Vele valószínűleg a szlovák másodosztályú bajnokság 1-2 futamán fogunk elindulni, de ez még kérdéses. Az autó első éles tesztjét a tervek szerint február 14-én, az FRT kiskunlacházi futamán fogjuk nyélbe ütni” – fogalmazott Erdélyi, akinek oldalán legelőször 2012-ben tűnt fel navigátori szerepkörben a korábbi olimpiai bajnok birkózó, később kevert harcművészetekben és földharcban is világbajnoki címet szerző Növényi Norbert.



Testvérem a jobb egyben

Öt év után újra együtt a Baumgartner fivérek

A tavalyi év több dolog miatt is emlékezetes marad a Big Push Rally Team pilótája, Baumgartner Balázs számára. Egyfelől, ahol célba ért Subaru Imprezájával, ott mindig dobogós helyen végzett az országos rali bajnokság P2-16-os kategóriájában, másfelől testvére, Péter öt év után ült be mellé újra a jobb egybe.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: DUEN, RALLYHUNGARY

Nem ez az első eset, hogy Péterrel egy autóban ültök, ugye?

Tesóm 2009-ben navigált nekem utoljára az Eger Ralin. Állandó navigátorom Hanyecz Róbert, vele megyek, mióta ralizunk első osztályban, illetve másodosztályban, ahol VFTS-sel sok sikert értünk el – mesélte a pilóta.

Aki esetleg nem ismerne benneteket: mióta versenyztek Subaruval?

2011 óta. Az első két évben még küszködtünk vele, majd Baranyai Attila átvette az autó felügyeletét, és rendbe rakta. Ahol nincs technikai gond, ott dobogón vagyunk. Robival 2013-ban indultunk a horvát bajnokság egyik futamán, ahol a második helyet szereztük meg

kategóriánkban, itt kezdett összeállni az autó. Testvérem a menedzser szerepét töltötte be a csapatban. Sokat köszönhetünk neki.

Hogyan alakult a 2014-es szezon?

Voltak szép pillanataink. Miskolcon a harmadik helyet szereztük meg egy féltengelytörés és két defekt ellenére. Székesfehérváron murván nagyon jól mentünk, az aszfaltra nem találtuk a beállításokat, végül a második helyet szereztük meg. Majd jött a Veszprém Rali, ahol testvérem hosszú kihagyás után visszaült mellém a jobb egybe. Jól mentünk, élveztük nagyon, és a harmadik helyen végeztünk. A Mecsek Rali előtti teszten szétment a váltónk, a csapat megtett mindent, össze is rakták, csak mi estünk



szét kicsit, és így nem indultunk... Ezt sajnáljuk nagyon, mert ez a hazai versenyünk, és ha ott jól megyünk, akkor az év végi összesítésben a 2-3. helyet szerezzük meg az ORB-n, így viszont negyedik lettünk. Végül jött a Szilveszter Rali, ahol már régóta szerettünk volna elindulni, most összejött. Nagyon tetszett a környezet és a rendezés is, minden klappolt. A Baranyai System jól összerakta az autót, az első gyorsaságot élveztük, de még nem voltunk gyorsak, gondoltuk, majd másnap. De a második gyors vége előtt 800 méterrel az egyenesben megakadt a váltó, így véget ért számunkra a verseny. Sajnos év végére a váltó lett a mumusunk.

Idén hogyan tovább?

A váltóproblémát kell megoldanunk, de a márkát szeretjük, úgyhogy mindenképp maradunk a Subaruval. Van több lehetőség, esetleg egy R4-es kocsi, de marad a P2-16 kategória. Az, hogy pontosan hol indulunk, és ki fog nekem navigálni, majd az év elején alakul ki. Köszönjük támogatóinknak, hogy mellettünk állnak.

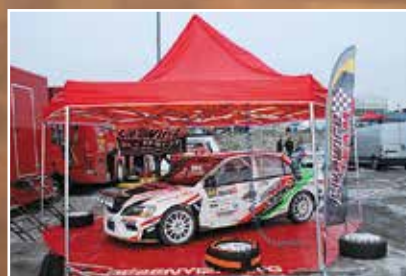


Decemberi kihívások

Évzárás a LiveWire Rally Teamnél

A tavalyi év utolsó hónapjában sem unatkozott a LiveWire Rally Team, új párost köszönthettek a csapatnál. A ralis körökben ismert mókamesterkettős, Gecs Máté és Dorkó András a Szilveszter Ralin indultak először a színeikben. Az oszlopos tagok, Ferjancz András és Földi Niki sem lustálkodtak: egy FRT-futammal indították a decembert. A harmadik autóban Cséplő Balázs és Cséplő Attila nem tudta időben felkészíteni a kocsit a versenyre, így nekik már csak 2015-ben szurkolhat a közönség.

SZÖVEG: KRIZSÁN ZOLTÁN • FOTÓ: LIVEWIRE RALLY TEAM



A jövőben Gecs Máté és Ferjancz András is a LiveWire Rally Team színeiben versenyeznek



Ferjancz András és Földi Niki számára mozgalmasra sikerült a december. Nem volt elég számukra a Mikulás, a karácsony és a szilveszter, két versenyen is megjelentek. A hónap közepén a már említett FRT-futamon, melyet Kiskunlacházán rendeztek, itt inkább a szórakozás, a teszt, az autó jobb megismerése volt a cél, amit természetesen hibátlanul teljesítettek. Pontosán két héttel később a Szilveszter Rali rajtdobogóján álltak. Mindkettőjük számára emlékezetes verseny volt, némi aggodalommal és kiemelkedő teljesítménnyel fűszerezve. Az első nap éjszakai gyorsasági

szakaszát a nem megfelelő gumiválasztás miatt nem az elvárások szerint sikerült abszolválniuk, de a második nap összesen hat gyorsasági szakaszán folyamatosan jobb és jobb időeredménnyel végeztek, így a kategória végéről a 4. helyre tornázták fel magukat. Ez is bizonyítja, hogy szép eredményeket várhatunk 2015-ben a triótól.

Az újdonsült páros, Gecs Máté és Dorkó András már négy éve versenyeznek együtt. Ahol megjelennek, mindig számíthatunk tőlük valamilyen mókázásra. A Szilveszter Ralin is már sokadik alkalommal vet-

tek részt. Szerették volna a látványon kívül konfettiesővel is köszönteni a nézőket, de a besült ágyú miatt integetéssel kárpótolták őket. Az idei verseny számukra is maradandó élményt nyújtott, hiszen a közönség félelmet nem ismerve a pályán ácsorogva várta a száguldó autókat, és a szétnyíló tömeg, az emberfalban autózás a vb-n versenyző nagyokra emlékeztette a párost.

Mindent összevetve a tavalyi esztendő sikeresen zárta a LiveWire Rallye Team csapata, és várja az újdonságokkal és versenyekkel teli 2015. év kihívásait.

LIVEWIRE
Rally TEAM

Köszönet a támogatásért: ViteX Plus s.r.o., LiveWire Energy Kft., LiveWire Rally Team, Paragraf-MGI s.r.o., Rics-Cont Business Kft., Print Profi, Power Racing Kft., Bayer Trans Kft., Tartós-Produkt Kft., Europe Market s.r.o., Digital Fire Kft., FAIR Diszkont, Ensure Pénzügyi Szolgáltató Kft., Duex Meta Kft., Duo Metal Kft., Wellness-Info Kft., Aura System Kft., Quasar Database Systems Kft., ZT Mezőker Kft., Admagic Kft., Rác-Trans Kft., Era-Tel Kft., Márton Péter – Sped Kft.

Kálvária

Nem jött ki a lépés a magyaroknak a Szaharában

Idén sem maradt kihasználatlanul a legendás afrikai terepralis útvonal: december 28-án a dél-franciaországi Saint-Cyprienből elrajtolt a hetedik Africa Eco Race, amely Marokkón és Mauritánián át egészen a szenegáli fővárosig, Dakarig kanyarogva komoly kihívás elé állította azokat a versenyzőket, akik Dél-Amerika helyett a Szaharára voltak kíváncsiak.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR • FOTÓ: AER

Csak annyi volt biztos a 12 szelektív szakaszból álló, több mint 6 ezer kilométer össztávú maraton rajtja előtt, hogy az autós győztest nem Jean-Louis Schlessernek hívják majd. A viadalt megalapító veterán francia klasszis szemrebbenés nélkül nyerte az első hat kiírást, a 2014-es befutó után viszont elkerültnek látta az időt arra, hogy szögbe akassza a bukósiskáját, így idén már kizárólag a szerzésre összpontosított.

Csata persze a nagy öreg nélkül is volt a nagyjából 40 indulóval elstartolt autós mezőnyben, az Opel Dakar Team azonban nem lehetett részese ennek. Noha a Szalay Balázs és Bunkoczi László alkotta duót a fő esélyesek közé sorolták, a magyar páros már az első szelektív szakasz 15. kilométerénél bukott a Mokkal, s nemhogy nem tudták folytatni a versenyt, a navigátor egészségi állapota miatt kellett izgulni, a rutinos másodpilóta ugyanis csigolyatörést szenvedett. „Laci azt mondta, az itiner javításában az állt, hogy azon a gödörön simán át lehet menni egyenesen. Nagy sebességgel érkezünk, túl későn láttam meg az előttünk lévő homokfalat, és már nem tudtam mit csinálni, csak kiabáltam Lacinak valamit, azt sem tudom, hogy mit... Néhány pillanattal később pedig orral beleálltunk a falba” – ecsetelte a korai búcsú okát Szalay.

Az idő előtt kihulló magyar páros a történetek miatt nem lehetett részese a verseny első félidejét jellemző nagy körbeverésnek: ebben

elsősorban a rutinos belga Toyota-pilóta, Jacky Loomans, a 2009-ben magyar bajnok cseh Hummer-menő, Miroslav Zapletal, valamint a verseny egyik nagy felfedezettjének számító francia Matthieu Serradori vállalt oroszlátrészt. Az érintettek addig-addig kínozták egymást, hogy abba végül mindenkinek beletört a bicskaja, így a viadal második félidejében a szakaszgyőzelmeket egyre-másra halmozó Jean-Antoine Sabatier lett a befutó Bugga One prototípusával. „Nagyon komoly ellenfeleink voltak ezen a versenyen, de Zapletallal és Loomanszal nem is nagyon tudtunk csatázni, ugyanis ők Marokkóban



voltak jók, ahol nekünk gondjaink voltak, később pedig őket érték utol a problémák. Nagy megtiszteltetés, hogy Jean-Louis visszavonulása után mi vagyunk a verseny győztesei” – fogalmazott a pilóta, akit két kazah, a toyo-tás Kanat Shagirov, valamint a Zapletal-féle Hummerrel versenyző Jurij Sazonov követett az eredménylistán.

A motorosoknál egyetlen pillanatig sem volt kérdéses a győzelem sorsa: a Dakar-ralikról át-nyergelt, korábban a dél-amerikai viadalon egy 2. helyezést is produkáló Pal Anders Ullevseter az első szakasztól kezdve vezette a kétke-rekűek értékelését és KTM-jének nyergében



Kovács Miklós és Szalay Balázs jó eredményt akart elérni Afrikában, de csak a kamionos egység látta meg Dakart



végig magabiztosan uralta a kategóriát. A norvég fenegyerekhez csak a 2. helyen végző mátkatárs, Robert Theuretzbacher tudott közel kerülni, ám az osztrák hiába nyert három szakaszt, nem volt érdemi esélye a klasszis ellen. „Hihetetlenül jó érzés volt ismét Afrikában motorozni, és bátran mondhatom, hogy ez a verseny éppen olyan kihívás elé állítja az indulókat, mint korábban a másik nagy, itt bonyolított viadal. Nagyon jó döntést hoztam azzal, hogy visszatértem ide” – értékelte az újabb afrikai tapasztalatokat Ullevseter.

Komoly csatára volt kilátás a kamionos mezőnyben, az Africa Eco Race-re egy évnyi kihagyás után két versenygéppel visszatérő gyári Kamaz skalpjára ugyanis mindenki fente a fogát. A tatár földiek végül lealázták a monstrumok mezőnyét: az Anton Shibalov vezette egység 2013 után ismét

meghódította Afrikát, míg a győztes egységet a CNG-hajtású prototípussal versenyző, több szakaszsőtséget is jegyző Szergej Kuprijanov követte. „Az idei verseny navigációs és minden egyéb szempontból sokkal-sokkal nehezebb volt, mint a két évvel ezelőtti. Tavaly a dél-amerikai versenyen indultam, de annak nehézsége sem közelítette meg ezt” – mondta az orosz, aki csapattársával a korábbi háromszoros győztes cseh Tatra-pilótát, Tomas Tomečeket kényszerítette a harmadik helyre.

A kamionosok között indult az Africa Eco Race mellett a kezdetek óta kitartó Qualisport is: az előző években a dobogó összes fokát megjáró pilóta, Kovács Miklós két állandó társával, Czeglédi Péter navigátorral és Ács László főszerelővel bombaformában kezdett, a Kamazokat is legyűrve megnyerték a nyitószakaszt, a folytatásban viszont sem-

mi sem jött össze a Scania-különítménynek. Defektek sorozata, egy váltócsere, majd némi motorprobléma hátráltatta a kalocsai triót, akiknek az utolsó két napon az erősen sérült hátsó futóművel is dacolniuk kellett. A kilenc indulóval elstartolt kamionos mezőnyben a hármas végül a 6. helyen zárt.

„Őszintén bevallom, hogy voltak olyan pillanatai az utóbbi két hétnak, amikor megfordult a fejemben, hogy nem jutunk el idáig, de nem adtuk fel. Megfogadtuk az indulás előtt, hogy történjék bármi, ezúttal is elhozzuk hazánk lobogóját ide, a legendás Rózsaszín-tó partjára, így ez legalább ad némi elégedettséget, de egy ideig fogunk töprengeni azon, hogy a nyitószakasz megnyerése után miért alakult ennyire balszerencsés számunkra ez a mostani verseny” – mondta a kéthetes sivatagi küszködés után Kovács Miklós.



Cseh torpedó

Zapletal letette a névjegyét

Nem volt túl sok szerencséje a 2015-ös Africa Eco Race-en az Offroadsport versenyzőjének, Miroslav Zapletalnak, ám a cseh vitéz így is letette a névjegyét a fekete kontinens leghosszabb, és minden bizonnyal legkomolyabb igénybevételt jelentő összecsapásán.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR • FOTÓ: AER

Zapi – ahogyan a terepralis szakmában becézik – 2013 után másodszer vágott neki a Jean-Louis Schlessler által szervezett megmérettetésnek. Az évek óta saját építésű, a Hummerekre hajazó versenygépeivel induló pilóta számára nem álltak túl kedvezően a csillagok az égen a rajt előtt: legújabb konstrukciója csak napokkal a Saint-Cyprienben tartott rajtceremónia előtt készült el (még a szokásos dizájn felmatricázására sem jutott idő), ráadásul egy régóta esedékes szemműtét miatt nélkülöznie kellett állandó bajtársát, a navigátor Maciej Martont, akit a tavalyi etyeki sprintgyőzelemhez hasonlóan Boba Bartłomiej helyettesített.

A 2009-ben magyar bajnoki címet nyerő cseh klasszis a viadal első felében villogott: Marokkóban nyert egy szakaszt, és két olyan nap is volt, amikor az autós-kamionos összevont értékelés első helyén díszelgett a neve, ám a dakhlai pihenőnap előtt egy differenciálmű-probléma akadályozta, majd az első



mauritániai szakaszon, Chami és Azougui között egy motorhiba végképp kereszbe húzta a számításait.

„Big engine, big problem” – mondta a tőle megszokott jókedvvel Zapletal, aki a V8-as Ford egység meghibásodása után lekísér-

te a mezőnyt Dakarig, felügyelve csapatát, amely műszaki kiszolgálást biztosított a szintén Zapletal-Hummerrel versenyző kazah Andrej Cserednyikovnak. „Sajnos a verseny második felideje kényszerszabadság volt számunkra. Természetesen jobban örültem volna annak, ha versenyben maradunk, de így is megvan a haszna számunkra ennek a versenynek. Legalább élesben, a sivatagban is kipróbálhattuk az Evo 8 jelű vadonatúj H3-ast és hasznosíthatjuk a tapasztalatokat. Ugyan a Ford egység most csak eddig bírta, de nagy fantáziát látok ebben a hajtóműben.”

Lelombozódva nyugtázta Zapletal kiesését Schlessler is: „Nagyon jó lett volna, ha a technikai gondok elkerültek Mireket, hiszen amíg versenyben volt, az élményben tanyázott és kétségkívül a győzelemért harcolt” – sommázott a tavaly januárban visszavonult öreg sivatagi róka.

Zapletal 2015-ben minden bizonnyal a szokásos programot bonyolítja majd, és indul a Világkupa küzdelemsorozatában, valamint egyéb versenyeken is. A cseh fenegyerek előszeretettel indul a magyarországi futamokon, remélhetőleg a rajongók a tereprali-ob több helyszínén is találkozhatnak vele és a H3-as Hummerrel.



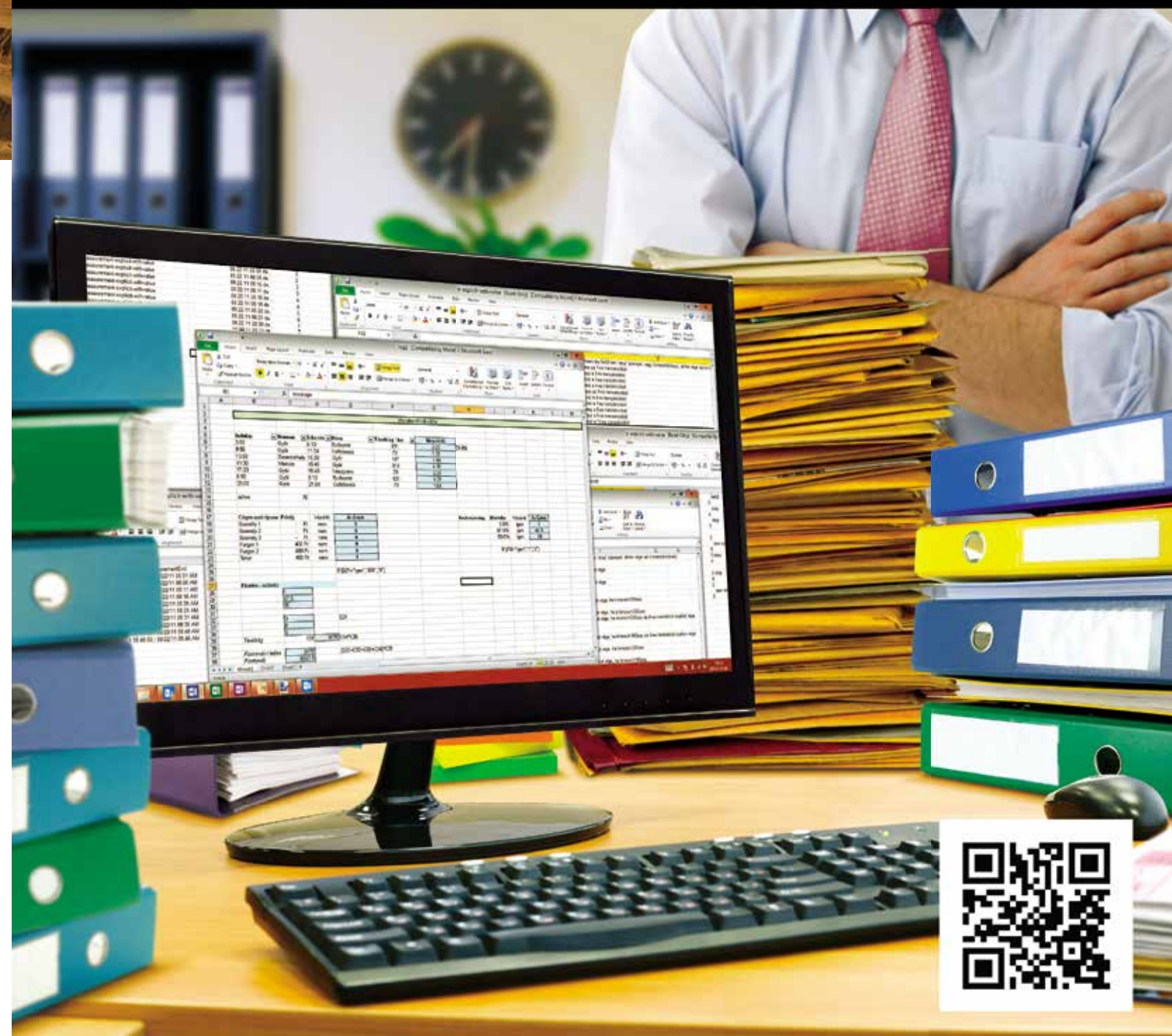
NEM TUDJA, KINEK A NEVÉN VAN AZ ÚJ CÉGES MOBIL?

Nehéz rendet tartani a sok táblázat között? Nem is kell! A simpXS segítségével könnyen és gyorsan tudja mozgatni a munkatársakhoz rendelt eszközöket, hiszen egy helyen tárolja az összes adatot.

Tegyen róla, hogy táblázatok kezelése helyett profitnöveléssel teljen az ideje!



simpxs.com





A sivatag hercege

Al-Attiyah másodszor nyert a Dakaron

A 2015-ös viadal tulajdonképpen tipikus Dakarnak mondható: rengeteg esélyes búcsúzott, voltak kellemes meglepetések, de mégis érvényesült a papírforma, nehéz és szokatlan szakaszokat is teljesített a mezőny, és sajnos ezúttal is volt egy versenyző, aki nem tért haza a sivatagból...

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ • FOTÓ: DAKAR.COM, CSAPATOK



Több szempontból is különleges volt a világ legfontosabb tereprali versenye, a Dakar 2015-ös kiírása. Egyfelől minden kategória számára visszahozták a külső segítség nélkül teljesítendő kétnapos maratonszakaszt, másfelől pedig szokatlan módon rögtön a második napra egy brutálisan nehéz útvonalat rajzoltak, mely alaposan megrostálta a mezőnyt, sőt nem kizárt, hogy közvetett módon a másnap életét veszítő Michal Hernik tragédiájához is hozzájárult.

A legnagyobb érdeklődés természetesen az autós kategóriát övezte, ahol sokesélyes versenyre lehetett számítani. Az előző három év győztese, a Mini négy ásszal indult a címvédő Nani Roma, a 2010-es első Nasser Al-Attiyah, a lengyel Holowczyc és az argentin Terranova személyében, a Toyota reménye a szintén korábbi győztes de Villiers volt, és a Peugeot is visszatért a versenybe a ralis legendával, Carlos Sainzcal, az öt motoros siker után négy kerékre váltó Cyril Despres-vel és a tizenkettedik győzelmére készülő Mr. Dakarral, Stephane Peterhansellel.

Roma győzelmi esélyei egy technikai hiba miatt mindössze tíz kilométer után elszálltak, a Peugeot megbízhatatlannak bizonyult, Terranova álmai szintén a technika ördöge miatt foszlottak szerte, Holowczyc nem volt elég gyors, de Villiers pedig több apró, de végül sorsdöntő hibát követett el. Egyetlen versenyző akadt csak, aki hibátlanul teljesítette a kéthetes viadalt, a katarai Nasser Al-Attiyah, aki másodszor nyerte meg a sivatagi száguldást a francia Mathieu Baumel oldalán.

A motorosok mezőnyének abszolút esélyese Despres „távozása” után Marc Coma volt, hiszen az elmúlt kilenc Dakar első helyeit ők ketten osztották le egymás közt: a francia ötször, a spanyol négyszer végzett az élen. Coma azonban így sem volt egyszerű helykitben, a Honda versenyzői ugyanis komoly kihívás elé állították – a szigetországi gyár a KTM 2001 óta tartó egyeduralmát akarta megtörni.

Féltávig úgy tűnt, hogy erre jó esélye lehet a japánoknak, a spanyol Joan Barreda Bort, ha kis különbséggel is, de vezet

Érdekességek

Az idei Dakaron 406 egység indult el, ebből 207 érkezett vissza Buenos Airesbe. A legjobban a kamionok teljesítettek megbízhatóság szempontjából, hiszen a 63 nevezőből mindössze 20 esett ki.

Időről időre egy-egy hölgy is fontos szerephez jut a versenyen, elég csak a 2001-es győztes Jutta Kleinschmidtet említeni. Ilyen magasságokba idén nem jutottak a szebbik nem képviselői, de a spanyol Laia Sanz így is igazán büszke lehet magára, hiszen második legjobb hondásként kilencedik lett a motorosok összetettjében. Különös színfoltot jelentett az idei viadalon egy szaúdi újonc, akivel előzetesen senki nem számolt az esélyesek közt. Yazeed Al-Rajhi Toyotájával egészen a hajráig stabilan őrizte harmadik helyét, s az sem tűnt kizártnak, hogy ő lesz Nasser Al-Attiyah kihívója az utolsó napokon. Autója végül cserbenhagyta, de nem keseredett el, s kiesése után azonnal jövő évi hadjárataról beszélt.

Carlos Sainz porrá zúzta a Peugeot-t a nagy porban



Az autósok két korábbi spanyol győztese számára egyaránt rútvéget ért az idei verseny: Nani Roma autója korai meghibásodása után balesettel fejezte be a Dakart, akárcsak Carlos Sainz, aki egy quados által húzott porfelhőben eltalált egy sziklát, és rommá törte a Peugeot-t.

A WTCC-ből ismert Tom Romeo Coronel ikertestvére, Tim Alfa régóta szerepel a versenyen, idén viszont 2009 után Tom is visszatért a Dakarra, egy holland tévécsatorna (szó szerint) száguldó riporttereként. Tim hamar kiesett, a WTCC-sztár viszont egy borulása ellenére sikeresen teljesítette a 9000 kilométeres versenytávot. A 43 kamionos célba érő közt az előkelő 16. helyen végzett az összetettben a Dakar történetének legidősebb indulója, a 72 esztendős Yoshimasa Sugawara. A korábban motorral és autóval is induló japán versenyző, aki már ötször is második lett a monstroomok közt, harmincegyedik Dakarkján vett részt, és huszonnyolcadik alkalommal ért célba.



Giniel de Villiers immár negyedszer végzett másodikként a Dakaron





A motoros Marc Coma, a quados Rafael Sonik és az orosz Ajrat Margyjejev sikeréről marad emlékezetes a 2015-ös Dakar

te a versenyt, ám a maraton második felvonásán meghibásodott a motorja, és kiszállt a versenyből. Új kihívóként márkatársa, Paulo Goncalves lépett elő, aki folyamatosan tíz percen belül volt Comához képest, ám három nappal a verseny vége előtt ki kellett cserélni a motorblokkját, ezért megbüntették, s a győzelem sorsa eldőlt. A portugál végül második lett, míg a harmadik helyen az ausztrál újonc, Toby Price ért célba mindössze 23 perc hátránnyal Coma mögött, aki úgy szerezte meg ötödik Dakar-sikerét, hogy mindössze egyetlen szakaszt nyert.

A quados mezőnye hozta a legnagyobb „csillaghullást”, hiszen a 45 indulóból csak tizenhatalan érkeztek célba. A verseny a tizenegyedik napig nagyon szoros volt, ám ekkor műszaki hiba miatt kiesett a címvédő chilei Casale, így a lengyel Rafal Sonik majd háromórás előnnyel nyerte meg a versenyt három dél-amerikai induló előtt – ezzel 2009 után ismét európai győztese lett a kategóriának.

A kamionosok közt elsősorban az Iveccoval induló Hans Staceytól és a MAN-re váltó Ales Loprais-tól várhattuk, hogy megnehezítik a Kamazok dolgát, ám ez csak az egyes szakaszokon sikerült, az összetett értékelésben nem. Bár a tizenháromból ötször is sikerült elvenni a részsikert az orosz gyár versenyzőitől, végül sima hármas győzelmet aratott a Kamaz. A versenyt Margyjejev mindössze két szakaszsikert elkönyvelve nyerte meg Nyikolajev előtt – a legszorosabb kategóriában mindössze 13 perc döntött az első helyről. A tavalyi győztes Karginov ezúttal harmadik lett a legjobb nem kamazos Loprais előtt.

Három hazai és két határon túli egység képviselte a magyarokat az idei Dakaron,



A verseny végeredménye

Autósok				
1.	Al-Attiyah (QAT), Baume (FRA)	Mini	40:32:25	
2.	De Villiers (RSA), Von Zitzewitz (GER)	Toyota	41:07:59	0:35:34
3.	Holowczyc (POL), Panzeri (FRA)	Mini	42:04:26	1:32:01
4.	Van Loon (NED), Rosegaar (NED)	Mini	43:34:17	3:01:52
5.	Vasziljev (RUS), Zsilcov (RUS)	Mini	43:45:06	3:12:41
Motorosok				
1.	Coma (ESP)	KTM	46:03:49	
2.	Goncalves (POR)	Honda	46:20:42	0:16:53
3.	Price (AUS)	KTM	46:27:03	0:23:14
4.	Quintanilla (CHI)	KTM	46:42:27	0:38:38
5.	Svitko (SVK)	KTM	46:48:06	0:44:17
Quadosok				
1.	Sonik (POL)	Yamaha	57:18:39	
2.	Gonzalez Ferioli (ARG)	Yamaha	60:13:29	2:54:50
3.	Nosiglia (BOL)	Honda	61:01:35	3:42:56
4.	Sanabria Galeano (PAR)	Yamaha	61:28:36	4:09:57
5.	Declerck (FRA)	Yamaha	63:07:19	5:48:40
Kamionosok				
1.	Margyjejev (RUS)	Kamaz	42:22:01	
2.	Nyikolajev (RUS)	Kamaz	42:35:53	0:13:52
3.	Karginov (RUS)	Kamaz	43:13:01	0:51:00
4.	Loprais (CZE)	MAN	44:18:38	1:56:37
5.	Szotnyikov (RUS)	Kamaz	44:46:33	2:24:32

In memoriam Michal Hernik

Sajnálatos módon az idei Dakar sem múlt el halálos áldozat nélkül. A verseny harmadik szakaszán életét veszítette a lengyel Michal Hernik, aki első alkalommal indult a versenyen, hosszú évek óta dolgozott azért, hogy beteljesítse élete nagy álmát. A versenyigazgatóság azt követően kezdte el keresni a versenyzőt, hogy elvesztették a nyomkövetője jelét, s hírt kaptak arról, hogy nem teljesítette a szelektív szakaszt. A kutatást hét perccel ezt követően, helyi idő szerint 15:23-kor megkezdték, s negyven perccel később találtak rá a 39 éves motorosra, mintegy 300 méterre a kijelölt útvonaltól.

Amikor a mentőcsapat megérkezett, a fedélzeten lévő orvos már csak a halál beálltát tudta megállapítani. Mivel a versenyző testén külsérelmi nyom, balesetre utaló jel nem látszott, valószínűleg az előző napi kőkevény szakasz okozta kimerülés, illetve az extrém, 45 fok feletti hőmérséklet is közrejátszhatott halálában. Michal Hernik a 29. résztvevő, aki a Dakar Ralin életét veszítette, negyedik éve minden versenyen meghalt egy motorversenyző...



„Az egyetlen vagyunk a barátság és a kölcsönös támogatás a nehéz pillanatokban. Ennek alapján próbáljuk elérni az álmunkat, és készültünk fel a Dakarra. A legnehezebb valószínűleg az lesz, hogyan fogunk megbirkózni egy ekkora esemény által keltett stresszel és érzelmekkel” – nyilatkozta a verseny előtt Michal Hernik, aki január 30-án lett volna 40 esztendő.

ám közülük csak egy ért célba: az erdélyi Gyenes Emanuel, aki a motorosok mezőnyében a kiváló 21. helyet érte el. A vajdasági Saghmeister Gábor kezét törte, s még a verseny elején kiesett, míg Dési Jánost az utolsó napokban kizárták az útvonal egy részének kihagyása miatt.

Az autósok közt az UNIQA Sandlander két egységében ült két-két magyar versenyző, egy-egy mongol harmadik csapattal kiegészülve. Szaller Zoltán és Farkas Nándor számára a brutális második szakasz jelentette a végállomást: hiába küzdötték át

magukat húsz óra alatt a kijelölt útvonalon, nem maradt idejük odaállni a harmadik rajthoz. Sebestyén Sándor és Bognár József jóval messzebbre jutott, majd egészen drámai módon estek ki a hajrában: a tizedik szakaszon szennyezett üzemanyagot kaptak, majd hiába tettek meg mindent, hogy elindulhassanak a következő szakaszon, a probléma előtt a T2-es kategória negyedik helyén álló magyar egységet kizárták a versenyből.

A Dakar tizennégy nap után visszaérkezett Buenos Airesbe, a mezőnyben számos

boldog, és legalább ugyanannyi elégedetlen versenyzővel. A sivatagi show véget ért, de még aznap elkezdődött egy újabb történet, a 2016-os versenyre való felkészülés – sőt, egyesek számára egy kicsit korábban eljött ez, Nani Roma például az első szakasz kezdetén történt meghibásodását követően már arról beszélt, milyen hasznos lesz számára a következő tizenhárom nap, hogy a lehető legtöbbet tesztelhesen jövő januárra. Mert ők már csak ilyenek: az év fennmaradó ötven hete csupán átmeneti időszak a következő Dakarig...



A csodák völgye

Gastein: Itt mindent megtalál a pihenni vágyó

Akad egy csodás hely Ausztriában, amely nem feltétlenül jut eszébe a hegyek közé induló utazóknak, ha telelésüket tervezik. Pedig a Gastein-völgy varázslatos világában mindent megkapnak az oda érkezők, amit csak kívánnak. Sőt, néha még többet is...

Budapesttől öt-hat órányi autózással könnyedén elérhetőek a festői szépségű Salzburg különleges látnivalói vagy a felkapott kaprui régió meredek lejtői és hegycsúcsai, ám méltatlanul kevés szó esik az ezektől a helyszínektől csak pár kilométerre eső kisebb településekről, a mesés Bad Gasteinről, Hof Badgasteinről és Dorfgasteinről.

A téli sportok szerelmesei egész Gasteinben a legjobb helyen járnak: legyen szó síelésről vagy snowboardozásról, a völgy négy sítérének összesen 220 kilométernyi

hóbiztos és tökéletesen karbantartott sípályáján mindenki megtalálhatja a számára legmegfelelőbb helyszínt a kikapcsolódáshoz. De nemcsak a sebesség megszállottjai, hanem a sífutók és hótalpas túrázók is kiválóan érezhetik magukat, amennyiben ők elsősorban a téli táj csendjét és nyugalalmát értékelik nagyra.

A gyermekes családokra is igazán különleges ajánlatok várnak. A kínálat a legkisebbeknek nyújtott professzionális síoktatástól a gyermekbarát alpesi menedékházakon

át egészen a vidám családi szánkózásokig terjed. A gasteini síiskolák a kezdőknek és a profiknak egyaránt kínálnak megfelelő kurzusokat. A legújabb sílécek és tartozékok kölcsönzése garanciát jelent a gondtalan és sikeres süidülésre.

Az egész napos sportolás után jöhet a lazítás. Az összesen tizenhét forrás táplálta gasteini termálfürdőknél jobb helyszínt erre keresve sem lehet találni. A medencékben, szaunákban igazán jólesik ellazulni a kalandokban bővelkedő nap végén.

Végül jöhet a szórakozás: rendezvények széles választéka és a legkülönbözőbb szórakozóhelyek – a hangulatos alpesi kunyhótól a nagyvilági kaszinóig – gondoskodnak az esti kikapcsolódásról a gasteini völgyben töltött, álomszerű élményekben gazdag nap végén.

További információk magyar nyelven: www.gastein.com/hu



Egy kis történelem

A rómaiak több mint 2000 évvel ezelőtt telepedtek le a Gastein-völgyben, és kifejezetten nagyra értékelték az itt felszínre törő termálfürdő jótékony hatását. A kelták aranyat bányásztak, amely az azt követő évszázadokban jelentős mértékű jómódot biztosított, és a kereskedelem élénküléséhez vezetett. A „Gastein” név első hivatalos említésére egy 1203-ból származó okiratban került sor. A gasteini gyógyforrások jó híre a XVI. században érte el első tetőpontját. Az ezt követő évszázadokban azonban az aranybányászat csökkenésének köszönhetően a különböző természeti katasztrófák, mint például a pestis következtében abamaradt a gasteini termálfürdők fejlődése.

Csak III. Ferdinánd Habsburg főhercegnek köszönhetően indultak újra fellendülésnek a fürdők, amelyet I. Ferenc császár is jelentősen támogatott. A Tauern-vasút XX. század elején történő megépítésével azonban az addig csak lovtartó járművel megközelíthető gyógyüdülőhely könnyedén elérhetővé vált. Gastein az európai politika meghatározó helyszíne lett, a bismarcki időkben a „diplomatafürdője” volt. Az itt megforduló illuztrális vendégek, mint például I. Ferenc József császár és felesége, Erzsébet császárné, Bismarck herceg, Grillparzer, Schubert, Schopenhauer és még sokan mások tették a gasteini gyógyfürdőt modern és nagyvilági fürdőkké. A XX. század

háború által kiváltott komoly visszaesés következményeként már 1945-1946 telén megkezdtek az első sílift építését a Graukogelen. Ezzel a Gastein-völgyben új korszak vette kezdetét: a téli sport időszeke. A völgy történelmi fejlődésébe nemcsak a történetek övezte látványos sokasága enged bepillantást. Ilyen például az „Entrische Kirche” barlang, amely a protestánsok titkos találkozóhelye volt üldöztesük során, a Klamstein vár, a „Boldogasszony temploma” Bad Hofgasteinben, amely Salzburg tartomány legrégebbi és legnagyobb gótikus épületei közé tartozik, vagy a Szt. Miklós templom, a Gastein-völgy legrégebbi építménye.



Bad Hofgastein adventi vására gyönyörű, de nem csak decemberben érdemes útba ejteni a régió településeit



Önmagát vezeti

Mercedes F 015 Luxury in Motion

Az autózás jövőképét villantotta meg a Las Vegas-i Consumer Electronics Show (CES) közönsége előtt a Mercedes különleges koncepcióautójának, az F 015-nek a bemutatásával.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: MERCEDES

A fantasztikus filmekbe illő F 015 Luxury in Motion tanulmányautó formavilágát nem cifrázta túl a Mercedes, igaz a német gyár már-már szomorúnak mondható elgondolása szerint a jövőben nem is a külalak játssza majd a főszerepet, hanem sokkal inkább a kényelmet és a hasznosan eltöltött időt helyezi előtérbe az autóiipar is. Ennek az elképzelésnek maximálisan megfelelően tervezték legújabb koncepciójukat a bajorok, az F 015 ugyanis önjáró technológiával rendelkezik, ami azt

jelent, hogy vezetheti sofőr, ám az autó képes emberi segítség nélkül is közlekedni.

A Mercedes-Benz tervezői nem fogták magukat vissza az F 015 méretezésekor, a 3,61 méteres tengelytávú, 5,22 méter hosszú és 2,01 méter széles luxuslimuzin igazi monstrumnak mondható, ám a karbonból és alumíniumból készült karosszériának köszönhetően súlyban jóval könnyebb a hasonló tulajdonságokkal rendelkező mai autóknál. Az F 015 belső kialakítása sem hazudtolja

meg futurisztikus mivoltát, a kisebb társalgónak kialakítható, teljesen bőr kárpitozású utastérben többek között forgatható ülések, internetkapcsolat, videokonferenciát támogató érintőképernyős kijelzők és még sok érdekesség áll az utazók rendelkezésére.

A mai szemnek még szokatlan jármű meghajtásáért két, egyenként 136 lóerős elektromos motor és egy hidrogén üzemanyagcellás hatótávnyelő felel, melyeknek köszönhetően az F 015 akár 1100 kilométert is képes megtenni

utántöltés nélkül. A dinamika tekintetében szintén meglepő adatokat közölt a Mercedes, hiszen a 6,7 másodperc alatt 100 km/óra gyorsuló jármű 200 km/órás csúcsebbségre képes, a fogyasztása pedig mindössze 0,6 kilogramm hidrogén 100 kilométerenként.

Elgondolkodtató, hogy a hasonló csúcs-technikákkal rendelkező autók sorozatgyártása valaha bekövetkezik-e, minden este a Mercedes állítja, hogy 15-20 év múlva ilyen autókat is láthatunk az utakon.

Egyszerűen csak közlekedési eszköz, semmi hivalkodás



68-88



Egymás szemébe nézve: a Mercedes utasainak nem feltétlenül kell a kocsí irányításával foglalkozni



AQUAPROFIT

Több mint tanácsadás



www.aquaprofit.com



Az S kivitel takarékoságával és élvezetes vezethetőségével sok mosolyt csal a tulajdonosának az arcára, persze a külső megjelenés okozta elégedettség faktor sem elhanyagolható

Mi a legfrissebb modell „long” kivitelét fogtuk próbára, ami a négy métert öt milliméterrel meghaladó hosszával már partiban van bármely mai ötajtós kiskocsival. A Mini a dögös retro formájával, sportosságával, vezetési élményével és a személyre szabhatóságával különül el a konkurenséktől. A 7,2 centivel meghosszabbított tengelytáv már feljogosította a tervezőket, hogy hátra három ülést tervezzenek. A legfőbb pozitívum viszont a második ülésorral kapcsolatban az, hogy sokat egyszerűsödött a bejutás a hátsó ajtóknak köszönhetően. Persze csodák azért nincsenek: az átlagnál magasabbak térde beleütözik az első ülésekbe, de hátul ketten így is jóval kényelmesebben elférnek a 278 literes csomagterű autóban.

A hagyományos dizájnt ezúttal sem elfeledő tervezők az újdonsággal sem lóttak alá vagy fölé: a Cooper S kívülről a méretes krómdíszekkel együtt is hozza a kötelezőt. A tulajdonosnak nem kell félnie, hogy a forgalom többi résztvevője nem tudja majd definiálni a vezetőülésben helyet foglaló különleges személyiségét – és pénztárcáját. A vevők a belső térben is megtalálják a megszokott kapcsolóikat, játékszereiket, de ezen felül most egy újdonságra is rálehetnek: a középkonzatra épített hatalmas, kör alakú RGB-ledkijelző különböző hangulatfényekkel befolyásolja az utasok érzelmi állapotát. Az információk átadása egy 8,8 colos színes monitoron történik, a kezelés pedig továbbra is a bajor iDrive szellemiségét öröklő Mini Controllerrel lehetséges. A navigációs alkalmazások bőséges választékával fokozza a ma divatos kapcsolódási lehetőségeket.

Hab a tortán az 1230 kilós kisautóba szerelt, esetünkben hatsebességes kézi váltóval kombinált kétliteres, benzines erőforrás. A menettulajdonságok, a vezetési élmény és az alacsony fogyasztás hármasa elgondolkotatja az embert, hová jutott a BMW segítségével a korábban mély krízisben topogó márka.

És itt nem csak a Dakar-győzelmek-re gondolunk...



Sportruházat

Mini Cooper S

A nemrégiben megjelent új Mini több újdonsággal is szolgál, az öt ajtóval szerelt S-es változat bennünket is meg tudott lepni. Lássuk, milyen is valójában egy Dakar-győztes kisautó.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

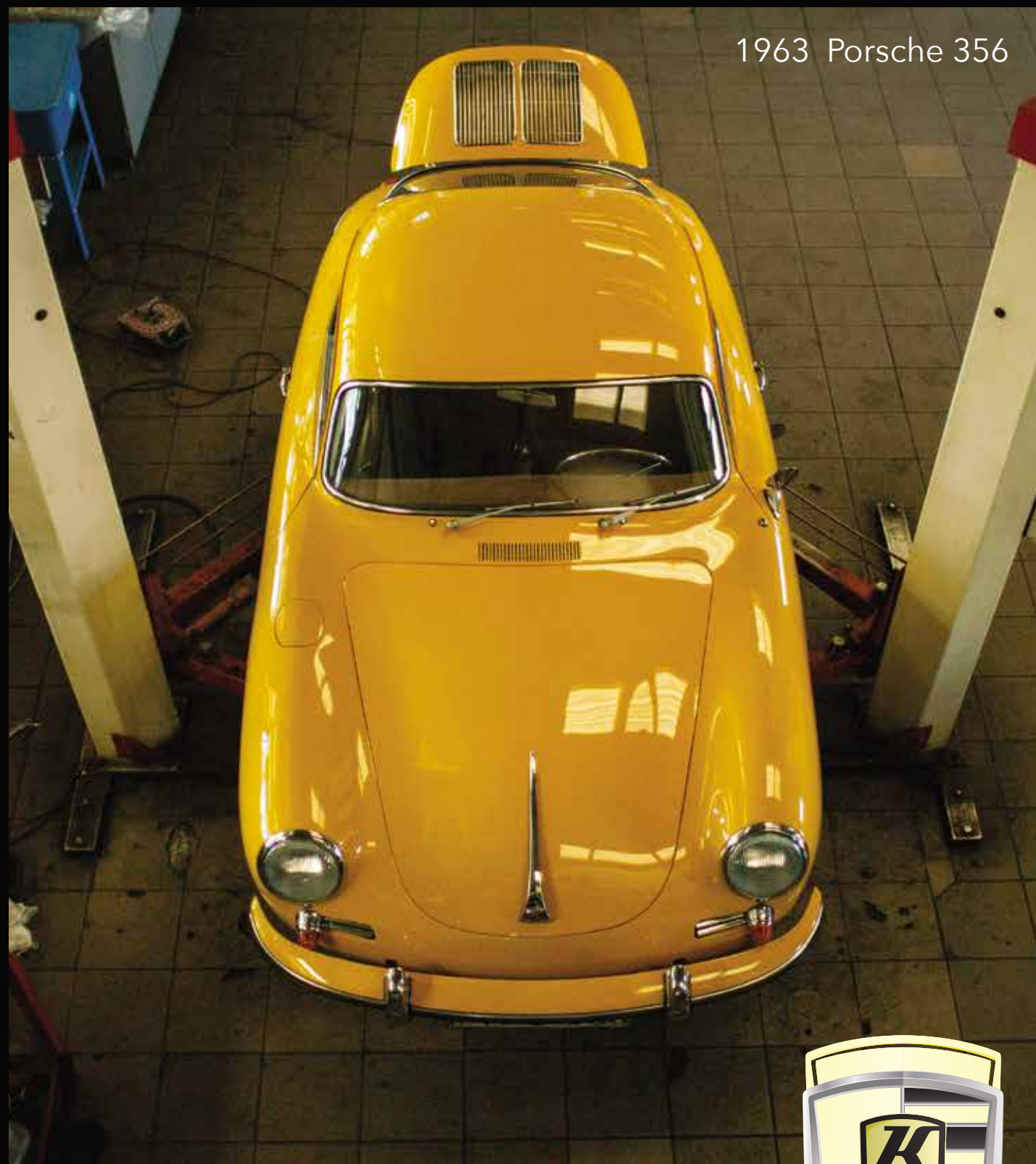
A BMW több dolgot is megváltoztatott a 2014-ben piacra dobott, már harmadik generációnál járó új Mininél. A legfőbb átalakulás a motorokat érintette, elbúcsúztak a franciákkal közösen készített erőforrásoktól és házon belül készült, egységesen 500

köbcentis hengerekénti térfogattal rendelkező három- és négyhengereseket vetettek be. A másik újdonság, hogy vadonatúj, az első hajtású BMW-knek és Miniknek tervezett padlólemezre épül a Mini család minden tagja.



Műszaki adatok	
Hossz/szél./mag.:	4005/1727/1425 mm
Motor:	1998 cm ³ , 192 LE/4700, 300 Nm/1250
Gyorsulás (0–100 km/h):	6,8 s
Ár:	8 990 000 Ft (alapár: 6 780 000 Ft)
Tesztautó:	BMW Magyarország Kft.

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

Célratörő



Nissan Pulsar 1.2 DIG-T

Az Almera megszűnésével nem volt valódi harcosa a Nissannak az oly népes C szegmensben. A Pulsar küldetése, hogy átcsábítsa a VW Golf, Opel Astra vagy éppen a Ford Focus leendő vásárlóit.

SZÖVEG, FOTÓ: ROGOSZ

Ehhez a komoly célkitűzéshez azonban nem elég jól beárazni egy modellt, annak több ütőkártyával kell rendelkeznie, és az sem baj, ha innovatív. A külső megjelenését nézve a Pulsarra a legjobb szó a divatos, akár lehetne Hyundai C30, vagy Kia Ceed is. Nem vonultat fel semmilyen korszakalkotó dizájn stíluselemet, de tetszetős, akár még sportosnak is nevezhető.

Az utastérben is inkább a funkcionalitás és az ergonómia volt a szempont, mellőzve a vérnyomáselő megoldásokat. A C szegmens legnagyobb hátsó lábterével lóg ki a sorból, és a középkonzolban pihenő alapfelszereltségben kínált 5 colos kijelző is osztályelső. A gyártó által Aktív Biztonsági Pajzs névre

keresztelt multimédiás eszköz olyan biztonsági és kényelmi funkciókat jelenít meg a képernyőn, mint például a sávelhagyás-figyelmeztető, holtterfigyelő, ami már mozgó tárgyak észlelésére is képes. Van még radaros vészfékező, tolatókamera, navigáció. Az utastérre jellemző a minőségi kidolgozás, és prémium hatást keltő anyagok használata.

A menetpróbán az 1,2 literes turbós benzines Renault erőforrással szeltük a Mátra aszfaltos szerpentinjait. A 116 lóerős motor dinamikus mozgatja a Pulsart, már 2000-es fordulaton megjön az ereje, és a zajcsökkentésnek hála az utastér kellemesen csendes marad nagyobb fordulatszámra is. A turbó-

feltöltő lefúvó szelepének hangja vérpezdítően hat vezetéskor. A futómű hangolása direktre sikerült, nagyon pontosan követhetőek a kanyarok ívei, elől McPherson, hátul csatolt lengőkarokat használnak.

Hogy mi a konklúzió? Nem lesz könnyű dolga a Nissannak a C szegmensben, viszont nagyon örvendetes, hogy újra van a palettán egy ilyen modell. Szerethető családi vagy céges autó válhat belőle, a helykínálatának (középkategóriás tengelytáv!), kinézetének és minőségének köszönhetően. 4,3 millió forintról indul az árazás, a nagy kijelző, a klíma már itt is elérhető. Azonban a biztonsági és kényelmi funkciók, amelyek hosszútávon szolgálnak bennünket, 5 milliótól valónak elérhetővé.

Műszaki adatok	
Hossz/szél/mag:	4387/2017/1520 mm
Motor:	1197 cm ³ , 116 LE/ 4500, 190 Nm/ 2000
Gyorsulás (0-100 km/h):	10,7 s
Ár:	5 890 000 Ft (alapár: 4 390 000 Ft)
Tesztautó:	Nissan Europe



A Nissan Pulsar minden szempontból megüti a konkurensek szintjét



Igazi városi

Volkswagen e-Up!

A VW komolyan gondolja a környezetvédelmet és felzárkózik a konkurenciához: a Golf elektromos kivitele mellett forgalomba hozta az e-Up!-ot. A nyúlfarknyi menetpróba bebizonyította, hogy jó úton járnak a németek.

SZÖVEG, FOTÓ: ROGOSZ PÉTER

A német világcég elkészítette az ideális városi autót: alig fogyaszt, villámgyors a reakciója, könnyű vele a parkolás, jól irányítható és rendkívül környezetbarát. Ennél több nem igazán kell manapság egy autósoknak a boldogsághoz, de azért nem minden ennyire szép

és jó. Néhány dolog a földön tartja a lábat és nem engedi elszállni az érdeklődőt.

Az egyik visszahúzó tényező, hogy a megszokott 220 voltos hálózatról 9 óra alatt tölthető fel a teljesen lemerült VW mini, 130 km/óra korlátozott a végsebessége,

a legfájóbb dolog pedig az ára, ami a megsokszorozott elektromosautó-árban, tehát az egekben jár. Ez azt jelenti, hogy igen környezettudatosnak kell lennie a vevőnek, hogy 8,5 millióért ne egy szuper felszereltségű Golfot vagy egy új vagy alig használt prémium autót vegyen.

Ha nyert a zöld oldal, akkor tobzódhat a vevő az utastérben lévő siri csendben, az elméleti 160 kilométeres hatótávot közelítő valódi hatótávolságban és a nulla szennyezőanyag-kibocsátásban. A Budapesten viszonylag sok helyen elérhető gyorsított segítségével fél óra alatt 80 százalékosra emelhető a lemerült akkumulátor szintje. A fentiekhez hozzájön a 210 Nm-t produkáló villanymotor azonnal jelentkező nyomatéka, az e-Up! fürgesége, jó irányíthatósága, azaz megkapjuk azt, amire vágyunk a városban sokat közlekedő autósok...



A legkisebb VW utastérben elsősorban semmi különös nem áruklódik az elektromos kivitelről, pedig csúcstechnika rejtőzködik a német modell belsejében



Műszaki adatok	
Hossz./szél./mag.:	3540/1645/1489 mm
Motor:	villanymotor, 82 LE, 210 Nm
Gyorsulás (0-100 km/h):	12,4 s
Ár:	8 500 000 Ft (alapár: 2 765 340 Ft)
Tesztautó:	Miskolc Autóház Kft.

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



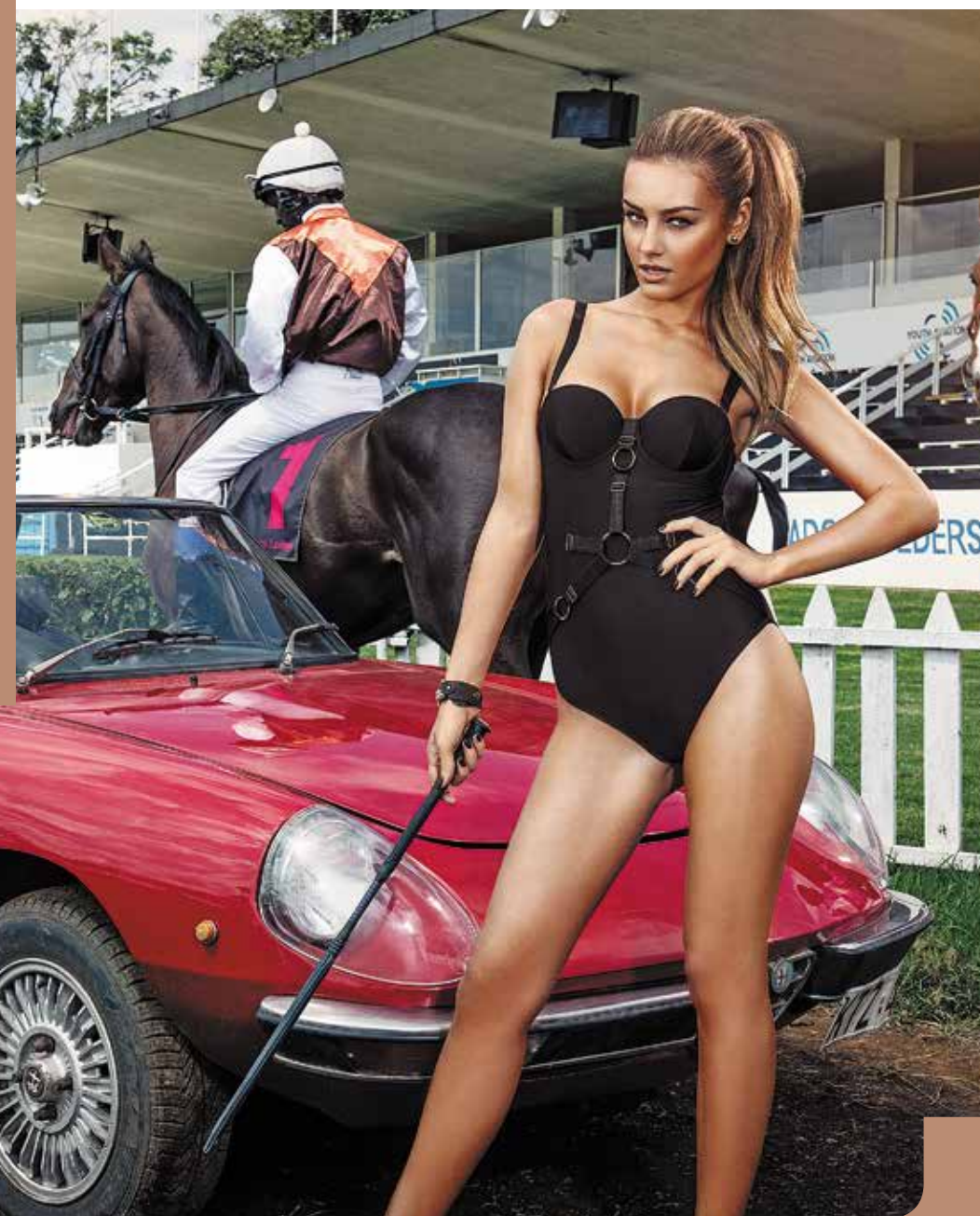
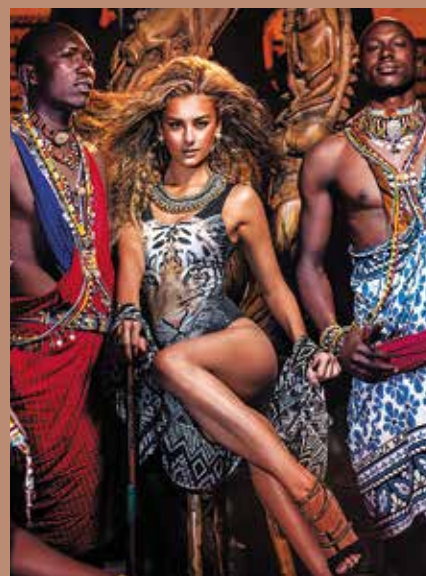
Vásároljon! Jó minőségű használt autót, elérhető áron, akár 1 év garanciával, olcsó szervizháttérrel!

KövesdánKft

independent car dealer and repair service



A német Veronika Klimovits a Miss Tuning 2015 szépségverseny megnyerése után Kenyába utazhatott, hogy az afrikai vadonnal a háttérben, különleges környezetben készüljön el róla a fotósorozat a lassan legendássá váló naptár 2015-ös verziójához. A képeken általában csinos hölgyek pózolnak csodás autók mellett, ám a fotós, Max Sima úgy döntött, ezúttal az autókat háttérbe szorítja. Különösebb hiányérzünk azért így sem lehet.



Miss Tuning 2015

Olvasóink kérésére másodszor is

OLVASÓINKTÓL

Ferrari: alacsony elvárásokkal készülnek

Ha azt mondanák, hogy a dobogóért szállnak harcba, azt sokan nagyképpűnek tartanák. Legalább reálisan gondolkodnak, és most, ebben a helyzetben a szerénység szerintem nem szegény.

Szabó Szandra

Megoldás az utánpótlás nevelésére

FIA Junior F1 team néven kellene indítani egy F1-es csapatot, ahova a legjobb fiatalok felléphetnek, és egy sorsolással kiválasztott csapat előző évi versenyautóit használnák. A költségeket természetesen az FIA állja, sőt, ilyen istálló lehetne egyes utánpótlás-szériákban is.

Szende Tamás

Felerősíthetik az F1-es motorokat

Az 1000 lóerős és a magasabb fordulathoz. Am a lebutított aero miatt a kanyar sebesség csökken, és emiatt továbbra is lassabbnak fognak tűnni az autók. 2004-ben, amikor a leggyorsabbak voltak, annak is a nagy kanyarsebesség volt az oka.

Óri Geri

Elrabolták a Red Bull 60 trófeáját

Ez egy annyira undorító dolog, hogy még mindig felfoghatatlan számomra. Ezeknek a trófeáknak a valódi értékét meg sem közelíti az eszmei értékét és hihetetlen, hogy valaki képes volt ellopní csak azért, hogy ezüsttömböt csináljon belőle.

Boglárka Demeter

Kubica idén is a WRC-ben marad

Hatalmas fazon, imádja az autóversenyzést, a vérében van az egész, és adrenalin nélkül nem tud létezni. Túlélte már két olyan súlyos balesetet, ami az életébe is kerülhetett volna. Lehet, hogy a raliban gyakran borul, de ezért nem lehet rá haragudni, és én még nagyon szívesen elnézegetném a munkásságát jó pár évig.

Gergő Szabó

Hogyan vizsgázott eddig a Formula-E?

Összefoglalom: Ez egy fordulatos, izgalmas autóverseny-sorozat.

György Képes

HÁZUNK TÁJA

Nem minden napi élményt kapott ajándékba az esztendő végén a Helltől és a B3R csapatától szerkesztő kollégánk, Fúzi András: az Európa-kupás Seat Leonnal maga Weber Gábor autózattatta meg a Hungaroringen.



TÍZ ÉVE ÍRTUK



A Finnországban éppen vakációját töltő Kimi Raikkönen árokba csúszott Cadillac-jével. Néhány szemtanú állítása szerint a McLaren versenyzője a megengedett sebességnél jóval gyorsabban hajtott, de szerencsére karcolás nélkül úszta meg a kalandot. Négy nappal a történet után pedig a finn felesége, Jenni keveredett tömegbalesetbe a férjétől nemrég ajándékba kapott BMW-vel. A német sajtó, amely néhány hete folyamatosan figyeli az újdonsült pár kalandjait, ironikusan jegyzi meg, hogy annak ellenére, hogy Raikkönennek a stuttgarti márka autót kellene használnia, az összetört járgányok egyike sem Mercedes.

Bernie Ecclestone mindenáron meg szeretné akadályozni, hogy az autógyarak 2008-ban Grand Prix World Championship néven új versenysorozatot indítsanak. Az üzletember elárulta, kész három év alatt 500 millió dollárt szétosztani a csapatok között, ha aláírják a 2007-ben lejáró Concorde-szerződés meghosszabbítását, és ezzel elkötelezik magukat a Formula-1 mellett.

Az új évad kezdete előtt a Ferrari néhány tagja látogatást tett II. János Pál Pápánál a Vatikánban. Luca di Montezemolo, Jean Todt, Michael Schumacher, Rubens Barrichello és Luca Badoer a 2004-es világbajnok autó 1:5-ös méretarányú modelljét adta ajándékba az idős egyházfőnek, amelyet azonnal ki is állítottak az audiencia helyszínén, a Clementine Hallban.

ÖT ÉVE ÍRTUK



Bernie Ecclestone fura ötlettel állt elő, a sportág vezére bevezetné a „legrövidebb út” szabályt. A brit üzletember szerint jót tene a sportágnak, ha a versenyeken a pilóták öt alkalommal lerövidíthetnének egy-egy kört, így a gyorsabb versenyzők kevesebb szor ragadnának be az előttük haladó lassabb autók mögé, és a tévénézők is jobban élveznék a futamokat, mert több lenne az előzés.

Noha 2010-től elválnak a McLaren és a Mercedes útjai, Ron Dennis biztosan nem tér vissza a wokingi F1-es istálló élére. „Nekem már nincs aktív szerepem az F1-ben. Elutazom néhány nagydíjra, mert imádom ezt a műfajt. Az agyam a McLarené, a szívem viszont a motorsporté, így biztos, hogy ott leszek néhány futamon, de nem a pitwallnál, hanem szigorúan csak nézőként” – mondta Dennis, aki jelenleg a közúti sportkocsikat gyártó McLaren Automotive-ra összpontosít. Egyes források szerint tavaly a Mercedes nyomására köszönt le a csapatvezetői tisztségéből.

Nagy dobásra készül 2010-ben a Red Bull Racing tavalyi vb-ezüstérmese, Sebastian Vettel, aki az idei évre a bajnoki címet elhódítását tűzte ki célul. „Nyilvánvalóan azt szeretném, hogy én legyek a legjobb, de a szezon roppant hosszú és kökeményen kell dolgozni ennek érdekében” – nyilatkozta az eddig öt futamot nyerő fiatal klasszis, aki nem érzi hátráltató tényezőnek azt, hogy csapata csak a második, Jerezben tartandó kollektív téli teszt idejére készül el az új versenygéppel.

SZÁMTAN

1 A RAJTSZÁM, amit 1994 után idén ismét nem fogunk látni a mezőnyben

4 FUTAM alatt 4 különböző győztese van a nagyszerű izgalmas szállítás Formula-E-nek

40

LICENCPONTOT kell a jövő évtől összegyűjtenie egy versenyzőnek az F1-es debütálásához

76

FUTAMGYŐZELMET szereztek eddig a Honda erőforrásai a királykategóriában

500

NAGYDÍJRAJTTJA van összesen Alonsónak és Buttonnak, ezzel magasan ők a mezőny legrutinosabb csapatársai

85

NAGYDÍJRAJTTJA során egyetlen futamgyőzelemig jutott a nemrég elhunyt Jean-Pierre Beltoise

120

SENZOR küld adatokat menet közben az F1-es versenyautókról a boksztutcai elemzők számára

9000

KILOMÉTERT teljesített két hét alatt az idei Dakar Rali mezőnye



BMW Motorsport



Sheer Driving Pleasure

BMW Official License Partner



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 licenchedet 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