

# Autósport és **10** 2000-2010

# Formula

MAGYARORSZÁG AUTÓSPORT MAGAZINJA  
 11/10. szám, 2010. október



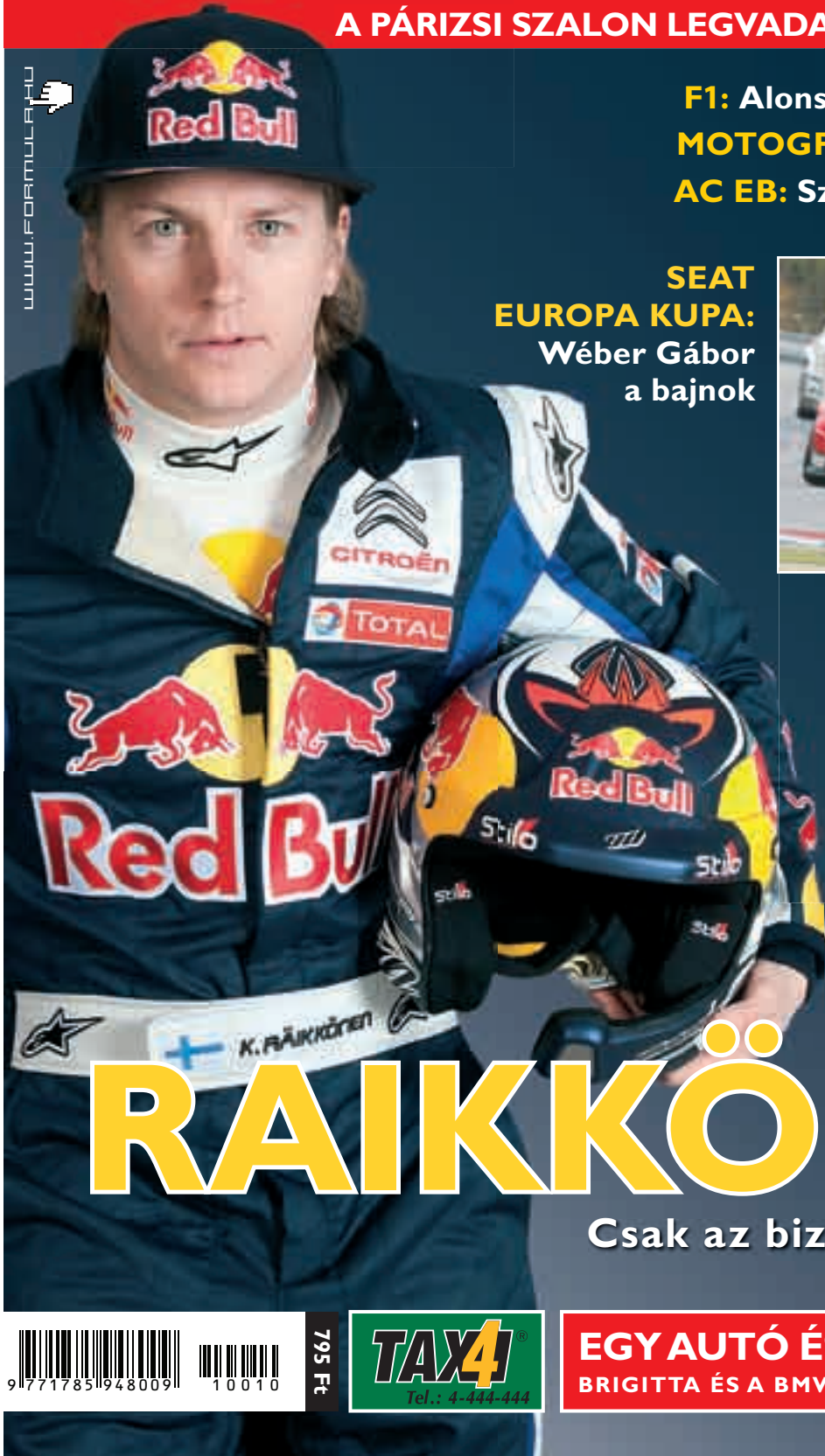
Az MNASZ  
 kiemelt  
 médiapartnere



**SCHUMACHER:**  
 Kitölti az idejét?

## A PÁRIZSI SZALON LEGVADABB MODELLEI

WWW.FORMULA.HU



**F1:** Alonso fantasztikus kerékcseréje  
**MOTOGP:** Talma dobogója és betlje  
**AC EB:** Szabó Krisztián ismét bajnok

**SEAT  
 EUROPA KUPA:**  
 Wéber Gábor  
 a bajnok



**WRC 2011:** A Mini, a Ford  
 és a Citroën újdonságai

# RAIKKÖNEN

Csak az biztos, hová nem megy



9 771785 948009 | 1 0010

795 Ft

**TAX4**  
 Tel.: 4-444-444

**EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY**  
 BRIGITTA ÉS A BMW







## Ismét az élen:

a Suzuki 2010-ben is vezető az Országos Rally Bajnokság első osztályában, az N2 és A6 kategóriában.



# MENJEK VAGY MARADJAK?

## Műhelytitkok egy szerkesztőség életéből

Év vége felé egyre több versenyzőt foglalkoztat a „hogyan tovább” kérdése, és nem csak azok török a fejüket a 2011-es pilótaülések sorsán, akiknek jelenleg nincs, vagy bizonytalan az állásuk, hanem esetenként olyanok is, akiknek még két esztendő hátra van a megállapodásából.

Persze hogy Michael Schumacherre gondolok, aki körül Monza környékén már olyan pletykaáradat kavargott, amelyet csak ritkán lát az F1-es paddock. El is határozta a szerkesztőség, hogy egy cikket közöl a hétszeres bajnok visszatéréséről és ideai kálváriájáról, és – talán az utolsó lehetőséget kihasználva – a címdoldalra is a német veterán fotóját teszi.

Grafikusunk már javában dolgozott a borító tervén, amikor is érkezett a hír: Raikkönen a Renault-val tárgyal jövő esztendei visszatéréséről. A híresztelés egyáltalán nem tűnt légből kapottnak, hiszen egyfelől a Ferraritól a Red Bull-Citroën világbajnoki ralicsapatához szerződött szupersztárnak nem megy olyan jól, mint azt sokan várták, másfelől Boullier istállójában egyre jobb versenygépeket építenek, és Kubica mellett elkélne még egy rutinos és tehetséges versenyző.

Nosza, azonnal elvetettük a Schumacher-nyitóoldal ötletét és – miután a híreket maga a francia F1-es alakulat is megerősítette – elkezdjük sárga overallba öltöztetni a finnek büszkeségét, még egy híres vodkagyártó logóját is felmontíroztuk a majdani versenyruhára, egyszerre a hitelesség és a tréfa kedvéért. (Ami személy szerint engem illet: nos, én szomorúan gyúrtem össze azt az év elején megírt jóslatomat tartalmazó lapot, mely szerint egy páncélszekrény mélyén igenis ott lapul egy Red Bull F1 kontra Kimi Raikkönen megállapodás 2011-re...)

Már majdnem nyomdába küldtük a magazin címdoldalát, amikor egy helyi lapnak végre megszólalt az érintett is, nemtetszésének adva hangot, miszerint a Renault csak meg akarja lovagolni az ő népszerűségét, igazából semmi esélye annak, hogy létrejöjjön bármilyen megállapodás. Azt is hozzátette, hogy „ugyan a menedzserei hetekkel korábban egy alkalommal találkoztak a gyár vezetésével, de semmi több.”

Na, itt tegyen igazságot az ember – mondtam magamban, miközben a papírkosárban régi jegyzetem után kutattam.

Kimi még gondolkodhat és tárgyalgathat, de nekünk csak pár óránk maradt egy harmadik borító megalkotására. És miután nem sok lehetőségünk kínálkozott, megszületett egy rég várt döntés egy ezeddig soha nem látott AFM-ről, amelynek első oldaláról sokak örömeire végre egy ralipilóta tekint az olvasókra. Önök persze már tudják, Kimi Raikkönenről van szó, aki jelenlegi, energiateljes overalljában pózol a kamerának.



Fotó: Rogosz Péter

▶ „Na, itt tegyen igazságot az ember - mondtam magamban, miközben a papírkosárban régi jegyzetem után kutattam.”



# SPORTOLJ STÍLUSOSAN!

Budapest lelegegánsabb gokart pályája csak Rád vár.

- 470 m-es pálya
- Sodli GT3 Proline gokartok
- Honda 200 cm3 8,5 LE motorok
- AGV bukósisakok
- SPARCO overálok
- Eredménylista a monitorokon
- G1 Kart bár

A 350 négyzetméteres, üvegfalú, hangszigetelt lounge kiválóan alkalmas céges rendezvények, legénybúcsúk, születésnapok, baráti összejövetelek megrendezésére. Ha hétvégén nem érnel rá, állandó Happy Monday akciókkal várunk a hét első napján!



**G1 KART CENTER**  
1134 Budapest, Róbert Károly krt. 54-56.  
Materiál Center mélygarázs -3 szint  
+36 1 239 0743  
info@g1kartcenter.hu

**Nyitvatartás:**  
hétfőtől: 15:00 - 23:00  
kedd-csütörtök: 15:00 - 23:00  
péntek: 15:00 - 24:00  
szombat-vasárnap: 10:00 - 24:00

## TARTALOMJEGYZÉK

2010. OKTÓBER



<b>HÍREK</b>	<b>8</b>	<b>HÁROM AZ ÚJDONSÁG</b>	<b>68</b>
Érdekességek az F1 világból		WRC-bemutatók a Párizsi Autószalonon	
<b>KÜLÖNVÉLEMÉNY</b>	<b>15</b>	<b>ASZFALTRÓL MURVÁRA</b>	<b>70</b>
Dávid Sándor rovata		Reutemann 25 éve sikeresen ült át egy raliautóra	
<b>HAZAI GYŐZELEM</b>	<b>16</b>	<b>ESŐS KALANDOK</b>	<b>72</b>
Alonso győzött a Ferrari hazai pályáján		Akácmezes Baranya Kupa: Három bajnokság mezőnye	
<b>HÁROM EGÉSZ ÉS NÉGY TIZED</b>	<b>22</b>	<b>VÍZENJÁRÓ</b>	<b>73</b>
A Scuderia győztes kiállításának titka		Bakó László a Mecsek Ralira hangolt	
<b>AZ ÉJSZAKA KIRÁLYA</b>	<b>24</b>	<b>ISMÉTLÉS</b>	<b>76</b>
A matador ezúttal trükkök nélkül nyert		Megvédte autókrossz junior Eb-címét Szabó Krisztián	
<b>TSCHÜSS, MICHAEL?</b>	<b>32</b>	<b>FINÁLÉ</b>	<b>78</b>
Mi lesz Schumacherrel az idei évad után?		Duna Autó Autókrossz OB: Ahol elkezdtek	
<b>UTCAI CSATÁK</b>	<b>36</b>	<b>FELGYORSULT AZ ESEMÉNYEK</b>	<b>84</b>
Az tíz legjobb városi nagydíjpálya		Greinbach, Kakucs, Melk: Egy hónap alatt három futam	
<b>EURÓPA LEGJOBBJA</b>	<b>40</b>	<b>KÖZÖS NEVEZŐ</b>	<b>90</b>
Wéber Gábor megnyerte a Seat Leon Eb-t		Egy utcai és egy bajnokesélyes Nissan Pick-up	
<b>SZÉTDOBÁLT ÁGYNEMŰ</b>	<b>49</b>	<b>ÚJ KALAND SZÜLETIK</b>	<b>93</b>
Robert Huff Budapesten beszélgetett az AFM-mel		Saharun: Új, játékonysági verseny	
<b>PEDROSA BUKÁSA</b>	<b>55</b>	<b>OSZTRÁK KIRUCCANÁS</b>	<b>94</b>
Lorenzo már világbajnok		fejeződött be a gyorsasági ob	
<b>GUMIPAPUCSOK</b>	<b>56</b>	<b>PROGRAMJA AZ UTÁNPÓTLÁS</b>	<b>100</b>
Bridgestone: A MotoGP-ben tovább bizonyít		Vision assist: Ha kell, a széllel szemben is!	
<b>TESZTÚTON</b>	<b>58</b>	<b>DRÁMAI VÉGKIFEJET</b>	<b>102</b>
Nagy Alex kipróbálta a KTM 2011-es újdonságait		Egy láncon múlt az SWF idei bajnoki címe	
<b>SÁRDAGASZTÁS HELYETT</b>	<b>60</b>	<b>ŐSZI TERMÉS</b>	<b>106</b>
Kecel után Kazár bajnok, Sirok vezet		Sportautók a Párizsi Autószalonról	
<b>NEMZETKÖZI ELISMERÉS</b>	<b>63</b>	<b>ELŐRE SIKER</b>	<b>110</b>
Az idei esztendő csúcsmegrendezvénye		Nissan Leaf, az elérhető villanyautó	
<b>LOEB HETEDSZER</b>	<b>64</b>		
Senki sem állította meg a bajnokot			

## HAZAI GYŐZELEM



# DAKARRA HANGOLVA

Selyemút Rali, Oroszország, Elista-Maykop

A Dakar szervezői által feltámasztott Selyemút Rali „pályáit” látva felvetődik az emberben, hogy akár a januári, Dél-Amerikára tervezett viadalt is megrendezhetnék a változatos vidéken. Ami pedig a hetedik szakasz, azaz Kalmikia sivatagjait illeti, nos azok bizony a legkeményebb afrikai erőpróbákat juttatták a résztvevők eszébe. A fantasztikus versenyt egyébként a Volkswagen nyerte, amelynek csak a képen látható és végül Sainz mögött másodikként végző tagja, a katarai Al Attiyah volt bosszús, hogy ismét nem sikerült kifognia a spanyolon.

Fotó: Volkswagen/Red Bull Photofiles

2010. szeptember 17. 10:13

Nikon D3 (rekesz: F/18, zársebesség: 1/500, fókusz: 112 mm, ISO: 500)







## A VERSENYPÁLYÁRÓL A LAKÁSBA

Spéci ajándéktárgyakat kínál rajongóinak a Red Bull istálló: a „Part of the team”, azaz a csapat része fantázianeveű kollekció különlegessége, hogy darabjait eredeti versenyautó-alkatrészekből készítették. Az ajándéktárgyakhoz eredetiség-igazolás is jár, ráadásul a vásárlók között

kisorsolnak egy gyárlátogatást is. A bevételt a Red Bull által jegyzett Wings for Life alapítvány kapja meg, amely beteg gyermekeket támogat.



## BUTA HIBA

500 ausztrál dolláros pénzbüntetésre ítélte a melbourne-i bíróság Lewis Hamiltont, amiért a márciusi Ausztrál Nagydíj idején száguldozott Melbourne belvárosában. A 2008-as világbajnok utólag elnézést kért a történelemért, „buta és megdöglő voltam” – mondta, az ügyben ítéletet hozó bírónak azonban ennél keményebb

szavakat használt: „Egy kezdő vezető gyerekes viselkedése” – jellemezte az esetet. Érdekes, hogy emiatt Jean Todt FIA-elnök azt javasolja, hogy hasonló szabálysértés esetén legyen visszavonható a versenyzők szuperlicenye is. Ha a tesztület Motorsport Világtanácsa jóváhagyja a javaslatot, azt várhatóan minden, az FIA égisze alatt rendezett szériában és versenyen alkalmazni fogják.

## A LEGFIATALABB

Történelmet írt a Forma-1-es mezőny régi-új istállója, a Lotus: szerdán egy brit célegyenes-teszten a 16 éves Nabil Jeffri kipróbálta az alakulat T127 típusjelű versenygépét, s ezzel a sportág történetének legfiatalabb teszt-pilótája lett. A Formula BMW bajnokság 5. helyén álló, a Lotus-tulajdonos Tony Fernandes

által patronált fiatal maláj sofőr Duxford repterén száguldozott a zöld sárga versenygéppel. A programban aero-tesztelés és boxkiállások gyakorlása szerepelt. „Hihetetlen napom volt, életem egyik legjobbja” – idézi a csapat közleménye a fiatal malajt. „Őrületes volt az első menet, de mindenki mondta jó előre,

hogy a gyorsulás hihetetlen lesz. Időt vett igénybe, amíg megszoktam, de Heikki és Fairuz hasznos tanácsokkal szolgáltak, így sikerült belerázódnom a dolgokba. Továbbra is keményen dolgozom, hogy egy napon csatlakozhassak Heikkihez, Fairuzhoz, Jarnóhoz és a többiekhez az F1-es rajtrácson.”



# HIVATALOS

Közzétette a 2011-es idény hivatalos versenynaptárát a Nemzetközi Automobil Szövetség: jövőre az Indiai Nagydíj debütálásával a sportág történetében eddig példátlan módon 20 futamot rendeznek, a nyitóversenynek Bahrein ad otthont, míg a záró összecsapás Abu Dhabi helyett a brazil Interlagosban kerül megrendezésre. A Magyar Nagydíj július 31-i dátummal szerepel a kalendáriumban. A sportág impresszáriója, Bernie Ecclestone ugyanakkor igyekezett mindenkit megnyugtatni, hogy 20-nál több futamot nem tervez a naptárban. „Őszintén szólva 16 versenynek kellene lennie. Húsz az nagyon sok, éppen határeset. Több nem lehet. Ezt már semmiképpen nem szeretném növelni, annak ugyanis beláthatatlan következményei lennének” – idézi a Times of India című lap a szakági főmögült, aki korábban olyan helyszíneknek is ígért futamrendezési jogot, mint az oroszországi Szocsi, a texasi Austin vagy épp az olaszországi Róma. Ecclestone nem titkol-

ja, hogy a kilátásba helyezett helyszínek közül az amerikai futamot tartja a legfontosabbnak: „Az Egyesült Államok egy olyan ország, ahol mindenképpen kell lenni F1-es futamnak. Lesz versenyünk Indiában és hamarosan lesz egy az Egyesült Államokban is, ami csodálatos” – mondta a 2012-re tervezett austini futammal kapcsolatban a brit üzletember.

### A jövő évi versenynaptár

március 13.:	Bahreini Nagydíj
március 27.:	Ausztrál Nagydíj
április 10.:	Maláj Nagydíj
április 17.:	Kínai Nagydíj
május 8.:	Török Nagydíj
május 22.:	Spanyol Nagydíj
május 29.:	Monacói Nagydíj
június 12.:	Kanadai Nagydíj
június 26.:	*Európa Nagydíj
július 10.:	Brit Nagydíj
július 24.:	Német Nagydíj
július 31.:	Magyar Nagydíj
augusztus 28.:	Belga Nagydíj
szeptember 11.:	Olasz Nagydíj
szeptember 25.:	Szingapúri Nagydíj
október 9.:	Japán Nagydíj
október 16.:	Koreai Nagydíj
október 30.:	Indiai Nagydíj
november 13.:	Abu Dhabi Nagydíj
november 27.:	Brazil Nagydíj

\*(pontos helyszín később)

Nagy megtiszteltetés érte a Williams versenyzőjét, Rubens Barrichellót: őt választotta elnökönek a pilóták érdekvédelmi szervezete, a GPDA. „Óriási elismerés a többiek bizalma, és ígérem, hogy az eddigi tapasztalatom és a legjobb tudásom alapján fogom ellátni az igazgatói teendőket” – nyilatkozta a boldog brazil.

Újjonc tesztpilóták érkeznek az F1-be: a Virgin istállónál Szingapúrban állt munkába a 25 éves belga Jerome D'Ambrosio, a Saubernél pedig a jövő év elejétől kap szerepet a 19 éves mexikói Esteban Gutierrez. A Sauber által évek óta patronált mexikói sofőr idén bajnoki címet nyert a GP3-as sorozatban és hónapokon át azt pletykálták, hogy jövőre már versenyzői állást kaphat a svájciaknál.

Innovatív – így jellemezte a Red Bull már készülő, 2011-es versenygépét a főtervező, Adrian Newey. „Egészen jól haladunk a jövő évi autónk tervezésével. A szélcsatornában még futnak fejlesztések az ideai modellhez is, de én személy szerint 70 százalékban már az RB7-esre koncentrálok. Lesznek igazán innovatív megoldások is az autókon” – nyilatkozta Newey, aki szabadidejében tervezett egy autót a Gran Turismo nevű autós játékhoz is, ami kapásból megdöntötte a szukai versenypálya körrekordját.

Elégedett Forma-1-es jelenlétével a spanyol Santander pénzügyintézet, amely párhuzamosan támogatja a Ferrarit és a McLarent, továbbá néhány futamon névadó szponzorként van jelen. Juan Manule Cendoya, a Santander-csoport kommunikációs igazgatója az EFE és az EP hírügynökségeknek nyilatkozva elárulta: a cégcsoport idei, 50 millió euróra rúgó szponzorációs költségei mintegy ötszörös mértékben forognak vissza a vállalkozásba.



## DJ HAMILTON

Lemezlovasként lépett színpadra az Olasz Nagydíj előtt Lewis Hamilton, aki Milánóban a Hugo Boss partiján pörgette a lemezeket. „Eddig csak egyszer léptem fel, évekkor elelőtt egy londoni klubban. Szeretem a reggae-t, ezzel nőttem fel, de szívesen hallgatok rapet és R&B-t is” – mondta a McLaren kiválósága, akinek

repertoárjában olyan előadók szólnak, mint Snoop Doggy Dog és Alicia Keys. Érdekes, hogy a britől már 2007-ben is kiszivárgott egy videó, amin lemezlovasként ügyködött: akkor a Brazil Nagydíj estjén, az elveszített vb-címet próbálta feledtetni egy kis muzsikálással egy Sao Paulói klubban.

## ÉRTÉKES AUTÓ



Sakon Yamamoto Super Aguri SA06-osát, egészen pontosan a 04-es sorszámú saszét bocsátotta árverésre egy felhasználó az ismert internetes aukciós portálon, az EBay-en. „Az autó csupán egy gördülőképes autó, amelyből hiányzik

a blokk. 2007-ben a Super Aguri gyárából vásároltuk meg, ezt az eredeti számlával tudjuk igazolni. Csak 2 ilyen autó maradt fenn ebből az időszakból. Ez és egy másik, amely egy privát gyűjtő tulajdonát képezi Japánban” – írja az eladó. Mint arra a brit

illetőségű eladó rámutatott: a 04-es sorszámú vázat Sakon Yamamoto élesben is használta. A jelenleg a Hispania kötelékébe tartozó japán 2006-ban hét futamon állt rajthoz a két évvel később, idény közben megszűnő alakulat színeiben.

## GO KART!

Hugo Häkkinen személyében újabb Forma-1-es csemete tart a száguldó cirkusz felé, Mika Häkkinen 9 éves kislánya augusztus végén megkezdte karrierjét az olasz gokart-bajnokságban. A kétszeres világbajnok fiacskája Sienában, az olasz WSK Masters bajnokság futamán kezdte meg a versenyszerű gokartozást. A kis finn a Mini-géposztályban

indul, ráadásul hazája zászlaját festették a sisakjára. „Hugo szépen fejlődik, de természetesen időre van szüksége ahhoz, hogy jelentős előrelépést érjen el. Úgy döntöttünk, hogy az a legjobb, ha Olaszországban kezd meg a gokartos pályafutását és szerintem nagyon jól döntöttünk” – mondta az 1998-ban és 1999-ben Forma-1-es világbajnok apuka, aki a viadalt a helyszínen kísérte figyelemmel.



## DEBÜTÁLÁS



Szingapúrban egy új tesztpilóta kapott lehetőséget az első szabadedzésen: a Virginnél a GP2-menő, az Andy Socek helyére igazolt Jerome D'Ambrosio vezethette Lucas di Grassi gépét. A belga a 21. helyen zárta a másfél órás, éjszakába nyúló gyakorlást.

Változatlan maradhat az idény újjonc Virgin Racing versenyzői összeállítása a 2011-es idényben, a különítmény várhatóan megtartja a Timo Glock – Lucas di Grassi duót. „Timo marad a következő idényre, ugyanis szerződésünk van vele, ráadásul elégedettek vagyunk a dolgok alakulásával. Opciónk van Lucas szolgálataira is, így ideális esetben jövőre is ők lesznek a versenyzőink” – fogalmazott a szakvezető, John Booth.

Elégedett a Lotus istálló idény életre hívott reinkarnációjával a korábbi kétszeres világbajnok Emerson Fittipaldi, aki 1970 és 1973 között a csapat színeiben versenyzett és 1972-ben ott szerzte pályafutása első vb-címét is. Fittipaldi a sportfelügyelők segítőjeként vett részt az Olasz Nagydíjon, Monzában, ahol az AFM-nek lehetősége nyílt néhány kérdést feltenni a boxutcában sétálgató brazil veteránnak: „Örülök nagyon, hogy a Lotus név újra feltűnt a motorsportban, mert ezzel a múlt egy darabja kelt életre” – mondta 'Emmo' – „Bár sokat kell még dolgozniuk ahhoz, hogy az élmezőnybe kerüljenek, nagyon ígéretes az, amit csinálnak.”

Szerződést hosszabbított Kamui Kobayashival a Sauber istálló, így a japán 2011-ben is a svájci egyet versenyzője lesz. Peter Sauber nem titkolja, hogy elégedettek Kobayashival: „Mind versenyzőként, mind emberként élvezzük, hogy a csapat kötelékébe tartozik” – mondta a szakvezető – „Egy pillanatig sem volt kérdéses, hogy vele szeretnénk dolgozni. Kamui beváltotta a hozzá fűzött reményeinket gyorsaság és küzdőszellem vonatkozásában is. A mérnökökkel végzett munkája, műszaki hozzáértése is szépen fejlődött. Biztos, hogy az idény megszerzett tapasztalatok segítségével jövőre még jobb lesz. Célunk az, hogy jövőre már a szezon kezdetétől fogva gyors és megbízható autót adjunk neki.”



## AJÁNDÉK MERCEDES



Különleges Mercedest kapott a Forma-1 címvédő világbajnoka, a McLaren színeit képviselő Jenson Button, akinek mostantól egy C-Class DR 520 típusjelű kombi is áll majd a garázsában. Az autó egy rendkívül ritka, limitált széria része, amelyet az AMG prémium tuningcsomagjával vértettek fel,

így 520 lóerős teljesítményre képes. Button – aki a nagy-britanniai Mercedes-Benz World létesítményben vette át új kocsiját – nagy autógyűjtőnek számít: több méregdrága luxusautó is van a birtokában, igaz, tavaly egy internetes aukciós oldalon vált meg egyik kedvencétől, egy Bugatti Veyrontól.

## TESZTEGYEZSÉG

Megállapodás született a Forma-1-es csapatok között arról, hogy akárcsak idén, jövőre is 15 napot tesztelnek majd az előszezonban. Mint arról az Autosport című brit szaklap beszámolt, a felkészülés egy háromnapos gyakorlással veszi kezdetét, amit három négynapos teszt követ majd. Tárgyalások kezdődtek arról is, hogy az utolsó tesztnek az évadnyitó összecsapás helyszíné, Bahrein adna otthont, ahol egy héttel a nyitófutamból előtte gyakorolhat-

nának a csapatok, amikor már az istállók személyzete és felszerelése is megérkezett a közel-keleti sejkőségbe. „A csapatok többsége szeretne tesztelni Bahreinben, de ehhez tisztáznunk kell néhány dolgot. Nem kizárt, hogy az utolsó tesztre ott kerül sor, de erről még nem született megegyezés. Meg kell bizonyosodnunk arról, hogy ez a megoldás kellően költséghatékony a kis csapatok számára is” – nyilatkozta az istállók érdekvédelmi szervezetét, a FOTA-t is irányító McLaren-főnök, Martin Whitmarsh.



## ÁTIGAZOLÁS

Nem kizárt, hogy hamarosan a Red Bull istállótól erősíti a Ferrari, ugyanis sajtóértesülések szerint a Scuderia az energiatalos egyet vezető stratégiájának leigazolására pá-

lyázik. Mint arról az amerikai Speed TV beszámolt, az olasz egyet kiszemeltje Neil Martin, aki jelenleg vezető stratégeként tevékenykedik a Red Bull alakulatánál. A tévécsatorna szerint Martin esetleges leigazolása arra utalhat, hogy a maranellói

gárda a közeljövőben jelentősen átszervezheti stábját. Érdekeség, hogy a kiszemelt szakember korábban a McLaren istállónál is megfordult, ahol együtt dolgozott Pat Fry-jal, aki nemrégiben tette át a székhelyét a wokingi istállótól a vörösökhöz.

Nick Heidfeld másodszor váltott állást idén: a német a Mercedes tesztpilótájaként kezdte az idényt, majd a Pirellihez igazolt fejlesztő sofőrnek, míg az Olasz Nagydíj után a gyenge szereplése miatt menesztett Pedro de la Rosa helyét vette át régi csapatánál, a Saubernél. A német csak az utolsó öt futamra írt alá, 2011-re nincs szerződése a svájciakkal. Kamui Kobayashi az AFM kérdésre mókás választ adott arra, hogy kit látna szívesen a másik Sauber volánja mögött a következő idényben: „Mondjuk saját magamat! Gondoljanak bele, milyen jó lenne! Elég lenne egy méretű csapatöltözéket rendelni, ráadásul egy másik Kamuiért pénzt sem kérnék. Ráadásul, ha megelőzne, szólhatnék neki, hogy lassítson és engedjen maga elé!” – poénkodott Monzában a japán.

„Quick” Nick a Mercedes és a Pirelli után a Sauberhez szerződött, de csak öt verseny erejéig maradhat a svájciaknál

VISSZA  
A KEZDETEKHEZ

## LIMITÁLT KIADÁS



Az új Casio Edifice kronográf nevében a Red Bull Racing Formula-1-es istálló neve köszön vissza - nem véletlenül. A motorsportok dinamikus természetét

tükröző, kifejezetten sportos dizájnba rejtett kronográf a Casio és a Red Bull együttműködésének állít emléket és a csapat ideai sikerei előtt tiszteleg.

A díjcsomagolás tartozéka egy plakett is az RB6 versenyautó képével. Gyűjtőknek, rajongóknak egyszeri, vissza nem térő alkalom...

## SENNA-FILM

Várhatóan össze kerül a mozikba az a dokumentumfilm, amely a hivatalos Forma-1-es

és családi filmarchívum felhasználásával Ayrton Senna versenyzői pályafutását dol-



gozza fel. Az Universal Pictures gondozásában megjelenő film első, japán feliratos előzetese szeptemberben tűnt fel az internetes videomegosztó portálokon. Az 1994-es imolai futamon tragikus körülmények között elhunyt háromszoros világbajnokról készülő alkotás forgatókönyv-írója, Manish Pandey egy interjúban elmondta: „Sem a Senna-család, sem Bernie Ecclestone nem hagyott még jóvá egyetlen mozifilmet sem, amely Ayrtonról készült volna, ráadásul hozzáférést kaptunk a FOM és a család archívumához is.”

Sajtóértesülések szerint arab pénzből F1-es versenypálya épülhet Bulgáriában, Szófia mellett. Mint arról a helyi lapok beszámoltak: az Abu Dhabi-t irányító királyi család építtetné a pályát a bolgár-abu Dhabi gazdasági együttműködési program egyik legfontosabb részeként. Ha minden igaz, a ring egy volt katonai repülőtér területén épülne fel: a bolgár állam a 320 hektáros, 180 millió eurót érő területtel száll be az üzletbe. Bernie Ecclestone, a Formula-1 impresszáriója egyelőre nem kommentálta a fejleményeket.

Egy évvel azután, hogy a Genii Capital nevű luxemburgi vállalkozás megszerezte a Forma-1-es Renault istálló többségi tulajdonjogát, sajtóértesülések szerint a francia autógyár az évad végén visszaveheti a teljhatalmat. Ha minden igaz, a vártnál lényegesen jobb teljesítmény, valamint az autógyár pénzügyi helyzetének kedvező alakulása vezethet oda, hogy a konszern visszavásárolja azt a 75-85 százalékot, amit tavaly adtak el a Gerard Lopez nevével fémjelzett cégnek. A Renault-nak állítólag nem is kell túl sokat tennie a csapat visszaszerzéséért, ugyanis márciusban kiszivárgott, hogy az autókonzern hagyott magának útvonalat a teljes hatalomátvételle: mint akkor arról az Independent című brit lap beszámolt, februárban a Renault 18 millió fontot investált a hat jelentős szponzort veszítő csapatba, mégpedig kölcsön formájában. A pletykák szerint a megállapodás egyik passzusa kimondja, hogy amennyiben a Genii Capital nem tudja visszafizetni a pénzt, a Renault visszakapja a csapat eladott részét és újra teljhatalmat gyakorolhat az istálló felett. Vitalij Petrov révén ugyan a Lada lapátolt bizonyos összeget az alakulatba, más nagy szponzorral nem szerződtek, így az sem kizárt, hogy a Renault a kontraktusban foglalt opcióval élve szerzi vissza a csapat teljes irányítását.



# ELŐFIZETÉSI AKCIÓ!

Fizessen elő most az  
Autósport és Formula Magazinra,  
és az Öné lesz Weber Gábor  
Autóverseny szakszótára!



## A SZÓTÁRRÓL

Weber Gáborról eddig is tudtuk, hogy sokrétű a tudása, szimulátorbajnokként és autóversenyzőként, újságíróként, főszerkesztőként és kommentátorként egyaránt megállja a helyét, de nemrégiben egy különleges könyvvel is meglepett bennünket. Az angol-magyar és a magyar-angol szótárreszben 3000 magyar és 3500 angol szócikk, valamint irányonként 7000 ekvivalens tartalmazza az autósport legfontosabb kifejezéseit. A témához kapcsolódó 1500 példa és 700 kifejezés közelebb hozza az olvasóhoz az autóversenyzés világát. A szótár valódi különlegessége azonban a nagyszámú magyar nyelvű értelmezés és kiegészítő információ, melyeknek köszönhetően nem csak szótárként, de kézikönyvként, értelmező szótárként is használható a könyv. A kiadványban 288 oldalon jelenik meg az autósport legfontosabb szériáinak a szókincse. Megtalálhatjuk benne a Forma-1, a Rally Világbajnokság (WRC), a Túraautó Világbajnokság (WTCC), a NASCAR és az USA elsőszámú formaautós sorozata, az IndyCar szériák kifejezéseit.

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

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

Befizetési lehetőségek:  
OTP számlaszám: Beta Press Kft. 11734004-29904020  
Rózsaszín postai utalvány: Beta Press Kft. 3504 Miskolc Pf. 90.

Elérhetőségeink, további információk:  
Levél: 3504 Miskolc Pf. 90; Tel.: 46/505-490, fax: 46/505-491  
E-mail: [elofizetes@formula.hu](mailto:elofizetes@formula.hu)

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

**Autósport és Formula**  
**Előfizetés!**

A fentiek szerint megrendelem az Autósport és Formula Magazint:

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

Név: \_\_\_\_\_  
Lakcím: \_\_\_\_\_  
Tel.: \_\_\_\_\_  
E-mail: \_\_\_\_\_

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

HÜLÖNVÉLEMÉNY

DÁVID SÁNDOR

# RÁDIÓ

Van rá egy fogadásom (annál is inkább, mert biztos nyereség, mivel aki megcáfolhatja, már nem él), hogy ha annak idején Manuel Fangiónak felajánlották volna, hogy verseny közben rádióon kap információkat, helyzetjelentést, adatokat, gondolkodás nélkül visszautasította volna a felajánlott „szolgáltatást”, mert sportszerűtlennek tartotta volna. Sőt, mi több: Versenyzőhöz méltatlannak!

Én meg csak ámulok versenyről versenyre, hogy azok a nagyszerű sportemberek, a sportszerűség felkent papjai, akik dollár-milliós büntetéseket szabnak ki, és embereket hurcoltak meg az elmúlt években amiatt, hogy a csapatrádió félreérthető, vagy nagyon is félreérthetetlen utasításokat adtak, illetve kaptak a csapatrádióon, ugyanazoknak eszébe sem jut, hogy nem csak a tiltott utasítások, hanem már maga a verseny közbeni rádiózás is eleve sportszerűtlen!

Nem nehéz ugyanis fölfogni, legalább négy elemi kell hozzá, hogy a rádióon eljuttatott minden (!), vagy ha úgy tetszik bármilyen (!) utasítás, felvilágosítás, egyszerű közlés, mondjuk a fékek állapotáról, de bármiről, sérti a sportszerűség elvét! Ugyanolyan „külső segítség” jelent, mintha megtolnák az adott versenyző autóját, tehát nem megengedni, elnézni, hanem büntetni kellene, és azonnal megszüntetni!

Ennek ellene lehetne vetni, hogy miért lenne jogtalan előnyszerzés, hiszen minden csapatnak van rádiója! Csakhogy ahogy a csapatok messze nem egyenlők, úgy a rádióon adható információk sem azonos értékűek, tehát a jókat sokkal jobban segítik, mint a szerencsétlen páriákat ott hátul.

Kezdetben vala az a bizonyos tábla, amelyet a célegyenesben mindenkinek bemutatnak, és bemutatnak mind a mai napig. Egyforma méret, szabvány betűk, tisztességes, egyenlő elbírálás. Aztán ott vannak a zászlók és a kiegészítő jelzések, például a fekete zászló és a rajtszám, és így tovább. Tehát minden, ami kell. Amivel ezek a klasszikus jelzések azóta kiegészültek, és a biztonságot szolgálják, azzal természetesen semmi bajom.

De az a fölösleges és jogtalan előnyre lehetőséget adó fecsegés a rádióon, az szerintem üldözendő.

Megszámolhatnám, mert fölírtam magamnak, s idővel össze is számolom majd, de most csak

a lényege érdekes: Szingapúrban, a verseny minden szakaszában kapott rádióon utasítást, vagy magyarázatot, esetleg csak megnyugtató szavakat a versenyzők krémje, azok (Alonso, Vettel, Webber, Hamilton, Button, és így tovább), akik a legkeményebb versenyben vannak egymással a világbajnoki címért!

Ez oda vezetett (tessék utánanézni!), hogy egyiküknek sem kellett önállóan megoldania egyetlen sorsdöntő helyzetet sem. Kezdejük mindjárt azzal, hogy Webbert a csapata hívta be, sőt „szóltotta föl” a harmadik körben, hogy azonnal menjen be kerékcserére, és hiába erőlködött, hogy nem, föltették neki azt a kemény gumit, amivel föl tudott kapaszkodni a harmadik helyre. A 22. körben viszont ő kérdezhetett fontosat: „Mi van Hamiltonnal?” – és megmondták neki. De Hülkenberget is a csapata nyugtatta meg rádióon, amikor a kis szívem panaszkodott, hogy csúszkál az autója. Mondták neki, hogy a többiek is csúszkálnak, mire megnyugodott a drága gyermek. De mi ez? Óvoda?!

Most vegyük Buttont. A 41. körben: „Webber lassul. Van esélyed!” Az 53. körben: „Nyomd erősen! A te gumid friss, az övé öreg, már harminc kört ment vele.” – Most akkor ki versenyez?... A csapatvezető mérnök, az egész stáb,

„A fölösleges és jogtalan előnyre lehetőséget adó fecsegés a rádióon szerintem üldözendő.”

vagy a világbajnok?!... Vak vezet világtalant!...

És ezek a közlések nem jogtalan előnyszerzést jelentenek vajon?!

Kiragadott példák csupán.

Az meg már agyrém (de nem az enyém!), hogy Vettelnek még a verseny 59. körében is rádióztak!... Mintha nem tudta volna maga is, hogy úgysem éri utol Alonsót...!

Természetesen tudom, amikor ezeket a sorokat írom, hogy olvasóim közül néhányan bolondnak tartanak majd, és szinte senki sem akad, aki egyetértene velem. Ez ugyanis a dolog természetéből fakad. Arra sajnos kevesen hajlanak, hogy józan ésszel egyedül maguk is végiggondolják, hogy mit jelent a rádió – mert akkor többen lennének az én pártomon. És nem mindig, sőt majdnem soha nem az az igazság, amit mindenki mond, vagy csak elhisz,



hanem az is lehet igaz, amit kevesen mernek kimondani. Még egyszerűbben: az igazat mindig először csak kevesen tudják, és mondják. De elterjed.

Volt már olyan Forma-1 is, amikor a versenyben futó motorokon, bárhol futottak is éppen, Japánból, a Honda gyár egyik laboratóriumából, rádióon keresztül állították a turbó korszakban. Ott nézték a görbékét, és változtatnak, ahol kellett. Nyilván mások is utánózták

őket, mert a dolog vége az lett, hogy betiltották a verseny közbeni rádiózást. Talán nem is kell megmondanom, hogy miért.

Aztán elfelejtődött minden, és ma már a box-laboratóriumok, amelyek ugyanakkora helyet foglalnak el, mint a két autó és a szerezők helye a boxban, azok irányítják a dolgokat. Amikor még aktív voltam, akkor 67 különböző értéket figyeltek, kísérték figyelemmel, ma nem tudom, mennyit mérnek, de állítólag menet közben nem avatkozhatnak közbe.

Csak a versenyzőnek mondhatnak rádióon kulcsszavakat, aki aztán megnyomja, megcsavarja a megfelelő gombot a kormányon, mert neki szabad.

Ez utóbbi természetesen egy nagyon rosszindulatú megjegyzés.

De vállalom.



## Monza

Autodromo Nazionale

A pálya hossza:	5,793 km
Versenytáv:	53 kör – 306,720 km
Időjárás:	napos
Levegő hőmérséklete:	24-25 fok
Aszfalt hőmérséklete:	31-36 fok
Leggyorsabb kör:	
Fernando Alonso	1:24,139



# HAZAI GYŐZELEM

## Alonso diadalmaskodott Monzában

Fernando Alonso végérvényesen beolta magát a tifosi szívébe azzal, hogy Ferrarijával megnyerte az Olasz Nagydíjat. A spanyol pole pozícióból rajtolt, de Jenson Button legyőzéséhez szükség volt a Scuderia géppuska-kezü szervizeseire is.

Mészáros Sándor

Hochzwei, ATP, Hraeling, FOP, Reuters

Két fontos kérdés tartotta izgalomban az F1 világot, főként a Ferrari-híveket Monza előtt: kap-e extra büntetést a Scuderia a csapatutasítás-botrányért a futam hetének szerdájára kitűzött FIA-tárgyaláson, illetve lehet-e esélyük a győzelemre ott, ahol a Red Bull-ve-

zér Christian Horner pesszimista előrejelzései szerint a harmatos Renault V8-asok miatt az energiatalososok legfeljebb káruk minimalizációjára pályázhatnak. Nos, mindkét vágya teljesült a misztikus ringet előzőlő tifosiknak: Alonsoék megúszták az extra büntetést,

ráadásul a spanyol népnépehelyszínévé varázsolta a pályát azzal, hogy 2006 óta először hazai győzelemhez segítette a Ferrari. Pénteken az évad egyetlen kis leszorítóerőt igénylő helyszínén a csapatok zöme az erre az alkalomra készített aero-csomag finomhangolásán dolgozott. Sebastian Vettel ekkor még képes volt a nap legjobb idejével feledtetni a Red Bullok lépéshátrányát, míg Alonso a 2. idővel kezdte lázba hozni a taljánokat. Másnap délelőtt Lewis Hamilton bizonyult a leggyorsabbnak, aki az élmenők közül egyedülként döntött úgy, hogy az F-csatorna nélkül, pusztán a hagyományos, kis leszorítóerős csomaggal próbálkozik az ultragyors aszfaltcsíkon. Mint néhány órával később, az időmérőn kiderült, a hétvégét vb-éllóvasként kezdő McLaren-menő döntésével súlyos hibát vétett. Alonso ezzel ellentétben nem hibázott, sőt, formáját a legjobban időzítve megszerezte a rajtel-sőséget, amire a Ferrari esetében a 2008-as

interlagosi viadal óta nem volt példa. Bár a Q1-ben csapattársa, Felipe Massa dominált, a következő két felvonás a spanyol lett, aki a zárótapban 1:21,962-es idővel szerezte meg a pole pozíciót. Button volt a hispan legnagyobb ellenfele, aki 0,122 másodperces hátránnyal zárt a 2. helyen. Montreal óta először fordult elő, hogy nem egy Red Bull lett a legelőkelőbb rajtkocka, sőt, az energiatalososok idén először az első sorba sem kerültek be: Mark Webbert Massa a 4. helyre szorította vissza, míg Vettelt az elhibázott aero-csomag miatt kesergő Hamilton kényszerítette a 6. pozícióba. Michael Schumacher újabb kudarcot élt meg az időmérőn: ugyan a tifosi



Ha csak egy hajszállal is, de Alonso Button elé tudott kerülni a kerékcseré után, ezzel megnyerte a versenyt

## TUDÓSÍTÓI TAPASZTALATOK

### A legjobb:

A pálya légköre elképesztő, a Királyi Park erdejében kialakított ring mellett állva az emberfia szinte látja-hallja a távoli múlt legendás versenyzőinek száguldását. A komplexum ódon, de minden igényt kielégít, ráadásul a nézők egészen közelről élvezhetik a pályán zajló csatákat.

### A legrosszabb:

Bár az Autodromo Nazionale egy közhajtásnyira van Milánótól, a motorsport templomába zarándokló tömegek miatt olykor-olykor irdatlan dugók alakulnak ki a környéken. Más kellemetlenségről tényleg nem lehet beszélni Monza kapcsán.

## MINDENFÉLE

Fernando Alonso pályafutása 19. pole pozícióját és 24. futamgyőzelmét szerezte Monzában, amit az tett még különlegesebbé számára, hogy először versenyzett a Ferrari színeiben az olasz márka legendásan lelkes hazai közönsége előtt.

Nem kétséges, hogy Lewis Hamilton volt a monzai hétvége legnagyobb vesztese, a brit sorsát az elhibázott aero-húzás után az pecsételte meg, hogy az első körben ütközött Massával. „Hibáztam, de megtörténik az ilyen. Próbáltam minél jobban pozicionálni az autót, de túl közel voltam Massához, aki hozzáért a kerekemhez, így az autó megsérült. Sajnos nem jött össze. Már Szingapúrra összpontosítottok!” – fogalmazott a tabella éléről lecsúszó brit, aki elismerte, hogy a kiesés akár a világbajnoki esélyeibe is kerülhet.

Fernando Alonso a legutóbbi négy futamon összesen 68 pontot gyűjtött, ezzel a mezőny legeredményesebb tagja volt. Monzai győzelme után a spanyol egyre inkább hisz saját bajnoki esélyeiben: „Magabiztossá tesz az a tény, hogy teljesen eltérő karakterű helyszíneken értük el mindezt és örömmel tölt el, hogy az autónk rendkívül sokoldalú. Tudtuk, hogy amíg a tőlünk telhető legjobbat nyújtjuk, addig lesz esélyünk és így is alakulnak a dolgok. Most az a célunk, hogy hasonlóan teljesítsünk a bajnokság hátralevő öt futamán is!” – mondta a hispan, aki a futam másnapján Maranelloban személyesen mondott köszönetet a Ferrari dolgozóinak.

Montreal után ismét Emerson Fittipaldi kapott behívót az FIA-tól, mint a versenybírák segítőtje. „Szerencsére ez még csak a pénzületi nap, így nincs sok dolgom. Most van időm élvezni a gyönyörű időt, a napsütést. Később, a hétvége előrehaladtával talán több dolgunk lesz, talán nem. Majd meglátjuk. Bízunk benne, hogy izgalmas versenyünk lesz!” – mondta az AFM-nek a legendás kétszeres világbajnok.







„A brit erős rajtot vett és a Roggia-sikánnál sikerült megelőznie a spanyolt.”



megbarátkozott a gondolattal, hogy egykori sztárja már egy Mercedes volánját tekergeti, a német csak a 11. kockában landolt, így az Ezüstnyilakat csak a 7. idót repesztő Nico Rosberg képviselte a felsőházban. Alonso aztán vasárnap befejezte, amit előző nap elkezdett és Buttont izgalmas stratégiai

csatában felülmúlva begyűjtötte idei harmadik győzelmét, életet lehelve ezzel saját bajnoki esélyeibe. A brit erős rajtot vett és a Roggia-sikánnál sikerült megelőznie a spanyolt, aki gyorsabb volt, de csak a boxkiállításoknál sikerült visszazereznie a vezető pozíciót. Míg a címvédő

a 36. körben tudta le kerékcseréjét, addig a Ferrari ásza egy körrel később érkezett a boxba, ahol a McLaren 4,1 másodperces szervizére a Scuderia-legénység 3,4 másodperces cserével válaszolt. Alonso ennek köszönhetően közvetlenül Button mögé térhetett vissza a pályára és a Rettifiliónál legyűrte az 1-es rajtszámú versenygépet. A hátralevő köröket a hispán extázisban vezette le és az 52. fordulóban megfutott leggyorsabb körrel – 1:24,139 – tökéletessé tette diadalát. Massa végig közel volt az élen csatázókhoz, de érdemi győzelmek nélkül zárt a 3. helyen. A brazíliai rajtnál Hamilton támadta, aki nekikoccant a Ferrarinak, így az 2008-as bajnok már az első körben elköszönt a futamtól és a tabella vezető pozíciójától is. Vettel futott be a 4. helyen, kihozva a maximumot a helyzetből: rossz rajtja után a német a verseny során lelassult



a Williams-reménység, Nico Hülkenberg mögé. A Red Bull ausztrálja végül Rosberg mögött befutva 6. lett, így Hamilton kieséséből profitálva újra élre állt a ponttáblázaton. Hülkenberget a 7. helyen intették le, s 301. futamán pontot szerzett a Williams veteránja, a 10. helyen záró Rubens Barrichello is. A grove-i páros közé a Renault zászlóvivője, Robert Kubica, valamint harmatos hétvégéjét 2 ponttal kozmetikázó Schumacher ékelődött be. A hátsó régiót Jarno Trulli révén uralta a Lotus, de mivel az olasz a 46. körben váltóhiba miatt kiesett, a 17. helyen végző Timo Glockkal a Virgin bizonyult a legjobbnak az újoncok ligájában. Bár a tévékamerák lemaradtak róla, akadt esemény a Hispania háza táján is: Sakon Yamamoto a 22. körben megejtett kerékcseréjekor elgázolt egy szerelőt, aki a futam után több napot volt kénytelen kórházban tölteni.

egy később magától megoldódó fékhiba miatt, de mindezt bátor stratégiai húzással kompenzálta: a lágyabb keveréken 52 kört megtéve csak az utolsó előtti fordulóban cserélt kereket. Webber szintén rosszul rajtolt, ráadásul hosszú körökre beragadt

**A Olasz Nagydíj végeredménye**

1. <b>F. Alonso</b>	S-H	Ferrari F10	70 kör, 1:16:24,572
2. <b>J. Button</b>	S-H	McLaren MP4-25-Mercedes	+ 2,938
3. <b>F. Massa</b>	S-H	Ferrari F10	+ 4,223
4. <b>S. Vettel</b>	S-H	Red Bull RB6-Renault	+ 28,196
5. <b>N. Rosberg</b>	S-H	Mercedes MGP-W01	+ 29,942
6. <b>M. Webber</b>	S-H	Red Bull RB6-Renault	+ 31,276
7. <b>N. Hülkenberg</b>	S-H-W	Williams FW32-Cosworth	+ 32,812
8. <b>R. Kubica</b>	S-H	Renault R30	+ 34,028
9. <b>M. Schumacher</b>	S-H	Mercedes MGP-W01	+ 44,948
10. <b>R. Barrichello</b>	H	Williams FW32-Cosworth	+ 1:04,213
11. <b>S. Buemi</b>	S-H	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 1:05,056
12. <b>V. Liuzzi</b>	S-H	Force India VJM03-Mercedes	+ 1:06,106
13. <b>V. Petrov</b>	H-S	Renault R30	+ 1:18,919
14. <b>P. de la Rosa</b>	S-H	Sauber C29-Ferrari	+ 1 kör
15. <b>J. Alguersuari</b>	H-S-H	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 1 kör
16. <b>A. Sutil</b>	S-H-S	Force India VJM03-Mercedes	+ 1 kör
17. <b>T. Glock</b>	S-H	Virgin VR01-Cosworth	+ 2 kör
18. <b>H. Kovalainen</b>	S-H	Lotus T127-Cosworth	+ 2 kör
19. <b>S. Yamamoto</b>	S-H	HRT-Cosworth	+ 2 kör
20. <b>L. di Grassi</b>	S-H	Virgin VR01-Cosworth	50. kör

Nem érték célba:  
**J. Trulli** S-H Lotus T127-Cosworth 46. kör  
**B. Senna** S HRT-Cosworth 11. kör  
**L. Hamilton** S McLaren MP4-25-Mercedes 1. kör  
**K. Kobayashi** H Sauber C29-Ferrari 1. kör

**A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:**

- Fernando Alonso:** „Csodálatos érzés itt nyerni, csak ahhoz tudom hasonlítani, mint amikor 2006-ban otthon első lettem Barcelonában. Volt lehetőségünk rá, hogy egy körrel korábban vagy egy körrel később érkezzen a boxba. Szerencsére jól döntöttünk. Amikor Jenson bejött, volt egy köröm és sok múlt a szerelőknél is. A kör jól sikerült, a boxkiállítás pedig fantasztikus volt.”
- Jenson Button:** „Rossz döntést hoztunk a kerékcseré időzítésével, de a csapat úgy érezte, hogy az elsődleges a gumik gyorsabbak, mint az opciók lesznek. Az újak alig tapadtak, sok időt veszítettem ezek miatt. Amikor láttam, hogy Fernando elem kerül, nagyon elszomorodtam. Ma nem voltunk elég gyorsak a győzelemhez, de összességében véne jól sikerült számunkra ez a hétvége.”
- Felipe Massa:** „Remek eredményt értem el, örülök neki. A rajtnál talán megelőzhettem volna Fernandót, aki Jensonnal harcolt. Aztán a következő kanyarnál már ő volt a belső íven és a boxban sem volt esélyem ellene. Picit közelebb volt Jensonhoz és sikerült elem kerülnie. Őt egyébként úgy sem egyszerű megelőzni, hogy nem túl jó a végsebessége...”

Jarno Trulli, a Lotus versenyzője tartotta a szavát: az olasz azt ígérte a már nem versenyző, de még mindig a Hispania kötelékébe tartozó Karun Chandoknak, hogy néhány üveg jó minőségű borral kárpótolja kettejük monacói ütközéséért. Az olasz sofőr Monzában adott át az indiainak egy díszdobozban néhány palack Podere Castoranit, saját borászatának elsőszámú termékét.

Maratoni bringatúrát bonyolított a Belga és az Olasz Nagydíj közötti időszakban Andy Stobbart, a sportágtól az évad végén búcsúzó Bridgestone sajtós munkatársa. A brit 120 kilométert tekerve kerékpárral érkezett az Ardennekből a Milánó közelében található aszfaltsíkra: „Szédületes volt” – mondta Stobbart, akinek emiatt különösen emlékezetes marad a japán gumigyártó mamutcég utolsó európai F1-es futama.

20 ezer dollárra büntették a Hispania istállót „nem biztonságos elengedés” miatt, miután Sakon Yamamoto elgázolta szerelőjét kerékcseréje után. Érdekesség az újonc spanyol sereghajtó egylettel kapcsolatban, hogy kiszivárgott: pénz- és időhiány miatt a monacói, nagy leszorítóerős csomag első szárnyát szabták át Monzára, amely köztudottan a legkisebb leszorítóerőt igénylő helyszín...

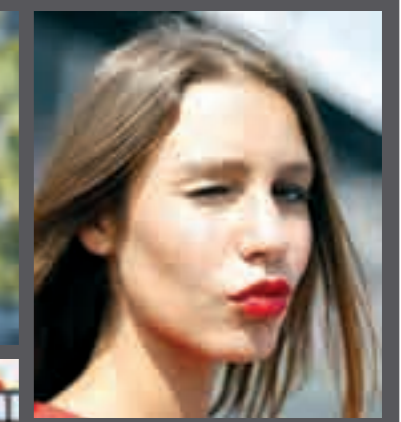
Mark Webber szót emelt Hülkenberg pályán mutatott magatartása miatt: „Rengeget időt veszítettem miatta, hiszen szinte minden második körben levágta a sikkant, de a stewardok mégsem tettek semmit. Ez roppant bosszantó” – mondta az ausztrál. Sam Michael, a Williams technikai igazgatója védelmébe vette a német suhancot: „Nem szerzett előnyt, amikor levágta a sikkant. Buemi ugyanezt tette Rubens előtt, mivel azonban ő sem szerzett jogosulatlan előnyt, őt sem büntették meg” – fogalmazott a szakember.

Monza az évad utolsó európai versenye volt, így a mezőny elköszönt a motorhorme-októl: kisebb-nagyobb bulikat tartva minden csapat megemlékezett erről. Érdekesség, hogy több könyvet is bemutatnak a hétvége során: az egyiket Sebastian Vettelről írta olasz nyelven két kiváló talján tollforgató, Andrea Cremonesi és Marco Degl'Innocenti, míg a másikban a Ferrari tradicionális éveleji sírendezvényének, az idén 20. alkalommal megrendezett Wroomnak állít emléket a szerző, Ercole Colombo jóvoltából.



# MONZA

A Királyi Vadaspark hangulata mit sem változott az első autóversenyek óta: ha Monzában felbőgnek a motorok, a tifosi ereiben forrni kezd a vér, és meghalni is képes lenne a Ferrariért.



# well

©

- Reklám
- PR
- Online

[www.well.hu](http://www.well.hu)



# HÁROM EGÉSZ ÉS NÉGY TIZED

Alonso győztes kerékcseréjének titka

A Formula-1 a korábbi évekkel ellentétben egyre jobban csapatsporttá válik. A Ferrari pilótájának, Fernando Alonso-nak monzai győzelme nemcsak vezetői képességeinek és autója versenyképességének volt köszönhető: a diadalban nagy szerepet játszott a boxkiállításánál végzett munka.

Tóth Gábor

Ferrari



Diego Ioverno, a versenyműveletekért felelős vezető (piros körben) fontos szereplője a Ferrari gépezetének

Fernando a verseny után elmondta, meglepődött, mennyire gyorsan lecserélték kerekeit. A műveletben érintett szerelők 3,4 másodperc alatt végeztek a munkával. 16 szakember szakavatott tevékenysége kellett a sikerhez: két ember az emelőknél, egy a lámpánál dolgozott, egy a boxforgalmat figyelte és kerekenként három munkatárs végezte a cserét. Nagyszerű időt teljesítettek, bár a legjobb, Kanadai Nagydíjon elért 3,3 másodpercet csak megközelítették. (Akkor Fernandót sikerült Hamilton elé visszajuttatni a pályára, a brit pilóta is ugyan-

## TARTALÉK

A 16 embertől eltekintve, akik érintettek egy standard boxkiállításnál, nyolc másik szerelő áll készenlétben, amikor az autó a garázs elé érkezik: egy oldalról emelővel, ha az orrkúpot cserélni kell, kettő az első szárny dőlésszögén állíthat, egy az újraindító eszközt kezeli, ha a motor lefullad, és négyen egy másik szett gumival áll bevetésre készen. Erre akkor van szükség, ha a két pilóta egymást követve áll ki a boxba.

abban a körben állt ki szerelőihez.) „Nagyon keményen dolgoztunk ebben az évben, hogy a lehető legjobban javítsunk kerékcserénken” – mondta el Diego Ioverno, a versenyműveletekért felelős vezető. „A tavalyi szezoni a kerékcserét meghatározta a tankolás hossza, a szerelők kényelmesen kicserélhették a kerekeket, habár itt csak másodpercekről beszélünk. Ma a legkisebb hibáért is keményen meg kell bűnhődni: elmondható, könnyebb elveszíteni a versenyt a boxkiálláskor, mint megnyerni vele.”

„A gyorsaságnak két titka van, ha ezt annak lehet nevezni: edzés és a folyamatos gyakorlás” – folytatta Ioverno. „Az év elejétől kezdve több mint 1300 boxkiállítás-gyakorlatot hajtottunk végre, a pályán és a gyárban egyaránt csiszoltuk a tudásunkat. Azokon a heteken, amikor nincs verseny, háromszor edzünk, körülbelül 30 gyakorlatot végzünk naponta. A pályán csütörtöktől szombatig dolgozunk, úgy, mint egy futbalcsapat: egy nappal korábban néhány finombeállítást végzünk, vasárnap pedig rápihenünk a meccsre. Fontos, hogy a fiúk nyugodt körülmények között kapjanak utasítást, anélkül, hogy megzavarodnának: pontosan tudják, milyen nagy felelősség van kezükben, különösen a versenyeken. Nincs értelme siettetni őket, ez csak hibához vezet.”

A boxutcai szerelőket abból a körülből harminc emberből választják ki, akik más feladatokat is ellátnak a gyárban és a pályán. A tizedmásodpercekkal jobb időeredmény elérésében nagy szerepet játszik a felszerelés is, melyet a műveletekhez használnak. Különösen az emelőkre hárul nagy szerep – a szezon közepétől az első emelővel dolgozó már oldalról is leengedheti az autót,



így a szerelő már akkor kikerül az autót újából, mielőtt az a földre visszakerül. Az autó tervezési fázisában Ioverno és csapata a mérnökökkel együtt részletesen megnézik, hogyan lehet könnyebbé tenni a boxkiállást, ezzel értékes tizedeket nyer-

észe a műveletnek. „A boxkiállítás olyan, mint a balett, a motorok játsszák az aláfestő zenét, míg egy csoport ember tökéletes harmóniában dolgozik a sztártáncossal, aki az autóban ülő pilóta. A művelet sikeressége nagyban tőle is függ: fontos, hogy mindig az előre kijelölt helyen álljon meg, máskülönben értékes tizedmásodperceket veszít, a többé-kevésbé 20 centiméteres eltérés miatt már az egész szerelőgárdának odébb kell mennie. Minden feladatra fizikális és mentális adottság is szükséges.”

„Például az emelőknél dolgozóknak nagyon erősnek kell lenniük, mivel nagy súlyt kell megemelniük. Gyorsaságuk, nyugodtságuk

és gyors reflexeik fontosak a kerékcseré során. A léglucscsal dolgozó szerelő munkája technikai hozzáértést is igényel, amely nem egyszerű. A gyakorlás során sikerül három másodperc körül dolgozni, de ami számít az a verseny, emiatt volt csodálatos a hétvégi futamon nyújtott teljesítmény: Amikor utasítást adtam a fiúknak, hogy jöjjenek ki a garázból, mindannyian tudták, hogy a munkájuktól függ a győzelem.” „Amikor megcsinálták, látható volt arcukon a büszkeség és elégedettség, habár még sok idő volt hátra a leintésig. Amikor Fernando áthaladt a célvonalon, látható jelét is adhatták örömlüknek...”

## EZ TÖRTÉNT

Minden jól sikerült vasárnap délután a monzai boxutcában. Nézzük közelebbről a részleteket, tizedmásodpercről tizedmásodperce, onnantól kezdve, hogy a spanyol F10-esével megállt a garázs előtt, milliméterre pontosan a kijelölt helyen:

- +0:35 – az autót felemelte emelővel a két ember
- +0:70 – lekerültek az autóról a lágy keverékű abroncsok
- +1:40 – a keményebb keverékűeket a helyükre illesztették
- +2:30 – az első kereket rögzítették, ezt karfelemeléssel jelezték
- +2:60 – a második kereket rögzítették
- +2:70 – a harmadik kereket rögzítették
- +2:90 – a negyedik kereket rögzítették
- +3:40 – az autót visszahelyezték a földre és zöld jelzést kapott

hetnek a versenyen. Ez egyik legkomolyabb újítás, melyet az utóbbi években a Ferrari vezetett be, a boxutcai lámparendszer: ez körülbelül három tizedmásodperc előnyt jelent a „nyalókás” emberhez képest. Azonban az emberi oldal továbbra is fontos





# AZ ÉJSZAKA KIRÁLYA

**A matador trükkök nélkül nyert**

**Hiába indult elsöprő Red Bull-főlényvel a hétvége, Fernando Alonso Monza után Szingapúrban is rajt-cél győzelmet aratott. Míg a Ferrari ásza tovább javította bajnoki esélyeit, addig Lewis Hamilton a villanyfényes futamon is botlott.**



**Mészáros Sándor**



**HochZwei, ATP, Kraeling, FOP, Reuters**



Ahogy azt a szakértők túlnyomó többsége jóslta, az ultragyors Monza után Szingapúr villanyfényes városi aszfaltcsíkján a nagy lezserítőerős helyszíneken, például a Hungaroringen is domináló Red Bull laza fölényével kezdődött a hétvége. A délutáni esőt követően – napfény hiányában – a pálya lassan száradt, így a kora esti nyitódést még intermediate abroncsokon kezdték a versenyzők, ugyanis az ideális ív csak a gyakorlás hajrájára száradt fel. Bár az első edzésen még Mark Webber autózta a legjobb kört, a nap végén Sebastian Vettel neve díszelgett az eredménylista élén, nem is akárhogyan. Az energiatalosok suhancát kollégája is csak



A kerékvetők senkinek nem jöttek be, de azok még rosszabbul jártak, akik a szalagkorlátban végeztek

0,6 másodpercnyire tudta megközelíteni, a többiek hátránya már 1 másodpercnél is nagyobb volt.

Hasonló formát mutatott a német a szombati szabadedzésen is, az időmérőn azonban Alonso közbelépett. A nyitónap végén sokan megmosolyogták a spanyolt, amikor verhetőnek titulálta a Red Bullt, de bebizonyította, hogy nem viccelt: bár Vettel a Q2-ben felülmúlta az első fázisban leggyorsabb Ferrarit, a Q3-ban újra kikapott a kétszeres világbajnoktól. Alonso az egész hétvége legjobbjának számító 1:45,390-es idővel szerezte meg a rajtelsőséget, míg a németnek mindkét próbálkozásába hiba csúszott, így 0,067 másodperces hátránnyal a 2. rajtkockába kényszerült. Őket a McLarenek követték, ahol Lewis Hamilton gyorsabbnak bizonyult Jenson Buttonnál. Az öt bajnok-aspiráns közül Webber húzta a legrosszabbat, aki több mint fél másodperces hátránnyal csak az 5. rajtkockát szerezte



## MINDENFÉLE

Fernando Alonso pályafutása 20. pole pozícióját és 25. futamgyőzelmét szerezte Szingapúrban, ahol eddig minden alkalommal dobogósként zárt. Érdekes, hogy a spanyol zsinórban másodszor csinált mesterhármast (pole, győzelem, leggyorsabb kör) és újabb sikerével két igazi legendát ért utol: Jim Clark és Niki Luda is 25-25 győzelmet aratott karrierje során.

Míg Alonso újfent brillírozott, addig Felipe Massára rájárt a rúd: az időmérő első felvonásában váltóhiba miatt állt meg alatta az F10-es Ferrari, s mivel a csere miatt kiszabott 5 rajtpozíciós büntetéssel egyébként is az utolsó rajtkockába száműzték volna, a Scuderia a motort is kicserélte. Ezzel Pedro de la Rosa után a dél-amerikai lett a második, aki túllépte a nyolcdarabos motorkeretet.

Két nagy visszatérője is volt a mezőnynek a délkelet-ázsiai városállamban: Nick Heidfeld Pedro de la Rosa helyét vette át a Sauber-nél az idény hátralevő részére, de a futamot az ütközés miatt nem tudta befejezni, míg Christian Klien – akinek hidraulikai hiba parancsolt megálljt – Sakon Yamamoto helyére ugrott be a Hispaniánál. Bár a csapat ételmérgezésel indokolta a japán sofőr távollétét, a rossz nyelvek szerint a csapat a megállapodásuk alapján tartozott legalább egy futammal a rajtrácsra legutóbb a 2006-os Olasz Nagydíjon felsorakozó osztráknak.

Bár túlvészelt a Hamilton-ütközést, Webber csak óriási mázlivall tudta befejezni a futamot. Mint a leintést követően Hirohide Hamashima, a Bridgestone fejlesztési igazgatója elárulta: 5 milliméteren múlt, hogy az ütközés során sérült jobb első keréken az abroncs nem vált le a felniről. „Ha lett volna egy nagy sebességű balos kanyar, az abroncs picit többet mozgott volna, így nem lett volna ekkora szerencséje” – mondta a szakember.

Szokatlanul sok pénzbírságot szabott ki a versenybíró – soraiában a tanácsadóként másodszor bevetett ex-versenyzővel, Danny Sullivannal – a szombati napon, amikor összesen 43400 eurónyi, azaz közel 12 millió forintnyi pénzt vasaltak be. A Saubert Nick Heidfeld szabálytalan boxutcai kiengedéséért bírságotlalt 20 ezer euróra, míg másokat – Bruno Sennát és Lucas di Grassit egyszer-egyszer, míg Christian Klient kétszer is – boxutcai gyorshajtásért büntették.





## Szingapúr Marina Bay Circuit

A pálya hossza: 5,067 km  
 Versenytáv: 61 kör – 309,087 km  
 Időjárás: száraz  
 Levegő hőmérséklete: 29-30 fok  
 Aszfalt hőmérséklete: 30-31 fok  
 Leggyorsabb kör:  
 Fernando Alonso 1:47,976



A lengyel néhány körrel a vége előtt egy defekt miatt kerékcserére kényszerült, majd látványos előzésekkel kapaszkodott vissza korábbi helyére. A többi pontszerző hely sorsa a futam után, a sportfelügyelők ülésén dőlt el: eredetileg Adrian Sutil, a Force India versenyzője végzett a 7. pozícióban, maga mögé utasítva a Williams reménységét, Nico Hulkenberget és a kvalifikációs mizériáját követően felzárkózó Felipe Massát (aki motorhiba miatt már a Q1-ben kiesett és csak az utolsó helyről rajtolhatott), de végül a Ferrari braziljává lett a 8. hely. Sutilt a stewardok utólag 20 másodperces büntetéssel sújtották egy sikanlevágás miatt, de erre reagálva a Force India megővta Hulkenberg eredményét is, akire szintén kirótták a 20 másodperces büntetést.

Említést érdemel a Sauber színeiben visszatérő Nick Heidfeld kiesése: a német 46. körben búcsúzott, miután a 7-es kanyarnál úgy járt Michael Schumacherrel, mint Hamilton Webberrel. A Mercedes veteránja egy orrkúp-csere után továbbment ugyan, de csak a 13. helyen ért célba karrierje első villanyfényes összecsapásán.

leyit jelentős mértékben csorbító incidenst. Hamilton kálváriája után Buttont hiába hajszolta a csapatrádió a McLaren-vezérkar, a címvédő képtelen volt támadó pozícióba kerülni, így Webber mögött a 4. helyen intették le. Rosberg révén egy Mercedes végzett az 5. pozícióban, akit Barrichello és a Renault kiválósága, Robert Kubica követett a célban.

### A Szingapúri Nagydíj végeredménye

1. <b>F. Alonso</b>	SS-M	Ferrari F10	61 kör, 1:57:53,579
2. <b>S. Vettel</b>	SS-M	Red Bull RB6-Renault	+ 0,293
3. <b>M. Webber</b>	SS-M	Red Bull RB6-Renault	+ 29,1
4. <b>J. Button</b>	SS-M	McLaren MP4-25-Mercedes	+ 30,3
5. <b>N. Rosberg</b>	SS-M	Mercedes MGP-W01	+ 49,3
6. <b>R. Barrichello</b>	SS-M	Williams FW32-Cosworth	+ 56,1
7. <b>R. Kubica</b>	SS-M-M	Renault R30	+ 1:26,559
8. <b>F. Massa</b>	SS-M	Ferrari F10	+ 1:53,297
9. <b>A. Sutil</b>	SS-M	Force India VJM03-Mercedes	+ 2:12,416
10. <b>N. Hulkenberg</b>	SS-M	Williams FW32-Cosworth	+ 2:12,791
11. <b>V. Petrov</b>	SS-M	Renault R30	+ 1 kör
12. <b>J. Alguersuari</b>	SS-M	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 1 kör
13. <b>M. Schumacher</b>	SS-M-SS	Mercedes MGP-W01	+ 1 kör
14. <b>S. Buemi</b>	SS-M-M-SS	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 1 kör
15. <b>L. di Grassi</b>	SS-M-M	Virgin VR01-Cosworth	+ 2 kör
16. <b>H. Kovalainen</b>	SS-M-M	Lotus T127-Cosworth	+ 3 kör

Nem értek célba:

<b>T. Glock</b>	M-SS	Virgin VR01-Cosworth	49. kör
<b>N. Heidfeld</b>	M-SS-M	Sauber C29-Ferrari	36. kör
<b>L. Hamilton</b>	SS-M	McLaren MP4-25-Mercedes	35. kör
<b>C. Klien</b>	SS-M	HRT-Cosworth	31. kör
<b>K. Kobayashi</b>	SS	Sauber C29-Ferrari	30. kör
<b>B. Senna</b>	SS-M	HRT-Cosworth	29. kör
<b>J. Trulli</b>	SS-M-M-SS	Lotus T127-Cosworth	27. kör
<b>V. Liuzzi</b>	M	Force India VJM03-Mercedes	16. kör

„A szokásostól eltérően ezúttal jól lőtt ki Vettel, de a Alonso hártotta a támadásokat.”

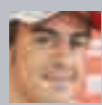


meg, így a Williams-veteránnal, Rubens Barrichellóval osztozkodhatott a 3. rajtsoron. Vettel a futamon is csak megszorogtatni tudta Alonsót: a szokásostól eltérően ezúttal jól lőtt ki a Red Bull, de a spanyol hártotta a támadásokat és megőrizte a vezetést. Élén maradt a hispán akkor is, amikor a 29. körben egyszerre érkeztek boxkiállásra és röviddel később is, amikor a Kobayashi és Bruno Senna incidensét – a japán a tribün alatti alagútnál a falhoz csapta a Saubert, amit eltráft a Hispania újonca is – követő biztonsági autós fázis után újraindították a mezőnyt. Alonso képes volt a leintésig maga mögött tartani Vettelt, pedig a német az utolsó körökben már egészen közel járt hozzá. Amikor pár másodperccel a vége előtt Heikki Kovalainen lángoló Lotus miatt a célegyenes környékén meglengették a sárga zászlókat, a Ferrari versenyzőjének már csak el kellett gördülnie a kockás zászlóig, ahol érthetően nagy örömmel boxolt a levegőbe.

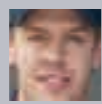
Webber révén mindkét Red Bull dobogós helyen végzett: az ausztrál korán megejtette kerékcseréjét, ennek köszönhetően a későbbi boxkiállás-hullám után már a McLarennek előtt volt, de ütközésig fajuló csatában kellett megvédenie a pozícióját Hamiltontól. A 35. körben, a 7-es kanyar előtt a brit támadást indított a 3. helyért és a külső

íven maradvá félig már a Red Bull előtt volt, de a kanyarban koccant a belső íven védekező Webberrel: míg a kenguruföldi továbbment, addig a bosszús McLaren-pilóta a felfüggesztés sérülései miatt kiesett. Vizsgálatot indított az ügyben a sportfelügyelői testület is, de végül – jogosan – versenybal-esetnek minősítették a brit sofőr vb-esé-

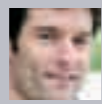
### A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



**1. Fernando Alonso:** „Különösen fontos ez a győzelem, mert a monzai sikerünk után egy teljesen más pályán is sikerült bizonyítanunk. Sokat javult az F10-es, ez azt jelenti, hogy mindenhol gyorsak tudunk lenni. Nem mi vagyunk az előttünk álló néhány verseny favoritjai, de nincs más esély, harcolnunk kell a végéig. Meggyőződésem, hogy ha komolyan összedzük magunkat, esélyesek leszünk a végső győzelemre.”



**2. Sebastian Vettel:** „Sokan bíráltak bennünket a rajtjaink miatt. Most jól indultam, de előzni sajnos nem sikerült. Egyszerre érkezünk kerékcserére, de hibáztam az indulásnál, pedig közel lehettünk volna egymáshoz. Sajnos később sem sikerült hibára kényszerítenem Fernandót, és itt roppant nehéz előzni, így kockázatos lett volna egy ilyen manővert indítani ellene.”



**3. Mark Webber:** „Korán kihívtam a csapat kerékcserére, amit nem értem, de megnyugtattak, hogy minden rendben lesz. Így is lett. A második újraindításnál beragadtam az egyik Virgin mögé, ekkor Lewis támadást indított ellenem és balszerencsénkre ütköztünk. Nyilvánvalóan szó sem volt szándékoságról, hiszen ez volt a kulcsmomentum ahhoz, hogy megőrizsem a helyezésemet.”

Nem vált be a Toro Rosso istálló alkalmi kabalája, egy döglött denevér, ami a garázs plafonjáról lógott le. Az állat tetemét már a bepokoláskor észrevették a faenzai csapat munkatársai, de inkább nem távolították el, hátha szerencsét hoz. Ez végül nem jött be: Jaime Alguersuari a boxból kellett rajtolnia, Sebastien Buemi pedig már az elején ütközött Kamui Kobayashi Sauberével, így a pontszerző helyeknek a közelébe sem tudtak férközni.

Michal Schumacher a versenybíróshoz hasonlóan versenybalesetnek titulálta ütközését Nick Heidfelddel, visszatérő honfitársa azonban odaszólt a Mercedes hétszeres világbajnokának: „Természetesen abban reménykedtem, hogy jobb eredménnyel térhetek vissza és befejezem a futamot. Véleményem szerint azonban Michael Schumacher túlságosan későn fékezett és ezzel kiütött engem a versenyből” – nyilatkozta a futam után Heidfeld, aki a 15. helyről vágott neki a távnak és már a futam elején is adódott egy kisebb koccanása a Force India versenyzőjével, Vitantonio Liuzzival.

Lewis Hamiltont zsinórban második kiesése után a McLaren csapatfőnöke, Martin Whitmarsh nyugtatta, ugyanis a brit magába zuhant amiatt, hogy pontotkat veszített a bajnoki tabellán: „Ettől rosszabbul nem is alakulhatott volna ez a két verseny az évnek ebben a kulcsfontosságú szakaszában” – mondta a Monzában Felipe Massával ütköző sofőr – „Húsz pont az rengeteg, négy versennyel a vége előtt nagy a hátrányom. Csak reménykedni tudok benne, hogy mostantól jobban alakulnak a dolgaink.”

Bár az újoncok csatáját a 15. helyen befutó Lucas di Grassi révén nyerte a Virgin, a csapat igaz sztárja az 50. F1-es nagydíját futó Timo Glock volt, aki az első biztonsági autós fázist követő kavargásban felkapaszkodott egészen a 10. helyre és körökön át sokkal gyorsabb autót tartott maga mögött. „Inkább kint maradtam a pályán, amikor bejött a biztonsági autó, ennek köszönhettem azt, hogy előre léptem. Csak néhány körön át tudtam magam mögött tartani a többieket, de nagyon élveztem a csatát” – fogalmazott a német.







Számítástechnika



BRUTÁLISAN  
JÓ ÁRAK!



Szórakoztató elektronika



Irodatechnika



Háztartási elektronika



AQUA Békáscsanak  
VII. Budapest,  
Dohány u. 36.

AQUA Pólya Center  
XV. Budapest,  
Szentmihály út. 131.

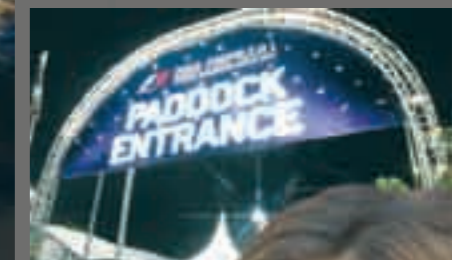
AQUA Moszkva tér  
II. Budapest,  
Moszkva tér. 10.

AQUA Karinthy  
XI. Budapest,  
Karinthy Frigyes út. 17.

AQUA Fehérvár  
Székesfehérvár, Tolnai u. 1.  
Tel: (22) 786-024

Központi információ: (06-1) 244-2424

# SZINGAPÚR



## Dubai Programok

AZ EMIRÁTUSOK MAGYAR SPECIALISTÁJA

- Dubai városnézés
- Abu Dhabi kirándulás
- sivatagi túrák
- egyéb fakultatív programok

Telefon: +36 30 744-3334

Dubai magyarul

dubaiprogramok.com

A harmadik villanyfényes F1-es futam ismét káprázatos díszletek között zajlott, és a futamgyőztes Alonsóra ezúttal csak a rosszakarók mondhatták, hogy nem megérdemelten nyerte a versenyt.



PILOTÁK	BHR	AUS	MAL	CHN	ESP	MON	TUR	CAN	EUR	GBR	DEU	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	KOR	BRA	ABU	
M. WEBBER	4	2	18	4	25	25	15	10	-	25	8	25	18	8	15	-	-	-	-	202
F. ALONSO	25	12	0	12	18	8	4	15	4	0	25	18	-	25	25	-	-	-	-	191
L. HAMILTON	15	8	8	18	0	10	25	25	18	18	12	-	25	-	-	-	-	-	-	182
S. VETTEL	12	-	25	8	15	18	-	12	25	6	15	15	0	12	18	-	-	-	-	181
J. BUTTON	6	25	4	25	10	-	18	18	15	12	10	4	-	18	12	-	-	-	-	177
F. MASSA	18	15	6	2	8	12	6	0	0	0	18	12	12	15	4	-	-	-	-	128
N. ROSBERG	10	10	15	15	0	6	10	8	1	15	4	-	8	10	10	-	-	-	-	122
R. KUBICA	0	18	12	10	4	15	8	6	10	-	6	-	15	4	6	-	-	-	-	114
A. SUTIL	0	-	10	0	6	4	2	1	8	4	0	-	10	0	2	-	-	-	-	47
M. SCHUMACHER	8	1	-	1	12	0	12	0	0	2	2	0	6	2	0	-	-	-	-	46
R. BARRICHELLO	1	4	0	0	2	-	0	0	12	10	0	1	-	1	8	-	-	-	-	39
K. KOBAYASHI	-	-	-	-	0	-	1	-	6	8	0	2	4	-	-	-	-	-	-	21
V. PETROV	-	-	-	6	0	0	0	0	0	1	10	2	0	0	-	-	-	-	-	19
N. HULKENBERG	0	-	1	0	0	-	0	0	-	1	0	8	0	6	1	-	-	-	-	17
V. LIUZZI	2	6	-	-	0	2	0	2	0	0	0	0	1	0	-	-	-	-	-	13
S. BUEMI	0	-	0	-	-	1	0	4	2	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	7
P. DE LA ROSA	-	0	-	-	-	0	-	0	-	0	6	0	0	-	-	-	-	-	-	6
J. ALGUERSUARI	0	0	2	0	1	0	0	0	0	-	0	0	0	0	-	-	-	-	-	3
H. KOVALAINEN	0	0	-	0	-	-	0	-	0	-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	0
K. CHANDHOK	-	0	0	0	-	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
L. DI GRASSI	-	-	0	-	0	-	0	0	-	-	0	0	0	0	-	-	-	-	-	0
J. TRULLI	0	-	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	0
B. SENNA	-	-	0	0	-	-	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	0
T. GLOCK	-	-	-	-	0	-	0	-	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0
S. YAMAMOTO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0	0	0	0	-	-	-	-	0
N. HEIDFELD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
C. KLJEN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0

KONSTRUKTŐRÖK	BHR	AUS	MAL	CHN	ESP	MON	TUR	CAN	EUR	GBR	DEU	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	KOR	BRA	ABU	
RED BULL	16	2	43	12	40	43	13	22	25	31	23	40	18	20	33	-	-	-	-	383
MCLAREN	21	33	12	43	10	10	43	43	33	30	22	4	25	18	12	-	-	-	-	359
FERRARI	43	27	6	14	26	20	10	15	4	0	43	30	12	40	29	-	-	-	-	319
MERCEDES GP	18	11	15	16	12	6	22	8	1	17	6	0	14	12	10	-	-	-	-	168
RENAULT	0	18	12	16	4	15	8	6	10	0	7	10	17	4	6	-	-	-	-	133
FORCE INDIA	2	6	10	0	6	6	2	3	8	4	0	0	11	0	2	-	-	-	-	60
WILLIAMS	1	4	1	0	2	0	0	0	12	11	0	9	0	7	9	-	-	-	-	56
SAUBER	0	0	0	0	0	0	1	0	6	8	0	8	4	0	0	-	-	-	-	27
TORO ROSSO	0	0	2	0	1	1	0	4	2	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	10
LOTUS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0
HRT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0
VIRGIN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0



**BEUGRÓ**

„Szingapúr az egyetlen verseny volt a csapat állandó pilótája, Sakon Yamamoto helyén” - mondta el a vasárnapi verseny után a HRT tartalékpilótája, Christian Klien. A 27 éves, korábban a Jaguarnál és a Red Bullnál is megforduló pilóta jól szerepelt versenyen, csapattársát legyőzte az időmérő edzésen és a futamon a 18. helyen haladt, amikor hidraulikus probléma miatt ki kellett állnia. „Nagyszerű volt ismét versenyzőnek lenni és remélem, letettem névjegyet a hétvégén” - vélekedett az osztrák.

**Ízelítő a 2010-es választékból:**

**Galléros póló "Team"**  
cikkszám: V05T1  
ár: 10.990,-  
méret: S, M, L, XL, XXL  
anyaga: 100% polyester

**Póló "GP Victory"**  
cikkszám: V05RRT1  
ár: 8.990,-  
méret: S, M, L, XL, XXL  
anyaga: 100% polyester

**Galléros póló "RR Line"**  
cikkszám: V05MPS  
ár: 11.990,-  
méret: S, M, L, XL, XXL  
anyaga: 97% pamut, 3% elasthané

**Sapka "Team"**  
cikkszám: V05TC  
ár: 6.990,-

**Bögre "Team"**  
cikkszám: V05MUG  
ár: 2.990,-

**Hátitáska "Team"**  
cikkszám: V05RS  
ár: 11.990,-

**Napszemüveg "Team"**  
cikkszám: V03SG  
ár: 14.990,-

**Póló "F1 Car"**  
cikkszám: V05MT42  
ár: 7.990,-  
méret: S, M, L, XL, XXL  
anyaga: 100% polyester

**Top "Lewis"**  
cikkszám: V05D2LT5  
ár: 6.990,-  
méret: XS, S, M, L, XL  
anyaga: 100% pamut

**Sapka "Jenson"**  
cikkszám: V05D1C  
ár: 6.990,-

**Top "Jenson"**  
cikkszám: V05D1LT5  
ár: 6.990,-  
méret: XS, S, M, L, XL  
anyaga: 100% pamut

**Sapka "Nico"**  
cikkszám: G60014  
ár: 7.990,-

**Cipő "McLaren Tech Black"**  
cikkszám: MX000  
méret: 40, 41, 42, 43, 45  
ár: 31.990,-

**Póló "Track"**  
cikkszám: G31028  
ár: 10.990,-  
méret: S, M, L, XL, XXL  
anyaga: 100% pamut

**Top "Track"**  
cikkszám: G31030  
ár: 10.990,-  
méret: XS, M, L, XL  
anyaga: 97% pamut, 3% spandex

**Sapka "Team"**  
cikkszám: G60015  
ár: 6.990,-

**Sapka "Driver - MS"**  
cikkszám: MS-10-001  
ár: 7.990,-

**Póló "Michael"**  
cikkszám: G31033  
ár: 10.990,-  
méret: S, M, L, XL, XXL  
anyaga: 100% pamut

**Póló "Nico"**  
cikkszám: G31027  
ár: 10.990,-  
méret: S, M, L, XL, XXL  
anyaga: 100% pamut

**Ing "Team Line"**  
cikkszám: 76048701  
ár: 17.990,-  
méret: S, M, XL, XXL  
anyaga: eleje 100% pamut, háta 10% pamut, 90% PES

**Póló "Team"**  
cikkszám: 76072801  
ár: 13.990,-  
méret: M, L, XL, XXL  
anyaga: 100% pamut

**Sapka "S. Duocolor"**  
cikkszám: p: 76074401  
f: 76074402  
ár: 8.490,-

**Napszemüveg "Aerodynamic"**  
cikkszám: FR0054  
ár: 19.990,-

**Táska "Scudetto"**  
cikkszám: p: 06755902  
f: 06755901  
ár: 14.990,-

**Női pulóver "Kangaroo"**  
cikkszám: p: 321600202, f: 321600201  
ár: 14.990,-  
méret: S, M, L, XL  
anyaga: 97% pamut, 3% elasthané

**Póló "Scuderia Ferrari Logo"**  
cikkszám: piros: 320037102 / fekete: 320037101  
ár: 9.490,-  
méret: S, M, L, XL, XXL, anyaga: 100% pamut

**Póló "Team Alonso"**  
cikkszám: 76077001  
ár: 13.990,-  
méret: M, L, XL, XXL  
anyaga: 100% pamut

**Póló "Alonso Name"**  
cikkszám: 320039102  
ár: 7.990,-  
méret: S, M, L, XL, XXL  
anyaga: 100% pamut

**Sapka "100% Alonso Fan"**  
cikkszám: 320139002  
ár: 7.990,-

**Top "Fernando Alonso"**  
cikkszám: 320052402  
ár: 8.990,-  
méret: S, M, L, XL  
anyaga: 95% pamut, 5% elasthané

**Mellény "Scudetto"**  
cikkszám: p: 320410202 f: 320410201  
ár: 16.490,-  
méret: S, M, L, XL, XXL  
anyaga: 100% polyester

**Póló "Alonso - Spain Flag"**  
cikkszám: 76076801  
ár: 11.990,-  
méret: M, L, XL, XXL  
anyaga: 100% pamut

**Póló "Massa - Brazil Flag"**  
cikkszám: 76075201  
ár: 11.990,-  
méret: M, L, XL, XXL  
anyaga: 100% pamut

**Gyerek pulóver "Scudetto"**  
cikkszám: 321770102  
ár: 10.490,-  
méret: 104, 116, 128, 140  
anyaga: 80% pamut, 20% polyester

**Törölköző "Large Scudetto"**  
cikkszám: 400F23100  
ár: 5.990,-

**Zászló "Scudetto"**  
cikkszám: 1,4 x 1m: 32.025.05.01  
2 x 1,4m: 32.025.05.05  
ár: 6.990,- és 8.990,-

**Bögre "Scudetto"**  
cikkszám: sárga: 320700107  
piros: 320700102  
fekete: 320700101  
ár: 3.490,-

**Cipő "Drift Cat III SF"**  
cikkszám: 30353503  
méret: 40, 41, 42, 43, 44, 45  
ár: 27.990,-

**Kulcstartó "Scudetto"**  
cikkszám: 320820109  
ár: 2.990,-

**Baba sapka "Top Team"**  
cikkszám: 320890202  
ár: 5.490,-

**Pénztárca "Scudetto"**  
cikkszám: p: 320600102, f: 320600101  
ár: 3.990,-

**Póló "Large Scudetto"**  
cikkszám: 32004102  
ár: 6.990,-  
méret: 92, 104, 116, 128, 140, 152  
anyaga: 100% pamut

**Övtáska "Team"**  
cikkszám: 06768002  
ár: 8.990,-

**Gyerkesapka "Scudetto"**  
cikkszám: 320150103  
ár: 5.990,-

A feltüntetett árak bruttó árak és forintban értendők - az árváltoztatás jogát fenntartjuk.

**INDUL A FORMULA.HU NAGY FACEBOOK-JÁTÉKA!**

Találd el, ki nyeri az idény utolsó futamait, és legyen a tiéd a versenyenkénti nyolc F1-es ajándékcsomag egyike,



az idény végén pedig vidd el a fődíjat, a CASIO karórát!



Részletek a Formula.hu web- és Facebook-oldalán



**Rendelési információk:**

- rendelés leadható telefonon, sms-ben, e-mailben, levélben vagy a webshopon keresztül.
- rendeléskor megadandó adatok: név, szállítási cím, értesítési telefonszám és/vagy e-mailcím, cikkszám, rendelt mennyiség és méret.
- a kiszállítás díja 1.200Ft az ország bármely pontjára, értékhatártól függetlenül.
- Szállítási idő: 1-14 munkanap, készletől függően.

**www.GPSHOP.hu**

Hivatalos Forma 1, WRC és MotoGP rajongói termékek legszélesebb választéka

Üzletünk: GPshop 2092 Budakeszi, Fő u. 126.,

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

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

www.gpshop.hu





# TSCHÜSS, MICHAEL?

Mi lesz Michael Schumacherrel az idei évad után?

Teljes a bizonytalanság Michael Schumacher jövőjével kapcsolatban: a német állítja, hogy folytatja a versenyzést, míg a pletykák szerint az évad végén újra visszavonul és 2011-ben már a Mercedes GP sportigazgatójaként készül a későbbi csapatfőnöki feladatokra.

Mészáros Sándor

Hochéwei, ATP

## SEMMI KÉTSÉG...

Míg a paddock egy része már lemondott arról, hogy Schumacher valaha is visszatérjen az élemezőnybe, addig a hétszeres világbajnok suhanckora óta jól ismerő Jean-Louis Schlessernek esze ágában sincs leírni a németet. Ráadásul a francia autósport-legenda szerint a Schumi-krízis gyökerei máshol leledznek, mint amiről a találgatások szólnak: „Húszas éveinek elején járt, nagyon fiatal volt, amikor együtt versenyeztünk a Mercedes sportautó-csapatánál, de már akkor is kitűnt a tehetségével. Semmi kétség afelől, hogy amennyiben a csapat jövőre megoldja az autó súlyelosztásával kapcsolatos problémákat, Michael újra az élemezőnyben lesz” – mondta a korábbi sportautó-világbajnok, akit az AFM a Hungarian Baján tett látogatása alkalmával faggattott.



Csendes környék: ide tér majd vissza Schumacher, ha elege lett a versenyzésből

„Természetesen eszembe jutott már a hétvége során, hogy 2006-ban itt jelentettem be a visszavonulásomat, és többen is kérdeztek erről” – mondta a 41 esztendőes veterán Monzában, a Mercedes motorhome-jában

tartott sajtóértekezleten. – „Csak annyit tudok mondani, hogy nem a múlttal, inkább a jövővel szeretek foglalkozni. Érdekes újra itt lenni, versenyezni és fel sem merül bennem az ismétlés gondolata.”

Bár a három évet kihagyó hétszeres világbajnok kondíciója manapság is olyan makulátlan, hogy azt a fiatalok is megirigyelhetnék, valami még sincs rendben. Az évad kezdetén a csillogos alakulat a hosszabb tengelytávot jelölte meg a visszatérő sofőr gyengélkedésének okaként, de hiába rövidítették le Barcelonára, Nico Rosberg autója azóta is lényegesen jobban muzsikál csapat- és honfitársánál. Noha az AFM tapasztalatai szerint a versenyzőtársak nem szívesen nyilatkoznak a gyengélkedő klasszis teljesítményéről, lapunk az Olasz GP-n mégis rábírta a Lotus rangidős sofőrjét, Jarno Trullit, hogy árulja el nézeteit a Schumi-helyzettel kapcsolatban. „Arra számítottam, hogy gyorsabb lesz,

## JORDAN ELKÜLDENÉ

Az F1-ben Michael Schumachernek először lehetőséget biztosító Eddie Jordan azt mondja, hogy a német Szingapúrban bemutatott teljesítménye után ő elküldené a hétszeres világbajnokot a csapatától. „Tegyük fel a kérdést, ha Michael Schumacher nem Michael Schumacher lenne, akkor a jelenlegi teljesítménye alapján versenyezhetne-e a Mercedesben, és lenne-e neki ülése jövőre is? Véleményem szerint, nem. Én kirúgnám őt, a teljesítménye a Szingapúrban látottak alapján egyszerűen kevés. Ez nyilvánvaló. Közélemben sincs a csapattársának, aki az élen harcol. Egy hétszeres világbajnoknak nem kellene az ő hírnevét és örökségét ilyen versenyekkel rombolnia. Ez ilyen egyszerű.”





## JÓ INDOK

Újra motorozásra adta a fejét a hétszeres világbajnok Michael Schumacher: a Mercedes GP veterán versenyzője a Szingapúri Nagydíj hetében a németországi Sachsenringben tesztelt egy KTM-et és egy Hondát olyan motoros cimborái társaságában, akikkel együtt versenyzett a német superbike-bajnokságban. Nem tudni, hogy a Mercedes GP-nél mit szoltak Schumi kiruccanásához, ugyanis a veterán sofőr 2009 elején egy motoros bukás következtében súlyos nyaksérülést szenvedett. A pilóta ennek a sérülésnek az utóhatásai miatt volt kénytelen visszautasítani azt a ferraris beugrást, amelyre Felipe Massa sérülése után adódott lehetőség. A rossz nyelvek szerint ugyanakkor azért volt szükség ismét a cseppet sem veszélytelen hobbi megszűntetésére, mert egy ottani és elég indok lehet a közeli visszavonulásra...



de egyelőre ez nem következett be” – mondta az olasz. – „Szigorúan személyes véleményem az, hogy a három kihagyott idénynek legfeljebb az évad első felében lett volna szabad éreztetnie a hatását. Michael távolléte alatt sokat változott a Forma-1, ez igaz, de mintha úgy tünne, hogy a vártnál sokkal több nehézséggel találta volna szemben magát. Nem tudom, mit várhatunk tőle később.” Schumi dolgát – mint arra több ízben is utalt – nehezítik a korábinál keskenyebb első gumik, de Trulli szerint teljes egészében ez sem szolgál magyarázattal a szereplésére: „Fogalmam sincs, hogy van-e gondja a gumikkal, de jómagam úgy vélem, hogy Michael

mindenki másnál jobban tudja, hogy mit kell tenni akkor, ha valamilyen gondod támad” – fogalmazott a Lotus pilótája. Friss pletykák és spekulációk szerint előfordulhat, hogy Michael számos idei cáfolat ellenére az évad végén mégis szögbe akasztja a bukósíkat. A jól értesültek tudni vélik, hogy 2011-ben már sportigazgatóként ülhet a Mercedes boxutcai falánál, ahol Ross Brawn, Norbert Haug és a többiek készítik majd fel a későbbi, csapatfőnöki teendőkre. Utódja állítólag honfitársa, Adrian Sutil lehet, aki idén a ponttáblázaton – és alkalmanként a pályán is – nagy csatát vív a klasszissal. Ha Schumi marad 2011-re, Ross Brawn tájékoztatása szerint akkor sem számíthat



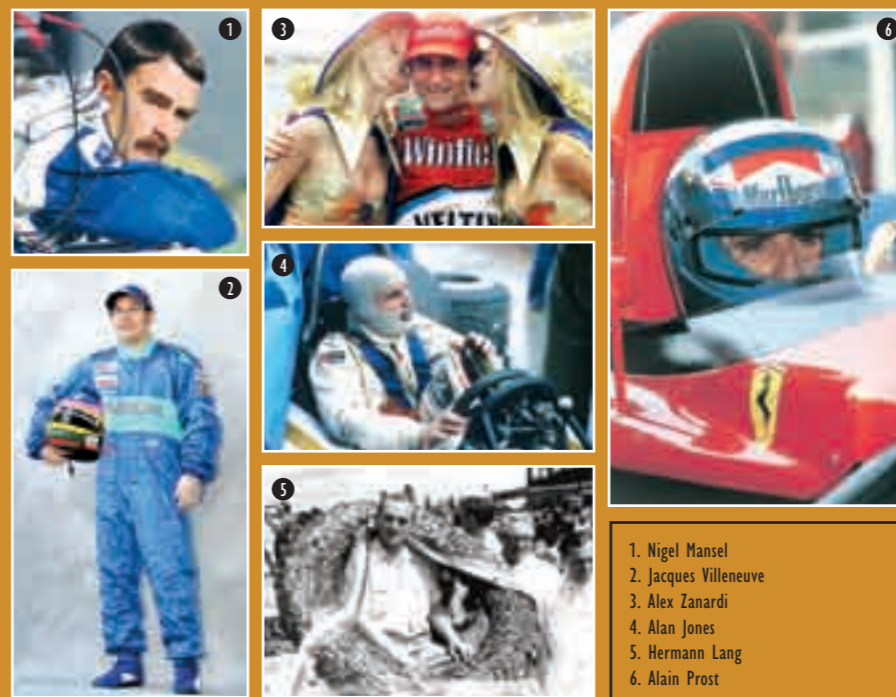
különleges elbánásra. Mint a szakember rámutatott: a következő idényre nem „Schumi-Mercit”, sokkal inkább egy „igazán jó versenygépet” szeretnének alkotni. Belfentesek ugyanakkor úgy vélik, a legenda a döntéssel várni fog jövő januárig, vagy februárig, mert minden attól függ, hogy milyen jó lesz majd a Mercedes és a Pirelli párosa...

A szurkolóknak nem csak az a problémájuk, hogy a Mercedes gyengén muzsikál, hanem hogy a hétszeres bajnok rendszeresen csapattársa mögött végez a futamokon

## BELETÖRT A BICSKÁJUK

Hogy Schumacher 2006-os visszavonulása mennyire történt a saját elhatározása alapján, és mennyire kényszerítették rá a távozásra a Ferrarinál, arról megoszlanak a vélemények. Egy biztos, a hétszeres világbajnokot nem gátolta olyan tényező, mint honfitársát, **Hermann Langot**. A 30-as évek végének egyik legsikeresebb pilótája Schumacherhez hasonlóan a Mercedesnél versenyzett és nyerte sorra a nagydíjakat, mikor 1939-ben kitört a második világháború. Az akkor 30 éves Lang élete legjobb formájában volt, de a nagy világegés miatt nem ilhetett autóbá. 1951-ben ugyan visszatért a versenypályákra, sőt egy évvel később a Le Mans-i 24 órás erőpróbát is megnyerte, az akkoriban indult Forma-1 világbajnokságon azonban nem vált sikeressé. 1953-ban helyettesítette a sérült Froilan Gonzalezt a Maseratinál, de csak

kísérletet tett a visszatérésre. Ekkor a Beatrice csapatot választotta, melynek a Lola építette a karosszériát, a következő szezonról pedig nem kisebb gyár, mint a Ford készített turbómotort. Az összeállítás papíron jól nézett ki, az eredmények azonban elmaradtak. Ebben valószínűleg az is szerepet játszott, hogy a sohasem sovány Jones egyes források szerint ekkor már közel száz(!) kilós volt. Miután az évet mindössze négy ponttal zárta, a 40 éves versenyzőnek már egyik csapat sem kínált szerződést. Nem ez volt a helyzet **Nigel Mansellnél**, aki éppen ennyi idős volt, mikor visszatért a száguldó cirkuszba. Az 1992-es év világbajnoka korábban viharos körülmények között távozott akkori munkaadójától, Frank Williamstől, és a következő évtől az amerikai CART sorozatban versenyzett.



1. Nigel Mansell
2. Jacques Villeneuve
3. Alex Zanardi
4. Alan Jones
5. Hermann Lang
6. Alain Prost

egy ötödik helyre futotta az erejéből. Egy évvel később, mikor a Mercedes beszállt a Forma-1-be, Lang is újra lehetőséget kapott. Miután a Német Nagydíjon csapattársával, Klinggel folytatott küzdelemben kicsúszott a pályáról, az akkor már 45 éves versenyző úgy döntött, inkább felhagy a versenyzéssel. Szintén dicstelennül ért véget a Forma-1-es pályafutása az 1980-as év világbajnokának, **Alan Jones**-nak. A Williams versenyzője a bajnoki címét követő évben újra harcba szállt az éves elsőségért, ám a csapatban dúló viszályok miatt ő, és csapattársa, Carlos Reutemann is csupán pár ponttal maradtak le világbajnoki címről. Jones az év végén otthagyta a Forma-1-et, egy év kihagyás után azonban visszatért az Arrows színeiben. A lábtörés után lábadozó pilóta ugyan a hatodik sorba kvalifikálta az autót Long Beach-en, a versenyen azonban sérülése megakadályozta a célba érésben. Mégsem emiatt, hanem anyagi természetű problémák következtében távozott a Nyilaktól. De még mindig nem végleg: Jones 1985-ben újabb

ltn nem kis meglepetést váltott ki azzal, hogy első próbálkozásra elhódította a bajnoki címet, a következő évada azonban nem indult ilyen jól. Ekkor szenvedett halálos balesetet a San Marinói Nagydíjon a Williams frissen szerződött versenyzője, Ayrton Senna. Frank Williams először a tesztpilótát, David Coulthardot ültette a volán mögé, de tudta, hogy szponzoroknak egy nagyobb névre van szükségük, így nem kis gáziért visszacsábította Mansell Amerikából. A brit versenyző ugyan győzni tudott az évadzáró Ausztrál Nagydíjon, de csak miután a világbajnoki címért küzdő Schumacher és Damon Hill ütköztek, és kiestek a versenyből. A negyedik x-nél járó Mansell azonban ekkor még mindig nem adta fel, és a következő évadra a McLarenhez szerződött. Ez a házasság rossz csillagzat alatt született, hiszen a 80 kilós versenyző bele sem fért az 1995-ös szezonra szánt autóbá. Az évad első két futamát ki is kellett hagynia, míg a mérnökök átszabták az MP 4/10-es karosszériáját. A csapat színeiben teljesített első futamán, Imolában a lesújtó tizedik helyen ért

célba (két kör hátránnyal), Barcelonában pedig többször is látogatást tett a kavicságyban, míg fel nem adta az autóval folytatott kilátástalan küzdelmet. A csapat a futam után megvált Manselltől, mely lépés pontot tett a korábbi bajnok Forma-1-es pályafutására is. Ugyan manapság még mindig hallani arról, hogy **Jacques Villeneuve** száguldó cirkuszba történő második visszatéréséről, de nem sok esély van arra, hogy próbálkozásait siker fogja kísérni. A 1997-es év világbajnoka a 2003-as szezon már be sem fejezte a BAR-Hondánál, mert közölték vele, hogy a következő évben már nem tartanak igényt a szolgálataira. Szűk egy év kihagyás után azonban ismét a Forma-1-ben találta magát, mikor a Renault csapat szerződtette az utolsó három futamra. Bár teljesítménye korántsem volt meggyőző, Peter Sauber lehetőséget biztosított Villeneuve-nek, hogy 2005-től az istállójánál versenyezzen. A kanadai versenyző továbbra sem hozta világbajnoki formáját, és az év végén mindössze a 14. helyen végzett az összesítésben. A csapatot közben megvásároló BMW-nél ugyan erősen gondolkodtak, hogy megtartják-e Villeneuve-öt a következő idényre, de végül nem küldték el az ekkor már 35 éves versenyzőt. Jacques nem tudta meghálálni a bizalmat, és miután a Német Nagydíjat is a gumifalban fejezte be, a német márka útilaput kötött a talpa alá. Az egykori CART és Forma-1-es bajnok visszatérése nem bizonyult sikeresnek, mint ahogy az ugyancsak CART-ban diadalmaszkodó **Alex Zanardi** másodszori próbálkozása is csalódást okozott. Az olasz 1991 és 1994 között már 25 Forma-1-es futamon rajthoz állt, azonban sikertelensége miatt ott kellett hagynia a sorozatot. Az 1996-os évtől kezdve Amerikába tette át a székhelyét, és itt szinte az első pillanattól fogva a CART széria egyik éllovasa lett. Már ebben az évben is felállhatott a dobogó legfelső fokára, a következő két évben pedig övé lett a sorozat bajnoki címe. Ezt látva Frank Williams szerződést kínált neki, így Zanardi visszatérhetett a Forma-1-be. Az olasz versenyző azonban meg sem tudta közelíteni Amerikában elért sikereit. Néha ugyan biztatóan autózott (hazai versenyén például a második helyen haladt egy darabig), de egyetlen pontocskát sem sikerült összekaparni az év során. Így nem számítót meglepetésnek, hogy megváltak tőle az év végén. De hogy ne csak a sikertelen próbálkozásokról essen szó, érdemes azonban megemlíteni minden idők talán legsikeresebb visszatérését. **Alain Prost** az 1991-es év végén bocsátották el a Ferraritól, miután a csapat autóját egy traktorhoz hasonlították. A következő idényt ugyan ki kellett hagynia, 1993-ban aztán megkapta a világvérő Williams-Renault csapatnál az első számú pilóta státuszát. Prost nem okozott csalódást, hiszen hét győzelmével már szeptemberben bebiztosította negyedik világbajnoki címét. Ennél is megdöbbentőbb adat, hogy csupán három olyan verseny akadt ebben az évben, mikor nem ő indulhatott az első rajtkockából.





# UTCAI CSATÁK

## Az tíz legjobb városi nagydíjpályája

A szingapúri verseny adta az apropóját a megvalósításnak, de már rég érett a gondolat az angol Autosport című hetilap egyik szerkesztőjében, hogy összeállítson egy erősen szubjektív listát a világ tíz legjobb, vagy inkább legérdekesebb utcai pályájáról, amelyeken valaha nagydíjakat futottak.

Edd Straw/Seabó Imre



### 1. PAU

Egy kanyargós, 2,7 kilométer hosszú pálya a Pireneusok lábánál. A csodás környezetben lassú hajtűkanyarok és a gyors egyenesek váltogatják egymást. Az első versenyt 1901-ben rendezték Pauban, de kisebb-nagyobb megszakításokkal a mai napig használják a pályát. Az 1933-tól megrendezett Paui Nagydíjnak a második világháború vetett véget, majd 1963-ban Jim Clark aratott itt győzelmet egy világbajnoki sorozaton kívüli Formula-1-es versenyen. A pályán jelenleg Formula-3-as versenyeket és 2005 valamint 2009 között WTCC versenyeket rendeztek, de nyert már itt magyar is: Wéber Gábor a Seat Leon Eurokupában. A pálya körrekordját egyébként Lewis Hamilton tartja 2005-ben egy Formula-3-as versenyen felállított 1:11,353-as idejével...



Nem hétköznapi a látvány, ami a szurkolókat autóverseny idején fogadja a francia kisvárosban

### 2. MONACO

Monte-Carlo az utcai pályák szülőanyja, maga a legenda. Az első versenyt 1929-ben rendezték. A pálya szűk, előzni rajta lehetetlen, de a verseny professzionális rendezése, valamint az aprócska hercegség háttere és csillogása elválaszthatatlanná tette a városállam nevét a Formula-1-től.



A hercegség F1-es futamairól könyvet lehetne írni, a város atmoszférája mindenkit elvarázsol



### 3. LONG BEACH

A Long Beach-i verseny megálmodója, Chris Pook egy új Monacót szeretett volna létrehozni Kaliforniában. A nagydíjat 1976 és 1983 között rendezték meg, majd a Formula-1 mezőnye soha többé nem tért vissza a kaliforniai betonfalak közé. A pályát jelenleg az Indycar sorozat használja.



Az amerikai kontinens F1-es Monacója nyolc éven keresztül működött, aztán átadta a terepet a helyi szériáknak

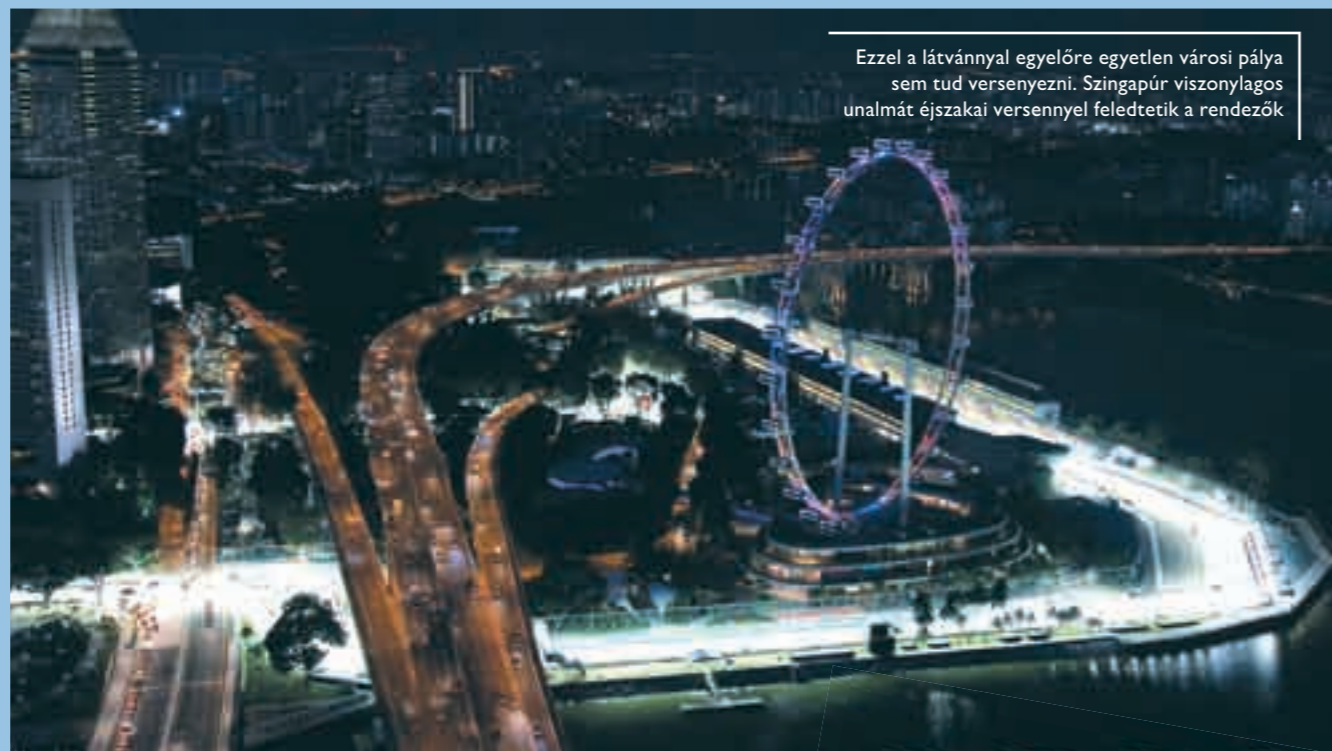
### 4. ADELAIDE

A 11 világbajnoki futamnak otthont adó adelaide-i pálya azonban meglepően jó versenyeket produkált történelme során. Gondoljunk csak az 1989-es és az 1991-es esős versenyekre – az 1991-es Ausztrál Nagydíj volt a Formula-1 történetének legrövidebb versenye, a 70 körből csak 14 kört tudtak megtenni a pilóták -, vagy az 1986-os és 1994-es világbajnoki címet eldöntő drámai futamokra, esetleg 1995-re, amikor Damin Hill két körös előnnyel nyerte a versenyt. Az Adelaide belvárosában kiépített pályát jelenleg a V8 Supercar sorozat használja, és a helyszín nem hazudtolva meg önmagát továbbra is eseménydús futamoknak ad otthont.



Annyi minden izgalmas történés eszébe juthat az embernek az első ausztrál nagydíjhelyszínről, a legtöbbeknek mégis Hill és Schumacher ütközése ugrik be, ha Adelaide szóba kerül





Ezzel a látvánnyal egyelőre egyetlen városi pálya sem tud versenyezni. Szingapúr viszonylagos unalmát éjszakai versennyel feledtetik a rendezők

## 5. SZINGAPÚR

Annak ellenére, hogy a körfés nagyon csillogó, a Formula-1 első éjszakai versenyének otthont adó szingapúri pálya még a néhány előzési lehetőségével sem különösebben jó pálya. A hírnevének ráadásul Nelson Piquet 2008-as ütközésbotránya sem tett jót.



## 6. DETROIT

A Formula-1 mezőnye jó néhány pályát volt kénytelen használni, ha Amerikában is versenyezni akart, hétszer (1982 és 1988 között) a Detroiti Nagydíj is szerepelt a naptárban. Ayrton Senna háromszor nyert a szűk utcákon, és egy negatív rekord is tartozik a városhoz: a brazil 1988-as győzelme a sportág történetének leglassabb versenyé volt (132,31 km/h átlagsebesség), persze csak ha az 1950-es Monacói Nagydíjat nem számoljuk.



Az autóipar egykori fellegetvárának lassan kiháló utcáit manapság az IndyCar mezőnye használja



## 7. DALLAS

Nem egy nagy pálya és nem is rendeztek érdekes futamokat rajta, viszont az 1984-es Dallasi Nagydíj mindenki számára emlékezetes marad a 40 fős hőmérséklet miatt, amelyben megrendezték a versenyt. Az erőpróbát Keke Rosberg nyerte, a célban pedig a 26 fős mezőny mindössze 8 autóra fogyatkozott.

Dallással mindössze egyszer próbálkoztak a szervezők, és a futam nagyon nem jött be, sem a versenyzőknek, sem a közönségnek



## 8. PORTO

A Circuit da Boavista Portugália északi részén, Porto városában található, két ízben 1958-ban és 1960-ban rendeztek itt F1-es nagydíjat. A közutakat és egy park útjait használó pálya szűk volt, és komoly kihívást jelentett a pilóták számára. A 2005-ben átalakított helyszínen történelmi futamokat rendeznek, de újabban a WTCC mezőnye is használja.



Tavalyig a WTCC Portóban futotta a portugál versenyt, de Portimão kitérte a patinás városi pályát

## 9. AVUS

Mai szemmel döbbenetes az Avus eredeti vonalvezetése, nem csoda, ha sebességrekordokat lehetett futni a hosszú egyenesekben



A tesztpályának épült Avus 1921-ben nyitotta meg a kapuit. 20 mérföld hosszú volt és mindössze két egyenesből és két döntött kanyarból áll, de a túrautók egészen a 20. század végéig használták, bár azért a hosszát jelentősen csökkentették. 1926-ban és 1959-ben ezen a pályán rendezték meg a Német Nagydíjat, de a pálya történetéhez számtalan rekordkísérlet és különleges versenyautó is kapcsolódik. Talán a leghíresebb a Mercedes W25, amely 236 mph (379,724 km/h) végsebességet ért el – 1937-ben...



## 10. ANGOULEME

Egy 12. századi katedrálissal a háttérben a Circuit des Remparts versenypálya egy nyugat-franciaországi kisvárosban Angoulêmeben található. A jellegében leginkább Monacóhoz hasonlítható pályán az első versenyt 1939-ban rendezték, amelyen egy Alfa Romeo 308-ast kormányzó Raymond Sommer aratott diadalt. A helyszínt manapság is benépesítik a versenyautók, ugyanis a városka veterán versenyeknek biztosít festői háttér.



A festői kisvárosban napjainkban több verseny mezőnye is megfordul: egytől-egyig historic autók alkotják a résztvevőket





# EURÓPA LEGJOBBJA

Wéber Gábor megnyerte a Seat Leon Eb-t



Ismét magyar győztese van a Seat Leon Európa Kupának: 2010-ben Wéber Gábor utasította maga mögé a kontinens legjobbait. A bajnokkal euroezrekről, balesetekről, a magyar utánpótlásról és a jövőről is beszélgettünk.

Bethlen Tamás

SLEC

– Gratulálunk a sikerhez! Valószínűleg az Európa-bajnoki serleg lesz a trófeás polcod legkedvesebb darabja. Év végén kapod majd meg vagy már át is vehetted?

– Már megkaptam, a futamot követően Valenciában, a Seat sátrában rendeztek egy kis ünnepséget. Így volt ésszerű, még egyszer nehéz lett volna összetrombitálni a mezőnyt. De nem egyértelmű, hogy ez a legkedvesebb

díjam: még ha sokkal nagyobb is az értéke, az első futamgyőzelemért kapott kupának is ugyanígy örültem, azt két éve Pauban, életem legjobb előzésével szereztem.

– Tévés szakkomentátorként és újságíróként valószínűleg rengetegen ismernek, sőt a versenyzői pályafutásodat is szinte kívülről fűjja az ország. A rend kedvéért azért

mégis idézzük fel a legfontosabb állomásokat, amelyeken keresztül 38 esztendősen életed eddigi legnagyobb diadalához értél. – Számítógépes szimulátorral SRMC világbajnok voltam 2001-ben, majd 2002-ben az Opel Astra kupában összetett 5. helyet szereztem. 2003-ban és 2004-ben a Renault Clio Kupában bajnok lettem, a következő két évben a második helyen végeztem, majd 2007-ben a magyar Seat Leon kupában is ezüstérmes lettem. Tavalyelőtt már az Európa Kupán is indultam, de 2009-et támogató hiányában kihagytam. Idén három győzelemmel és 48 ponttal lettem első, az összes mérlegem ebben a szériában 4 elsőség, 4 pole és 9 dobogó. Volt még 2003-ban egy Porsche Supercup fellépésem, amelyen komolyabb teszt nélkül dobtak a mélyvízbe, illetve az utóbbi években a BMW hazai csapatával hosszútávú versenyeken is indulunk.

Az egyforma autók miatt rettentő szoros a Seat Leon Eurocup mezőnye



– Nem csak diadalokban volt persze részed, egy hatalmas balesetet is elszenvedtél 2008-ban. Nem fordult meg a fejedben akkor, hogy abbahagyod az autósportot?

– A hungaroringi ütközéssel a nagy számok törvénye alapján egy időre letudtam a dolgok ezen részét. Amúgy persze óriási szerencsém volt, hogy megúsztam nagyobb sérülések nélkül, amikor 100 km/h tempóval oldalról telibe találtak. Ugyan 8 percre el is vesztettem az eszméletemet, és még hosszú hónapokig gyógytornászhoz

jártam, gyógyszerekkel és tapasztokkal, alkalmanként nyakmeregítőben versenyeztem. Az is segített a gyors visszarázódásban, hogy a történetek után 10 nappal már autóba ültem, hiszen az Eb indulása előtt Zengő Zoli csapatának is tudnia kellett, mire leszek képes. Ugyanazokat az időket tudtam, szerencsére.

– Mikor éreztétek meg Michelisz Norbival, hogy egy nemzetközi szinten kezdő magyar csapattal a hátatok mögött is esélyesek lesztek?

– Akkor úgy vágtunk bele, hogy a középmezőnyben végezve is elégedettek leszünk. Az elején az önbizalomból is lehetett volna

nem találtam megfelelő szponzort. Norbinak meg jókor jött az utolsó győzelem, a WTCC bemutatkozás, voltak támogatói, elindult vele a szekér. Ami az anyagiakat illeti, tudni kell, hogy mi még nem vagyunk profi versenyzők, legalább is a szónak abban az értelmében, hogy a vezetésért nem a csapat fizet bennünket. Zengő Zoltán istállója igazából rengeteget segít mindkettőnkön, de a pilóták büdzséjéhez akkor is kell saját pénz. Idén év elején sem álltam túl jól, a Grimm Kiadó jóvoltából csak az első pár futamra volt meg az induláshoz szükséges összeg, de szerencsére ebben az esztendőben bevezették a pénzdíjakat. Én meg – bár tudtam, hogy van benne kockázat – bíztam



magamban, és beleszámoltam a költségvetésembe azokat az euroezreket, amelyeket az első helyekért osztottak. A nagy többségnek ezek a kifizetések csak zsebpénznek, jutalomnak számítottak, de nekem foggal-körömmel küzdenem kellett a pontokért, hogy a következő versenyre is legyen pénzem. Ezért is voltam néha indulatos, amikor nem a saját hibámból kellett idő előtt kiállnom, mondjuk De Diego hátulról kilökött... Szerencsére összességében jól alakultak a dolgok, amikor Monzában jól sikerült, éreztem, hogy meg tudom csinálni.

– Mitől van nagy sportértéke a győzelmednek? Miért jó ez a bajnokság? És miben vagytok Ti jobb a többiekénél?

– Azért jó a széria, mert 15 ország autóversenyzői küzdenek benne egyenlő feltételekkel és a rajtrácson mindig van 5-6 nagy név. Idén például elindult az Alfa



147 Európa-bajnoka, de a legnagyobb ellenfelem, Rossi a Renault Megane Trophy-t nyerte 2008-ban. Hogy milyen erősek az ellenfelek, azt az is szemlélteti, hogy az időmérőn elért pole, majd az első verseny megnyerése után a 8. helyre kényszerül az ember, onnan pedig már egy nagyon nehéz előre törni, hiszen ott autóznak azok, akiknek nincs elég erejük a győzelemhez, de nem annyira lassúak, hogy lehagyd őket. A mi titkunk talán az, hogy míg a többiek ingadozó teljesítményt nyújtanak a különböző helyszíneken, mi mindenhol gyorsak vagyunk. Ez lehet egyébként a WTCC nehézsége, ha az ember feljebb akar lépni: ott már sokan képesek arra, hogy 12 héten keresztül, a világ bármely pontján, állandóan kiváló nyújtsanak.

edzések tapasztalatainak megosztására vagy a szélárnyékok jobb kihasználására.

– Mit tanácsolsz azoknak a fiataloknak, akik követni szeretnének? Ha valaki nagyon tehetséges Magyarországon, vannak már esélyei nemzetközi szinten? Mi kell egyáltalán a sikeres versenyzővé váláshoz?

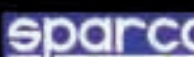
– A végén kezdem: a vele született adottságokon kívül kontrollált agresszió, jó helyzetfelismerő képesség, versenyzői intelligencia szükségesek, aztán jöhet a rutin megszerzése, a megfelelő mezőnyben történő autózás. A mai magyar autósport négy legjobb versenyzője (Kiss Norbi, Michelsz Norbi, Walter Csaba és jómagam) szerencsés csillagzat alatt született, mert éppen a mögöttünk álló időszak volt



– Ehhez képest jövőre mégis szeretnél az elitben küzdeni. Mi kell ehhez?

– Először is jó lenne tesztelni a világbajnokság Seatját Franciaországban, pár hét múlva az ETCC-n, erre van ígéretem, de sajnos nem 100% a dolog. Aztán teljes erőmmel a támogatói háttér megteremtésére kell koncentrálnom, és még a gondolatot is el kell hessegetnem magamtól, hogy nem jön össze. Korábban az sem tűnt egyébként könnyebb feladatnak, hogy elinduljunk, vagy hogy megnyerjük az Eb-t. Van persze egy B terv is, amely csak az európai futamrészvételekről szól, de meggyőződésem, ha mindent alárendelek a célnak, sikerülni fog az indulás. Onnantól pedig már előnyökkel is járhat, ha egy istállóban két autója van a WTCC-ben, gondoljunk csak a szabad-

képes kinevelni egy olyan generációt, akik nemcsak hogy megállják a helyüket nemzetközi viszonylatban, hanem sikereket is elérnek. Úgy érzem, itthon a jelenlegi helyzetben nem ideálisak a feltételek a fejlődéshez, nincsenek támogatók, eszközök, a magyar mezőnyben nehéz bárkihez is mérni magát a pilótáknak. Aki komoly eredményeket szeretne, annak egy megfelelően erős külföldi szériában mindenképpen nagyobb az esélye a továbblépésre, mert ott egyszerűen magasabb szinten zajlanak a dolgok. Nekem például megvolt a lehetőségem arra, hogy WTCC-s mérnökkel elemezzek, és olyan mélységig lássak, ami a hazai bajnokságban elképzelhetetlen. Ennek is fontos része volt abban, hogy eljuthassak ide...



**Minőségi autóalkatrészek  
az élvonalban**

START Autó Kft.  
1108 Budapest,  
Gyömrői út 105.  
iroda telefon: 434-4044  
Áruház telefon: 434-4000  
Fax: 265-0400  
E-mail: mail@startauto.hu  
Internet: www.startauto.hu



maxxenergy.hu

info@interwest2000.hu



# WTCC



Valenciában sem pártolt Michelisz Norbert mellé a szerencse: a Zengő Motorsport Seatját kísérő titokzatos hiba miatt a 11. és 12. helyeknél nem futotta jobbra. Az első versenyen Tarquini aratott rajt-cél győzelmet, míg az öt követő három Chevy között – némi csapatutasításra – Muller

autózott legjobban Huff és Menu előtt, ám a svájci végül szándékolatlan a nyolcadik helyre „csorgatta vissza magát”. A második futam ravaszul megörökölt pole-jából azonban még Menu sem tudta feltartóztatni Priaulx rohamát, aki viszont a Chevy-pilóta kilökésével csak negyedikként állt vissza

a sorba. A vezetést így Monteiro örökölte, és állt végül a dobogó tetejére a tabella-éllovas, valamint a címvédésre egyre esélytelenebb Tarquini mellé. Ugyancsak a szériához kapcsolódó hír, hogy Volvo bejelentette, 2011-ben gyári támogatott csapattal indul a szériában.

A C30 DRIVE pilótája Robert Dahlgren lesz, akinek azt kell tesztelnie, érdemes-e beneveznie a gyárnak 2012-re

WTCC	
Y. Muller	265
A. Priaulx	240
G. Tarquini	236
R. Huff	196
T. Monteiro	158

## FORMULA 2

Az esős oscherslebeni aszfalton Stoneman a negyedik helyről kilöve hagyta faképnél a kipörgő kerekein evickélő, rajtelső Afanaszjevet, és nemsokára torony-magasan vezette a vízfüggönytől elvakított mezőnyt. A nyolcadik helyről rajtoló bajnok-aspiráns Palmer hiába hámozta át magát Marinescun, Clarke-on, Bailly-n és végül Afanaszjeven, a dobogó legelső fokáról végül Vasiliauskas-al együtt gratulálhatott fő riválisával újabb győzelméhez, mi több: a második futamban egy szerencsétlen előzési kísérlet miatt már csak a mezőny végéről boszszankodhatott Stonemann újabb

rajt-cél győzelmére (Vasiliauskas és Afanaszjev előtt) és az elúszni látványos bajnoki koszorú miatt. A valenciai első futam krónikájának élén Nicola de Marco rajt-cél győzelmére, Will Bratt idejéig legjobb helyezése (2.), valamint Armaan Ebrahim első dobogója szerepelhetne – ha szerény, két pontot érő kilencedik helyével Dean Stonemann nem írta volna be bajnokként nevét a sorozat újkori történetének nagykönyvébe.

Formula 2	
D. Stoneman	284
J. Palmer	242
S. Afanaszjev	157
K. Vasiliauskas	153
W. Bratt	144

A dobogó alatti helyeken az utolsó percekben Lariche-t megelőző Eng és Afanaszjev osztoztak, míg Jolyon Palmer csak izzadságos csatában tudta megvédeni hetedik

helyét de Billy ellenében. Az évad utolsó futamán az előző nap még autóját rommá törő Vasiliauskas csatlakozott a győztesek idejéhez, Clarke és a friss bajnok előtt.



## PORSCHE SZUPERKUPA

A monzai pole-ból rajtoló Tandy utolsó lehetőségét is kihasználta arra, hogy René Rast bajnoki kilátásait csorbítsa. Az élen száguldó brit viszonyla-

gos lassú tempóval tartotta fel a mezőnyt, és kínált a negyedik helyen autózó Rast üldözőinek esélyt a német megelőzésére. Erre végül Edwards kerített

## GT3

A Prospeed-Porsche (Holzer/Spuntelen) idejéig első győzelmét hozó portimaói első futamban nem kísérte szerencse a Schubert Motorsport 77-es kocsijának útját: Walter Csaba hiába vette át bravúros módon a negyedik helyezést az olasz Petrobellitől, a boxkiállítások után csapattársa, a képzeltet dobogóra is felkapaszkodott Claudia Hürtgen defektet kapott. A végül még egy perces büntetéssel is sújtott egy séget a 18. helyen értékelték, ám

a második egyórás futamban – amelyben a Klettwitz/Hohenadel Corvette-legénység bajnoki címet érő győzelmétől volt hangos a portugál tengerpart – áthajtásos büntetésük dacára is hetedikként hozták célba a BMW Z4-est.

GT3	
Daniel Keilwitz	181
Christian Hohenadel	181
Mike Parisy	102
Joakim Lambotte	102
Paul van Splunteren	94
Marco Holzer	94
Claudia Hürtgen	74
Walter Csaba	74

## GP2

Bár az átépített monzai első sikk látványos tömegbaleseteket, valamint kanyarátvágás miatt több áthajtásos büntetést produkált, a bajnokság sorsa lényegében

végét érő, balesetekkel tűzdelt sprintfutamban nem jutott a 13. kockánál előbbre. A futamból ismét kieső Maldonado így pontszerzés nélkül szerezte meg



a sódérágyban dőlt el: a kihívó Sergio Perez Herckkel való összetűzése miatt rekedt pályán kívül, így - az egyébként korán balesetben elvérző – Maldonado nyugodtan aludhatott vasárnapra virradó éjjel. A Sam Bird, Bianchi, Turvey sorrendben leintett első futam után ugyanis Pereznek már csak győzelem esetén maradt volna bajnoki esélye az évadzáró Abu Dhabi versenyre, ám a Christian Vietoris győzelmével

a sorozat hatodik bajnoki címét, ám a venezuelai GP2-veterán esetleges F1-es karrierjét tekintve – akárcsak két éve, az akkori bajnok, Giorgio Pantano esetében – sok kérdőjel lóg a levegőben.

GP2	
P. Maldonado	87
S. Perez	60
J. Bianchi	52
D. Clos	43
S. Bird	42

sort, míg az élen álló Tandyt Siedler és Bleekemolen sikkán-átvágással tudták csak időről időre megelőzni – utóbbi az áthajtásos büntetést is kiérdemelve. A leintéskor idejéig harmadik győzelmét szerző Nick Tandy végül keserédes hangulatban ünnepelt a dobogón Edwards és Siedler társaságában, miközben a negyedikként leintett René Rast a paddockban vett pezsgőfürdőt régóta várt bajnoki címéért.



### Porsche Superkupa

René Rast	152
Nick Tandy	146
Norbert Siedler	98
Jaap van Lagen	98
Jan Seyffarth	97

## DTM

Paul di Resta senki nem talált fogást a brands hatch-i hétvégén: a pole-t kimért gumi-taktikával nyerő skót a versenyben 15 mp-re tudta nyújtani előnyét Bruno Spenglerrel szemben, míg a harmadik helyen az eset-

oscherslebenire „kopírozták” a rajtrács első sorát, mögöttük Scheider és a richmondi ovál-beavatáson (Nascar, 31. hely) frissiben átesett Ekström léptek le a harmadik rajthelyével mit sem érő Rockenfellert. A két bajnoki aspiráns csatájába végül csak a boxkiállítások, valamint



leges címvédésről szép lassan lemondó Timo Scheider körözött. Az audisoknak a futam elején Ralf Schumacher okozott fejfájást, aki széttorpedózta a legjobb négykarikás Ekström hátsó futóművét, ám végül az ex-F1-es is a sódérágyban fejezte be a di Resta-Spengler-Scheider, valamint a leggyorsabb körökkel szenzációsan negyedik Molina sorrendjében leintett futamot. Di Resta és Spengler a brit hegy-völgy-pályáról a lapos

Scheider támadásai hoztak némi izgalmat, ám a német defektet kapott, így a dobogós Ekström éltetheti tovább az Audi – pusztán matematikai – bajnoki esélyét az évadzáró hockenheimi verseny előtt.

### DTM

B. Spengler	60
P. Di Resta	5
G. Paffett	44
M. Ekström	34
T. Scheider	29





## INDYCAR

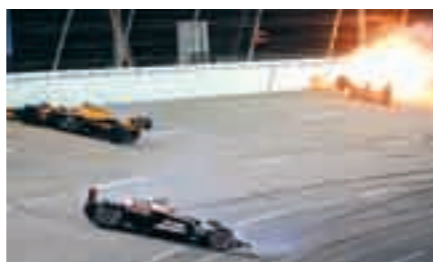
Helio Castroneves lemásolta 2008-as kentucky-i stratégiáját, ám merészsége, ami két éve balul ütött ki (kiállítás az utolsó körökben) ezúttal győzelemhez segítette. Az élmezőny (Wheldon, a meglepetés-rajtelső Carpenter, Franchitti, és Andretti) tempójától elmaradó brazil a középmezőny árnyékában bujkálva spórolt meg fél tanknyi etanolt – és az

egyébiránt parádés csatát vívó említettekkel szemben egy plusz kiállást. „Spyderman” mögött végül Carpenter és Wheldon alkották a dobogót, míg a Team Ganassinál Franchitti negyedik helyével vigasztalódhattak Briscoe kiesése miatt, akit Silvestro sodort a betonfalba. A mindössze nyolcadik helyen leintett Will Power mellé két hét múlva, Motegiben sem szegődött szerencse: az ausztrál a pitben le-

## Indycar

W. Power	587
D. Franchitti	575
H. Castroneves	501
S. Dixon	497
R. Briscoe	450

fullasztotta a motorját, ám a Penske-szerelők gyors munkájának, valamint Briscoe elleni villámgyors előzésének hála végül a rajt-cél győzelmet arató Castroneves és Franchitti mögött mentette át bajnoki esélyeit a miami évadzáróra.



## FIA GT1

A portimaói futam kezdetén a Young Driver-csapat Astonja (Turner/Enge) akár még a győzelemre is esélyesnek tűnt, ám elhibázott gumi-stratégiájuk miatt az utolsó harmadban a tizedik helyre estek vissza kopott abroncsaikon. A szombati kvalifikációs futamon győztes Nissan-duó (Dumbreck/Krumm) csak a boxkiállításokig tudta tartani a vezető helyet, hiszen a Vitaphone-csapat villámkezü munkával már az élen küldte vissza a pályára az üldöző Bartels/Bertolini-párost. A japán autó legénysége végül a dobogóról is leszorult, hiszen annak második fokán a verseny végén még Bartelséket is megszorongató Ford-pilóta, Westbrook állhatott (Thomas Mutsch-al az oldalán), míg Marc Hennerici (Phoenix-Corvette) nem csak portugáliai díjkiosztón, hanem a vb-tabellán is a „bronzot” érő helyre lépett.

## FIA GT1

Andrea Bertolini	122
Michael Bartels	122
Thomas Mutsch	95
Marc Hennerici	80
Darren Turner	66
Tomas Enge	66
Alexandros Margaritis	65

## GP3

Habár Esteban Gutierrez már két pontot érő monzai pole-jával bajnokká koronázta magát, végül Wickens, Merhi, Muller, van der Zande és Haryanto társaságában látványos szélárnyék-csaták során, többszöri előzés – valamint a holland kiállása – árán szerezte meg az első futam győzelmét. A másodikként leintett Robert Wickens a sprintfutam rajtjánál egyszerűen átlépett a műszaki gondok miatt

félreállt Melker pole-ját megöröklő Newgarden felett, és a célig tartotta Bortolottit, valamint Merhit, míg az újdonsült bajnok – jövő évi F1-es teszt szerződése birtokában (Sauber) – egy kipördüléssel búcsúztatta a GP3 első évadját.

## GP3

E. Gutierrez	88
R. Wickens	71
N. Müller	53
A. Rossi	38
R. Haryanto	27

## FORMULA RENAULT UK

Kiss Pál Tamásnak nem sikerült megismételnie a szabadedzéseken mutatott teljesítményét (3. hely), így a silverstone-i első futam rajtrácsán csak a 12. kockába állhatott. A Hell Racing Team versenyzője a gyengélkedő motorral elért hatodik hely-

ezés után a második futamban ütközött és kiesett, így a tabella harmadik helyére csúszott vissza. „Élet-halál harcra készülök az utolsó futamon” – mondta a verseny után Kiss, aki – a két eredmény minuszolására is lehetőséget nyújtó szabálykönyvnek

hála – még mindig bajnoki esélyekkel tekint az évadzáró brands hatch-i hétvége elé.

## Formula Renault UK

Tom Blomqvist	436
Lewis Williamson	427
Kiss Pál Tamás	408
Will Stevens	395
Harry Tincknell	339



## A FERRARI ÜNNEPE

Maranellói paripák a Hungaroringen

Ki tagadná, hogy a Ferrari egy mítosz, ha ezt a szót halljuk, tűzvörös, dübörgő motorú gépek jelennek meg lelki szemeink előtt – sőt, szeptemberi elején a magyar versenypályán élőben is, még pedig szép számban.

Méhés Háróly, Ferrari



Az olasz autógyár ugyanis hosszú évekkel ezelőtt felismerte, hogy tehetős vásárlókban ott lobog a vágy: a Ferrarijuk volánja mögött megmutatni, ők is vannak „majdnem” olyan jók, mint Alesi, Berger, Schumacher, Raikkönen, Alonso vagy éppen Massa.

és Romániából érkezett, és persze akadt jó néhány magyar rendszámú gép is, például egy gyönyörű Testarossa 1984-ből. Az FXX-esek egyik pilótája, Kola Aliko, így beszélt a sorozattal való kapcsolatáról. „Régi kliense vagyok a cégnek,

De tán még izgalmasabb az, ha valaki aztán Forma-1-es kocsira tesz szert, és azzal próbálkozik, mint a Washington D. C.-ben élő Bud Moeller, ráadásul már nem is épp fiatalon, túl a hatvanon. „Huszonhat évesen kerültem kapcsolatba a Ferrarival, amikor



Számos kategóriában írtak ki különböző bajnokságokat a Ferrari-tulajdonosoknak. Van futam az utcai kocsiknak, aztán a már felkészített, spécibb, magáncsapatok által futtatott autók, FXX néven a különböző modelleknek és végül, de nem utolsó sorban a „kiszolgált” F1-es masináknak. Aki végigsétált a paddockban, elnézgethette a pompás gépeket, és legfeljebb azon csodálkozhatott, hogy a versenyben részt vevő utcai Ferrari fele már Szlovákiából, Lengyelországból

körülbelül 12 éve vettem az első Ferrarimat, és azóta még sokat” – mondta a Londonban élő nigériai üzletember, aki az olaj- és gázbizniszben keresi meg a Ferrarira való. „Amikor elhoztam a legutóbbi kocsit, megkérdeztek, nem akarom-e kipróbálni magam versenyzőként, és tetszett az ötlet” – folytatta, majd felsorolta, hogy garázsában mely hat Ferrari sorakozik, amiket a zsúfolt londoni utcákon ritkán hajthat meg, ezért van szükség a versenypályákra.

az első kocsimat vettem náluk. Aztán 1985-ben lettem tulajdonosa az első F1-esnek, manapság pedig Schumacher egyik 1997-es autóját hajtom” – mondta az üzletember, aki már nem izgul, hogy összetöri a méregdrága játék-szert, az évek alatt hozzászokott, hogy másképp kell kezelni, mint egy utcai autót. És hogy mért az egyik legendás volt Ferrari-pilóta sisakját viseli? „Amikor az USA-ban versenyeztem, birtokomban volt Gilles Villeneuve 1980-as 312T5-os versenygépe,

ezt használtam 15 éven át, ezért merészeltem az 1982-ben elhunyt kanadai versenyző sisakjának mintáját kölcsönözni. Egyébként nagyon szeretem, hogy máig vannak rajongói, akik odajönnek hozzám, és sok érdekes történetet mesélnek Gilles-ről!” Igen, az biztos, hogy legenda sok tekintetben mozgatója annak, amit Ferrarinak hívunk. Így gondolja a Marc Gené, a jelenlegi Forma-1-es tesztpilóta is, aki szombaton látogatta meg a Ferrari Challenge résztvevőit. „A Ferrari-család részének lenni kitüntetett dolog, én máig minden napot élvezek. És nagyon becsülöm ezeket az embereket, akik bátra odateszik magukat egy-egy futamon, némelyikük ráadásul egészen jól nyomja!” Gené természetesen optimista a 2010-es világbajnokságot illetően. „Fernando nincs könnyű helyzetben, de semmi sem lehetetlen. Azt tudom, hogy mindenben nagy az elszántság!” Másnap aztán Felipe Massa került az érdeklődés középpontjába. A kis brazil nálunk igazi

közönségkedvenc lett a tavalyi balesete óta. Egy California Spiderben megautóktáztatta Vég professzort, egyik orvosát, aki a tervezett 3 hungaroringi kör helyett az első végén köszöntö szívesen, de inkább kiszállt. Aztán jött az F60-as, a tavalyi rémes versenygép, ami alig volt jó valamire, és Massának sem lehetnek kellemes emlékei róla. „Mindig szívesen jövök Magyarországra, itt érezni, hogy az emberek szívből szeretik az autóversenyt.”



# MEGELŐZHETI A BAJT, hiszen most fillérekért javíthatat!

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

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

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



**Kövesdán Kft.**  
Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz

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

HÁTTÉR

WTCC

## SZÉTDOBÁLT ÁGYNEMŰ

Robert Huff Budapesten beszélgetett az AFM-mel

A Chevrolet WTCC-pilótája egy forgatásra érkezett Budapestre, de szerencsére arra is volt ideje, hogy egy vacsora alatt meséljen nekünk néhány érdekességről, és beavasson bennünket a titokba, miért is dobálja szét lefekvés előtt Japánban az ágyneműjét.

Bálint F. Gyula



Huff a WTCC egyik legidámabb egyénisége, a mókamester története egy vacsora erejéig bennünket is elszórakoztattak

A jó hírrel kezdte: csapata nemrég jelentette be 2011-es versenyzői összeállítását, és a Müller-Huff-Menu trió jövőre is változatlan marad. Az új technikai szabályoknak megfelelő, 1,6-os turbómotorral hajtott Cruze-t szeptember óta tesztelik, éppen a brit tehetség

tette meg vele az első köröket. Megtudtuk, hogy a kisebb motor ellenére az autó egyensúlya pontosan ugyanolyan, mint a jelenlegi modellé. Amit szokni kell, az legfeljebb annyi, hogy fordulatot kell tartani a motort, illetve az, hogy majdnem kétszeres a nyomaték

a jelenlegi szívómotorhoz képest. Ez bizony komoly terhelést jelent például a gumikra és az intenzív tesztek egyik célja az, hogy a mérnökök megtalálják a megfelelő egyensúlyt: legyen meg a tempó, de az bronzcsok is bírják ki majd a versenyt.

Persze a versenyzőknek is bírní kell a terhelést. A Cambridge-ben élő pilóta is nagyon odafigyel az étrendjére, de a szabályok csak hétköznap szigorúak, hétvégén „kirúghat a hámból.” Rendszeresen mozog, heti három alkalommal összesen hat órát fordít a kondicionáló edzésekre. A Chevrolet versenyzői a szezon előtt egy téli edzőtáboron is részt vesznek, amely a munka mellett jó móka és összerázza a csapatot. Nagy élmény volt számára, amikor Svédországba utaztak és egy befagyott tavon kialakított pályán autóztak, gokartoztak több napon keresztül.

A csapattársakkal, különösen Yvan Müllerrel kapcsolatos viszonyáról is mesélt Huff. Még a BTCC-s időkben találkoztak először, amikor Robert Jason Platóval egy csapatban versenyzett. Mivel Müller és Plato kapcsolata nem volt felhőtlen, szinte minden versenyen egymásra találtak, nem volt ritka a lökdösődés a pályán. Ennek a kapcsolatnak a szelleme rávetült Huffra is. Amikor aztán az idei évben a Chevrolet-nél egy istállóhoz kerültek, a kezdeti hűvös viszony pár beszélgetés, közös program után teljesen megváltozott, eltűntek a vélt sérelmek és kiderült, hogy az „angol-francia” kapcsolat igenis kiválóan működhet.

Megkértük a versenyzőt, hogy meséljen a pályáról is. Kiderült, hogy kedvence Macao, és általában jobban szereti az utcai helyszíneket. Nagyon kedveli Brnót is, nem csak azért, mert ott szerezte első WTCC-s győzelmét, hanem mert a pálya is nagyszerű és rendszerint nagyon sok és lelkes szurkoló látogat ki a versenyre. A soron következő Okayamával kapcsolatban elsőre a mukade, egy 12-15 centiméteresre megnövő japán ragadozó százlábú jutott az eszébe, amely mérget tartalmazó agyaraival kellemetlen napokat tud okozni az embernek. Mivel a pálya egy erdő közepén található, a természet ilyen közelsége ezen gigantikus rovarok jelenlétében is érezhető. A csapat egyik szerelője volt a szenvedő alanya az esetnek, amikor egy, a párnája alatt rejtőző példány megharapta. Nem meglepő, hogy azóta Robert Huff első dolga szétdobálni az ágyneműt, amikor Japánban egy edzésről vagy versenyéről visszatér a szobájába...



# DUCATI-DUPLA

## Aragón és Japán Nagydíj: Stoner kettős győzelme

Szeptember közepén és október elején két versenyt futottak a Gyorsasági Motoros Világbajnokságon: a balatonringi viadalt „helyettesítő” Aragón Nagydíjat, illetve a japán versenyt Motegiben.

Perusza, Forgó



Mivel a spanyolországi Aragón tulajdonképpen az összes versenyző számára ismeretlen volt, így számítani lehetett rá, hogy születnek majd olyan eredmények, amelyek egyébként nem valószínű, hogy megvalósultak volna. A legtöbben a királykategória viadalától vártak izgalmas versenyt, hiszen azt már megszokhattuk, hogy a 125-ben és a Moto2-ben általában már-már vérre menő küzdelmek folynak, viszont a legnagyobbak között az elmúlt 3-4 évben ez korántsem volt annyira mindennapos.

Az argóniai versenyhétvége időmérőjét Casey Stoner nyerte, ami alapján már sejteni lehetett, hogy talán van némi esély egy izgalmas viadalra. Mondjuk mindezt azért, mert a szezon addigi futamaiban, három kivétellel, rendre vagy Jorge Lorenzo vagy Dani Pedrosa indulhatott az élről. A spanyol viadalon azonban ezúttal csak a második helyezett jutott az eddigi sztároknak: Stoner kiválóan kapta el a rajtot és sikerült is megtartania a vezető pozíciót, inentől pedig nem volt megállás. Az ausztrál versenyző elszakadt üldözőitől és olyan mértékű előnyre tett szert, aminek köszönhetően végül is magabiztosan nyerte az Aragón Nagydíjat. A második helyen Dani Pedrosa ért célba, aki ugyan eléggé elrontotta a rajtot, viszont ezt követően a Repsol Honda alkalmazottja igen nagy hévvel kezdte meg a felzárkózást. A spanyol motoros meglepően könnyedén ment el Nicky Hayden és Jorge Lorenzo mellett is, mintegy bizonyítva ezzel a Honda RC212V erőfölényét a Ducatival és a Yamahával szemben –

a HRC versenygépe tulajdonképpen állva hagyta egyenes részekben a rivális márkák motorjait. Ami pedig a dobogó legelső fokát illeti: a harmadik pozícióért tulajdonképpen az utolsó méterekig óriási harc dúlt Nicky Hayden és Jorge Lorenzo között. A Fiat Yamaha spanyolja lényegében az egész verseny során közvetlenül az amerikai előtt motorozott, így a 2006-os világbajnoknak bőven volt lehetősége riválisa gyenge

pontjait kikapasztalni. Hayden az utolsó kör második felében szánta el magát az előzésre és a ducatis sikeresen Lorenzo elé is került. A kétszeres 250-es világbajnok már nem tudott visszavágni, így Valentino Rossi csapata társának be kellett érnie a negyedik hellyel. Mindenképpen meg kell még emléteni, hogy Hayden harmadik és Lorenzo negyedik pozíciója többet jelentett egy-egy egyszerű eredménynél.

Az Aragón Nagydíjon ugyanis két Ducatis versenyző (Hayden és Stoner) is felállhatott a dobogóra. Ilyesmí 49 futam óta (!) nem fordult elő a bolognaikkal. Hasonló eset utoljára a 2007-es ausztrál versenyen történt, amikor Casey Stoner az első, Loris Capirossi pedig a második helyen ért célba. Ezen felül egy másik igen hosszú sorozat is megszakadt, ugyanis a spanyol futamot megelőző 47 versenyen mindig volt yamahás versenyző a pódiumon. Előtte a 2007-es szezonzáró viadalon, Valenciában fordult elő olyan, hogy nem jutott „hangvillás” a legjobb három közé. Akkor Pedrosa, Stoner és Hopkins zárt az első három helyen.

Moto2-esek viadala, mint mindig, ezúttal is komoly izgalmakat hozott, pláne, hogy Talmácsi Gábor a verseny során végig főszerepet játszott. A középső kategória viadalának Andrea Iannone vághatott neki az első helyről, míg Talma a hetedik pozícióból várta a rajtot. Az olasz a startot követően rögvést felvette a nyúl cipőt és meglepett a mezőnytől, és számára lényegében „unalmasan” telt a futam, ugyanis magabiztos győzelmet aratott. A dobogós helyekért már annál nagyobb csata bontakozott ki, méghozzá a Talmácsi, Corsi és Simon trió között. Egy idő után Corsi kiszállt a harcból, mivel az olasz versenyző nem tudta tartani a magyar és a spanyol

pilóta tempóját, így pedig Talma és Simon között dőlt el a második és a harmadik hely sorsa. Ugyan Gábor egészen a befutóig keményen támatta a 2009-es 125-ös világbajnokot, Simon mégis vissza tudta verni a magyar versenyző támadásait, így Julian Simon a második, Talmácsi Gábor pedig harmadik lett.

\*

Két hét múlva Japánban egy három futamos (Motegi, Sepang, Phillip Island) tengerentúli sorozat vette kezdetét. A rengeteg meglepetést hozó Aragón versenyt követően azt hihette volna az ember, hogy Motegiben majd minden a régi lesz, mert Spanyolországban csak a mindenki számára



Két futam erejéig feltámadt a Ducati, a mezőny nagyrészt csak a hátát látta a vörös olaszoknak

A szezon eddigi eltelt futamaival ellentétben az utolsó két viadal nem várt izgalmakat és ezzel együtt helyeként meglepetésszerű befutókat hozott, legyen szó a 125-ös, Moto2-es vagy akár a legnagyobb géposztályról





ismeretlen aszfaltcsík volt az oka a meglepetéseknek, így Stoner győzelmének. De nem így történt...

A pole pozíciót Andrea Dovizioso zsebelte be, aki első királykategóriás rajtelsőségét szerezte, azonban az olasz motoros pechére nem tudta győzelemre váltani a kiváltságos starthelyet. A futamot ismét Casey



## BIZTOS LEHET A CÍMBEN

A japán versenyhétvége első szabadedzése döntő jelentőségű volt a világbajnokság végki-  
menetele szempontjából, ugyanis Dani Pedrosa sérülésének köszönhetően Jorge Loren-  
zonak lényegében már nem is nagyon kell megfeszülnie ahhoz, hogy világbajnok legyen.

A Fiat Yamaha spanyoljára már csak a Repsol Honda által alkalmazott honfitársa volt ve-  
szélyes a pontversenyben, azonban miután Pedrosa hármas kulcsonttörést szenvedett



egy igen szerencsétlen bukás következtében a motegii nagydíj első tét nélküli tréningjén, ezért Lornezonak már nem kell aggódnia, hogy legfőbb riválisa utoléri őt. Mivel Pedrosa a japán versenyt kihagyta és az elkövetkezen-  
dő két futamon sem vehet majd részt, ezért Valentino Rossi csapattársának nem kell sem-  
mi másra ügyelnie, minthogy a lehető legtöbb pontot szerezze az egyes viadalo-  
kon.

Fent: Nem volt túl sok esélye Pedrosának megfogni Lorenzót, de kulcsonttörésével járó bukásával még azt a kevés szanszt is elvesztette, ami az utóbbi időben kialakulni látszott

Stoner nyerte a Repsol Hondás előtt, míg a harmadik helyen Valentino Rossi vég-  
zett. Jorge Lorenzo lényegében ugyanolyan csatát vívott csapattársával a harmadik helyért, mint az előző futamon Hayden-  
nel és a spanyol bizony megint alulmaradt aktuális riválisával szemben, így újfent meg kellett elégednie egy negyedik hellyel.  
A Moto2-esek versenye Toni Elias és Julian Simon párharcáról szólt, ahol előbbi könnyedén tudott felülkerekedni honfitársán.



SAILING-TOUCH™

Nicky Hayden – MotoGP versenyző választása  
Érintsd meg az üveget, hogy elérd a vitorlázók órájának  
9 funkcióját, köztük a **regatta visszazámlálást**,  
**sebességmérőt** és **ár-apály jelzót**.

MEGÉRINT AZ IDŐ

**TISSOT**

SWISS WATCHES SINCE 1853

INNOVATORS BY TRADITION

További információk: [www.tissot.ch](http://www.tissot.ch)



**Btech**  
DISTRIBUTION

Ügyfélszolgálat: [info@oraszalon.hu](mailto:info@oraszalon.hu) • Tel.: 06-20-4242-550

• BL Óraszalon - Auchan Budaörs • BL Óraszalon - Auchan Soroksár • BL Óraszalon - Auchan Dunakeszi • BL Óraszalon - Auchan Solymár  
• BL Óraszalon - Mammut I. / 2.em R219 • BL Óraszalon - Aréna Pláza Fsz. K09 • BL Óraszalon - Fórum Debrecen -1. színt  
• Royal Time - Pólus • Balogh Óra-Ékszer - Szombathely, Fő tér 17.



# Drágának találja az új autókat?

Vásároljon jó minőségű használt autót elérhető áron, akár 1 év garanciával, olcsó szervizhátterrel!



**Kövesdán Kft.**  
Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz

1221 Budapest, Hajó U. 1. www.kovesdan.hu  
Tel.: 06-1-229-2500 info@kovesdan.hu  
Nyitva tartás: H-P: 8:00-18:00 Sz: 9:00-14:00



## Eredmények

### Motorland Aragon

Moto2		
1. Andrea Iannone	(ITA)	40'33,264
2. Julian Simon	(SPA)	+6,203
3. Talmácsi Gábor	(HUN)	+6,276
4. Toni Elias	(SPA)	+7,123
5. Simone Corsi	(ITA)	+9,160

Motogp		
1. Casey Stoner	(AUS)	42'16,530
2. Dani Pedrosa	(SPA)	+5,148
3. Nicky Hayden	(USA)	+9,496
4. Jorge Lorenzo	(SPA)	+9,580
5. Ben Spies	(USA)	+13,771

### Motegi

Moto2		
1. Toni Elias	(SPA)	43'50,930
2. Julian Simon	(SPA)	+0,315
3. Karel Abraham	(CZE)	+9,839
4. Alex De Angelis	(RSM)	+10,178
5. Scott Redding	(GBR)	+11,237

...		
21. Talmácsi Gábor	(HUN)	+40,855

Motogp		
1. Casey Stoner	(AUS)	43'12,266
2. Andrea Dovizioso	(ITA)	+3,868
3. Valentino Rossi	(ITA)	+5,707
4. Jorge Lorenzo	(SPA)	+6,221
5. Colin Edwards	(USA)	+27,092

### A bajnokság állása

Moto2		
1. Toni Elias	(SPA)	249
2. Julian Simon	(SPA)	168
3. Andrea Iannone	(ITA)	147
4. Thomas Lüthi	(SVI)	138
5. Simone Corsi	(ITA)	113
6. Talmácsi Gábor	(HUN)	95

Motogp		
1. Jorge Lorenzo	(SPA)	297
2. Dani Pedrosa	(SPA)	228
3. Casey Stoner	(AUS)	180
4. Andrea Dovizioso	(ITA)	159
5. Valentino Rossi	(ITA)	156



## EGYSZER FENN, EGYSZER LENN

Amilyen jól sikerült Talmácsi Gábor számára az Aragon Nagydíj, olyan borzalmasan alakult a magyar versenyzőnek a japán hétvége. Talma Spanyolországban dobogóra állhatott, még hozzá közel két évet követően, hiszen a 2007-es 125-ös világbajnok utoljára a 2008-as malajziai viadalt követően pezsögözhetett a pódiumon. Ezek után többen is joggal gondolhatták, hogy talán végre beindul a szekér, azonban a magyar pilóta számára rémálomszerűen alakult a motegii verseny. Talma a huszonnyolcadik helyről rajtolt és végül a huszonegyediként ért célba, vagyis sajnos még a pontszerzés sem jött össze a 29 éves motorosnak. Talmácsi a következőképpen nyilatkozott a verseny után: „Nehéz hétvégén vagyunk túl, és azt hiszem, nem árulok el nagy titkot, ha azt mondom, hogy el vagyok kicsit kenődve, sőt, nem csak én, hanem a csapatom és a szerelőim is. Egyszerűen bármit csináltunk, nem működött jól a motorom, és arra a kérdésre, hogy mi okozhatta mindezt, egyelőre nem tudunk válasszal szolgálni. Mivel jövő héten Malajziában folytatódik a vb, így már meg kellett kezdeni a bepakolást és nem volt idő kielemezni a történeteket, de szurdán és csütörtökön sort kerítünk rá, és bízunk benne, hogy rájövünk, mi lehetett a probléma. Csapattársam, Andrea is hasonló gondokkal küszködött, így mindenképpen bízunk benne, hogy közösen sikerül kiderítenünk a baj okát. Jövő héten a kedvenc pályámon versenyzünk, ahol szeretném feledtetni a mostani japán futamon történeteket.”



Simon ugyan az egész futam során közvetlenül a pontverseny éllovasa mögött haladt, mégsem tudott előzési pozícióba kerülni, így a 2009-es 125-ös világbajnok kénytelen volt végignézni, ahogy Elias alig pár méterrel előtte megnyeri a japán futamot. A harmadik helyen óriási meglepetésre a cseh Karel Abraham ért célba, aki 2011-ben már a királykategóriában,

egy Ducati GP11 nyergében áll majd rajt-hoz. Talmácsi Gábor számára sajnos elég rosszul alakult a hétvége, hiszen a magyar versenyzőnek még a pontszerzés sem jött össze. A világbajnoki pontversenyt egyébként továbbra is magabiztosan vezeteti Toni Elias, aki minden bizonnyal meg is nyeri majd a MotoGP történetének első Moto2-es bajnoki címét.





szabályokat, és csak egyetlen gumiszállítót engedélyeznek a királykategóriában. A kiírást aztán egyáltalán nem meglepő módon a Bridgestone nyerte, így tavaly óta csak a japán cég szállít bronzsokat a legnagyobb géposztály csapatainak.



# GUMIPAPUCSOK

## Bridgestone: A MotoGP-ben tovább bizonyít

A híres japán gumigyártó az esztendő végén ugyan elhagyja Formula-1-et, a MotoGP-ben azonban továbbra is bizonyítani szeretne.

Perusza, Forgó; Bridgestone



A Michelin abban az évben óriási pofont kapott a japánoktól, amelyet természetesen a francia márkával versenyző pilóták sínylettek meg, hiszen akárcsak 2007-ben, úgy 2008-ban sem volt esélyük a Bridgestone ellenében. Ez egyúttal azt is jelentette, hogy óriási különbségek alakultak ki a mezőnyön belül, így év közben a MotoGP szervezői úgy döntöttek, hogy 2009-re megváltoztatják az bronzsokra vonatkozó

Azóta, hogy Makoto Tamada még a 2004-es Brazil Nagyjón megszerezte a márka számára az első győzelmet, rengeteget fejlődtek a japán cég termékei. Mindezt az is jól mutatja, hogy képesek voltak felülkerekedni a nagy rivális Michelinen és kiszorítani azt a Gyorsasági Motoros Világbajnokságról. A Bridgestone – egészen 2005-ig – folyamatosan egy lépéssel a Michelin mögött járt, viszont 2006-ban már kezdték beérni a francia gumimárkát, hiszen az akkor még Ducatival versenyző Loris Capirossi potenciális esélyese volt a világbajnoki címnek. Egy szerencsétlen és egyben óriási tömegbukás (2006, Catalunya), illetve az azzal járó sérülés azonban keresztülhúzta mind a Bridgestone, mind pedig a Ducati számításait... 2007-ben aztán Casey Stoner már tartolt a bolognai nyolcszázas versenymotorjával, természetesen Bridgestone „tappancsokon”. A japán márka ekkor már minden kétséget

kizáróan a Michelin előtt járt, hiszen nem egyszer lehetett olyan panaszokat hallani a francia bronzossal versenyző pilótáktól, miszerint a Bridgestone-t használó riválisaik sokkal hamarabb tudnak kigyorsítani, természetesen a jobb tapadásból kifolyólag. Meg kell azonban jegyezni, hogy ahhoz, hogy adott bronzcs jól „működjön” egy versenygépen, ahhoz értelemszerűen a motornak is jónak kell lennie, és akkor magáról a versenyzőről még nem is beszéltünk. Természetesen ez fordítva is igaz, egyszerűen nem lehet csakis kizárólag a guminak, vagy éppen a motornak betudni a jó eredményeket. A mérőféldkövet egyértelműen az jelentette, amikor Valentino Rossi a 2008-as szezonban a Bridgestone-nal kezdte meg,

A Bridgestone sátrai csak az F1-ből tűnnek el, a MotoGP paddockjában marad a gumigyártó



## EGYEDURALOM ÉS ASSZIMETRIA

Az „egyeduralom” persze nem jelenti azt, hogy a fejlesztések tekintetében teljesen nullára lehet redukálni mindent, hiszen például minél tartósabbak az bronzsok, annál kevesebbet kell kockáztatniuk a versenyzőknek az adott futam utolsó köreiben, amikor a gumik már jócskán elhasználódtak. Ezen felül értelemszerűen alkalmazkodni kell az egyes pályák karakterisztikájához is, amelyek többnyire más-más keveréket követelnek. Ezek közül leginkább a sachsenringi pályára való bronzsokról érdemes bővebben beszélni. A német helyszín ugyanis egy igen különleges, már-már egyedülálló számító aszfaltcsík, hiszen tíz bal- és mindössze négy jobbkanyar van a pályán. A rengeteg balos miatt az bronzsok bal oldala jóval nagyobb terhelést kap, mint a jobb oldala, így a Bridgestone egy nem mindennapi, úgynevezett asszimmetrikus keveréket biztosít a csapatoknak, és ezzel együtt a versenyzőknek. Ez azt jelenti, hogy a gumik bal oldala keményebb keverékű gumiból készül, mint a jobb, nyilván abból az okból, hogy az bronzcs bírja a terhelést a rengeteg balos fordulóban. Ezen felül a Bridgestone-nál arra is oda kell figyelniük, hogy a gumik jobb felét sokkal hamarabb fel lehessen melegíteni. Fontos mindezt azért, mert az ötöstől egészen a tizenegyedig fordulóiig csak balos kanyarokkal kell megküzdeniük a pilótának és csak ezek után következik ismét jobbos. Vagyis ott kiváltképpen fontos, hogy az bronzsok jobb fele még annak ellenére is kifogástalanul tapadjon, hogy tulajdonképpen a pálya felét úgy tették meg a versenyzők, hogy a gumik jobb oldalát egyáltalán nem használták. Ellenkező esetben a tizenkettes kanyar igen balesetveszélyes lehet. Mellesleg a sachsenringi aszfaltcsíkra első és hátsó bronzsokból is a kemény és az extra kemény keveréket vitte a Bridgestone, amiket a 2010-es szezonban ekkor használtak először a versenyzők, vagyis ezt a nagydíjat megelőző hét futamon nem volt rájuk szükség. A német pálya egyébként nem csak a rengeteg balos kanyarja miatt teszi próbára a gumigyártó cég mérnökeit, hanem a féktávok is ugyanúgy megnehezítik a Bridgestone szakembereinek a dolgát, mint a versenyzőkét. Talán az a tény mindent el is árul, hogy az extra kemény első bronzsokra csak a malajziai és a cseh helyszínén van szükség a sachsenringi pályán kívül.





# TESZTÚTON

Nagy Alex kipróbálta a KTM 2011-es újdonságait

A hazai MX2-es motokrossz bajnokság ezüstérmese abba a szerencsés helyzetbe került, hogy már a 2010-es szezon végén kipróbálhatta a KTM három legújabb, 2011-es modelljét.

H. Pájer Ani, OHR Team



Hugyecz Erik volt az a szerencsés, aki a magyar versenyzők közül a legkorábban tesztelhetette a KTM 2011-es modelljeit

– Mielőtt szót ejtünk az újdonságokról, mesélj a saját motorodról!

– Idén egy KTM 250 SXF-fel versenyeztem. Szerintem nagyon jó motor: korábban egy Suzukival indultam, de amint kipróbáltam a KTM-et, rögtön érezhető volt a különbség. Szerintem a KTM-en egyszerűen jobbak a fékek és a teleszkópok.

– Ezt tapasztaltad a 2011-es modelleknél is?

– Igen, azokat szerintem még jobban eltalálták. Kicserélték a hátsó teleszkópot, most már az is hibás, mint a japán modelleknél. Nagyon jól mozog a motor – szerintem sokkal jobban, mint az eddigiék, és mindhárom modell erősebb is lett, mint korábban voltak az elődeik.

– Hogy jött a lehetőség, hogy éppen te próbálhatsz ki ezeket a motorokat?

– A KTM-nél mindig viszonylag hamar megjönnek a következő évi modellek. A csapatomnál már volt egy 250-es, és egy 450-es, azokat korábban már tesztelhettem, de nemrég tartott a csapatom egy tesztet Kőbölkúton, ahol már a 350-est ki tudtam próbálni.

– Egy 250, egy 350 és egy 450 ccm-es motort próbáltál tehát ki; menjünk végig mindegyiken! Milyen volt a legkisebb, a 250 ccm-es?

– Négyütemű injektoros, és erősebb is, mint az a 250-es, amivel én megyek most, így a kemény talajú pályákon biztos, hogy jobban megy az új. Nem ez az egyetlen, ahol kicserélték a teleszkópokat, a cég ezt megtette minden négyütemű motorjánál.

– És a legerősebb, a 450-es?

– Az egy nagyon erős gép, viszont még a kisebb súlyú emberek számára is nagyon egyszerű kordában tartani: éppen emiatt lehet vele gyorsan menni. Egy nagyobb termetű versenyzőnek olyan lehet ez a motor, mint nekem a 250 ccm-es.

– Akkor már csak az átmenet, a 350-es van hátra...

– Ez egy teljesen új konstrukció – bevallom, ez tetszett a legjobban a három közül. Erősebb volt sokkal, mint a 250-es, majdnem olyan, mint a 450-es, viszont könnyebb kezelni. Annyi a hátránya, hogy nincs saját kategóriája, így a nagyokkal, a 450-esekkel kell indulnia, annak aki ezzel szeretne menni.

– A 350-es egy új konstrukció: miért volt rá szükség?

– A cél az volt, hogy annak, aki most akar feljebb lépni a 250-es után, annak ne legyen olyan hirtelen nagy váltás: elég nehezek ezek az áttérések, mert a két motor között nagyon nagy úr volt: most végre ez is megszűnt. A cég egyébként azt nyilatkozta, hogy mindenképpen szempont volt számukra, hogy a hobbistáknak is megfeleljen a motor: szépen, elasztikusan megy.

– 350-esek a 450-esek között: nem túl nagy a hátrányuk így?

– Nem, nem hiszem: láthatjuk, hogy Antonio Cairoli is ezzel a 350-essel nyerte meg a világbajnokságot. Gyöngébb ugyan kicsit a motor, viszont ellensúlyozza ezt, hogy kisebb a súlya, így majdnem egálban van a kettő.

– Jövőre elképzelhető, hogy egy ilyenre fogsz ülni?

– Már gondolkoztam rajta, de ez még a jövő zenéje.

## TÉVEDTÜNK

Előző számunk bajnoki beszámolójának egyik mondatában tévesen szerepelt, melyik kategóriában és milyen motorral indul Hugyecz Erik: az MX2 bajnoka Yamahával versenyez. Az érintettektől elnézést kérünk.





# SÁRDAGASZTÁS HELYETT

Kecel után Kazár bajnok, Sirok vezet

Október elején pótolták az időjárás viszontagságai miatt 3 héttel eltolt keceli futamot a quadosok. Megérte várni: a versenyzők most egy minden szempontból kifogástalan pályát találtak.

Kadosa Ákos

Fehér Péter, Bencze Andris



A kicsit fázósan induló gépátvétel után a hőmérséklettel együtt a hangulat is emelkedett. A lazára sikerült bemelegítő edzés után aztán az időmérő és a futamok már igazi küzdelmet hoztak.

Az MXQ1-esek mezőnyében az első rajt nem sikerült Busz Patricknak, mivel az indulás pillanatában a motor lefulladt és mire a többiek után iramodott, már tetemes hátrányt gyűjtött össze. Nem így Jarjabka József, aki rendre meglepi a „nagyokat”, és az élen fordul az első kanyarban. Sajnos a kör végéig már nem tudta megőrizni vezető helyét, mert a rutinosabb Béres Zsolt – kihasználva a motorjában rejlő tartalékokat – az élre ugrott és maradt is a végéig, nyolc másodperc előnyt összegyűjtve. Mögötte másodikként a rajt utáni tülekedésben a hatodik helyre visszaeső Sirok Martin futott be – ezúttal egy KTM nyergében. A harmadik helyet a mezőnyön átgázoló Busz Patrick szerezte meg, negyedikként az egyetlen Kawasakis Szatmári Imre, ötödikként Jarjabka József, mögöttük Uzsák Tibor és Papp Tamás végzett. A rajt után még az élmezőnyben tanyázó Román Szabolcs következett, aki egy szerencsétlen ütközés következtében csak nehezen tudta újraindítani a gépet, így elment mellette a mezőny. A célba érke-



megelőzte Uzsák Tibort. Az így beállt sorrend lett a befutó. Az összetett eredménye: Béres, Busz, Sirok, Szatmári, Uzsák, Papp, Jarjabka, Herner, Román, Proksa. A Short Track bajnokság zárófutamához érkezett, így érdekes versenyre számíthatunk. Az időmérőn még első és második helyezést elérő Kazár Miklósnak

a sokáig vezető Kazárt, Régi Istvánnak viszont nem sikerült megelőznie a harmadik helyen motorozó Gyurjánt. Varga Norbert viszont most csatát veszített Lestyánnal szemben, így az összetett sorrend a következő képpen alakult. 30 perc+4 kör után: Gyurján István nyerte a versenyt Kazár, Benes, Régi, Varga és Lestyán előtt. A bajnoki címet Kazár Miklósnak szerezte meg, második Benes László, harmadik Gyurján István lett.

## MK Quad bajnokság állása

1. Sirok Martin	222
2. Busz Patrik	206
3. Béres Zsolt	183
4. Szatmári Imre	158
5. Papp Tamás	144
6. Román Szabolcs	105
7. Jarjabka József	95
8. Proksa Richárd	94

## Short Track Quad bajnokság végeredménye

1. Kazár Miklós	183
2. Benes László	170
3. Gyurján István	150
4. Régi István	138
5. Kumkli Tivadar	96
6. Nagy Norbert	93
7. Horváth Gyula	89
8. Varga Norbert	33

zők sorát Herner Péter zárta, mivel Proksa Richárd motorja ismét megadta magát a futamon, míg Roman Repa rajthoz sem tudott állni egy motorhiba miatt. A második futam már sokkal simábban zajlott. Jarjabka József ismét az élre állt és pár kanyarig vezette a mezőnyt, amíg Busz Patrick és Béres Zsolt egy kicsi hibáját kihasználva elmentek mellette. Ekkor még nem értek véget a megpróbáltatásai, mert az ismét rossz rajtot fogó és hátulról előretörő Sirok Martin kezdte szorongatni, azonban egy defekt és egy kicsúszás végleg lenullázta a futamát. Ezután már csak annyi történt, hogy a hatodik helyen rajtoló Szatmári Imre

és Benes Lászlónak nem sikerült jól az első futam. Kazár a 12. körig vezetett, azonban egy technikai hiba miatt sebességet veszített, emiatt az öt követő Gyurján István, majd Régi István is könnyedén megelőzte. Benes Lászlónak valami eltömítette az üzemanyag tank levegő szelepét így a harmadik helyről kényszerült egy kisebb pihenőre. Miután sikerült orvosolni a problémát visszaállt, de addigra 4 kör hátrányt szerzett és utolsó helyen futott célba. Az új motorra váltó Varga Norbert a végére elfáradva ugyan, de nagy harcban megtartotta 4. helyét Lestyán Krisztofer előtt. A második futam különösebb dráma nélkül zárult. Benes Lászlónak sikerült megelőznie



# EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY



## AUTÓ

**Név:** BMW E36M3  
**Gyártási év:** 1993  
**Teljesítmény:** 286 LE  
**Csapat:** Gizmo Team  
**Pilóta:** Kicsák Attila

## LÁNY

**Név:** Varga Brigitta  
**Kor:** 23  
**Lakhely:** Nyíregyháza  
**Foglalkozás:** go-go táncos

Fotó: Janics Attila



# NEMZETKÖZI ELISMERÉS

Az idei esztendő csúcsrendezvénye és annak értékelése

A 2010-es Drift fesztivál nagy durranásnak bizonyult, Európa számtalan országából érkeztek versenyzők a magyar rendezvényre. A sikerről Béres Szabolcs főszervezőt faggattuk.

TDK, Hajóka



– Szabolcs, elárulnád az újság olvasóinak, hogy sikerült Európa 16 ország versenyzőinek figyelmét magatokra irányítani?

– Megtaláltuk azokat az embereket, akinek a rendezvényeink szólnak. Megpróbáltunk egy olyan réteget kiszolgálni – mind versenyzőket, mind nézőket –, akik nem csak érdeklődnek a drift iránt, de áldozni is hajlandók arra.

– Nehéz feladat volt?

– Igen, mondhatom nyugodtan. Korábban sokat foglalkoztam azzal, hogyha valakinek nem tetszett valami, de ez hibás megközelítés volt. Észrevettem, hogy a magyarok két dologra figyelnek. Az egyik, hogy mi nem sikerül. Hetekig-hónapokig képesek elrontani a kedvüket, hogy volt egy tök jó

produkción, de volt benne egy makulányi hiba, ahelyett, hogy örülnék a sikernek. A másik, hogy mindenkinek meg akarunk felelni. Azt akarjuk, hogy az egész világnak jók legyünk, de nem leszünk. Ezen kellett túllátni, a többi már csak befektetendő energia kérdése.

– Mi motivál a munkád során, miért ölsz ennyi energiát a driftsportba?

– Az én munkám a drift iránt érdeklődő embereknek szól, azoknak a nézőknek, akik minden évben szeretnék valami újdonsággal színesíteni a programjukat, és a versenyzőknek, akik öregbíteni szeretnék a tudásukat. Ha én az alapján ítélném meg a saját munkámat, hogy például XY ex-tanárom, vagy jelenlegi konkurencem hogy ítéli meg

az eredményeimet, az téves irány volna. Az igazi értékelést akkor kapom meg, amikor elolvasom az e-mailjeimet, a facebook-üzeneteket, vagy a honlapomon az új képeket és videókat látom. Akkor találkozom azzal, hogy a világ legkülönbözőbb pontjain élő embereknek mennyi örömet adott, amit a rendezvényeim produkáltak. Ez az, ami miatt nem kérdés, hogy jó, ami csinálom és van létjogosultsága - nekem pedig ez már elég. Az öröm, amit az egyes versenyzők arcán látok, amikor egy verseny pontszerző helyére kerülnek, már csak ráadás.

– Tartogattok még meglepetéseket a jövő évi drift szezonra?

– Mindenképp, de ezeket keresse mindenki a [www.drifting.hu](http://www.drifting.hu) oldalon.



A King Of Europe driftes rendezvényein garantált a jó szórakozás és az érdeklődők tömege





# LOEB HETEDSZER

Japán és Franciaország: Senki sem állította meg a bajnokot

65



Atávok-keleti országban Ogier emelhetette magasra a győztesek tróféáját, a franciáknál pedig Loeb szerzett ismét elsőséget, idő előtt begyűjtve ezzel az egyéni világbajnoki címet.

Amber PR, Gyártók



Sebastien Ogier nem vesztegeti az időt. A Portugál Ralin megszerzett győzelmet követően immár idén másodszor is győzelemre vitte a Citroënt. Igaz a gyártól bizalmat kapott francia a Japán Ralin már a legjobb autóval repesztett – Dani Sordo helyén. Az első számú istállóan ugyanakkor felemásra sikeredett a versenye, hiszen Loeb csak ötödik lett: a má-

sodik helyen a félgári Citroën csapattal versenyző Petter Solberg ért célba, a bronzérmes helyezés pedig a fordos Latvaláé lett. „Ez tényleg fantasztikus, nagyon boldog vagyok. Elsőre tudtam, hogy ez egy nehéz rali lesz, mivel nem szeretem azokat a gyorsasági szakaszokat, melyek nagyon durvák. Ennek ellenére gyorsan jó ritmust vettem

fel és jól éreztem magam a kocsiban” – nyilatkozta Ogier.

Sebastien Loeb nem volt formában ezen a ralin, de az ötödik helyért járó 10 ponttal tovább erősítette helyét az egyéni ponttábla élén. A ralifenomént a kétszeres Japán Raligyőztes Mikko Hirvonen követte a hatodik helyen, aki



idén nem tehetett sokat, mert sebességváltó probléma nehezítette versenyzését.

\*

Október első hétvégéje aztán ünnep lett Sebastien Loeb-nek, a Citroënnek és a franciáknak egyaránt, hiszen a címvédő világbajnok győzött a hazai futamán, ezzel begyűjtötte hetedik vb-elsőségét. A siker előre borítékolható volt, hiszen ez az a rali, amelyet mintha a sztárpilóta szája íze szerint találtak volna ki. A Korfika Rali helyét átvevő Francia Rali útvonala ugyanis a 36 éves pilóta szülővárosán is áthajtott – nem csoda, ha két versenyyel a szezon vége előtt eldőlt az egyéni elsőség kérdése. A dobogó másik két helyén – Sordo és Solberg révén – is citroënes pilóta ért célba, így (ismét) totális sikert ért el a francia márka.

„Ez fantasztikus. Nagyon nagy hatású rali volt ez a mostani. Nagyon nehéz volt és nem vártunk ennyi embert a versenyre. Ez a legszebb eredmény számomra,

A Francia Rali helyszíne idén Korfika helyett Sebastien Loeb szülővárosa, Alsace volt, így nem meglepő, hogy a francia pilóta mindent megtett, hogy itt védje meg világbajnoki címét

## MEGY VAGY MARAD?

Miközben a világ csak találgatja, jövőre hol folytatja Kimi Raikkönen, a finn továbbra is keményen küzd a Citroën volánja mögött egy jó eredmény eléréseért. A Japán Ralin mindez azért nem sikerült neki, mert félreértette az itinert és leesett az útról, Franciaországban pedig fél óra várakozás után adta fel, miután WRC-je fennakadt egy kis dombon, és nem tudták autóját elmozdítani.







s így Franciaországban nyertem meg a világbajnokságot" – mesélte el a versenygyőztes a sajtótájékoztatón. A francia pilóta rajt-cél győzelmet szerzett Franciaországban, s ez a diadal



a Loeb-Elena páros 60. elsősége is volt egyben. Van mit ünnepelnie a párosnak és a csapatnak is, hiszen a hármas sikerrel a team is akkora előnyre tett szert

### A JÖVŐ ÉVI ÜLÉSÉRT

Úgy tűnik, Sebastien Ogier és Dani Sordo vérre menő harcot vív a jövő évi citroënes gyári helyért. Ogiernek most, a junior csapattal szerzett győzelmét követően három ralira szavazott a gyár bizalmat. Egy futamon a második, egyen pedig az első helyet szerezte meg, s még a szezonzáró Wales Ralin mutathatja meg,



hogy jobb spanyol vetélytársánál. Természetesen a spanyol is nagyon igyekszik, de Japánban Kimi Räikkönen csapattársaként a junior csapatban csak negyedik lett. A siker érdekében még a navigátorát is lecserélő pilóta még két ralin, többek között a hazai versenyén, mutathatja meg, hogy igenis helye van a gyári alakulatnál.

a konstruktőrök között, hogy ez a trófea is szinte biztosan Párizsba kerül. A legjobb fordos cím negyedik helyével ezúttal is a fiatal Jari-Matti Latvaláé lett, jelezve egyfajta hatalomátvételt a kék ovális csapatnál. Míg Latvala az egyéni ponttábla harmadik helyét foglalja el, addig Mikko Hirvonen, az eddigi első ember 40 pont lemaradással csak a hatodik helyen tanyázik. Egyébként ezúttal nem nagy különbséggel ért célba a két finn, hiszen Hirvonen csapattársa mögött, az ötödik lett. A hatodik hely Sebastien Ogier-é lett, aki ezúttal a Junior csapattal versenyzett. A he-



tedik, nyolcadik és kilencedik helyen fordos pilóták: Villagra, Wilson és Henning Solberg kormányozták célba autójukat. A tizedik, utolsó pontszerző helyezést Patrik Sandellé lett egy Skoda Fabia S2000-essel. Sandell ezzel megnyerte a Super 2000-es kategóriát is.

A mezőny számára most egy hosszú, három hetes pihenő következik, s utána az elit a szezon utolsó előtti összecsapásán, a Katalán Ralin (2010. október 22-24.) mérkőzik meg egymással. Az elmúlt években Spanyolországban sorra hozta domináns formáját

a Citroën, s így sokszor ünnepelt kettős győzelmet Barcelona környékén. Sebastien Loeb e hétvégi győzelmét, a zsebében lévő világbajnoki címét és spanyolországi domináns formáját látva biztosan fogadhatunk ezúttal is az ő és csapata sikerére.

### Légeredmény

Japán Rali		
1. S. Ogier	Citroën C4	3:10:26,4
2. P. Solberg	Citroën C4	3:10:42,1
3. J.-M. Latvala	Ford Focus	3:10:52,4
4. D. Sordo	Citroën C4	3:11:01,6
5. S. Loeb	Citroën C4	3:11:19,7
6. M. Hirvonen	Ford Focus	3:11:39,9
7. H. Solberg	Ford Focus	3:13:29,5
8. F. Villagra	Ford Focus	3:20:44,3
9. J. Ketomaa	Ford Fiesta	3:25:13,5
10. M. Prokop	Ford Fiesta	3:25:47,2

Francia Rali végeredménye		
1. S. Loeb	Citroën C4	3:05:49,3
2. D. Sordo	Citroën C4	3:06:25,0
3. P. Solberg	Citroën C4	3:07:06,1
4. J.-M. Latvala	Ford Focus	3:07:18,6
5. M. Hirvonen	Ford Focus	3:09:33,1
6. S. Ogier	Citroën C4	3:17:45,2
7. F. Villagra	Ford Focus	3:20:04,7
8. M. Wilson	Ford Focus	3:20:16,2
9. H. Solberg	Ford Focus	3:22:38,2
10. P. Sandell	Skoda Fabia	3:23:01,6

### A bajnokság állása

Pilóták	
1. S. Loeb	226 pont
2. S. Ogier	166 pont
3. J.-M. Latvala	144 pont
4. P. Solberg	133 pont
5. D. Sordo	125 pont
6. M. Hirvonen	104 pont
7. M. Wilson	60 pont
8. F. Villagra	36 pont
9. H. Solberg	33 pont
10. K. Räikkönen	21 pont

Konstruktőrök	
1. Citroën	388 pont
2. Ford	277 pont
3. Citroën Junior Rally Team	193 pont
4. Stobart	140 pont
5. Munchi's	54 pont



**Canon TAMRON SIGMA PENTAX hama.**

**Camera Kft.**

**Megbízott magyarországi márkaszerviz**  
**Canon szaküzlet**  
**Canon, Sigma, Pentax, Tamron márkaszerviz**

Üzletünkben vásárolt SLR gépekre és objektívekre garancia meghosszabbítás vásárolható!!! részletek a honlapon

Profi és amatőr Canon fényképezőgépek és videokamerák, nyomtatók, scannerek, patronok, papírok és Hama kiegészítők nagy választékban.

**Camera Kft.**

1085 Budapest, Somogyi Béla u. 19.  
 ☎ Tel.: +36 (1) 266 8085, 328 0691  
 ☎ Fax: +36 (1) 235 0831  
 Nyitva: Hétfőtől péntekig 9-17 óráig.  
 E-mail: info@camerakft.hu

**www.camerakft.hu**

BEMUTATÓINKRÓL ÉS AKCIÓINKRÓL ERDEKLÖDJÖN HONLAPUNKON!



# HÁROM AZ ÚJDONSÁG

## WRC-bemutatók a Párizsi Autószalonon

A jövőre három gyártóra bővülő WRC mezőnyében a Fiesta RS WRC, a Citroen DS3 WRC, valamint félállásban a Mini WRC Countryman fog küzdeni a futamgyőzelmekért. A versenygépekről a Párizsi Autószalonon rántották le a leplet.

Szabó Imre László, Gyártók



nak, Dani Sordo szerződésének bejelentése pedig még mindig várta magára. Az elődjénél kompaktabb DS3 WRC optikailag nem nagyon tér el az alapjául szolgáló DS3 Racingtől, de azért az aerodinamikai kiegészítők még vadabbá teszik. A motorháztető alatt egy teljes egészében új



mon rajthoz álló csapat az angol Kris Meeke szerződésének a hírére is megerősítette. A Prodrive elnöke, Dave Richards nem titkolja, hogy győzelmi tervekkel érkeznek a rali világbajnokságba. „A 2011-es szezon felkészülési évnek szánjuk, de a célunk az, hogy már az első futamon is versenyképesek



A közönség érdeklődése nem csak a vadozatú modelleknek szólt: arra is kíváncsiak a rajongók és a szakma, hogy az ellenfelek hogyan oldották meg a WRC-részvétel új szabályzatának bevezetése okozta feladatokat. A költségvetés leszorítását célzó előírás-rendszer a jövő évtől tiltja például

a drága anyagok (títán, karbonszál stb.) használatát, szabványosít bizonyos alkatrészeket (pl. turbófeltöltő) és korlátozza az autó élettartamát befolyásoló lehetőségeket.

Az autós világ legnagyobb őszi seregszemlájén bemutatkozó új WRC versenygépek közül a Ford volt az, amelyet már akár éles körülmények között is láthatott a nagyközönség, hiszen kétfeliteres szívómotorral az új Fiesta „WRC-jét” a februári Svéd Rali óta éles körülmények között próbálgatja az IRC mezőnye, mi több a Kakuzsi testvérpár révén a hazai bajnokságban is fut egy ilyen modell. A kék ovál legnagyobb újdonsága Párizsban így tulajdonképpen csak az autó órába beépített 1,6 literes turbómotor volt. „Az új technológiájú turbómotor bemutatása bi-

zonyítja a Ford elkötelezettségét az autósportok iránt” – nyilatkozta a Ford Európa Motorsport osztályának menedzsere, Mike Norton a Párizsi Autókiállításán. „Ez egyben a megfizethető árú autóversenyzés és az utcai autókba használható technológiák támogatását is jelenti.” Az új Fiesta RS WRC azonban nem csak az erőforrás tekintetében tér el az IRC-ben már kipróbált verziótól. „Határozottan különbözik az új autónk az alapot jelentő Fiesta S2000-től” – nyilatkozta Gerard Quinn a Ford Európa Motorsport osztályának a vezetője. „A legfontosabb változások a lemezek alatt találhatók. A legnagyobb természetesen az új, 1,6 literes Ford EcoBoost turbómotor.”

Az új Fiesta RS WRC első komoly tesztjei

a csapat pilótáinak, Mikko Hirvonennek és Jari-Matti Latvalának a közreműködésével már pár nappal a leleplezést követően elkezdődtek Spanyolországban. Ez a hír sem nevezhető azonban túlon túl meglepőnek, hiszen a kocsik felkészítési programja már eddig is zajlott, amely keretében a gyár tesztpilótái már több mint 3000 kilométert próbálgatták az autót. Hazai pályán a Ford fő ellenfele, a Citroen is bemutatta az elmúlt években sikert sikerre halmozó C4 WRC versenyautójának utódját. A Citroen DS3 WRC érdekessége, hogy az első fotókon Red Bull színekben pompázva állt a nagyközönség elé. A Citroen azt is megerősítette, hogy a gyári csapat a Sebastien Loeb és Sebastien Ogier pilóta párossal vág neki a 2011-es szezon-

fejlesztésű, 300 lóerős, 1,6 literes közvetlen befecskendezéses erőforrás lapul, amely teljesítményében bevallottan nem gyengébb az elődnél, de azért valójában egy kicsit erőteljesebb lesz. A hivatalos adatok szerint mindössze 350 Nm lesz a maximális nyomatéka, ami azért jóval kevesebb a jelenleg futó WRC-knél (most kb. 600 Nm-t tud egy jobb autó). A négykerék-hajtáshoz egy hatfokozatú szekvenciális váltó kapcsolódik, elől és hátul is mechanikus differenciálművel. A legnagyobb érdeklődés azonban nem a széria eddigi egyeduralgódóit, hanem az újonc, a Mini új WRC versenyautójának a bemutatását övezte. A Mini WRC Countryman tesztjei Portugáliában már szeptember közepén elkezdődtek. A jövőre csak 6 futam-

legyünk. Nincsenek komoly megoldatlan kérdések előttünk, így reméljük, hogy hamarosan mi nyerjük majd a világbajnokságot az új Mini WRC-vel. Mi hisszük, hogy ez az autó ugyanolyan sikeres lesz a mai ellenfelek között, mint az a 60-as években volt. És abban is biztosak vagyunk, hogy a Mini érkezése miatt növekedni fog az érdeklődés a rali világbajnokság iránt.” Mit tudott mindehhez hozzátenni a Mini marketingigazgatója, Ian Robertson? „Az emberek azt gondolják, hogy a kis autók nem igazán jók a mindennapi közlekedésre, a rali azonban már más. Az üzenet, hogy a Mini izgalmas és energikus, a rali segítségével el tudjuk majd juttatni a vásárlókhoz, és ez nagyon hasznos lesz a számunkra.”



# ASZFALTRÓL MURVÁRA

25 éve Reutemann sikeresen ült át egy raliautóba

A korábbi Forma-1-es világbajnok, Kimi Räikkönen idei ralis szereplése során idáig csak részsikereket tudott felmutatni. Azonban éppen negyed százada annak, hogy egy kis híján ugyancsak F1-es bajnoki címet nyert versenyző szenzációs eredményt ért el a rali világbajnokság színpadán.

Surányi Géza

ATP

meg kellett barátkoznia a négykerékűhajtással, és alkalmi navigátorával, Jean-Francois Fochille-lal is. (Őt a Peugeot ezúttal pihentetett versenyzője, Bruno Saby adta kölcsön.) Reutemann számára nem volt teljesen ismeretlen a laza talajon való versenyzés, sőt húsz évvel korábban éppen azoknak a pályáknak egy részén versenyzett, melyeken most a világbajnoki futamot bonyolították. A tíz évig Forma-1-es pályákat koptató pilóta szereplése felülmúlta az elvárásokat. Nemhogy sérülés nélkül hozta be a célba az autót,



Amikor a Williams csapaton belüli rivalizálás miatt Carlos Reutemann elbukta az 1981-es világbajnoki címet, kiábrándult a Forma-1-ből. A következő évben ugyan részt vett az első két futamon, aztán az akkor 40 éves versenyző mégis otthagya a száguldó cirkuszt. A rali világbajnokság éppen ekkortájt élte fénykorát, melyben nagy szerepet játszottak a B csoportos autók. Ezek a 400-500 lóerős, összkerekű szörnyetegek mágnesként vonzották a nézőket a pálya szélére. A Peugeot gyár volt az első, mely maximálisan kihasználta a laza szabályok adta lehetőségeket, mikor 1984-ben megépítették a 205 Turbo 16-ost. Ez az autó csupán külsőleg hasonlított az utcai típusra, a karosszéria alatt valódi versenytechnika lapult. A franciák számára rendkívül fontos volt a dél-amerikai piac,

és mikor 1985-ben ide látogatott a rali világbajnokság, a gyár az Argentínában a mindig nagy népszerűségnek örvendő Reutemannt kérte fel az egyik autójuk vezetésére. Kétféle reklámfogás volt, nemde? Az ötlet gazdája alighanem a mindig zseniális döntéseket hozó Jean Todt volt, aki ma a Nemzetközi Autós Szövetség (FIA) elnöke, akkoriban azonban Peugeot versenyrészlegét vezette. (Hogy milyen fontos volt az argentin világbajnoki futam a francia márkának, azt az is mutatja, hogy a cég elnöke, Jean Boillot is a helyszínen követte végig az eseményeket.) Reutemannt lenyűgözte a szenzációs gyorsulással és fékezéssel rendelkező kisautó. „A Peugeot olyan, mint egy Forma-1-es versenygép, csupán annyi a különbség, hogy nincs leszorító erő” – mondta a versenyző, akinek nem volt egyszerű a dolga, hiszen



Kimi Räikkönen egyelőre csak álmodozhat arról, hogy megismétli Carlos Reutemann 25 évvel ezelőtti sikerét...

hanem a huszonnégy, hol nappal, hol éjszaka megtartott gyorsasági szakaszról négyszer a második, tizenkétszer pedig a harmadik leggyorsabb időt autózta. Ennek köszönhetően a harmadik helyet szerezte meg a négynapos, közel ezer kilométer gyorsasági szakaszt tartalmazó erőpróba végén. (Napjainkban a WRC futamok távja harmadennyi.)

## 205 T16

A ralisport történelméért rajongók alaposabban is megismerhetik a Peugeot 205 T16 történetét Graham Robson könyvéből, mely a korábbi lapszámainkban már bemutatott „Rally Giants”-sorozat egyik kötetete. A 128 oldalas művet megvásárolhatják a Veloce kiadó honlapján ([www.veloce.co.uk](http://www.veloce.co.uk)). ISBN száma 9781845841294, ára 14,99 angol font.



# MINDEN BAJ FORRÁSA

Megoldódott a TAXI4-es autó műszaki problémája

Boroznaki Tibiék egész évben küzdöttek: motorproblémák hátráltatták őket. Egy futammal a bajnokság vége előtt azonban úgy tűnik, végre meglelt a hiba oka.

H. Pájer Ani, Hollár Attila

– **Mi volt a baja a motornak?**

– Konstruktív betegsége volt, amit az előző tulajától örököltünk. A legtöbb problémát az okozta, hogy az olajhűtőt rossz helyre tették a kocsi, és mi ennek a levét ittuk egész évben. Ettől melegebb a motor. De a legutóbbi, egész napos tesztünk során a Kakucs-ringen úgy tűnt, hogy mind megfejteti, mind orvosolni sikerült a problémát. Itt tenném hozzá, hogy nagyon hálás vagyok a csapatnak, mert rengeteget segítettek a gondok kiküszöbölésében. Bízunk benne, hogy a következő, egyben utolsó futamon egyrészt problémamentesen tudunk majd végigérni, másrészt komolyabb eredményt is el tudunk majd érni.

– **Mit jelent az, hogy nem jó helyen van az olajhűtő?**

– Hogy nem a széria helyre, a doblemezre építették be, hanem a rendes hűtő elé szerelték, ami előtt még az intercooler is ott van, tehát tulajdonképpen egy nagy szendvics

közepébe került. Így viszont úgy tűnik, hogy kevés lett a levegő, amelyet a hűtő kapott, ezért csökkent a hatékonysága.

– **Hogy lehet, hogy az előző tulajdonosnak ez nem okozott nehézségeket?**

– Eddig túraversenyeken ment a kocsi, ahol sokkal kisebb az igénybevétel: kevesebb és rövidebb gyorsokon versenyeztek, így ott egész egyszerűen nem volt ideje elmelegedni emiatt a motornak.

– **A teszten kívül, élesben is próbáltátok az autót...**

– Igen, Vácra voltunk egy kisebb sprint-futamra, ahol gondmentesen mentünk egész nap, és még sikerült is megnyernünk a versenyt, úgyhogy bizakodók vagyunk. Ide tényleg csak azért mentünk el, hogy versenykörülmények között szűrhessek ki, ha van még esetleg valami probléma, de szerencsére nem volt.

– **A motor melegedése nem tesz jót a motornak, ez egyértelmű. Milyen hosszútávú károkat szenvedtetek?**

– Ez már egy új motor. Korábban, mikor még csak tapasztaltuk a melegedést, lecseréltük, mert azt hittük, az a hiba oka. De amikor az új erőforrás is szétment Kazincbarcikán, akkor már tudtuk, hogy a motor nem az ok, hanem az okozat. Most ugyanezt az A-s motort csináltuk meg újra, lesz egy komplett revíziója, felújítása, hiszen gőzerővel kell mennünk, hogy a második helyünk meglegyen év végén a bajnokságban.

– **A navigátorodat mennyire viselte meg az idei év kudarc-sorozata?**

– Mi alapvetően egy jókedvű páros vagyunk – aki látta a belső felvételeinket a neten, annak ezt nem nagyon kell bizonygatni –, de már nagyon kezdte letörni a szarvunkat ez a széria... Most viszont, a váci versenyen Andris megint kezdett a régi lenni, úgyhogy remélem ebben sem lesz hiba a Mecsekben...

## BELSŐ

A szurkolóknak, akik már nagyon hiányolják a vidám belső kamerás felvételeket a párosról, a [www.boroznaki.try.hu](http://www.boroznaki.try.hu) oldalt ajánljuk a figyelmébe.





# ESŐS KALANDOK

Akácmezes Baranya Kupa: Három bajnokság mezőnye harcolt

Az első osztályú küzdelmek két hónapos szünetében is találhattak a rajongók izgalmas futamot idehaza, ráadásul aki tiszteletét tette a mecseki pályák mellett, annak három bajnokság mezőnye is végigszáguldott a szeme előtt.

Wéber Hata

őleg, Galadriel.hu, Kacsánci Sportfotó

A programban a klasszikus Remeterét-Árpádtető és a tempós Vasas-Zobákpusztá háromszor, míg az újjon Komló-Komló gyorsasági szakasz kétszer szerepelt, tizedik gyorsaságiként pedig a Béta-Zobákpusztá, a superspeciál várt a talpon maradtakra.

A másodosztály mezőnyében Órai Balázsék már az első gyorsan az élre álltak, és öt szakaszgyőzelemmel a tarsolyukban vezető pozíciójukat a verseny végéig megtartották. A Lukács-Mesterházi és a Horváth-Kása kettős két-két részsikernek



## KÖTELEZŐ GYŐZELEM

„Nagyon jó futam volt, bár esett az eső végig. De mivel tesztnek szántuk, így ez nem zavart bennünket, a beállításokat próbálgattuk az autón, úgyhogy azon túl, hogy nyerni sikerült, még ilyen szempontból is eredményes hétvégénk volt. Az autó is hibamentesnek bizonyult a verseny során, és mi is – de tulajdonképpen ezt várta tőlünk mindenki” – nyilatkozta Aschenbrenner György a Baranya Kupa végén. A hazai rali idei első osztályú abszolút bajnoka hozzátette, elindulnak a közelgő Mecsek Ralin is, de nem a megszokott Mitsubishi-vel, hanem egy elsőkerékes R3-as Hondával. „Szerintem a versenyzői fejlődésnek fontos része, hogy minél több autót próbáljon ki az ember. Ez most csak próba lesz, de nagyon kíváncsi vagyok, hogy milyen eredményt tudunk elérni az új autóval.”

örülhetett, előbbieik végül a második helyet szerezték meg az abszolút értékelésben, a harmadik helyen a Popovics-Leutsch páros végzett. Az F-csoportban a Ranga-Hideg duó nem talált legyőzőre – egészen a hatodik szakaszig. Addig több mint másfél perc előnyt autóztak össze, ám a körgyorsasági kifogott rajtuk, becsúsztak egy árokba és csak a mentőcsa-

pat tudta kihúzni őket. Az első helyet így a Medvecz-Medvecz kettős szerezte meg, pozíciójukat a hátralévő négy gyorsasági szakasz megnyerésével biztosították be. A második helyre Borbásék, míg a harmadikra Dudásék hozták be a Subarut. A másodosztály mezőnyét az M-csoporttal kiegészítve láthatta a közönség, amelyben az első osztály neves pilótái próbálkozhattak



Az időjárás nem volt kegyes a párosokhoz, hiszen szakadó esőben kellett minél gyorsabban teljesíteni a gyorsokat, így a kicsúszásokkal tarkított verseny senkinek nem jelentett meglepetést

A Kakuszi testvérpár Ford Fiesta S2000-ese egy váratlan műszaki hiba miatt a verseny felénél a futam feladására kényszerült



**MAXIMUM kedvezmény! MINIMUM ár!**

**Az AV Planetnél!**



**-20%**



**-25%**



autóhifi · digitfonykepezo · CD/DVD erősítő · hangfal · házimozi rendszer · hifi · mp3 lejátszó · navigáció projektor · televízió · videokamera · háztartási gép

**AV PLANET**  
WWW.AVPLANET.HU



# VÍZENJÁRÓ

Bakó László a Mecsek Ralira hangolt

Bár nem pont úgy alakultak a dolgok, ahogyan azt eltervezték, a debreceni Bakó-Gyöngy párosnak a Baranya Kupán sikerült gond nélkül felkészülni a bajnokság soron következő, utolsó csatájára.

Grécai Zoltán



Az autó a verseny előtt kapott egy száraz futómű-beállítást, amelynek hangolásában a márka legavatottabb hazai képviselői, Bútor Róberték voltak a csapat segítségére. A hétvégi esőzés persze nem tette lehetővé, hogy az így nyert lehetőségeket ki tudják autózni a Citroënből, így az első kör után kicsit puhítani kellett a futóművön. Ezt követően már sokkal jobban alakultak a dolgok: a második körben rögtön közel 20 másodperces javulást tapasztalt a versenyző-páros. A harmadik körre azonban már nem lehetett tovább kísérletezni, hiszen már akkora víz volt a pályán, hogy minden

komolyabb manőver túl nagy kockázatot jelentett volna, ezért a kettős inkább autózott egy kicsit a közönségnek, persze csak a biztonságos határon belül.

**Bakó László:** „A kazincbarcikai futam után éreztük, hogy állítani kell az autón, ezért letöltöttük a Citroën beállításait és Bútor Robi felajánlását kihasználva kaptunk egy alap aszfaltos száraz beállítást. Sajnos az időjárás nem volt segítségünkre abban, hogy ezt ki tudjuk használni, de érezhetően sokat javult az autó stabilitása és a kanyarból való kigyorsulása. Az eső miatt puhítani kellett a futóművön és ez a második körre meg is hozta az eredményét, nagyon sokat gyorsultunk, a harmadik körre ezt már nem mondhatjuk el, mert olyan mennyiségű eső esett, hogy nem kockáztattunk. Ettől függetlenül nagyon jól éreztük magunkat ezen a versenyen és már várjuk a mecseki megmérettetést. Reméljük sokan leszünk

a kategóriában, és egy jót tudunk csatázni az évad utolsó futamán.”

**Gyöngy Imre:** „Izgalmas kis futam volt, hiszen ritkán autózhatunk ekkora esőben. A kocsin sikerült új beállításokat eszközölnünk, amit Mecseken elő tudunk húzni a tarsolyunkból, ha hasonlóak lesznek az időjárási körülmények. Idén keveset tudtunk autózni, ezért szükség van az ilyen futamokon való indulásra, hiszen kell a kilométer az autóval való további ismerkedéshez.”



Borsi Gergő egy új Mitsubishi-vel versenyzett Baranyában, és a váltásnak meg is lett az eredménye



hy kettős csatározásáról szól. Györkő négy gyorsasági győzelmet zsebelt be a verseny során, a bajnokságban élen álló Sággy így a második helyre szorult. Igaz, utóbbit a jó eredmény elérésében műszaki probléma is hátráltatta, ugyanis

a Mitsubishi hajtása meghibásodott a második gyorsan, miután nekicsapta az autó hátulját a betonkorlátnak... A két domináns páros mellett a Szabó-Brigovác duó is megmutatta a tudását, illetve azt, hogy egy Ladával is lehet legalább olyan gyorsan menni, mint a Mitsubishi-vel. Az utolsó két gyorsan – Komlón és Árpádtetőn – ugyanis az abszolút első helyen végeztek. Nagy csata folyt az abszolút harmadik helyért is Amrein és Tajmel között. A hetedik gyors végére a két versenyző egálban volt, a dobogó legalsó fokát végül Amrein foglalhatta el, hiszen az első gyorsan ő volt a jobb.

## NYILATKOZATOK

**Hideg Krisztián:** „Rosszul indult a verseny, rögtön az első gyorsan defektet kaptunk. Mivel arra számítottunk, hogy szárad majd az idő, csak olyan pótkerekek voltak nálunk. Ezt kellett feltenni előre, ami rányomta a bélyegét a következő két gyorsra. Ott 35 másodpercet kaptunk Asitól, de a következő négy gyorsan csak 2-3 tizedmásodpercre voltunk egymástól. Az időjárásnak nagyon örültem, pont ilyenre számítottam, az autó is tökéletesen működött.”

**Medvecz Péter:** „Csak Árpádtetőn volt egy-két kis csúszkálásunk, egyébként gond nélkül megúsztuk a versenyt. A komlói körgyors lett a kedvenc, sajnáltuk, hogy az utolsót törölték a programból. Összességében jó volt a nap, bár eshetett volna kevesebb eső. Örülünk, hogy itt lehetünk!”

**Borbás Szabolcs:** „Csupán szerencsénk volt, azért végeztünk a második helyen! Megszoktam a Mitsubishi-t, a Subaru pedig teljesen más. Nagyon sokat csúszkáltunk vele. Az első két körben még versenyben voltunk Medvecz Petiékkel, aztán a nagy esőben már nem akartunk kockáztatni és visszavettünk a tempóból. Ranga Peti úridőket autózott, ha jövőre Rali 2-ben fog versenyezni, akkor felköthetjük a nadrágot.”

**Dudás Csaba:** „A vártnál jobban sikerült ez a verseny, bár a végén volt egy kis gondunk. A superspeciálón igazából nem működött a kuplung, így nagyon örülünk, hogy egyáltalán a célig eljutottunk. Törekedtünk a biztonságos autózásra, nem akartunk mindenáron nyerni.”

**Órai Balázs:** „Jó volt, szerencsére Bereczki Norbi nem jött el, mert megvert volna minket. Voltak kisebb-nagyobb problémák, és a második körben ráengedtek minket a Historic mezőnyre, emiatt bosszankodunk kicsit. Mindezek ellenére elégedettek vagyunk, hiszen megnyertük a versenyt!”

illetve edzettek a közelgő Mecsek Ralira. A vendégfellépők közül Asiék itt is legyőzhetetlennek bizonyultak, a második helyen pedig Hidegék értek célba, akik nagyon örültek a szakadó esőnek. Borsiék első versenyüket teljesítették az új Mitsubishi-vel, így nagyon elégedetten távoztak a harmadik helyért járó serlegekkel.

Az Oszecko Rali Sprint Bajnokság 50 versenyzőpárosából vasárnap délután mindössze 35-en érkeztek meg a Városház téren felállított céldobogóra. A szombati bemelegítés, a prológ után 7 gyorsasági szakasz teljesítése várt a mezőnyre. Az erőpróba a két Mitsubishi-terelgető páros, a Györkő-Egerszegi és a Sággy-Ság-







Szabó Krisztián kétszeres Eb-győztes autója jövőre új gazdát keres. Jelenlegi tulajdonosa örülne, ha itthon akadna rá vevő, és egy újabb fiatal magyar tehetség is a csúcsra érhetne vele

# ISMÉTLÉS

Megvédte autókrossz junior Eb-címét Szabó Krisztián

Nem semmi az autósportban, ha az ember 18 esztendősen már kétszeres Európa-bajnoknak mondhatja magát. Márpedig az autókrossz-tehetség, Szabó Krisztián ezzel dicsekedhet.

Bethlen Tamás

Fehér Péter

– Gratulálunk a címvédéshez, és ahhoz, hogy alighanem Te vagy Magyarországon az egyetlen kétszeres Európa-bajnok autósportversenyző! Könnyebb volt az idei elsőség a tavalyinál?

– Ami engem illet, a tapasztalataim miatt 2010-ben jobb eredményeket produkáltam, mint tavaly. A gond csak az volt, a legnagyobb ellenfelem, a 14 éves Jakob Kubicek is sokat fejlődött és kevesebbet hibázott, szinte mindig egymás mellett végeztünk. 2009-ben ő csak 4. lett a vég-

elszámolásnál, de most mindössze 3 pont volt a különbség.

– Ez lehet a junior kategória nehézsége? Hogy minden évben felbukkanhatnak új tehetségek?

– Nem, hirtelen nehéz betörni a legjobbak közé. Nagyon kell a tapasztalat a technika és a szerencse mellé. A nyirádi versenyt leszámítva idén a legrosszabb eredményem egy 3. hely volt, és meg vagyok róla győződve, hogy ilyesmit csak rutinnal érhet el az ember.

– Ha már szóba került Nyirád: akkor eléggé el voltál kenődve a kizárásod miatt. Hogyan tudtad feldolgozni az eseményeket? Mi történt az utolsó két futamon?

– Nem emésztettem magam, ennek ellenére érdekesen alakultak a dolgok. Franciaországban az időmérőt egy századdal nyertem, az előfutamokban kétszer második és egyszer harmadik lettem, de éreztem, hogy folyamatosan gyengült a kocsi. Kimostuk a láncot, lekapartunk minden gramm sarat az autóról, kevesebb légszűrőt tettünk be, hogy több levegőt kapjon az erőforrás, de nem használt, csak 3. lettem, és elvileg egy pont hátrányom volt a záró forduló előtt. De csak ha a mínuszolási lehetőséget nem vettük. Ha azt is beleszámoltuk, még mindig vezettem. Kockáztatni persze nem volt szabad, úgy-hogy mindenképpen erőforrást kellett cserélnünk, de csak széria motorunk volt tartalékban, ami 120 lóerőt tudott az év eleji tuningverzió 140-éhez képest. (Honda CBR600-as motort használnak – a szerk.) Így is jól jártunk azonban, még hétfőn kipróbáltuk, és éreztem, hogy sokkal jobb a meghibásodott darabnál. Az utolsó, olasz versenyen tudtam, hogy a harmadik hely is elég, így nem erőltettem a dolgo-



kat: az időmérőn 2., az első előfutamban első, a másodikban második, a harmadikban felakadt gázpedállal ismét első lettem. A futam elején aztán ketten is megelőztek, de szorosan a riválisom mögött mentem, és amikor az élen haladó kiesett, tudtam, hogy már nem lehet baj, a második helyet bajnok vagyok.

– Milyen könnyű volt ezt így elmesélni! De megoldani a problémákat, például gyorsan motort cserélni nem lehetett egyszerű, igaz?

– Nem tudok elég hálás lenni a mögöttem álló csapatnak, akik egyrészt élés helyzetben is villámgyorsan és biztos kézzel cserélkeznek, másfelől a téli szünetben olyan

módon készítik fel és fejlesztik az autót, ami megfizethetetlen. A mögöttem álló embereket név szerint is dicséret illeti: Pap László a konstruktőröm és az edzőm, Krasznai Tamás a csapatvezetőm és Keszter György a szerelőm. Rajtuk kívül egyébként egy-egy női családtag is velünk tart külföldre, aki főz a négy férfiről...

– Jövőre harcba indulsz a harmadik címért?

– Nem, más a tervem. Mivel már egy kicsit kezd szűk lenni a régi kocsi fülkéje, és érettnek érzem magam a feladatra, 2011-ben a felnőttek között versenyeznék, az 1600 köbcentis kategóriában. Ez a 3A-s divízió, itt a legtöbben Hayabusha motort használnak, amelyek alaphelyzetben 192 lóerős, de a versenyverziók 240-250-re is képesek. Az autóm csak tavaszra készül majd el, utána Nyirádon vagy Dömsödön fogom tesztelni, sőt, a hazai bajnokságban is megpróbálom rajthoz állni. A cél minden futamon minimum az A döntőbe jutás lesz, de az év második felében jó lenne dobogóra kerülni. Ami nem kis feladat, hiszen előfordul, hogy egy futamon 40-50 ellenfél is leadja a nevezését...

– Addig van egy kis időd kipihenni az idei esztendő. Hogyan lazítasz?

– A téli felkészülésem általában quadozásból, motoros szánozásból és nagy kedvencemből, a síelésből áll. De az évad előtt az edzőtermi felkészülésre is szükség lesz, hiszen jövőre több kondíciót kíván majd a versenyzés, mint amit eddig megszoktam.



# FINÁLÉ

Duna Autó Autokrossz OB: Ahol elkezdtek

A hazai autókrossz élmezőnye előbb a ralikrosszosokkal együtt Kakucson csapott össze, majd a bajnokság nyitóhelyszínén, Dömsődön csatázott az utolsó pontokért.

TDH



Kakucson a két Szabó a DIV3-ban már az elején elhúzott, esélyt sem adva a többieknek az első két hely megszerzésére

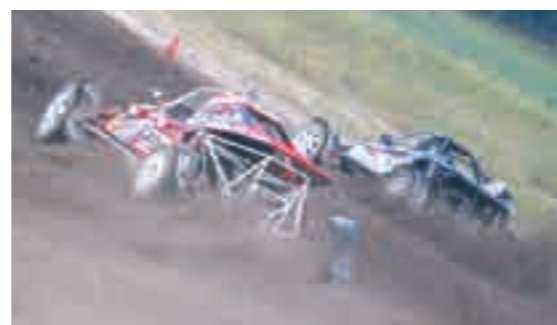
A Budapesthez közeli pályán az autókrossz versenyzőinek nagy újdonságot jelentett a szinte teljes egészében aszfaltos talaj, de a versenyek izgalma végül feledtette, ha eleinte egy-egy pilótának nem is tetszett volna az új rendszer. A murva abroncsokkal

futott versenyeknek külön érdekességet adott, hogy a 600-asok mezőnyében hosszú szünet után feltűnt az a Béki Martina, aki korábban sikert sikerre halmozott, de még mindig a legfiatalabbak között indult. És ha már eljött, meg is verte Klenácz Szabolcsot... A juniorok

egyébként együtt futották a versenyeket a DIV3A autóival, utóbbiban látványos csatáknak lehetett szemtanúja a népes közönség. Ábrahám Károly győzelméhez persze nem férhetett kétség, de Molnár Alex és Brezovszki Sándor is nagyon igyekezett, a 4. helyen pedig



Tóth Sándor egész évben megfontoltan versenyzett, így nem csoda, hogy az esztendő végén mindössze 7 ponttal maradt le a királykategória bajnoki címéről. A veterán pilóta emiatt azonban egy cseppet sem bánkódik...



Illés Tamás végzett – Radák Attila műszaki problémák miatt nem volt ott a döntőben. A királykategóriában is ellenállhatatlan volt a legjobb, Szabó Kálmán nagyon elhúzott a mezőnytől. Ifj. Szabó Kálmán, aki év elején még az 1,6-osok között indult, hamar beletanult a négyliteresek megzabolázásába, és másodikként ért célba, a családi különítmény mögött pedig a biztos pontszerzésre hajtó Vörös Tibort intette le a kockás zászló. Tóth Sándor és Lux János ezúttal leszorultak a dobogóra.

A karosszériás autók kategóriájában a ralikrosszos Kotán Péter és Pallag-Bozsák Csaba is elindult, és ebben a sorrendben meg is nyerték a csatát. Mögöttük a sportág nagy öregje, Emödi Jani bácsi végzett, aki Dömösi Róbertet, Csupor Andrást és Balogh Lászlót utasította maga mögé.

\*

Amilyen száraz aszfalt fogadta a mezőnyt Kakucson, olyan sáros pálya jutott a pilótáknak Dömsődön. Az első döntőben a karosszériás kocsik küzdöttek, amelyek között vörös Mitsubishijével Emödi kapta el jobban a startot, de szorosán a sarkában loholt Brezovszki egy fehér márkatárrsal. A szöcskéből áttűt versenyző ugyan folyamatosan szorongatta a szeghalmi versenyzőt, defektje után is mindent megtett, de elé kerülni semmilyen mó-

don nem tudott, végül győzött Emödi rutinja. A harmadik helyezett Balogh is leeresztett kerékkel futott be, de ez kevés volt ahhoz, hogy Dömösi Róbertet befogja bajnokságban, így eredménye egy év végi bronzérem ért számára. A kategória legjobbja – szokás szerint – Emödi János lett, aki ígéri, jelenlétével jövőre is megkeseríti a fiatalok életét.

A 3-as divízióban ismét a Szabó család dominált, de az idősebb Szabó Kálmánnak meghibásodott az autója, így fia örökölte meg az első helyet – élete első királykategóriás győzelmét aratva ezzel. Mögötte Vörös Tibort intette le a zászló, aki cseppet sem szomorkodott második helye miatt, hiszen a bajnoki címet így is begyűjtötte. A sárga overallos versenyző első örömeiben meg is fürdött annak a pályának a sarában, amely meghozta számára a sikert. Harmadik Tóth Sándor lett, neki bajnoki ezüstöt ért a teljesítménye, míg a tabella 3. helyén az egész évben műszaki hibákkal küszködő tavalyi első, idősebb Szabó Kálmán végzett. A nap és a szezon utolsó viadala az 1,6-osok küzdelme volt, amelyben szép számú induló képviseltette magát, és a nagykanizsai Radák Attila végre megmutathatta, mit tud. A versenyző megnyerte a futamot, mögötte Brezovszki Sándornak lengették meg a célzászlót, míg a bajnok Ábrahám Károly beérte a 3. hellyel is, hiszen ez is bővel elég volt számá-

ra a végső diadalhoz. Illés Tamást megelőzve Molnár Alex egy kézszerűléssel negyedik lett – ez a 2010-es értékelésben ezüstöt ért –, majd elindult a kórház felé, hogy ellássák a karját. A nagyokkal együtt vágott neki a távnak Klenácz Szabolcs is, aki idén ismét bajnoki címet szerzett a juniorok között.

## Ra ob végeredménye

<b>Divízió 3A:</b>	
1. <b>Ábrahám Károly</b>	130
2. <b>Molnár Alex</b>	100
3. <b>Radák Attila</b>	91
<b>Divízió 3:</b>	
1. <b>Vörös Tibor</b>	114
2. <b>Tóth Sándor</b>	107
3. <b>Szabó Kálmán</b>	103
<b>Divízió TAX:</b>	
1. <b>Emödi János</b>	108
2. <b>Dömösi Róbert</b>	60
3. <b>Balogh László</b>	56
<b>Divízió TAX/F:</b>	
1. <b>Jurácsik Mihály</b>	60
<b>Divízió Junior:</b>	
1. <b>Klenácz Szabolcs</b>	40
2. <b>Adrian Suja</b>	37
3. <b>Valdislav Demkin</b>	20
<b>Csapatverseny:</b>	
1. <b>Hungary Autocross Kft.</b>	43
2. <b>Kanizsa Autocross Sportegyesület</b>	42
3. <b>Túrkevei Városi Sportegyesület</b>	37
4. <b>Autocross SC Dömsöd</b>	30



# CSAK LAZÁN!

Ábrahám Károly ötödször lett 3A-bajnok

Az autokrossz 1,6-os divíziója is azon szakágak közé tartozott idén, ahol már az utolsó futam előtt eldőlt a bajnoki cím sorsa. Kakucson, kellemes őszi időben Ábrahám Károly megszerezte élete ötödik bajnoki címét – ám ez nem tartotta vissza attól, hogy Dömsödön is rajthoz álljon.

H. Pájer Ani

Bencze András,  
Fehér Péter



mi ugye motorcross-szemüvegekkel megyünk, és most bizony előfordult, hogy nem pucoltam meg kellően, és nem igazán láttam, mi történik a pályán előttem... Kicsit lazán vettük a versenyt, de a harmadik hely ellenére is nagyon jól éreztük magunkat.

– Kakucs után már bajnok lettél. Kérdés volt, hogy az utolsó futamon is elindulsz?  
– Nem, egy pillanatig nem merült fel, hogy kihagyjuk a versenyt. Egyrészt mert nagyon szeretem a dömsödi pályát, másrészt pedig nekem minden magyar bajnoki futamon ott kell lennem.

– Azt említetted, hogy szereted a dömsödi versenyt: mit szeretsz benne a legjobban?  
– Egyrészt nagyon jól ismerem a pályát, másrészt mindig is „éreztem” ezt a helyszínt. A kör gyors részei éppúgy fekszenek, mint a lassúk, és valahogy nekem tökéletesek a kanyarstílusok, arról nem is beszélve, hogy már sokszor nyertem is itt. Emellett a hangulat, a rendezés és a versenyek színvonala mindig nagyon jó szokott lenni – most sem volt ez másképp.

– Ennek ellenére csak harmadik lettél nagy ellenfeleid, Radák Attila és Molnár Alex mögött...

– Igen, talán annak köszönhetően, hogy a bajnoki cím megszerzése után már kicsit hátradóltunk: a motiváció nem olyan volt, mint szokott lenni, arról nem is beszélve, hogy a lazulás és a buli volt az a hétvége. Nem nyomtam annyira, mint szoktam, mert úgy voltam vele, hogy mennek előttem, nem fogom a sarat nyelni. És a szemüvegemet sem úgy készítettem elő, ahogy eddig mindig:

– Vannak már tervek a jövő évre, vagy egyelőre csak örültök a bajnoki címnek?  
– Nagyon örülünk, hogy ötödik alkalommal is sikerült megszerezni a bajnoki címet, az biztos. Nagyon-nagyon hálás vagyok a szereplőimnek és a támogatóimnak, hogy lehetővé



tették mindennek a megvalósulását. A jövőt azonban még csak tervezzük, konkrétumokkal még nem tudok szolgálni. Annyit persze a lap olvasóinak elárulhatok, hogy szeretnék jövőre egy kategóriával feljebb lépni, azaz négyliteres autóval versenyezni, de arról még fogalmunk sincs, hogyan tudjuk majd ezt a tervünket megvalósítani...

„Nagyon-nagyon hálás vagyok a szereplőimnek és a támogatóimnak, hogy lehetővé tették mindennek a megvalósulását!”





Kotán Péter (DIV1 – Ford Focus) az idei szezonban több versenyt kihagyott, de ahol elindult, ott mindig az A döntőben csatázott a legjobb helyezésekért. Kacucson lehetősége nyílt az autókrossz mezőnyében is indulni és csapattársa előtt meg is nyerte futamát. A pilóta számára sajnos rosszul si-

került a melki futam, ahol csúnyán összetört az autója, de mindez nem veszi el a sportoló kedvét a jövő évi folytatástól. Jurácsik Mihály (DIV TAX/F – Lada VFTS) már nyár végén megszerezte a bajnoki címet, amelyhez tőrkevei és nagydobosi első helyezései segítették hozzá.

# NYÁRVÉGI VERSENYÖZÖN

Hungary Autocross Team: Egyre jobb a csapat

A júliusi kényszerzünet után augusztusban beindult a nagyüzem, és szeptemberben is ugyanazzal a lendülettel folytatódtak a csaták. A HAT versenyzőinek Túrkeve (08. 08.), Nagydobos (08. 15.), Nyirád (08. 29.), Greinbach (09. 5.), Kakucs (09. 12.), Melk (09. 26.) és Dömsöd (10. 02.) jelentették a próbatételeket.

TDK, Hollár Attila



A Hungary Autocross Team versenyzői egyik szakág futamairól nem hiányoztak, és a hazai bajnokság mellett a nemzetközi mezőnyben is bizonyították tudásukat és felkészültségüket. Az autókrossz csapatbajnokságban a ponttáblázat elején fejezték be az esztendő. Vörös Tibor (DIV3 – Audi V8) lett a csapat legsikeresebb pilótája. Az autókrossz király-

kategóriájának éllovasát többször megtréfálta a technika ördöge, de év eleji győzelmei után így is magabiztosan szállította az aranyat érő 2. és 3. helyezeket, így a dömsödi versenyen feltehetette a koronát egész éves munkájára – bajnokként térhetett haza. Brezovszki Sándor (DIV3A – Suzuki Hayabusa) az autókrossz legnépesebb kategóriában küzdött a dobogós helyekért. Fortuna

nem mindig fogadta kegyeibe, de így is sikerült az összetett negyedik helyén végeznie, és csak egy hajszállal maradt le a bajnoki pódium harmadik fokáról.

Csupor András (DIV TAX – BMW 325ix) idei szezonja sajnos nem úgy sikerült, ahogy azt év elején eltervezte. Kevés futamon tudott rajthoz állni, ami miatt le kellett mondania bajnoki álmairól, végül negyediként végzett az autókrosszosok karosszériás csoportjában.

Pallag-Bozsák Csaba (DIV TAX – Ford Escort) igen rosszul indult autókrosszos évkezdeése után több versenyt kihagyott, majd a nyár folyamán az újjáépített motorral a ralikrosszosok között állt rajthoz, és okozott hatalmas feltűnést (Greinbach – 4. hely, Kakucs – 3. hely). Kacucson egy verseny erejéig újra megmutatta magát az AC mezőnyében is, ahol a dobogó második helyére állhatott fel.





# FELGYORSULTAK AZ ESEMÉNYEK

Greinbach, Kakucs, Melk: Egy hónap alatt három futam

Kéthónapos kényszerpihenő után alaposan behúztak a ralikrosszosok, hiszen két jól ismert osztrák és egy teljesen új magyar pályán is bizonyítaniuk kellett.

Leggeza Miklós, Dudás Ernő, Kollár Attila



Először Greinbachba települt ki a hazai élmezőny, ahol a zóna-értékelésbe is beleszámító versenyen tizenöt hazai pilóta állt rajthoz. Divízió 1-ben a szombati előfutamon még Alois Höller nyert, a vasárnapi futamokban azonban Peter Ramler volt a legjobb, így ő került első helyen a döntőbe. Höller a második kocka tulajdonosa lett, harmadiknak pedig a D4. 2008-as bajnoka, Jürgen Weiss sorakozhatott fel. Legjobb magyarként a technikai gondokkal is küzdő Harsányi

Zoltán a negyedik rajthelyet szerezte meg. Az „A” döntő aztán Ramler sima győzelméről és a mögötte folyó öldöklő küzdelemről szólt. A nagy taktikai csatározást hozó versenyből végül is Höller jött ki győztesen. Az eredmény a pályán Ramler, Höller, Harsányi lett, de jött a slusszpoén: a verseny végén az első helyezettet szabálytalan autó miatt a felügyelő testület kizárta. A magyar eredmények így szépen alakultak: 2. Harsányi, 4. Pallag B. Csaba(!), 8. Zsigmond Péter.

Divízió 1A-ban a verseny fő esélyesei a technikai paraméterek alapján Christian Petrakovics, majd Petr Bilek és S. Susta voltak, és ezt a papírformát az eredmények is igazolták. Petrakovics két első hellyel szerezte meg a pole-t, mögötte Bilek. A magyar versenyzők a „B” döntőbe kerültek, ahol Ujházi Béla győzött, majd az így elért eredményét az „A” dön-

tőben a negyedik helyre váltotta. Divízió 4-ben a húsz elrajtolt versenyzőt felvonultató mezőnyben két magyar, Ország Zsolt és Ujházi Ádám állt rajthoz. Ország az év legjobb versenyét teljesítve a cseh Castoral mögött a második helyen jutott az „A” döntőbe. A fináléban aztán Castoral rajt-cél győzelmet szerzett. Ország nem tudta megőrizni rajtpozícióját, így

második az ötödik helyről előre törő cseh Tomas Hurt lett, Zsolt a harmadik helyen ért célba, tizenötödikként Ujházi Ádámot intették le. A Divízió 9. mezőnye Pünkösdkor állt utoljára rajthoz! A versenyre hatan érkeztek, köztük a bajnoki címért harcoló Erdei, Szegfű és Tomor. A „Pisták” csatáját ezúttal egy negyedik, Ilosvay Péter döntötte

maximális teljesítményre ösztönözte, az időmérőn a leggyorsabb is lett, de Kárai és autója vereséget szenvedett. Mögöttük Kotán két másodpercen belüli idővel harmadik. A döntőre a kék Ford tulajdonosa, aki a ralikrossz döntőig már megnyerte az Autocross OB. Tax divízióját, motorhiba miatt aztán nem tudott rajthoz állni. A futam végül az előfutamok forgatókönyve szerint



Bánkuti Gábor (fent) ugyan nagyon igyekezett Kakucsán, ám ezúttal nem találta Ország Astrájának (nagy kép) ellenszerét, a neonzöld Peugeot 206-os csak második lett



el. A pilóta az előfutamokban megszerezte az egyes rajthelyet, és a döntőben sima futammal győzött. Mögötte 2. Erdei, 3. Szegfű lett.

A Kakucsringen különleges futamot láthattott a közönség, a pályaváto versenyen hat „vendégszereplővel” huszonhat fős mezőny nevezett.

A D1.-ben Harsányi Zoltán, Kotán Péter, Zsigmond Péter és Pallag B. Csaba mellett vendéggént Kárai Tamás állt rajthoz. Az előfutamokban Kárai háromszor első, Harsányi kétszer második, Kotán kétszer harmadik lett. Harsányit a betegeskedő Mitsubishi

indult, elől Kárai, majd Harsányi, Pallag és Zsigmond. Az ötödik körben azonban Kárai, akit Harsányi folyamatos nyomás alatt tartott, hibázott és a tavalyi bajnok lecsapott, előzött és megnyerte a versenyt. Harmadik Pallag B. Csaba, majd Zsigmond Péter lett.

A D1A. és a D4. osztályokba hét versenyző nevezett, így az előfutamaikat együtt futották, míg a végeredmény külön döntőkben dől el. Előbbi osztályban az előfutamok eredménye alapján a döntőre Petrilla Krisztián mögé Majerszky Gábor, majd Ujházi Béla és végül Gorács Béla érkezett meg, Majerszky a döntőre azonban nem tudott kiállni. A fináléban bár Ujházi mindent megtett, hogy a fordos Petrillát megelőzze, de a nyíregyházi fiú előnyét folyamatosan növelve ért célba az első helyen. Másodikként Ujházit, harmadiknak Gorácsot intették le.

D4-ben Ország és Bánkuti versenye – akár az előfutamokban – a döntőre is parázs, nézőteret megmozgató csatát hozott, de Ország jobb rajtja ezúttal elégséges volt győzelméhez. A döntőben is lerajtolta ellenfelét, és bár Bánkuti mindent megtett, az utolsó körben a Joker kört



teljesítő Ország az első helyre ért vissza és megnyerte a versenyt. Második Bánkúti, harmadik Ujházi Ádám lett.

D9-ben a vendégekkel együtt tizennyen álltak rajthoz. A „beugrók” közül már az előfutamokban kiemelkedőt nyújtott Vass Zoltán, aki a második helyet szerezte meg a döntőre a két első helyet teljesítő Csizmadia Gergely mögött. A harmadik helyért Szegfű István és Szelei Balázs csatázott és végül Szegfű István nyert. A döntőben Vass tovább erősített és határozott

mozdult gumifalnak hajtott, autója felborult és kiesett a versenyből. A megismételt futamot a többség szerint kizárást érdemlő cseh Mrkáček nyerte, Pallag a 8. helyen fejezte be a versenyt. Az „A” döntőben a cseh Zeman óriásit rajtol és Harsányi a Joker kör nélküli pályán nem tudja rutinos ellenfelét megelőzni. Első Zeman, második Harsányi és a harmadik a szintén cseh Vyborny lett. Az A jelű divízióban Petrakovics autójának megállása után a cseh versenyzőké lett a vezető szerep. A „B” döntőre a magyarok

a versenyt. A az első fináléban aztán Bánkúti a 11. helyről a 7.-ig küzdötte fel magát, ami szép teljesítmény volt a pilótától. Az „A” döntőben Castoral magabiztosan rajtol és győzött, mögötte Ország és Hurt csatáztak, de szerencsére magyar fiúnak sikerült a második helyet megtartania. A D9 versenyére hét magyar érkezett ki Melkbe. A külön futó nemzeti kategóriában a Kakucson bemutatkozó Vass Zoltán és Ladája ismét győzedelmeskedett, ezúttal Szegfű István és Erdei István előtt.

Melkben a legnagyobb látványosságot Kotán Péter nagy bukása okozta (lent), Harsányi 2., Majerszky 6., Bánkúti 7. lett a komoly mezőnyben



versenyessel megelőzte Csizmadia, míg Szegfű megőrizve pozícióját a harmadik helyen zárt.

A csodálatos melki apátság szomszédságában hatvanhat versenyző részvételével, mintegy kétezer néző előtt rendezték meg a cseh, magyar és osztrák bajnokságba is becsapító futamot.

Az első divízióban Harsányi Zoltán, Kotán Péter és Pallagh B. Csaba képviselte a magyar színeket. Az előfutamokban Harsányi az első, Kotán a „B” döntő első helyét szerezte meg, Pallagh a „B” döntő hatodik pozíciójába került. A döntőben aztán Kotánt kiforgatták, majd a célegyenes végén az el-

az osztrák Freibergerrel kiegészülve álltak ki, Petrilla Krisztián autója azonban megáll, majd Freinberger Ujházi Bélát „segíteti be” a gumifalba, a futamot azonban Majerszky Gábor megnyerte. Az „A” döntő után különösebb történet nélkül zajlott, Jaroslav Kalny lerajtolta a mezőnyt és győzött Bilek előtt, a harmadik Veverka lett. Majerszky a hatodik helyen zárta a versenyt. A D4-ben komoly mezőny gyűlt össze, harminchat(!) álltak rajthoz. A legeredményesebb magyar Ország Zsolt volt, aki az előfutamokban a második lett Roman Castoral mögött. Bánkúti Gábor egy nyolcadik és egy kilencedik hellyel a „B” döntőbe került, Ujházi Ádám a 28. helyen fejezte be

A bajnokság állása

<b>Divízió 1</b>	
1. Harsányi Zoltán	110 pont
2. Alois Höller (A)	80 pont
3. Otakar Vyborny (CZ)	75 pont
<b>Divízió 1A</b>	
1. Ujházi Béla	93 pont
2. Majerszky Gábor	88 pont
3. Petr Bilek (CZ)	68 pont
<b>Divízió 4 *</b>	
1. Roman Castoral (CZ)	77 pont
2. Ország Zsolt	69 pont
3. Sven Förster (A)	57 pont
* Az OB VII. futam (MELK) eredménye később kerül közlésre	
<b>Divízió 9</b>	
1. Erdei István	82 pont
2. Szegfű István	79 pont
3. Tomor István	44 pont

# HAJRÁBAN

A tavalyi bajnok címvédésre készül

Egy futammal a bajnokság vége előtt Harsányi Zoli nagyon bizakodó: nyolc pont előnnyel várja az utolsó, fuglauri versenyt.

H. Pájer Ani, Hollár Attila



– **Hogy sikerült a melki futam?**

– Nagyon jól sikerült, bár az időjárás nem a mi oldalunkon állt. Borzalmas idő volt, mintha uszodában lettünk volna. Végül sikerült két futamot megnyernem, mondjuk hosszas szerelések után, mert hátsó diffit cseréltünk, osztóművet. Az A döntőben az első rajtkockából indultam, és a pálya is tisztább lett, de végül csak másodikként intettek le. Elgumiztuk magunkat, mert aki bevállalta a slick-et, az le tudott rajtolni, és bár a murvás szakaszokon veszített az előnyéből, összességében nem tudtam előrébb kerülni. És ezen az sem segített, hogy itt nem volt joker kör.

– **Hogy álltok egy versennyel a vége előtt?**

– Jól, sőt, jobban, mint eddig: már 8 pont az előnyöm az osztrák srác előtt, aki veszélyeztetni a magyar bajnoki címet. Még mínuszolni is kell, de azért nagy könnyebbség, hogy nem mindenáron győzni kell Fuglauban. Persze, mi azért megyünk majd!

– **Rossz idő volt, Kotán Péter fejre tette az autót, elég murvás volt a pálya: mindent összevetve hogy tetszett a melki pálya?**

– Nem volt túl ideális, mint tavaly az Eb-n, ott volt az a botrányos baleset is, és a pálya sem a legjobb: a murvás részek nagyon ki vannak mélyülve. Az eső is betett neki, mert egész éjjel szakadt, de amikor száradt már a pálya, akkor sem lett sokkal jobb, mert nagyon hullámos maradt a murva. Ezért nem igazán tudtunk tempót menni: ahol máskor 140-nel mentünk, ott most 100 körüli lehetett csak a tempó. Pedig kár, mert nagyon jó, lendületes pálya lenne, de ez az eső most nagyon nem kellett... A nézőket ez szerencsére nem zavarta, mert nagyon sokan voltak kint. Szerencsére magyarok is, lévén a pálya nagyon közel van a határhoz.

– **Mire számítasz Fuglauban?**

– Ha jó idő lesz, akkor jó versenyt lehet majd látni. Az a pálya is gyors, murvás, de van benne lassabb rész is. Ami viszont a legérdeke-

sebb, hogy egy különleges, nehéz sikan is lesz ott, ahol nagyon el kell találni a féktávot, különben nagy lehet a baj. Az autó alatt elfogy az út féktávon, ezért korábban kell fékezni, mert a levegőben nem annyira lehet ügye... Nézegettem az időjárást, és nem mondanak rossz időt, bár mentünk már ott esőben is korábban. Ez egy régi pálya, de használható. A murvás kanyarok kikövesednek ugyan, de már 20 éve Eb-t is futnak rajta, úgyhogy annyira nem rossz. Én szeretem. Ha sok eső esik, akkor lehet baj, hiszen olyan pálya nincs még egy, mint Nyirád, hogy eshet bármennyi eső, kibírja – Nyirád egyedülálló.

– **Az autó hogy áll? Mennyire viselte meg az utolsó verseny?**

– Nagyon... Teljesen szét kell szednünk, mert az uszodában versenyzés minden alkatrészt szétszed, ha így hagyjuk. Szóval mindent szétszedni, elmosni, szárítani, felújítani – de szerencsére van elég időnk, úgyhogy ez nem lehet akadálya a sikerünknek.

Harsányi nagy előnye az utolsó futam előtt, hogy nem kell mindenáron győznie Fuglauban a bajnoki címet





# SIKERES KONI TESZT



Az idei nyírádi Eb-futam után, ahol sikeresen debütált ifj. Bánkuti Gábor versenygépében a KONI-Kárászy Cég által külön a ralikrosszra kifejlesztett egyedi futómű, a BÁNKUTI MotorSport egy egynapos teszt keretében próbálta ki a verseny tapasztalatai alapján módosított futóművet.

se sok hasznos információval szolgált. Ez a teszt a belga Maasmechelen, majd egy héttel követőleg a német Buxtehude-Hamburg helyszíneken rendezendő Európa-bajnoki futamokra történő felkészülést volt hivatott segíteni. Gábornak és a 206-osnak mindkét – technikás – pálya fekszik. Legjobb eredménye



A magyar Eb futam pozitív tapasztalatai mellett a szükséges változtatások is napvilágra kerültek. Ezek közül a legfontosabb az volt, hogy az alkalmazott rugóút megtartása mellett az autó súlypontja minél alacsonyabbra kerüljön. A hátsó futómű esetében ez a probléma a torony áthelyezésével megoldódott, az első futómű viszont 35 mm-t veszített a rugóútból. A szerkezet megváltozott paramétere miatt nagyobb belső átmérőjű rugót kellett alkalmazni, melynek előnye a korábbinál lényegesen egyszerűbben és gyorsabban megvalósítható rugócsereiben is megmutatkozik. A futómű menet közbeni mozgásának rögzítése HD Motorsports HERO kamera alkalmazásával történt. A tesztelés fő célja az volt, hogy ellenőrizzük, vajon az elméletileg helyes új paraméterek mérhető eredményben is megmutatkoznak-e? A leglényegesebb kérdés az volt,

hogy az alacsonyabb súlypont pozitív hatása, és a rövidebb rugóút negatív hatása az autó mozgását mennyiben befolyásolja a szilárd burkolaton, illetve a kritikus murvás szakaszokon a kirugózás lekorlátozása milyen hatással van az autó vezethetőségére, a kanyarsebesség hogyan változik. Bánkuti a teszt nap során mintegy hetven kört tett meg (két futam versenytávja), és végig nagyon jónak találta az autó teljesítményét és útfekvését a módosított KONI-Kárászy futóművel. A pálya teszt alatti állapota ugyan nem tette lehetővé a próba és verseny-futam időeredményeinek korrekt összehasonlítását, de a tapasztalatok a várt eredményt hozták azzal, hogy következő lépésként még a hátsó kanyar-stabilizátor megoldása vár a csapatra, illetve Szalai András konstruktőrre. Az eseményről készült kamerás felvételek (www.bankutimotorsport.hu) részletes elemzé-

Belgiumban egy negyedik hely, a német pályán pedig egy ötödik helyezést, ahol a döntő utolsó körének utolsó kanyarjába még harmadikként fordult (ez lett volna a magyar ralikrossz történetének legjobb eredménye). A sikeres teszt után immár a csapat készen áll az év többi Eb futamán az indulásra.

## AZ AUTÓ

- Peugeot 206**  
 Ralikrossz Divízió 1A-s versenyautó:  
 – Motor: 1600 ccm, szívó, 220 LE, 200 Nm  
 – Váltó: öt sebességű, tolokerekes, BMS ralikrossz  
 – Hajtás: első-kerék hajtás  
 – Lengéscsillapító: három-utas KONI  
 – Kárászy  
 – Gumi: AVON 7,5/24,0-17 A43  
 – Önsúly a versenyzővel: 1020 kg

# BÁNKUTI Motorsport

EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREI

**CANDOR**  
 CRUISING

**Hajóbérlés Horvátországban!**

vezetős hajók:  
 JEANNEAU SUN ODYSSEY 49 • SO 45 DS • SO 45.2 • SO 43  
 • SO 47 • SO 46.1 • SO 35 • ELAN 431

vezetős hajók:  
 DORAL MONTICELLO • CHAPARRAL 280

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

www.candor.hu

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

**FERVILL**

A biztos partner a változó világban!

Autovillamosítás  
 Autóhíma  
 Alkatrészek  
 Javítás

Minden egy helyen!

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

**KÁRÁSZY LENGÉSCSILLAPÍTÓ SPECIALISTA**

**KONI KARASZY.HU**

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

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

A világ egyetlen, fémkerámia felületképző adalékot tartalmazó motorolaja!

**XADO** **FOREX**

A fémkerámia adalék itt már bizonyított!

1033 Budapesti, Kiscsikós köz 10. Tel: 388-8822 Fax: 250-1168  
 E-mail: forex@forex.hu www.forex.hu www.xado.hu





# KÖZÖS NEVEZŐ

Egy utcai és egy bajnokesélyes Nissan Pick-up összehasonlítása

Mindenkit foglalkoztat, hogy egy versenyautónak és egy utcai autónak hány közös alkatrésze lehet. Az AFM szakértője először Korda Erik bajnokesélyes versenygépét vette szemügyre.

Földi D. Attila



Azt nyilván mindenki sejtí, hogy bizonyos szakágakban a közös alkatrészek száma közelíthet a nullához. Mert ami kívülről esetleg ugyanolyannak néz ki, vagy legalábbis hasonlóan látszik, az közelről már egyáltalán nincs még köszönő viszonyban az utcai változatban használt alkatrésszel. Így van ez Korda Erik Nissan Pick-up versenyautójának esetében is...

A lényegét gyorsan, már az elején eláruljuk: a két jármű esetében csupán négy alkatrész egyezik: szélvédő, a lámpák, illetve a kormánykapcsoló kompatibilis....

A legnagyobb különbséget is érdemes megemlíteni, amely esetünkben az, hogy az utcai

Nissan alváz konstrukció, a verseny verzió csővázas, erre a „csőhálóra” épül rá az autó. Ez egyrészt biztonságosabb, másrészt könnyebbé is teheti a szervizelést, javítást. A Korda Erik-féle jármű Dél-Afrikában készült, a Nissan egyik versenysport műhelyében, az alap koncepciót több ponton Kiss Sándor kérésére módosították. A futómű sem hasonlít az eredeti japán szerkezetre. A Donerre gátlók csillapítják az út egyenetlenségeit, hátul a laprugós futóművet egy kettős kereszt-lengőkaros független felfüggesztés váltotta fel, és ugyanez a kombináció található elől is. A motor és a váltó esetében a megszokott pick-up

erőforrást, a 2,5 literes dízelt egy 4 literes, hat hengeres, 24 szelepes, 300 lóerős és 470 Nm-es forgatónyomatékú benzinmotorra cserélték. A váltó egy SADEV 6 sebességes szekvenciális szerkezet, kifejezetten versenyre tervezve. Az autó hátsó ülését egy FIA homolog benzintank foglalja el, mely 470 literes – de a nagy úrtartalomra nem a hazai futamokon, hanem a hosszútávú versenyeken van elsősorban szükség. Az autó végsebessége 180 km/h körül van, amelyet a konstrukció terepen is képes tartani, míg utcai társa ezt autópályán is nehezen éri el...



„Az autó végsebessége 180 km/h körül van, amelyet a konstrukció terepen is képes tartani.”





# LENGYEL VERSENYBARÁTSÁG

## A 8. Internext Rali magyar indulója

Garamvölgyi Zoltán is elindul a cseh, szlovák és lengyel bajnokság utolsó közös futamán, amely egyben a Közép-európai Zóna Kupa záróversenye is volt.

Hulcsár Gabi, Garage Racing



A verseny mezőnye igazán változatosra sikeredett, a helyi cseh tereprali mezőny mellett Szlovákiából is rajthoz állt a Baja Slovakia szervezőpárosa és rengeteg lengyel versenyző, de három egységgel a magyar elit is képviseltette magát. A verseny előtt komoly spekulációknak adott okot az is, hogy az erős ellenfelek között lesz-e konkurenciája a magyar Fazekas Károly vagy a cseh Porížek Zdenek BMW-jének.

Pénteken egy 3 kilométeres prologgal indult a megmérettetés, amely tulajdonképpen egy régi vasúti sínen zajlott, a nyílegyenes szakaszt azonban háromszor keresztelte egy bekötőút, ezáltal három nagyobb ugrató tarkította: Garamvölgyiek itt a második rajtpozíciót harcolták ki maguknak.

Másnap a szervező két pályát jelölt ki a környékbeli erdőben. Az első szelektív jellege főleg aszfalt, és töredezett aszfalt volt, mely az előző napi esőzésektől – Vsetínben az utóbbi héten minden nap esett – és az aszfaltra kimosott sártól eléggé csúszós lett. Már az előző napi prolog is erre utalt, de az első szakasz be is bizonyította: má-

sodpercekért harcolnak majd a pilóták az erős mezőnyben.

„Az első szakasz jól sikerült, bár akkor még nem tudtam felvenni az erre a versenyre oly fontos ritmust, hogy 5 percig, míg a szakasz tart, maximálisan kell koncentrálni, utána 1 óra pihenő, míg újra rajthoz állhatunk, és utána újabb 5-6 éles perc. Bevallom, a második szakasz jobban tetszett, és izgalmasabb is volt. Az autók egy csomó földet hordtak fel az aszfaltra, így jóval csúszósabb is lett a pálya és ennél fogva sokkal kalandosabb is” – mesélte nevetve Zoli a szervizparkban, miután az 5. pozíciót harcolták ki maguknak.

A következő 6 szakasz az Ördög sziklája nevet viselte, és ugyanazt a szakaszt ismételte meg a mezőny háromszor az egyik irányból, majd háromszor szemből. Ez a helyszín is igényelte a sárgumi használatát, hiszen erősen felázott talajú, rengeteg pocsolóval tarkított erdei utakon vezetett keresztül. Az adok-kapok harc továbbra is folytatódott, de a versenyt végig vezette a Chytka–Horansky kettős, aki ekkorra már majdnem egy perces előnyre tett

szert. Az igazi harc a lengyel Grajek, a cseh Porížek, Garamvölgyi és Fazekas között alakult ki. Szakaszonként változott, melyik párosnak sikerült pár másodperces előnyre szert tennie, és így egy pozíciót javítani a sorrendben. Az utolsó három etap volt az igazi vízvonalzó Garamvölgyiek számára, amikor két jól teljesített szakasszal sikerült 16 másodperces előnyt szerezni a Fazekas–Maurer duóval szemben. Fordult a kocka, és Zoli a zöld Nissan Pathfinderrel megelőzve a magyar BMW-t a kiváló negyedik helyre tornázta fel magát.

„A kedvencem volt ez a szakasz, csúszós, sáros bent az erdőben, technikás. Az autó remekül ment, végig kiválóan teljesített, és bár a szerelők is ügyesek voltak, de azt is el kell mondani, szerencsére nem is volt sok tenni-valójuk. Ami az eredményeket illeti, örülök, hogy mi lettünk a legjobb magyarok, de nem gondolnám, hogy ez a realitás, hisz a plusz másodpercek, vagy tizedmásodpercek, amit szereztünk, csak annak köszönhetőek, hogy már ismerem a kanyarokat, gödröket. Vannak részek, ahol már tudom, hogy akár teli gázzal is végigmehetek, bár első látásra mindenki belefékezne.”

### Légeredmény

1. Chytka Viktor–Hořanský Tomáš	53:38,3
2. Porížek Zdeněk–Ulehla Zdeněk	54:25,4
3. Grajek Włodzimierz–Cieply Rafal	54:30,1
4. Garamvölgyi Zoltán–Czeglédi Péter	55:12,7
5. Fazekas Károly–Maurer Péter	55:28,7
...	
14. Sólyom Olivér–Galbács Máttyás	1:07:56,3

# ÚJ KALAND SZÜLETIK

Saharun: új, magyar szervezésű afrikai verseny

A sivatagi veterán testvérpár, Polgár András és Tamás, a Budapest-Bamako verseny társszervezői létrehozták saját afrikai futamukat. A kalandtúra nem kötődik városokhoz, így évről évre változhat a rajt és a célállomás is. Az első erőpróba 2011. február 19-én indul, a célállomás Tunézia lesz.



Az alapítók terve, hogy a sivatagi autózás és motorozás mellett erős legyen a turisztikai arca a versenynek. Azok, akik túrázni szeretnének, a Kaland kategóriában indulhatnak, ahol a szervezők a helyi hatóságokon keresztül csodálatos látványosságokhoz kalauzolják el az indulókat. Így például lesz majd esti tábor Tatuinnál, a Csillagok Háborúja film népszerű forgatási helyszínén is. A Verseny kategóriában résztvevőknek geocoaching, navigációs és ügyességi feladatokat kell majd megoldaniuk limitidőn belül, így nem feltétlenül a gyorsaság számít.

Több profi tereprali versenyző is nekivág a tunéziai sivatagnak. A hatszoros Dakar induló és a Magyar Nemzeti Autósport Szövetség Tereprali szakágának vezetője, Liszi László is indul a Saharun első futamán. „A fiúk számomra bizonyítottak: januárban olyan



tervez, ami hosszú távon segít és nem csak pillanatnyi örömet okoz a rászorulóknak. A futamon versenyzőként vesz részt a születése óta vak autósversenyző, Karvai Sándor is, akinek régi álma valósul

változatos útvonalat és élményt nyújtottak a mezőnynek, hogy mindenkinek öröm volt az autózás. Célom ismét Afrika, és örülök, hogy láthatok is valamit a kontinensből, és nem csak átszáguldunk rajta.” – nyilatkozta a profi versenyző. Az új futamnak nem csak turisztikai céljai vannak, hanem a játékonyság is jelentős szerepet kap. A „Tudunk nagyot tenni!” mondat jegyében az Afrikai-Magyar Egyesület olyan projekteket

tervez, ami hosszú távon segít és nem csak pillanatnyi örömet okoz a rászorulóknak. A futamon versenyzőként vesz részt a születése óta vak autósversenyző, Karvai Sándor is, akinek régi álma valósul meg a Saharun első futamán: átélheti a sivatagi autózás élményét. Sanyi több éve navigál a magyar ralibajnokságban és vezet zárt pályás versenyeken. Természetesen Sanyi nem egyedül vág neki a közel 5000 km-es távnak, családijával együtt alkot csapatot a 2011-es futamon. Felesége és kislánya azért is vele tart, mert ha Sanyi egyedül indulna a futamon, akkor „bottal üthetnék a nyomát”.

A szervezők a motorosoknak is lehetőséget nyújtanak az év eleji bemelegítésre: közösségi motorozással várják a kalandorokat, és a versenyzők számára engedélyezik a két fős csapatok létrehozását, ezzel is csökkentve az őket terhelő kockázatot.

További információk: [www.saharun.org](http://www.saharun.org)



# VÉGELSZÁMOLÁS

Duna Autó Autós Gyorsasági OB: Évzáró a Salzburgringen



Több bajnokot is avattak a Salzburgringen a gyorsasági bajnokság utolsó versenyhétvégéjén. Nagy Norbi és ifj. Ficza Ferenc fiatal koruk ellenére már most a csúcsra értek, Tukora István és Gáspár Csaba pedig szintén év végi elsőségnek örülhettek.

Bálint F. Gyula, Kollár Attila



Szesélyes időjárás fogadta a magyar autóversenyzőket az osztrák pályán, esős és napos idő váltakozott az egész hétvégén, a gumiválasztás a legfontosabb kérdés volt mind az időmérések, mind a futamok előtt. Az osztrák hétvégén az összes túraautó kategória együtt indult, hisz nem volt elegendő a mezőny külön futamok megrendezésére. A szombati túraautó versenyen, mely egyben FIA Zóna, szlovén és a magyar bajnoki futam is volt, Stanco Max nyert egy Ferrari GT3-as autóval. Másodikként Robida Zdenko (Seat Leon) lépte át a célvonalat, harmadik pedig Gáspár Csaba (156-os Alfa Romeo, F-2000) lett, így a magyar értékelésben ő számított a legjobbnak. Gáspár Csaba a kilencedik körig

hatalmas csatát vívott Németh Andrásal, azonban a sárga Alfa Romeo 155 kicsúszott és megsérült, ezért fel kellett adnia a versenyt. A második helyet így Laczkó László (Renault Clio, A-2000) szerezte meg, míg a 3. legjobb magyar Nagy Norbi lett. Az ifjú titán ezzel az eredménnyel megszerezte az F-1600-as kategória magyar bajnoki címét. A legjobb BMW Challenge-es induló Strider Zoltán volt, aki a futamon a 10. helyen ért célba. A vasárnapi futam győztese ismét Stanco Max volt, másodikként a rég látott formában autózó Kavecz István (BMW E90), harmadikként Gáspár Csaba lépte át a célvonalat, ezzel bebiztosította bajnoki címét az F-2000-es kategóriában. Az F-1600-as géposztály ver-



senyét Mink Zoltán (Honda Civic) nyerte, az összetettben 10. helyen célba érve. A BMW Challenge pilótái közül ismét Strider volt a leggyorsabb, a versenyen az előkelő 9. helyen intették le. (Ebben a bajnokságban már a Pannónia Ringen bajnokot avattak, a szériában Kovács Tamás bizonyult a legjobbnak. Mivel az egyetlen F+3500 kategóriás magyar versenyző ezen a hétvégén Kavecz István volt (a többi pilóta nem jött el az utolsó futamra!), Bódis Kálmán bajnoki címe már

## LOTUS

A GFS Repsol Team benevezett a vasárnapi szlovén túraautó futamra és az utána megtartott hosszútávú versenyre is egy Lotus Exige Cup 260-al. Az edzéseken és időmérésen nem vettek részt, ezért az utolsó rajthelyről kezdték a futamot, majd folyamatosan javulva feljöttek a második helyre, egészen Zdenko Robida (Seat Leon) mögé, akit az utolsó körben meg is előzték. Az endurance, azaz a hosszútávú versenyen így az első helyről indultak, ahol jelentős előnnyel győztek. A köridők alapján nyugodtan indulhattak volna a hétvégi FIA Zona futamon is, könnyen beleszólhattak volna a dobogós helyek sorsába.



nem forgott veszélyben ezen a hétvégén. A magyar Formula bajnokság, azaz E-2000 kategória bajnoki címe is ezen a hétvégén dőlt el, de itt sem tolongtak az autók. Csak az első két helyezett látogatott ki Ausztriába, ahol azonban az Interserie futamain kellett helytállniuk. Tukora István (Formula Masters) még nem versenyzett autójával esőben, ezért szombaton csak a 8. helyen sikerült végeznie az igen erős mezőnyben, Eszenyi László (Formula-3) pedig csak a 12. lett, így Tukora bajnoki címe már nem is lehetett kérdéses. Másnap a baj-

nok könnyebben kockáztathatott: a 8. helyről rajtolva mindenkit maga mögé utasított és 2 másodperces előnnyel nyert. Eszenyi László-nak vasárnap nem volt szerencséje, egy bal eset miatt kicsúszott, de így is ő lett a magyar bajnokság ezüstérmese. A hétvégén hazánk egyetlen talpon maradt, sőt, egyre virágzóbb márkakupája, a Genex Suzuki Bio Kupa is az utolsó futamait tartotta – közösen az osztrák Suzuki Kupával, így 15 magyar és 19 hazai versenyző várta a rajtkat. Mivel eddig az összes versenyen







▶ "Az új Formula-bajnok vasárnap a 8. helyről rajtolva két másodperces előnnyel nyert."



A Proex-pilóta Tőzsérnek nem alakult szerencsésen a hétvége, de Nagy Norbi bajnok lett Ausztriában



az RCM Motorsport valamely versenyzője győzött mind az időméréseken, mind a versenyeken, váratlan fordulat volt, hogy a kvalifikáción a GFS Repsol Team két ifjonca, Tim Gábor és Major Benedek érte el a legjobb időt. A szombati futam felszáradó pályán kezdődött, ahol ezúttal nem késleltetett rajttal, hanem együtt indult az osztrák és a magyar mezőny. A versenyen előbb Tim őrizte elsőségét, majd ifj. Ficza megelőzte, de nem sokkal a vége előtt Tim visszavette a helyét, megszerezve ezzel az első győzelmét a sorozatban. Harmadikként Bárkovics érkezett a célba, ami azt jelentette, hogy a bajnoki címért folyó harcban a hátránya 10 pontra nőtt. A másnapi futamon Szabolcs Róbert várta a rajtjelzést az első helyről, hiszen ő lett a nyolcadik szombaton. A rajtot jól kapták el

**MINI**  
A hétvége fő attrakciói a német Mini Challenge futamai voltak, a bajnokság nagyon népszerű Németországban és Ausztriában, amely meg is látszott a nézőszámokban. Ebben a bajnokságban versenyez Cora Schumacher is, Ralf Schumacher felesége, amely igazi különlegességnek számít.



a versenyzők, ám Bús Edina összeakadt Tőzsér Áronnal, keresztbe fordultak az egyenesben, ezért a tömegbaleset elkerülhetetlen volt – lényegében beléjük rohant az egész élmezőny, ifj. Ficza, Bárkovics és Major Benedek is kiesett. Az ütközés következtében a futamot megállították, majd ismételt rajtot rendeltek el, ahol Szabolcs Róbert jött el a legjobban,

a szombati győztes Tim Gáborral a nyomában. Tim ugyan egy körre átvette a vezetést, de Szabolcs visszaelőzte, és miután egy kakaskodás során az előző napi győztes összeakadt egy osztrákkal, újabb tömegkarambol alakult ki: Lévai Zoltán, Mészáros Gábor és Farkas is belesúszott a GFS versenyzőjébe. A futamot ezt követően már nem indították újra, így a szabályok szerint a győztes Szabolcs Róbert lett, mögötte Tim Gábor kapta a második helyért járó pontokat, az élete legjobb eredményét produkáló Laczkó Lehel pedig harmadik lett. Mivel a bajnoki címért versenyző pilóták kiestek, a végeredmény már nem változott. Ifj. Ficza Ferenc lett a Genex Suzuki Bio Kupa idei bajnoka (163 pont), a második Bárkovics Zoltán (153 pont) és a harmadik Tim Gábor (144 pont).

**SZÉP EMLÉKEK**

A Proex Motorsport utolsó, ausztriai hétvégéje is olyan volt, mint az egész évük: autótörés, izgalmas, eredményes. Az első jellemzőre Lévai Zoli szolgáltatotta a példát, ugyanis a szombati versenyén igen korán véget ért: rögtön a rajt utáni első sikanban törte össze az autót. Jó ötlet lett volna a belső oldalon elhúzni a sor mellett, csak Zoli azzal nem számolt, hogy az osztrákok kanyarsebessége miatt ennyire meglassul a mezőny és a vizes íven már nem tudott megállni: az autó hátuljába a Laczkó-fivérek egyike csapódott be, így Zoli a futamot nem tudta érdemben folytatni. Tőzsér Áron ezt a sikan-beli kavargást megúsza, a kettes kanyarból már a hatodik helyen gyorsított ki. Az idősebbik Laczkó-testvér azonban a szélárnyékot kihasználva többször is visszavette Árontól a pozíciót, akinek a folyamatos harc, négy kör alatt elmelegítette a gumijait, ami tovább nehezítette a előretörést. A safety-car érkezése mentette valamelyest a helyzetet, az újraindítást követően végül az ötödik helyen ért célba. Vasárnap ő is törött autóval zárt: a rajt után a cél egyenesben összeakadt Bús Edinával, aki megpördült és a szalagkorlátról visszapattanva elsodorták az utánuk jövőket. A roncsok eltakarítása után újból elrajtolatták a mezőnyt. Szabolcs Robi vasárnap szerencsésen megúsza a rajtbalesetet, mivel pole-ból rajtolva az események a háta mögött történtek. Az újabb rajt után Tim Gabival előzgették egymást oda-vissza, kihasználva egymás szélárnyékából adódó előnyöket. A sportszerű küzdelemnek négy kör után egy osztrák versenyző vetett véget, akit Robi még meg tudott előzni, Tim Gabi viszont összetűzésbe keveredett vele a célegyenes végi sikanban, és ő húzta a rövidebbet. A rázókök leszakította a karterét és a kiömlő olajon elcsúszva menetiránnyal szemben landolt a jobboldali füves csíkon, ahol szintén az olajfoltot megsúszó és kisodródó Lévai Zolival frontálisan ütközött. Ezután a futamot másodszer és véglegesen leállították, és a baleset előtti kör eredményei adták a végső sorrendet: Lévai Zoli a hatodik, Tim Gabi a második, Szabolcs Robi az első helyen végzett. A csapat vezetője nagyon büszke volt, hiszen folyamatosan ötleteltek a hétvégén a versenyzők tapasztalatai alapján a futómű beállításain, amit a szerelők hihetetlen gyorsan meg is tudtak valósítani az autókban. Azt az egyet viszont nagyon sajnálja, hogy a kurtára sikerült futamon nem tudta megmutatni mire is képes: szerinte egy teljes versenyen is az élen végzett volna. Mindent összevetve azt mondják: ahogy volt, úgy volt. Most már mindenki a jövő év tervezésével van elfoglalva. Egy már most biztos: Szabolcs Robi továbbra sem hagy fel majd a tehetségek keresésével, és ha csak teheti, bevonja őket a bajnokságba és tereleti pályájukat.

**A bajnokságok végeredménye**

<b>Kistúra 2000 ccm alatt</b>	
Gáspár Csaba	71
Németh András	58
Kovács György	49
<b>Kistúra 1600 ccm alatt</b>	
Nagy Norbert	71
Walterné Dancsó Adrienn	66
Mink Zoltán	50
<b>Nagyútúra 3500 ccm felett</b>	
Bódis Kálmán	61
Walter Csaba	55
Szamosvári Béla	36
<b>Nagyútúra 3500 ccm alatt</b>	
Renauer Florian	33
Szabolcs Róbert	10
Tóth Csaba	8
<b>Formautók</b>	
Tukora István	68
Eszenyi László	45
Channoch Nissan	44
<b>BMW Challenge</b>	
Kovács Tamás	74
Strider Zoltán	58
Boros Tamás	40
<b>Suzuki Kupa</b>	
Ifj. Ficza Ferenc	163
Bárkovics Zoltán	153
Tim Gábor	145
<b>Seat Leon Kupa</b>	
Kazár Miklós	79
Vizin Tamás	39
Solti Attila	26







# AZ ÚJONC GYŐZELME

Ifj. Ficza Ferenc nyerte a Suzuki Kupát

**Egyedülálló eredményt hozott 2010-ben a Suzuki Kupa: a gyorsasági szakág legnépesebb mezőnyének idén ifjú Ficza Ferenc lett a bajnoka, aki még csak 14 esztendő.**

TDH



A Suzuki Kupa öt éves fennállása alatt soha nem volt az öregurak sportja, de a széria színvonal az egyenlő esélyekkel startoló egyforma autók miatt minden esztendőben magára vonzotta a média, a közönség és a hazai szakértők figyelmét. Az eddigi bajnokok listáján olyan nevek szerepelnek, mint Michelisz Norbert, Pantl Péter, Assenbrenner Tibor és Kiss Norbert, így a névsort látva kijelenthető: nem csak a kora miatt lehet büszke 2010-es teljesítményére ifj. Ficza Ferenc.

A Swiftek idei legjobb volánforgatója 6 éves kora óta versenyez, és mint annyian mások, ő is az országos gokartbajnokságban kezdett ismerkedni a pályaversenyzéssel. Kétszer lett bajnok Kadett 60-asban, de a szintén sikeres autóversenyző édesapja úgy érezte, hogy feljebb kell lépnie Fecónak. 12 éves korában – a szövetség különvizsgájával és engedélyével a kezében – így került a túraautós mezőnybe. 2008-ban és 2009-ben a kistúraban ismerkedett az alapokkal, előbb egy Hon-

da Civic, majd egy Peugeot 207-es volánja mögött volt alkalma bizonyítani, végül idén a korábbi bajnok Hayabusha Suzukival is több versenyt teljesített. De emellett a Suzuki Kupa összes versenyén is rajthoz állt, és a Rado Central Kft. – RCM Motorsport színeiben keményen megharcolt a végső sikerért. A legnagyobb ellenfelei nagy nevek, Bárkovics Zoltán, Bitmann Attila és a szintén gokartból érkezett Tim Gábor voltak, de mindez nem befolyásolta a kis Ficzát abban, hogy öt időmérőből hármat megnyerjen, két pályán csúcsot fúson (Pannoniaring és Slovakiaring), és a tíz futamon majdnem mindegyikén az ő neve szerepeljen a leggyorsabb kör mellett. A végső elszámolásnál azonban nem a statisztikák, hanem a futamok eredményei a legfontosabbak, de szerencsére ezeken is egyenletes teljesítményt nyújtott a bajnok.



Ilyen komoly mezőnyben ilyen fiatal pilóta még soha nem nyert magyar bajnokságot



A legrosszabb eredménye a hungaroringi első verseny volt, ahol váltóproblémák hátráltatták, és végül csak ötödik lett. Ezt követően azonban öt második és három első helyet szerzett, nullázni pedig csak a salzburgringi pályán „sikerült”, ahol egy tömegbalesetbe keveredve esett ki a futamból. Végül így is 163 pontot gyűjtött a bajnokságban, és tíz

egységgel megelőzte az ezüstérmest. Jó döntés a Suzuki Kupában indulni – vélekedik a szezon végén a fiatalember összes támogatója és az édesapja is. „Talán ennek a bajnokságnak van jelenleg a legnagyobb sportértéke, mert kiegyenlített erőviszonyok között küzdhetnek a pilóták. Nincsenek trükkök, a költségek reálisak, sok a fiatal,

meg kell küzdeni a pozíciókért, itt igazán jól tud fejlődni Fecó. A közelharcot talán egy kicsit jobban engedik a kelleténél, de egy versenyzőnek ezt is meg kell tapasztalnia. A többiek stílusát sehol nem lehet befolyásolni, de a fiainak így is sikerült a bajnokság élén végeznie” – értékelte a sportsikert idősebb Ficza Ferenc.

## A ZÁRÓFORDULÓ

- **Korábban ismerted már az osztrák pályát, ahol végül minden eldőlt?** – kérdeztük az ifjú bajnokot.
- Nem, ez volt az első, hogy mentem rajta, és nagyon tetszett. De a verseny előtt, csütörtökön már próbálgattam, és pénteken egész nap köröztem, így egész jól sikerült megismerni.
- **Szombaton második lettél, vasárnap viszont egy balesetbe kevertedtél...**
- Az első nap nagyon izgalmasra sikeredett, mert voltam ötödik és negyedik, de vezettem is a versenyt, végül az utolsó kanyarban előzött

vissza Tim Gábor, így csak a második helyen intettek le. Vasárnap viszont a rajt utáni kanyarban történt egy nagy baleset, aminek sajnos én részese voltam. Az autót eléggé összetörttem, de talán újraépíthető. Én a lábamat vertem be és a csuklóm húzódt meg, de szerencsére semmi komoly.

– **Ettől függetlenül mégis hogyan lettél bajnok?**

– Az idej első versenyem nagyon rosszul sikerült. De az év folyamán lassan javultam, így meg tudtam nyerni a szériát. Nyolc pont előnnyel érkeztem Salzburchba, és a legnagyobb ellenfelem mindig mögöttem volt, így összejött az első. Jövőre valószínű, hogy marad a Suzuki, de még nem tudok pontosat – a tél során minden kiderül majd.



# PROGRAMJA AZ UTÁNPÓTLÁS

Vision assist: Ha kell, a széllal szemben is!



A hazai bajnokságoknak lassan a végére érünk és ilyenkor a 2010-es év emlékei mellett szinte minden versenyző már a jövőbe próbál kékleni. Főként a fiataloknak segíthet a helyes út megtalálásában az a program, amely a Vision assist nevet kapta, és Gyuricza Péter, a TR Sportiroda ügyvezetője hívta életre.

TDH



– Mit is takar valójában a Vision assist elnevezés?

– Régi ügy az utánpótlás ügye, sokan tűzték már zászlajukra. Ám az eredmény az autósportok világában többnyire annyi volt, hogy a szülők borzasztó sok pénzt költöttek el a gyermekükre egy-egy csapatnál, és az eredményességtől függetlenül – legtöbbször keserű szájjal – valahogy mégis inkább elhagyták a versenyzést. A programunk kidolgozásakor tehát egyetlen cél lebegett a szemem előtt: bármit is kínáljak, bármit is ígérek, azért semminemű anyagi ellenszolgáltatást nem kérek, egyetlen versenyzőtől sem. Hogy mit lehet ingyen ígérni, és mit lehet teljesíteni? Egy asszisztenciát kínáljak, azon az úton, amelyre a gyermekek, vagy juniorversenyzők lépnek.

– A sportirodád eddig is a reklámokkal foglalkozott és segítette több csapat versenyzését. Mi változik?

– Legfőképpen a korosztály. A jövő évben csak fiatal versenyzőkkel kívánok foglalkozni. A körülöttem levő szponzorok is ennek a törekvésnek látják a jövőjét és szívesen adják

olyan dologhoz a nevüket, ami a jövőbe mutat és nem mellékesen a hazai autósportunk megmentésében, vagy ha úgy tetszik, felvirágoztatásában tudnak közreműködni.

– Mit kaphatnak a fiatalok ettől a programtól?

– Az érdekeltek egy adatbázisba kerülnek, folyamatosan követhető lesz az eredményük, a versenyek időpontjai, helyszínei. Az állandó megjelenést egy honlapon biztosítjuk, ahol a versenyző adatbankja folyamatosan bővül. Megjelenítheti a szponzorait vagy akár rajongói klubbot is létrehozhat. Ez természetesen önmagában még nem volna nagy durranás, de nyomtatott sajtót is segítségül hívjuk: negyedévente egy nagy példányszámú magazin mellékletében 16 oldalon keresztül is bemutatjuk a tehetségeket. Ügyelünk arra is, hogy ebből a kiadványból Magyarország 100 kiemelt vállalata, szerkesztősége, reklámirodája kapjon tiszteletpéldányokat. Mindez természetesen nem mentesíti a versenyzőt vagy családját a szponzorvadászattól, de lehetőség, hogy a megkereséskor egy kulturált kiadványt tegyenek az asztalra az eddig általánosnak, és nem túl meggyőzőnek mondható A4-es papírlap helyett...

– Újszerű, ha mindez tényleg nem kerül pénzébe a versenyzőnek. De hova tud a program kapcsolódni ezen felül, például szakmailag?

## vision assist

utánpótlás program

– Azok a csapatok, amelyek rendelkeznek fiatal versenyzővel, tehát érdekeltek az utánpótlásban, azok fordulhatnak hozzánk, hogy vásároljunk náluk reklámfelületeket és így anyagilag is támogassuk őket. Elképzelhető az is, hogy a programunk segítségével személyes szponzort találunk valakinek. Az adatbázisunkat és a kiadványunkat mi is hirdetjük és próbáljuk eladni a reklámlehetőségeket a cégeknek. Segítünk továbbá olyan jellegű tanácsadással, amikor egy versenyző kategóriát váltana, vagy nemzetközi sorozatba készül. Sok apróság terheli a csapatok vezetőit, de sokszor maga a szülő vállal mindent, ami nem mindig hozza meg a várt eredményt. Ha indul olyan szakmai képzés, versenyzőiskola vagy egyéb a fiatalokat segítő kezdeményezés, akkor a mi programunk azonnal becsatlakozik, hogy minden oldalról egyengessük a jövő versenyzőit.

– A személyes tapasztalatod mindenképpen garancia, de kik segítenek a gyakorlati kivitelezésben?

– A Vision assist program gerincét a Mátra Motorsporttal kívánom felépíteni. Itt elsősorban a gokartsport kap nagyobb teret. Szükség is van arra, hogy a legkisebbeket is jó irányba tudjuk terelni, vagy akár anyagi támogatásokkal segítsük őket. Segítségemre lesz még az A.C.S. Motorsport, hogy a formula autók is nagyobb figyelmet kapjanak. Tesztlehetőséget és televíziós nyilvánosságot kínálunk egy tavaszi rendezvény keretében. Ehhez már csatlakozna a Suzuki márkakupa is, mint a túraautók legkisebb, de egyben legnépesebb kategóriája. Szakmai segítséget kapunk továbbá Gáspár Istvántól, a gyorsasági szakág vezetőjétől is, aki szintén érdekelt egy utánpótlás programban. Vele mindenképpen együttműködünk. Így a gokart-, a kistúra- és a formula kategóriák, mindenképpen kielégítő segítséghez jutnak. Tárgyalásban vagyok Hompok Melindával, aki a Proex Motorsport asszisztense. Több mint hat év autósportos ismerettel a háta mögött, szívesen beszáll a program menedzselésébe, s valószínű, hogy állandó kapcsolattartója lesz a versenyzőknek.

– Informatika, sport-szakmaiság, marketing, szponzoráció. Jól meggondoltad?

– Ha kell, a széllal szemben is! De a viccet félre téve: szerencsére sokan szeretnének valami jót csinálni és ez, szervezett formában mindenki számára könnyebb lesz. A Duna Autó Zrt. vezetése már rá is bízott, hogy fő támogatója lesz a programunknak és sok sikert kívántak nekünk. A kitartással és az elszántsággal nem is lesz gond, de azt is szeretném, hogy a program jó érzéseket keltsen, mind szakmai, mind sportrajongói körökben.

– Mit tegyen, aki máris kapcsolatba szeretne lépni a Vision assist programmal?

– A kapcsolatfelvétel legegyszerűbb módja, ha a superkart@t-online.hu e-mail-címen jelentkezik.





# DRÁMAI VÉGKIFEJET

102 Egy láncon múlt az SWF idei bajnoki címe

Szeptember végén Ausztriában ért véget a 2010-es Gokart Országos Bajnokság. A Bruck melletti Speedworld versenypályán közösen rendezte a záró fordulókat a Kálmán Motorsport és a Motorsport Promotion Ausztria.

Bálint F. Gyula



25 pont előnnyel érkezett a versenyre a 125 Mini géposztály éllovasa, Hercsik Vince, ahol Kálmán Motorsport versenyzőjének a visualos Czakó Rolanddal kellett megküzdenie a bajnoki címért. Mindkét futam problémamentesen zajlott, Hercsik simán nyerte a bajnokság értékelésébe beleszámító két futamot. Czakó az első futamon a második, a másodikon pedig a negyedik helyen végzett Mick Wieshofer és Constantin Schöll mögött, de mivel a második-harmadik helyezett az MSPA versenyzője volt, a második helyért járó 20 pontot kapta ezúttal is. Hercsik Vince tehát tíz ponttal szerzett többet riválisánál az utolsó hétfőgén, így 35 pont előnnyel nyerte a bajnokságot. Max Hofer nyerte a 125 Junior géposztály időmérő edzését, Darvasi Marcell a hetedik helyre kvalifikálta magát, és ugyanezekkel a helyezésekkel zárták az első futamot. A második futam nem sikerült Darvasinak, a kilencedik körben fel kellett adnia a versenyt. A győztes Habsburg Ferdinand lett a második helyre szoruló Hofer mögött. A 125 Junior géposztály magyar bajnoka 2010-ben Darvasi Marcell lett. Drámaian alakult a Super World Formula géposztály utolsó összecsapása. A tizenhar-



madik fordulóban Baló András nyert Tuzson Attila és Attramini Mirko előtt. Laborczfynak mindenképp dobni kellett 29 pontot, míg ő Greinbachot kihagyva 0 pontos dobással, így hat ponttal átvette a vezetést. Csúpan annyit kellett tehát tennie, hogy közvetlenül Laborczfy mögött érjen célba. Sajnos a technika közbeszólt, Tuzsonnak a hetedik körben elszakadt a lánc, így elúszott a harmadik bajnoki cím. Laborczfy nyert tehát és változás történt a dobogó harmadik fokán is, hiszen a két utolsó fordulóban szerzett futamgyőzelemmel Baló András megelőzte Attramini Mirkót. A 125 Max és 125 Masters géposztályokat összevonva indították a ezen a hétfőgén is. Az időmérőn Niki Laa volt a leggyorsabb, de az első futamon kicsúszott így csak ötödik lett. A futamot Robert Ortner nyerte. Tuzson Ádám volt a leggyorsabb a Masters kategória versenyzői közül, megelőzve Marcz Ferencet és Fekete Balázst. A második futamban Niki Laa győzni tudott, mint ahogy Marcz is, aki már Győrben bebiztosította magának a bajnoki címet. Minden kategóriában rendeztek egy harmadik futamot is és mindhárom futam eredménye beleszámított a Duna Kupa értékelésébe. A sorozatot a Kálmán Motorsport és a Motorsport Promotion Austria közösen hívta életre, és a greinbachi, pannónia-ringi, győri és brucki



hétfőgéné eredményei alapján hirdettek győztest benne. Ezúttal a Mini Max kategóriában alakult izgalmasan a végkifejlet, ugyanis a harmadik futamot szárazon, slick gumikkal kezdték a versenyzők, de szinte azonnal esni kezdett. Hercsik Vince lecsúszott a pályáról, de vissza tudott jönni a negyedik helyre, miközben Czakó Roland átvette a vezetést. A futamot a nyolcadik körben leállították. A kevés induló miatt eleve fél pontokat kaptak volna a versenyzők, ám mivel 60% előtt leintették a futamot, végül negyed pontokat osztottak. Így történhetett meg, hogy Czakó Roland mindössze 0,75 pont előnnyel győzött Hercsik Vince előtt. A Max Junior géposztályban Dominik Herler, Max Seniorban Robert Ortner, Max Mastersben Marcz Ferenc, SWF-ben Attramini Mirko, ICC-ben pedig Mario Bruxmeier kapta az első helyezettnek járó serleget.



## Napilap

### BEMUTAKOZÁS:

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

### TECHNOLÓGIA:

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

### SZOLGÁLTATÁSAINK:

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



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





# ÚJ MISKOLCI TEHETSÉG

Megnyerte az idei Gokart Országos Bajnokság 125 Mini kategóriáját a 11 esztendő miskolci Hercsik Vince, ezzel elindulhat azon az úton, amelyet az elmúlt évek és évtizedek híres borsodi versenyzői részben már kitapostak számára a hazai és nemzetközi autósportban.

TDH

Bálint F. Gyula

A Kálmán Motorsport ifjú pilótája az ausztriai Bruckban futotta utolsó ob-versenyeit, ahol két győzelemmel, összességében 220 megszerzett ponttal biztosította be év végi elsőségét. A jelenleg magántanulóként az általános iskola 6. osztályát járó fiatalember a tavalyi Maxterino kategóriában begyűjtött év végi bronzérme után több fokozattal feljebb kapcsol, hiszen a 2010-ben a hazai bajnokságban egy második hely volt a legrosszabb eredménye, emellett nyolc elsőséget szerzett. Nem ez jelenti azonban az összes

idei sikerét: az FIA Közép-európai Zóna Trófea korosztályos küzdelmeiben is első tudott lenni, ami a nemzetközi mezőny összetételét tekintve több mint biztató. „Tavaly év végén azzal kereste meg a csapatunkat Vince családja, hogy dolgozzunk ki számára egy hosszútávú szakmai programot” – nyilatkozta Kálmán Péter, az istálló vezetője, sokszoros magyar bajnok, egykori Eb 4. helyezett. „2010-re egy 20 versenyhétvége naptárat és 5 edzést terveztünk neki, amelyben több széria és kategória is szerepelt, és

amelynek célja a minél több versenykilométer begyűjtése és a tapasztalatszerzés volt. Ugyan az évek még nincsen vége, ám az eddigi két bajnoki címből már most tisztán látszik, hogy a fiatalember tehetségéhez nem fér kétség. Korához képest rendkívül érett és nyugodt, ami a gyorsaság mellett szintén nagy előnynek számít ebben a sportban.” Zsúfolt versenyprogramja mellett Hercsik



„Korához képest rendkívül érett és nyugodt, ami nagy előnynek számít ebben a sportban.”

Vince speciális edzésekkel készül a futamokra, és ha a gokart illetve a tanulás mellett még marad ideje, karate-tudását is fejleszti. Példaképe a szintén miskolci Kiss Pál Tamás,

illetve a jelenlegi F1-es világbajnok, Jenson Button. Az ifjú tehetség Diósgyőrben él édesanyjával, édesapjával és egy évvel fiatalabb testvérével, Zsuzsannával, aki szintén

élsportoló, a versenytánc hazai elitjében gyarapítja tudását.

Vince jelenlegi gokartja egy 2010-es Birel vázra szerelt, 125 köbcentis, Rotax motoros jármű, mely a jelenlegi szabályok szerint maximum 14 lóerőt képes teljesíteni, felsőbb kategóriákban azonban 28 lóerőre is képes. További képek, információk: 70/9456091, info@formula.hu



Vince szemé előtt ott lebeg sok sikeres miskolci autóversenyző példája







# ŐSZI TERMÉS

## Sportautók a Párizsi Autószalonról

A világ nagy autógyártói a versenypályákon is bizonyítani szeretnének, de mindezt igazából csak azért teszik, hogy az utcai modellek iránt még nagyobb érdeklődést ébresszenek. Ugyanez a cél az autószalonokon is: a Párizsban bemutatott vágyfokozók közül az AFM is válogatott.

TDK, Gyártók



Az **Exagon Motors** a **Furtive e-GT** névre keresztelt sportkupét mutatta be, amely a Chevrolet Voltéhoz hasonló hajtáslánccal készül. Két elektromotort rejtettek el a karosszéria alá, az akkumulátor lemerülése után a generátorként működő benzinmotor kapcsolódik be a hajtásba. Ha mindkét elekt-

romos motor működik, a 340 lóerős autó 3,5 másodperc alatt gyorsul százastempóra. A hatótávolsága 400 kilométer, amelyet a benzinmotor 800 körüli növel. Az **Audi** múltidéző tanulmánya a harminc éve született első összkerek-hajtású modell, a **Sport Quattro** tiszteletére készült, és for-

mailag is sokat merített a 80-as évek klasszikusából. Csakúgy, mint az eredeti raliautóban, öthengeres turbómotor biztosítja a hajtást, az Audi TT RS 2,5 literes blokkját 408 lóerősre erősítették. 480 Nm a maximális nyomaték, az erőt hatfokozatú manuális váltó továbbítja a kerekekre, így 3,9 másodperc alatt gyorsul százastempóra. Az 1300 kilogrammos súly elérése érdekében bőven használt karbonszálas anyagot és alumíniumot az Audi, előbbiből több karosszéria-elem, így a motorháztető, csomagtartófedél és spoilerok készültek.

**Sesto Elemento** néven mutatott be új, superkönnyű tanulmányt a **Lamborghini**, a 999 kilogrammos újdonság 2,5 másodperc alatt gyorsul százastempóra, és 1,75 kilogramm/lóerő aránnyal dicsekedhet. Ez azt jelenti, hogy 570 lóerős V10-es motort építettek a koncepcióba, mely nevét, a hatodik elemet

a periódusos rendszerről kapta, amelyben a szén éppen ezzel a sorszámmal szerepel. A **Ferrari** az 599-es nyitott tetős változatát, az **SA Apertát** vitte el az őszi szalonra, amely az idén 80 éves olasz Pininfarina stúdió előtt tisztelegnek. Ebből a gesztusból ered a modell neve is: az S és az A betű utalás, Sergio és Andrea Pininfarina nevére, míg az aperta olaszul nyitottat jelent. Az autót egy 670 lóerős, 12 hengeres motor hajtja, így vélhetően nem rendelkezik majd rossz menet tulajdonságokkal, hiszen a zárt tetős GTO-nak mindössze 3,3 másodperc kell a 100 km/órás tempó eléréséhez. A kocsi 80 darabos széria készül, és aki eddig nem rendelt magának, az már végleg lemaradt, ugyanis már mind egyik SA Apertának van gazdája. Jövő év elejétől lehet megvenni az **Aston Martin** szuperautóját, az **One-77**-est, az újdonságba a gyártó szerint a világ legerősebb normál feltöltésű motorja kerül. Hivatalos adatok szerint végül 760 lóerős lesz a 7,3 literes, V12-es blokk, amellyel bőven felülmúlja a 690 lóerős Pagani Zonda Cinque-t, de még a pályaversenyezésre optimalizált Zonda R Clubsportot is. A brit cég 77 darabot készít

a szuperautóból, a 400 milliós vételár ellenére a teljes sorozat gyors értékesítésére számítanak. Előzetesen körülbelül negyven példányra tettek le előleget, ez az érdeklődés messze felülmúlta az Aston Martin várakozásait. 2011 második negyedévében kerül piacra a szigorúan kétüléses **Lamborghini MC Stradale**, melyet a Trofeo GranTurismo MC

és a GT4-es versenygép inspirált. A GranTurismo S-hez képest tíz lóerőt erősödött a 4,7 literes, Ferrari-eredetű V8-as motor, a végsebesség 300 km/óra fölé ugrott. Átdolgozták a karosszériát, nagyobb leszorítóerőt generál, miközben a légellenállás nem nőtt. Új felnik is készültek a kupéhoz, a kipufogóvezeték pedig a diffúzor közepére költöztek.

## FORGALOMFIGYELŐ

A Mio Technology, a világ egyik vezető hordozható navigációs készülék-gyártója (PND – Portable Navigation Device) Magyarországon is elérhetővé tette legújabb, Mio Moov S605 készülékét, amely beépített TMC-antennájának köszönhetően ingyenes forgalmi információkkal és útvonal-újratervezéssel látja a felhasználókat - immár Magyarországon is. A teljesen ingyenes TMC-szolgáltatás (Traffic Message Channel – forgalominformációs csatorna) keretében a vezető olyan közlekedési információkat kap (Magyarországon a Magyar Rádió frekvenciáján), amelyek segítségével elkerülheti a közlekedési akadályokat, a balesetek helyszíneit, a forgalmi dugókat és torlódásokat. A Mio Moov S605 2010 szeptemberében kerül forgalomba Magyarországon, ajánlott végfelhasználói ára bruttó 54





# NÉGYÉVSZAKOS KABRIÓ

108 Peugeot 308 CC Féline

A franciák valamikor a harmincas évek közepén kitalálták a mozgatható keménytetőt, aztán az ezredfordulón ismét elővette az ötletet, és a 206 CC-vel nagyot robbantott.

Azóta persze már van 207 és 307 CC, mi pedig a 308 CC-vel tettük szebbé kora őszi napjainkat.

Ősz László, Tar Ádám



A francia dizájn szakemberei biztosan tudják az okát, de elsőre úgy látszik, nem változtattak túl sokat a 308 CC-n elődjéhez képest: egyszerű modellfrissítésnek tűnik a kupé-kabrió aktuális karosszériája. Közelről és részletesebben szemügyre véve az autót aztán feltűnik, hogy sem méreteiben, sem a kidolgozottság terén nem ugyanarról a járműről beszélünk. Például a korábnál szebb, húzott első lámpákat és nagy hátsó diffúzort kapott a négy személyes különlegesség. Utóbira valójában az 1,6 literes motornál sem sok szükség van, de mint látványelem, sokat dob

az autón. A CC azonban nem elsősorban ettől feltűnő darab, hanem kabriósgától: a kocsi nyitott tetős állapotában minden járókelő megcsodálja – persze a benne ülőkkel együtt... Kár tagadni, egy ilyen autónak a szabadságérzetet kívül ezt is nyújtania kell. A Peugeot belső kidolgozása inkább egy négy évszakos luxusautót tükröz, mint sem egy kabriót. Az általunk tesztelt extrákkal telezsúfolt modell belsejében még a műszerfal is varrt bőrből készült, amely kétség kívül exkluzív hatást kelt, amelyet csak fokozott a különleges, fehér számlapos műszerfal látványa.

Ami a menettulajdonságokat illeti: a turbómotor nagyon kellemes hatást keltett a merevítések miatt egyébként a megszokottnál nagyobb tömegű autó vezetése közben. A váltó is kellemes összhangban dolgozik az erőforrással, valamint a megfelelő fékhatásra is odafigyeltek a tervezők. Bár az autó semmiképp nem ösztönzi a sofőrt örült száguldásra, ha csukott tetővel szeretnénk utazni, nyugodtan hajthat a sofőr úgy a 308 CC-vel, mint egy kupé autóval, és a fogyasztás még a legextrémebb esetekben sem fog 11 liter fölé kúszni. Ha mégis a kabriózás mellett döntünk, álló helyzetben, meglehetősen látványos körülmények között, 15-20 másodperc alatt varázsolhatunk eget a fejünk fölé. Azzal persze számoljunk, hogy az áramlatok ilyenkor már beleszólnak az autó utasterébe „légkiszáradásba”, ám normál tempóban ez nem zavaró. A felhúzott ablakok esetében szinte semennyire nem érintik a vezetőt és a jobb első ülésen utazót. Ugyanakkor nagy hiányossága az autónak, hogy a hátul ülők szél elleni védelméről gondoskodó légtérrelő egy manuálisan összerakható szerkezet. Aminek a felszerelésének szinte senki nem fog neki szívesen, de nélküle a maximális utazási sebesség legfeljebb 100 km/h.

A négy személyes 308-as egyszerre elegáns és sportos, vezetése pedig egyenesen élvezetes



## SPEEDY RACING



### THE HANS® SYSTEM

Stand 21 az egyike a világ három HANS gyártójának...



A HANS rendszer 10 évvel ezelőtt szinte ismeretlen volt, most mint egy túzálló verseny overall, HANS is egy fő darabnak számít ami sok életet megmentett és sok sérülést elkerült. Ragadhatatlan a rendszer beépítésének a szerepe a helyes használat érdekében, miközben versenyzel, Stand 21 most egy kizárólagos támogatást ajánl fel minden vezetőknek!

Kivonatok a FIA szabályokból: Hordani a fejét, amit jóváhagyott a FIA, nemzetközi eseményekben lesz kötelező minden vezetőknek és navigátoroknak.

Legyen óvatos! Tájékozódj a kilásárról, annál a szövetségnél, aki irányítja a bajnokságot hogy mikortól kell használni a HANS rendszert.

Gondold át a lehetőségeidet és időben szerezd be a HANS rendszert, hogy legyen alkalmaid hozzájárulni, a biztonság és a kényelem érdekében tökéletesen tudd használni, ne az utolsó pillanatban kegyel mind ezekhez alkalmazkodni.

#### HANS® efficiency

In a 50 km/h (31 mph) crash



- Bemutató
- Próba lehetőség
- Szaktanácsadás
- Képzésményes árak
- Karbon HANS már
- 139 650 Ft. -tól

## SPEEDY RACING

SPEEDY Kft. 2040 Budaörs, Károly király ut. 64.  
Tel: +36 23 444 580 | www.speedy.hu | E-mail: speedy@speedy.hu



# ELŐRE SIKER

Nissan Leaf: Elérhető a károsanyag-kibocsátás mentes autó



Miközben világszerte komoly érdeklődés mutatkozik az első, nagy sorozatban gyártott, elérhető áron kínált károsanyag-kibocsátásmentes autó iránt, Európa néhány államában már rendelhető a modell.

TOH, Nissan



során egy teljes mértékben visszatérítésre kerülő előleget kell megfizetni, melynek összege 300 euró. Az „első befogadók” alkalmat kapnak arra, hogy decemberben alaposan kipróbálhassák a Nissan Leafet egy teszthez hasonló során, és ez az a pont, amikor formálisan meg kell erősíteniük megrendelésüket. Ezen túl minden érintett országban külön telefonos információs központot is létrehozta, amely

Kontinensünkön Portugáliában, Írországbán és az Egyesült Királyságban lehet „befizetni” a világ első, nagy sorozatban gyártott, elérhető áron értékesített villanyautójára, a tengerentúlon pedig az Egyesült Államokban illetve Japánban van mód előrendelésre. Az akció meghirdetése óta eltelt hónapok tapasztalata több mint biztató, hiszen az érdeklődés messze meghaladja a Nissan várakozásait, azaz a 2010-re előre jelzett 20 ezer darabos szintet. A rendelési folyamat az első lépés ahhoz, hogy fel lehessen kerülni az úttörő jármű vevőlistájára, és a környezettudatos vevők a jövő év elején az első között ülhessenek különleges autójukba. A kocsi rá egyébként nem a hétköznapi módon kell regisztrálni, hanem el kell látogatni egy weboldalt, és ott kell megtenni a megrendelést. A gyors és könnyen elvégezhető folyamat



A Nissan Leaf vonzereje több szinten is megnyilvánul: a modell egy károsanyag-kibocsátástól teljesen mentes elektromos autó, ennek minden pénzügyi és környezetvédelmi előnyével, de egyben a mindennapi gyakorlatban jól kihasználható, családi méretű kocsit, amelynek élvezetes a vezetése

## PÉNZTÁRCA-KÍMÉLŐ

A Nissan Leaf ára az akkumulátorokkal együtt - az egyes kormányok által adott ösztönzőket is beleértve - Portugáliában 30 250, Írországbán 29 995 euró, az Egyesült Királyságban pedig 23 990 font. (Magyar pénzben 7,5 – 8,3 millió forint.) Ez azt jelenti, hogy a korszerű technika ellenére a modell megvásárlása nem drágább, fenntartása viszont kifejezetten olcsóbb, mint egy hagyományos ferdehátú családi autóé, hiszen az üzemeltetési költségek várható mértéke sehol sem éri majd el a 100 kilométerenkénti 500 forintnyi helyi valuta értékét. (Hat literes gázolajfogyasztást alapul véve ma Magyarországon csak az üzemanyagköltség 2000 Ft körül.)

megválaszolja az érdeklődők kérdéseit. A különleges modell nem számít fapadosnak: felszereltsége tartalmazza a légkondicionálót, a műholdas navigációt és a tolatást segítő kamerát. Új „okostelefonos” kapcsolódó rendszerrel lehetővé teszi az utastér mobiltelefonról távirányított fűtését vagy hűtését. Az autó AC villanymotorjának teljesítménye 80 kW, nyomatéka 280 Nm, ami 140 km/h-nál nagyobb sebesség elérését teszi lehetővé. Az elektromos motor számára 90 kW-ot meghaladó teljesítményű laminált lítium-ion akkumulátor szolgáltatja az energiát. Teljes feltöltéssel a Nissan 160 km-t tud megtenni, ami a legtöbb vevő napi vezetési távolság-igényének megfelel. A világméretű felmérés szerint a világ lakosságának átlagos napi autózási távolsága nem éri el a 100 km-t, sőt Japánban és az Egyesült Királyságban a lakosság 80%-a 50 km-nél is kevesebbet autózik naponta.

# A KÖRNYEZET VÉDELMEÉRT ROVAT TÁMOGATÓJA AZ AQUAPROFIT ZRT.



Műszaki, Tanácsadási és Berkeletési Zrt.

1013 Budapest, Paolér utca 11.  
Telefon: +36 1 472 2130, Fax: +36 1 268 3552  
www.aquaprofit.com

## Aquaprofit - A jövő környezetét fejlesztjük

Figyelmem • Hatékonyság • Szakértelem

Három fő tevékenységgel rendelkező vállalkozásunk célja a környezetvédelem előmozdítása, ami magában foglalja a környezetvédelmi projektek megvalósítását, a környezeti állapotok felmérését, a környezeti károsodások megelőzését, és megvalósítja a környezeti problémák megoldását. A vállalkozásunk tevékenységének célja a környezetvédelem előmozdítása, ami magában foglalja a környezetvédelmi projektek megvalósítását, a környezeti állapotok felmérését, a környezeti károsodások megelőzését, és megvalósítja a környezeti problémák megoldását.

Szakterületeink: KÖRNYEZETVÉDELMI VIZSGÁLATOK • TULAJDONI ELLENŐRZÉS • TURIZMUS

A cég főbb adatai:  
A vállalkozás neve: Aquaprofit, Műszaki, Tanácsadási és Berkeletési Zrt.  
Székhely: 1013 Budapest, Paolér utca 11.

Fő tevékenységek:  
Környezeti felmérés, környezeti állapotvizsgálat, környezeti károsodások megelőzése, környezeti problémák megoldása.

A cég rövid bemutatása:  
A vállalkozásunk tevékenységének célja a környezetvédelem előmozdítása, ami magában foglalja a környezetvédelmi projektek megvalósítását, a környezeti állapotok felmérését, a környezeti károsodások megelőzését, és megvalósítja a környezeti problémák megoldását.

- Tevékenységi területek:**
- Környezetvédelmi vizsgálatok elvégzése
  - Környezeti állapotvizsgálatok elvégzése
  - Környezeti károsodások megelőzése
  - Környezeti problémák megoldása
  - Környezeti felmérés, környezeti állapotvizsgálat
  - Környezeti károsodások megelőzése
  - Környezeti problémák megoldása
  - Környezeti felmérés, környezeti állapotvizsgálat
  - Környezeti károsodások megelőzése
  - Környezeti problémák megoldása



# DRIFT

112



Bombasztikus zárófutamnak lehettek szemtanúi azok a rajongók, akik október első hétvégéjén a tököli reptér betonja felé vették az irányt. A Magyar Drift Szövetség rendezvényén magazinunk partnere, a Makita Racing Team autója is rajthoz állt.



# Rendszerbe szervezzük az üzletet

[www.sri.hu](http://www.sri.hu)

Költséghatékony, megbízható  
informatikai megoldásokért forduljon  
a Synergon Rendszerintegrátorhoz!





# RAJTRÁCSFOTÓK

Szeptemberben ők voltak a versenypályák legszebbjei



**1**  
Széria: **DTM**  
Helyszín: **Oschersleben**



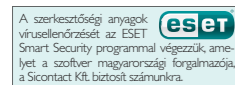
**2**  
Széria: **FIA GT1**  
Helyszín: **Algarve**



**3**  
Széria: **FORMULA2**  
Helyszín: **Valencia**



**4**  
Széria: **WTCC**  
Helyszín: **Oschersleben**



**Főszerkesztő:** Bethlen Tamás **Szerkesztő:** Mészáros Sándor **Munkatársak:** Bálint F. Gyula, Budur Gabriella, Csiki Gábor, Dávid Sándor, Frankl András, Fúzi András, Kárpáthy Zoltán, Magyar Szilvia, Mihályi Csaba, Pájer Ani, Surányi Géza, Tóth Gábor, Vajta Balázs, Wéber Kata **Fotó:** Amber PR, ATP, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Formula One Pictures, HochZwei, Králing, SpeedLight Photo Agency, Rogosz Péter, Vámosi-Nagy Gergő **Szerkesztőségi titkárság:** Buczkóné Kiss Marianna  
**Tördelőszerkesztő:** Schubert Szilvia **Nyomda:** Radin Group, tel.: +36 30 280-6656, e-mail: kvadrat97@gmail.com, mailto:kvadrat97@gmail.com  
**Kiadó:** Beta Press Kft. 3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1. **Szerkesztőség:** 3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1., Tel.: 46/505-490, Fax: 46/505-491  
**Postacím:** 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: levelezes@formula.hu **A terjesztés gondozása:** Eurokris Bt. **Terjesztés:** LAPKER Rt. **Előfizethető:** A szerkesztőségnél, levélcím: 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: elofizetes@formula.hu, Fax: 46/505-491 és a Magyar Posta Rt. Hírlap Üzletágánál (1008 Budapest, Orczy tér 1.). Valamennyi postán, kézbesítőknél, e-mailen: hirlapelofizetes@posta.hu, faxon: 1/303-3440. **További információk:** 40/444-444  
**Előfizetési díj:** 6 hónapra 3790 Ft, 12 hónapra 5490 Ft, 12 hónapra ajándékkal 6990 Ft, 3 hónapra 2385 Ft **ISSN:** 1785-9484  
**Nem tudja megvenni magazinunkat kedvenc lapelárusító helyén?** Hívjon bennünket a 06 46 505-490-es forródrótunkon hét közben 8-16 óra között, vagy írjon e-mailt a formula@formula.hu címre, és intézkedünk. **A kiadó írásos engedélye nélkül a lap bármely fotójának, szövegrészének, illusztrációjának még részleges használata is tilos.**  
**A szerkesztőség mindent megtesz annak érdekében, hogy a lap 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 játékaik kizárólag magyar állampolgárok számára készülnek.** A kiadó munkatársai és családtagjai a játékban nem vehetnek részt. A nyerteseket telefonon értesítjük és kötelesek együttműködni a játékhoz kapcsolódó promóciós megjelenéseknél. Nevezés: név, cím és munkaidőben használatos telefonszám. Vétis kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzületi nyereségkiváltás nem lehetséges. Kérjük, jelezzék, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.





**SPORTFOGADÁSOK - KASZINÓ - JÁTÉKOK - PÓKER**

További információért  
látogasson el a  
[www.bet-at-home.com](http://www.bet-at-home.com) oldalra!



**NYARALJON 10  
ÉVIG INGYEN!**

**bet-at-home**  
.com

JÁTÉK AZ ÉLET!

2010.10.10-én kezdődik 10 órakor!