

A világ vezető F1-es lapjának legizgalmasabb cikkeivel

Autósport és **Formula**



Magyarország motorsport magazinja | XIII/10. szám 2012. október

Ára: 795 Ft | Előfizetőknek: 495 Ft

www.formula.hu



Kilenc kivételes kiválóságot kérdeztünk

• **Átigazolások:**

Hamilton a Mercedesé,
Perez a McLarené

• **Ti kérdeztétek:**

A visszavonuló
Schumacher



• **Kassa Rali:**

Győztesek
és vesztesek



Az MNASZ kiemelt médiapartnere

F1-es motort építettünk



9 771785 948009 1 2 0 1 0



TW STEEL®
BIG IN OVERSIZED WATCHES



CE4004 – CEO Tech
Kivanc Tatlitug Edition
48 MM
Ár: 227.900 Ft



CE4002 – CEO Tech
David Coulthard Edition
48 MM
Ár: 203.900 Ft



CE4006 – CEO Tech
Kelly Rowland Edition
44 MM
Ár: 269.900 Ft

TW610 – CEO Tech
Emerson Fittipaldi Edition
48 MM
Ár: 191.900 Ft



TW678 – Canteen
Lotus F1 Team Edition
48 MM
Ár: 95.900 Ft



KIEMELT VISZONTELEADÓK:
it's timeshop Budapest, Kristóf Tér 6, Tel: 0670 4503100, it's timeshop Budapest, Teréz Krt. 31, Tel: 061 2691078,
it's timeshop Debrecen, Főruha Tel: 0652 598768, BALOGH ÉKSZER, Szombathely, Fő Tér 17., Tel: 0694 310059,
SYAM SILVER, Budapest, Westend City Center Tel: 0670 4534739, KARÓRACENTRUM, Budapest, Soroksári út 16. Tel: 061 7691435,
LUKÁCS ÉKSZER, Budapest, MoM Park Tel: 0670 3688829,
INFOLINE: 0614682295

Autósport és Formula

Főszerkesztő: Bethlen Tamás
Főszerkesztő-helyettes: Mészáros Sándor
Munkatársak: Csiki Gábor, Dávid Sándor, Forgó János, Fűzi András, Jankó Szabolcs, Kárpáthy Zoltán, Kovács Niki, Méhes Károly, Mihályi Csaba, Németvári László, Pájer Ani, Perusza Péter, Surányi Géza, Szabó Imre László, Tóth Gábor
Fotó: Amber PR, ATP, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Formula One Pictures, HochZwei, Janics Attila, Králing, Rogosz Péter, SpeedLight Photo Agency, Vámosi-Nagy Gergő
Szerkesztőségi titkár: Buczkóné Kiss Marianna
Tördelőszerkesztő: Schubert Szilvia
Nyomda: Radin Group, tel.: +36 30 280-6656, e-mail: kvadrat97@gmail.com
Kiadó: Beta Press Kft.
3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1.
Szerkesztőség: 3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1., Tel.: 46/505-490, Fax: 46/505-491 e-mail: levelezes@formula.hu
Postacím: 3504 Miskolc, Pf. 90.
A terjesztés gondozása: Eurokris Bt.
Terjesztés: LAPKER Rt.
Előfizethető: A szerkesztőségnek, 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

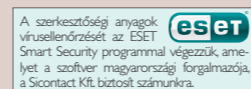
Előfizetési díj: 6 hónapra 3790 Ft, 12 hónapra 5490 Ft, 12 hónapra ajándékkal 6990 Ft, 3 hónapra 2385 Ft
ISSN: 1785-9484

Nem tudja megvenni magazinunkat kedvenc lap-elárúsító helyén? Hívjon bennünket a 06 46 505-490-es forródrótunkon, hét közben 8-16 óra között, vagy írjon e-mailt a formula@formula.hu címre, és intézkedünk.
A kiadó írásos engedélye nélkül a lap bármely fotójának, szövegrészének, illusztrációjának még a részleges használata is tilos!
A szerkesztőség mindent megtesz annak érdekében, hogy a lap hűen tükrözze a valóságot, így sem a kiadó, sem a nyomda nem vállal felelősséget az esetlegesen előforduló hibákért. Minden adat a lapzár-takori állapotokat tükrözi. **Az Autósport és Formula Magazin játéka kizárólag magyar állampolgárok számára készülnek.** A kiadó munkatársai és családtagjai a játékban nem vehetnek részt. A nyerteseket telefonon értesítjük, és kötelesek együttműködni a játékhoz kapcsolódó promóciós megjelenéseknél. Nevezés: név, cím és munkaidőben használatos telefonszám. Vítás kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzbeli nyereménykiváltás nem lehetséges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.



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

Együttműködő partnereink:



Elindult a lavina



Fotó: Rogosz Péter

Addig jár a kórsó a kútra, amíg el nem törik – tartja a közmondás, amelyet a száguldó cirkszban ebben a formában csak kevesen ismerhetnek, most mégis bebizonyosodott az igaza. Nekem legalább is ez a népi bölcsesség ugrott be a Hamilton átigazolásáról szóló, szűnni nem akaró hírrel kapcsolatban. Az egy dolog, hogy amit az F1-es paddock a szájára vesz, és pletykaként terjeszteni kezd, előbb-utóbb valósággá válik, de az ember így sem akarja elhinni, hogy a királykategóriában egyszer még a legnagyobb szerelmek (esetünkben Lewis és a McLarené) is véget érnek. Hogy hálátlan pilóta vagy józan ésszel döntő versenyző 2008 világbajnoka, azt csak a következő esztendő tudják majd igazolni, így kár is ezen túl sokat okoskodni, ellenben nem árt azt elemezgetni (mi is ezt tettük), hogy milyen szerepe volt a sztoriban Hamilton híres twitteres bejegyzésének, amellyel állítólag elindította a lavinát. A lavinát, amely aztán a 20 éve versenyző rutinos rókát, Schumachert is magával ragadta, sőt lapzárta táján úgy tűnik, végleg ki is penderítette az F1 színpadáról. Furcsa ilyesmit leírni egy hétszeres világbajnokról, de lássuk be, ebben a sportágban a diadalok gyümölcseit

maximum egy évig lehet élvezni, aztán jön egy új bajnok, aki a tisztelet leghalványabb jele nélkül elmarja elődje előjogait, és onnantól kezdve már nem a korábbi első a világ. Hogy mindez miképpen érződik a 43 esztendő Michael fejében, arra a legjobbkor feltett olvasói kérdések, illetve a német válasza kapcsán következtethetünk, amelyekre szintén nálunk olvashatnak. Csakúgy, mint egy szenzációs összeállítást, amelyben az elmúlt 16 év összes világbajnoka megszólal és visszatekint, Hilltől és Villeneuve-től kezdve, Hakinnenen és Schumacheren, Alonsón és Raikkönenen át, egészen Hamiltonig, Buttonig és Vettelig, hogy felidézhesék, milyen is volt küzdeni, nyerni és mit jelent ez számukra utólag, több év elteltével. A kivételesen érdekes cikk egyébként annak apropóján került a magazinunkba, hogy testvér-lapunk, a brit F1 Racing éppen most ünnepelte a 200. lapszám megjelenését. Mi is utánaszámoltunk a dolgainknak, de csak a 129. kiadványt találtuk a raktárunkban, amely ugyan szintén nem szégyellnivaló széria, ám az olyan méretű ünnepléssel, mint az angolok, még várunk. És várhatunk még az idei világbajnok kihirdetésével is, hiszen az évad felén hiába húzott el a Ferrari ásza (sajnos nem Massáról van szó!), a Red Bull címvédője ott lohol a nyomában, és a versenyenként megszerezhető 25 pont talán még azt is hozhatja, hogy a McLaren vagy a Lotus valamelyik kiválósága keresztbe tesz a legesélyesebb jelölteknek. Tőlünk szerencsére ilyesmit nem kell várni, az Autósport és Formula Magazin szerkesztősége inkább az Önök kedvében szeretne járni, így ismét egy példátlanul tartalmas, autó- és motorsport cikkeivel teli újságot adunk a kezeik közé.

Forgassák és továbbra is leljék örömeiket mindenben, ami benzingőzt áraszt magából!

Bethlen Tamás
főszerkesztő

BIZTONSÁGRA TÖREKVŐKNEK HATÁROKAT KERESŐKNEK FEJLŐDNI VÁGYÓKNAK

VEZETÉSTECHNIKAI ÉS OFF-ROAD KÉPZÉS
MINDENKINEK AKI SZERETNÉ MEGISMERNI
A JÁRMŰVE ÉS SAJÁT HATÁRAIT



TANULJ A LEGJOBBAKTÓL A HUNGARORINGEN ÉS A TANPÁLYÁN!

15 ÉVE A BIZTONSÁGOS KÖZLEKEDÉS SZOLGÁLATÁBAN!

Groupama Garancia Vezetéstechnikai Centrum
"Tanpálya" Vezetéstechnikai Centrum Kft.

Cím: 2146 Mogyoród Pf.49 Hungaroring
Tel: (06-28) 441-951
Fax: (06-28) 441-961
E-mail: tanpalya@tanpalya.hu



FORMULA-1

HAMILTON ÉS A TWITTER 6
Mit árulhat el egy fotó?

AMI A TUDOMÁNY MÖGÖTT VAN ... 12
A szélsatorna modellek

TE KÉRDEZEL..... 14
Michael Schumacher válaszol

AZ ERŐ FORRÁSA..... 20
Hogyan kell F1-es motort építeni?

KIVÉTELES KIVÁLÓSÁGOK..... 26
Kilenc világbajnokot kérdeztünk

NŐK A FÉRFIAK KÖZÖTT 38
Versenyezhet-e valaha nő az F1-ben?

KÜLÖNVÉLEMÉNY..... 53
Dávid Sándor rovata



MOTORSPORT

MENNYIT ÉR EGY BAJNOKI CÍM?..... 60
Az előszobák a szűkös lehetőségek

ADOK-KAPOK..... 64
MotoGP: Lorenzo előnyben

ÖRÖMAUTÓZÁS 66
Amikor Rossi Ferrarival versenyez

AMIKOR NEM LOEB NYER 74
Rali vb: Wales-ben a Ford örülhetett

KASSAI KIRÁNDULÁS..... 78
Kazár első aszfaltgyőzelme

ÉVADZÁRÓ SZÁGULDÁS 88
RTE: A túrások a végére értek

RALIKROSSZ-TEHETSÉGEK..... 98
Klausz, Marton, Kádár és Gerencsérék



AUTÓK - LÁNYOK

EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ 114
Gréta és a K1-Attack

RAJTRÁCSLÁNYOK..... 119
Az elmúlt hónap legszebbjei

A SZÉPSÉG NEM MINDEN 122
Nissan Terra: Üzemanyagcellás 4x4-es

MENETPRÓBÁK..... 124
Mercedes B, Honda Civic, VW Beetle

EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ 127
Anna és a Bentley



ANALÍZIS

Mit üzent valójában Lewis a telemetria tweetjével?

Lewis Hamilton kvalifikáció utáni telemetriával kapcsolatos, Belgiumból küldött tweetje (üzenet a Twitter közösségi oldalon) Jenson Buttont és a McLarent is nagyon felhúzta, az F1-es paddockot pedig megdöbbentette. Megmutatjuk, mit is láthattak a képről a hozzáértők...



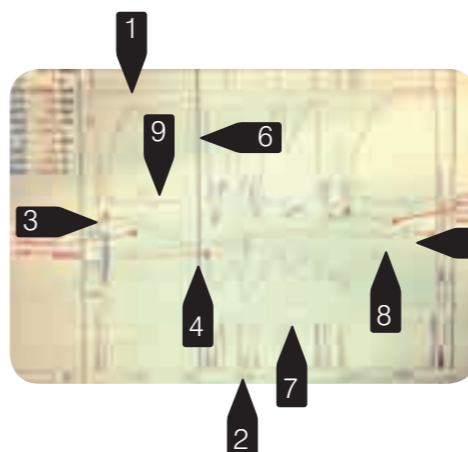
WWW.FORMULA.HU
Magyarország vezető autósport portálján a Forma-1 információi mindig a legfrissebbek, a neves szakértők jegyzetei mellett pedig az F1 Racing háttéranyagainak egy része is csak itt olvasható.



WWW.FACEBOOK.COM/FORMULA.HU
A legnagyobb hazai autósport-közösség találkozóhelye, weboldalunk és magazinunk rajongóinak Facebook-oldala. Villámgyors információk, különleges képek, lelkes kommentelők, folyamatos játékok. Csatlakozz Te is!

A telemetria adat, amit Lewis közzétett, valójában az ő és Jenson autójának egy körön mutatott adatai voltak a Spa-Francorchamps versenypályán. Az időmérő után Lewis megszéllőztette, hogy ő egy másabb és egyben öregebb hátsószárnykonstrukciót használt, mint csapartársa, Button. Ez tette gyorsabbá társa versenygépét az egyenesekben. Összességében ezt írta le Hamilton a telemetria nyelvén a nagyvilágnak.

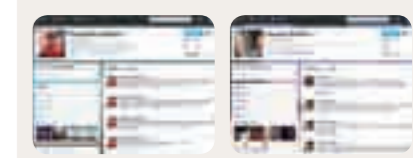
1. Ezek jelzik a sebességét mind Jensonnak, mind Lewisnak. Ezen látszik is, hogy Lewis végsebessége valóban lassabb csapattársánál.
2. Itt a távolságokat jelzik, méterben.
3. Ez a pontozott vonal a delta idő. Ez mutatja egy körön belül az időkülönbséget Lewis és Jenson között. Ha a vonal nullát mutat – mint az egyes kanyar előtti szakaszban – akkor azonos időt futottak a fiúk. Minden további különbség, ami nulla alá vezet, Hamilton idővesztését jelzi.
4. Itt láthatjuk, hogy a Les Combes-kanyar előtti szakaszon valamiért 0,4 másodpercet veszít Lewis a társa idejéhez képest, nem pedig 0,6-ot, amennyit feltételeztek.
5. Látszik, hogy Hamilton hoz Button idején a pálya középső szakaszán, ami azt bizonyítja, hogy az autóját inkább a pálya ezen részére készítették fel. Az utolsó, kivezető szakaszon azonban megint veszít az idejéből, de megint csak 0,3 tizedet, nem pedig 0,5-öt.



6. A függőleges vonal egy kurzor. Ahhoz az adathoz tartozik, ami a Kemmel-egyenes utána és a Les Combes előtti szakaszát figyeli a pályának. A piros számok mutatják Lewis sebességét, ami 290 km/h-t mutat és hetedik sebességi fokozatot. Ami érdekes, hogy mindezt csak 16 ezres fordulatszámon érte el, ami nem az a szám, ami a valós lenne. Talán rossz sebességi fokozatban volt ahhoz a szárnyhoz, ami az autóján volt. Ez lehet a magyarázata, hogy miért tűnt lassabbnak a gyorsulása, mint Jenson esetében.
7. Ezek az aktuális sebességi fokozatálások a két autónál. Buttoné a kissé sötétebb vonal. Ezen a két ponton látszik, hogy Lewis kicsit később váltott hetedik fokozatba, mint csapattársa. Ez megint azt mutatja, hogy nem megfelelő szárnybeállításokkal ment a sebességi fokozatok beállításaihoz mérten.
8. A felső jelző mutatja a gázadást és a fékezést. Itt egyenlő szám látható a pilóták nevei mellett.
9. A kanyarodásra vonatkozó mért adatok is nagyon hasonlóak kettejük között.

Lewis tehát fontos, értékes információkat adott volna ki?
Valójában semmit nem árult el, ami ártott volna a McLarennek. A sebességi adatok lehetnének talán érdekesek az ellenfeleknek, de manapság ezeket már a GPS-adatok segítségével is képesek kiszámítani. A legérdekesebb az egész tweeteléssel kapcsolatban azonban az, hogy szimplán megrette Hamilton, akkor is, ha ezzel nem okozott érdemi gondot. Az, hogy úgy döntött, hogy a McLaren saját adatait meg meri osztani több millió követőjével, nem beszélve az ellenfelek csapataival, több mint megdöbbentő, és aggodalomra adhat okot. A legtöbb rajongója persze valószínűleg azt sem tudta, mit lát, de akkor meg minek tette közé? Tudnia kellett, hogy ennek bizony a McLaren vezetői nem fognak örülni, ami viszont újabb jele lehet annak, hogy a munkakapcsolatuk bizony megromlott az elmúlt időkben. Ahogy a lap új száma nyomtatásba kerül, Hamilton még mindig nem írta alá új szerződését a wokingiakkal, a legtöbben pedig egy esetleges Mercedeses szerződéstervezetről pletykálnak.

A sport és a Twitter bonyolult kapcsolata



Kétség sem lehet afelől, hogy jó kezekben, megfelelő módon használva, a Twitter hatalmas erő lehet egy elit sportoló kezében. A rajongóknak esélyük nyílik arra, hogy reagáljanak, és interaktív módon kapcsolatba kerüljenek hőseikkel, a sztárok pedig bemutatathatják valódi személyiségüket a nagyvilágnak. Olyan módon, amelyet ők választanak. Lewis Hamilton, Jenson Button és Fernando Alonso egyaránt fejeként több mint 1 millió követővel rendelkezik. Egy sima kis 140 karakteres üzenet, amit elküldhetnek, hatalmas F1-imádó közösséghez jut el, ami a szponzorok fantáziáját is megmozgatja. Természetesen persze a Twitternek is vannak árnyoldalai, csakúgy, mint minden más közösségi oldalnak. A hirtelen felindulásból, forrófejűen megírt és közzétett üzenetek rombolhatnak is. A focisták, mint Rio Ferdinand, Carlton Cole és Joey Barton már egyaránt szenvedtek bizonyos tweetjeik miatt, akár csak a brit krikettjátékos, Kevin Pietersen és a snookeres Mark Williams. Hamilton és az F1 twitteres oldala egyelőre távol maradt a büntetésektől, de a mostani eset is ok példa lehet arra, hogy a csapatok és az FIA változtassanak hozzáállásukon a közeljövőben. Reménykedjünk benne, hogy a helyzet nem fajul eddig, hiszen a sportban, ahol a pilóták sokszor tesznek vitás kijelentéseket, sajnálatos lenne, ha még ezzel is szembesülnie kéne a rajongóknak.





Mester-kvíz

Tudásteszt a világ legnagyobb sportjáról, az F1-ről



1. Ki teljesítette 200. versenyét az 1990-es Brit Nagydíjon?
2. Melyik pilóta érte el először a 200 pontot az F1 történetében?
3. Az 1971-es Monacói Nagydíj volt a 200. világbajnoki futam. Ki nyerte meg?
4. A Ferrari 2007-ben aratta 200. F1-es győzelmét. Ki volt a győztes pilóta?
5. Melyik pályán rendeztek utoljára 1996-ban, az F1 Racing első megjelenésének évében F1-es futamot?
6. A következő pilóták közül melyik nem vezetett legalább 200 vagy annál több körön át F1-es versenyeken? Giancarlo Fisichella, Ralf Schumacher vagy Eddie Irvine?
7. Létezik egy elitklub, aminek tagjai már több mint 200 F1-es futamon indultak. Ki a legutóbbi klubtag?
8. Mely abroncsgyártó az egyetlen, amely több mint 200 győzelmet aratott az F1-ben?
9. Melyik pilóta szerezte a legtöbb pole-pozíciót a 16 év alatt, mióta az F1 Racing először megjelent?
10. 1996-ban én voltam a legöregebb tagja az F1-es mezőnynek. Kilencszer álltam fel a dobogóra, de sosem nyertem versenyt. Ki vagyok én?



ELSŐ KÉP

A Pirelli és a WRC is Kubicát akarja

A korábban súlyos sérülést szenvedő pilótát visszatérte után többen is szerződtetnék

A pletykák szerint egyre többen érdeklődnek a korábbi Forma-1-es pilóta iránt a WRC-sorozatban, de a legújabb híresztelések szerint lenne a száguldó cirkuszban is, aki szívesen látná ismét együletes versenygépben.

A rehabilitáció azonban lassú folyamat, az pedig szinte elképzelhetetlen, hogy Kubicát jövőre indulni lássák rajongói az F1-ben. Szingapúrban a Pirelli motorsport-igazgatója, Paul Hembergy mégis azt állította, hogy amint a pilóta felépül, ő kész lehetőséget biztosítani neki. „Úgy hiszem, a rali világban inkább elképzelhető, hogy együtt tudnánk működni Roberttel, de meglátjuk még. Már rég beszéltem utoljára vele, de dolgozunk néhány projekten, amiben a segítségünkre lehetne, ezért nem mondom azt, hogy nincs esély egy megá-



lapodásra” – fogalmazott Hembergy. „Nem tudom, hogy jelen pillanatban alkalmas lenne-e a feladatra, de ő az a fajta ember, aki ha fizikailag készen áll majd, megragadja a lehetőséget, és egy évet eltölthet a Pirellinél. Az biztosan jó helyzetbe hozná őt a 2014-es idény előtt. Egy

versenyülés után a Pirelli tesztpilóta státusza a legjobb dolog a világon.”

Az elmúlt időszakban volt okuk az öröme Kubica szurkolóinak, hiszen a lengyel három hét alatt három rali-versennyel tért vissza a motorsportok világába, ráadásul kettőt meg is nyert közülük. A pilóta azért is koncentrálni inkább Loebék területére, mert könnyebb egy ilyen autót átalakítani a személyére, mint egy F1-es gépet.

„Rendeteg tesztet végeztem már el pályákon különböző nagy teljesítményű versenygépekkel, de az én felelősségem eldönteni, mihez is akarok kezdeni. Meg kell tudnom, hogy az F1 még egy lehetőség számomra, vagy már nem az többé” – fogalmazott, mielőtt megnyerte volna a Ronde Gomitolo di Lana versenyt.

ERŐ

Marad a motorszállító

A franciák elégedettek az eredményekkel

A Renault elnöke, Carlos Ghosn ismétellen megerősítette: a cég tervei között nem szerepel, hogy a közeljövőben távoznának a Formula-1-ből.

Az autógyártó 2009 végén csapatként távozott az F1-ből, motorszállítóként azonban nagyon sikeres, és ezért hosszú távon gondolkodnak a Formula-1-ben



ruktóri bajnokságot.”

A Renault Sport F1 jelenleg a Red Bull mellett a Lotus, a Williams és Caterham istállókat látja erőforrásokkal,

való részvételben. „Benne vagyunk, és határozottan maradni akarunk” – nyilatkozta Ghosn a Párizsi Autókiállításán. „Jó döntést hoztunk 2008–2009-ben, amikor nagyon sokan, így a Toyota, a Honda és a BMW is a teljes távozást választotta. Mi azonban maradtunk. És egy olyan csapatot is elláttunk (a Red Bull), akik már két világbajnoki címet is szereztek, és most is vezetnek a konst-

miközben gőzerővel fejlesztik a 2014-ben érkező V6-os turbómotort is. „Maradunk a Formula-1-ben, mert nagyon sok kötelezettségvállalásunk van” – ismerte el Ghosn, aki szerint azonban sajnálatos, hogy a francia kormány elutasította a Francia Nagydíj támogatásának tervét, de megérti, hogy „a jelen gazdasági helyzetben ezt a költségvetést más fontosabb célokra kell felhasználni”.



Barcelonának meg kell osztania a Spanyol Nagydíjat?

Valencia kiesett a 2013-as versenynaptárból, de 2014-ben visszatérhet, ha megállapodnak a nagydíjmegosztásról Barcelonával.

A Circuit de Catalunya már 1991 óta rendezik meg a Spanyol Nagydíjat, de most úgy néz ki, meg kell osztania ezzel a kiváltsággal a valenciai utcai pályával. Az F1 ura, Bernie Ecclestone már korábban bejelentette, miszerint Valencia 2013-ban nem fog versenyt rendezni, azonban, ha sikerül megállapodniuk, akkor 2014-ben már mint a Spanyol Nagydíj helyszínéül térhetne vissza a kikötőváros a versenynaptárba. Ha osztoznának Barcelonával a rendezés jogával, és évente váltakozna a helyszín, az mindkét félnek előnyös megoldás volna. A katalán város azonban nem kívánja olyan könnyen feladni előnyös helyzetét.

Az F1 Racing megkérdezte ezzel kapcsolatban Vicenc Aguilera-t, a Circuit de Catalunya versenypálya igazgatóját. „Ha van rá mód, szeretnénk megtartani kizárólag magunknak a rendezés jogát. Egy rövid időre azonban, tekintve a gazdasági helyzetet, talán rendezhetünk felváltva

futamokat. Szeretném azonban hangsúlyozni, hogy ez csak egy alternatíva, aminek vannak előnyei és hátrányai is. Az érem mindkét oldalát meg kell vizsgálni. Az egyik részét a dolognak a költségvetés teszi ki, a másik viszont az üzleti része, amelyeket a verseny jóvoltából generálhatunk” – fogalmazott a vezető.

Gonzalo Gobert viszont, aki a valenciai aszfaltcsík igazgatója, csak pozitívumokat lát a társulásban. Az egyesülés Barcelonával a bevételeknek is jót tenne, hiszen egy évben mindössze egyetlen versenyt bonyolítanának le az országban. A promóció is sokkal tisztábban működne. Az idei szezonban a legnagyobb problémánk például az volt, hogy a két nagydíj időpontja túlságosan is közel esett egymáshoz. Barcelona május 13-án, Valencia pedig június 24-én rendezett versenyt.”

Gobert elmondása szerint nagyon pozitívan áll a társuláshoz, és reménykedik benne, hogy meg tudnak egyezni a 2014-es nagydíjról még az idén.

ÖTPERCES TELEFON

ANTHONY DAVIDSON SZIMULÁTORVERSENYZŐ ÉS SKY-SZAKÉRTŐ



Azt hallottuk, hogy Spában a közvetítés során személyes emlékeidet osztottad meg a nézőkkel. Mesélnél erről valamit?

TV-nél is számtalan alkalommal teszek a jelenlegi munkám során. Ezeket a dolgokat meg kell tapasztalni Le Mans-ban időről időre. Az fog meg leginkább, hogy izgalmasabb, veszélyesebb és sokkal inkább régmódibb, mint a Forma-1. Hamarosan visszatérek a pilótafülkébe, amint teljesen felépülök.

Igen, öt évvel ezelőtt történt Törökországban, hogy a 11. helyen kvalifikáltam magam a versenyre, a Super Auguri volánja mögött. Azt hiszem, az volt életem legjobb köre, és a leggyorsabb Hondás pilóta voltam a mezőnyben. Ami nagyon élénken él bennem, hogy sikerült Jenson Buttont is legyőznöm akkor, pedig az autója sokkal jobb volt, és több leszorító erővel is rendelkezett.

Pontosan milyen sérülést szenvedtél?

Amikor az autóm landolt, hatalmas nyomás nehezedett a gerincemre, és a T11, valamint T12-es csigolyám elrepedt. Azóta szerencsére szépen gyógyulok, és a továbbiakban is fogok. Abban viszont nagyon szerencsés vagyok, hogy komolyabban nem sérültem.

Biztosan jó érzés volt...

Természetesen. Megmutatta, hogy néha a legédesebb érzések nem egy jó autóban érik a pilótát, versenyezés közben, hanem a mezőny végén, amit sajnos futam alatt elég ritkán lehet figyelemmel követni nézőként.

Az utóbbi időszakban igencsak elfoglaltnak tűntél...

Annak is kell tűnni, ha az ember modern és profi versenypilóta. A Mercedesnél Forma-1-es szimulációs pilóta vagyok, a Toyotánál sportautókat vezetek, és a Sky-csatornának is dolgozom. Egyszerre sok vasat tartok a tűzben, de sosem tudhatja az ember, milyen ajtók nyílnak ki előtte, vagy éppen zárulnak be a motorsport világában. Jelenleg nagyon boldog vagyok azzal, ahogyan az életem alakul.

Júniusban borzalmas balesetet szenvedtél a Le Mans-i 24 órás versenyen. Hogyan halad a felépülés?

Jól érzem magam. Az eset analízálásán már túl vagyunk, amit itt a Sky



Davidson éppen legyőzi Jenson Buttont a 2007-es Török Nagydíj időmérő edzésén

Schumi (több mint) 300 nagydíja

A hétszeres bajnok Spában ünnepelte 300. F1-es versenyét, de mi egyéb statisztikai érdekességeket is összegyűjtöttünk az elnyúlhatetlen németről

302

Schumi több nagydíjon indult eddig, mint a Red Bull és a Toro Rosso összesen (262), valamint a Benetton és a Jordan, akiknél korábban versenyzett.

5111

Több kört töltött az élen, mint bármely más pozícióban.

19

Miután teljesítette az idei szezont, még 19 futamon kellett volna elindulnia ahhoz, hogy Schumi megelőzze Barrichellót, aki a legtöbb részvétellel büszkélkedhet az F1-ben. Erre azonban már nem kerül sor...

195

Ha Schumacher teljesít még idén ennyi kört, akkor a legtöbb megtett körök számban már idén megelőzheti Barrichellót.



7679

Összesen ennyi nap telt el Schumi 1. és 300. versenye között.

3

Jelenleg ő az egyedüli olyan pilóta, aki három különböző abroncsszállító márkával is dobogós pozícióban tudott végezni (Goodyear, Bridgestone, Pirelli).

3

Michael Schumacher és Pedro de la Rosa az egyedüli versenyzők, akiknek pályafutása három évtizedet is magába foglal (1990-es évek, 2000-es évek, 2010-es évek).

64

Összesen ennyi versenyen esett ki vagy nem tudott befejezni futamot a német, hétszeres világbajnok pilóta.

Átigazolási lavina

Hamilton a Mercedesé, Perez a McLarené, de mi lesz a folytatás?

Véget értek a találgatások Lewis Hamilton jövőjével kapcsolatban: a Mercedes bejelentette, hogy a brit világbajnok náluk folytatja, ezzel egy időben a McLaren Sergio Perez szerződését a megüresedett pozícióba. A pilóta lépése egész sor spekulációt és mozgolódást indított be a csapatok és a versenyzők szerződéseit illetően. Az AFM most végigvezeti, hogy milyen felvonások következhetnek a 2013-as idény előtt a „Lehetséges párosítások” című színdarabban.

Hivatalos szerződések 2013-ra

Sebastian Vettel	(Red Bull)
Mark Webber	(Red Bull)
Jenson Button	(McLaren)
Sergio Perez	(McLaren)
Fernando Alonso	(Ferrari)
Nico Rosberg	(Mercedes)
Lewis Hamilton	(Mercedes)
Pedro de la Rosa	(HRT)
Timo Glock	(Marussia)



Perez és Hamilton igazolása váratlanul ugyan nem volt nevezhető, mégis alaposan felbolygatta a pilótapiacot

Fizessen elő most az

Autósport és Formula Magazinra, és az Öné lesz egy eredeti Mercedes GP sportzsák!

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

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

RÁADÁS

Előfizetőink között
 kisorsolunk egy
 A Forma-1
 krónikája című
 kötetet!



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

Pilóták, akiknek a jövője még tisztázatlan:

Felipe Massa – Ferrari:

Jelenleg egyre inkább úgy tűnik, hogy esélye van megtartani állását a Ferrarinál, köszönhetően az elmúlt időszakban mutatott fejlődő teljesítményének.

Michael Schumacher – Mercedes:

Személy szerint Schumi talán folytatná, de a Mercedes elköszönt a hétszeres bajnoktól. Korábban a Saubert és a Ferrarit is lehetséges célpontnak tartották, de a német inkább a végleges visszavonulást választotta.

Kimi Raikkönen – Lotus:

A Lotusnak lehetősége van meghosszabbítani szerződését, mert az év elején kitűzött célokat teljesíteni látszanak. Maga a Jégember is jól érzi magát a csapatnál, valószínűsíthető, hogy 2013-ban is marad a helyén.

Romain Grosjean – Lotus:

Szinte biztos, hogy marad a Lotusnál jövőre, sőt egy hosszú távú megállapodás is lóg a levegőben.

Paul di Resta – Force India:

Szóba került a McLarennél és a Mercedesnél, de ezen lehetőségek szertefoszlottak. Ha nem történik valami kivételes, akkor marad a Force India csapatánál.

Nico Hülkenberg – Force India:

Button alkalmasnak vélte arra, hogy csapartársa legyen a wokongiaknál, de a szerepet más töltötte be. Más nagycsapatok is figyelik, de nagyobb az esély arra, hogy marad a jelenlegi kenyéradójánál.

Kamui Kobayashi – Sauber:

Helye bizonytalan a Saubernél. Bár Perez már távozott mellőle, de csapatánál Alguersuari és Gutierrez is beszédtema, akár csak Schumacher.

Daniel Ricciardo – Toro Rosso:

Előnyben van a Toro Rossónál csapattársával szemben az idei évben, a Red Bullnak nincs rá oka, hogy megváljon tőle.

Jean-Eric Vergne – Toro Rosso:

Attól függetlenül, hogy csapartársa többször legyőzte már öt versenyen és időmérőn egyaránt, nem tűnik úgy, hogy veszélyben lenne az állása.

Pastor Maldonado – Williams:

Amíg a PDVSA a venezuelai mögött áll és egyben szerződésben a Williams-csapatnál, nem valószínű, hogy Pastornak, a Spanyol Nagydíj győztesének más csapatra kéne koncentrálnia.

Bruno Senna – Williams:

A Williams egyelőre nem említette, hogy megválnának tőle, de ha mégis, akkor a Caterham egy lehetséges állomás lehet a brazil számára.

Heikki Kovalainen – Caterham:

Több nagyobb istálló is érdeklődik iránta, így a Sauberről és a Ferrariról is pletykáltak. Azonban a legújabb hírek szerint már készül egy hosszú távú szerződés a számára, Tony Fernandesék alakulatánál.

Vitalij Petrov – Caterham:

Hiába jobb többször, mint csapartársa, miután orosz támogatói kihátrálni látszanak mögüle, úgy néz ki, hogy három évet követően kifelé áll a szénája az F1-ből.

Narain Karthikeyan – HRT:

Fejlődő forma, és a Tata is garanciát jelent, így egyre biztosabbnak tűnik a helye a 2013-as rajtrácson is, nem feltétlenül a HRT volánja mögött.

Charles Pic – Marussia:

Gyors, támogatót, és komoly tárgyalási pletykák szóltak róla és a Caterhamról. Maradhat jövőre is.



Pat Symonds'

FITPASS TECH

Milyen rejtett csodák viszik előre a Formula-1-et?



AKIK AZ F1-ES MODELLEKET GYÁRTJÁK

Nem látod őket a tévében, mert ők nem utaznak el a futamokra, ennek ellenére a modellek készítői nagyon fontos tagjai az F1-es csapatnak. Szoros munkakapcsolatban dolgoznak a CFD-mémőkkel és az aerodinamikai szakemberekkel, méretpontos elemeket adva számukra a szélcsatorna tesztekhez. Különböző

készségekkel kell rendelkezniük a mechanika, az elektronika, a kompozittechnológia és az alkatrészek megmunkálásának területén. 2009 előtt a csapatok a hét minden napján, napi 24 órát üzemeltették a szélcsatornáikat, ami azt jelentette, hogy a modellkészítőknek is padlógázon kellett dolgozniuk. Az ae-

rodinamika azonban napjainkban is az a terület, ami leginkább meghatározza a teljesítményt az F1-ben, ezért biztosítani kell azt, hogy a szélcsatornában megfigyeltek a pályán is tükröződjenek, ehhez pedig olyan pontos és részletes modellekre van szükség, amelyek megfelelnek a teljes méretű autónak.

A TUDOMÁNY MÖGÖTT...

A szélcsatorna modellek

Tulajdonképpen milyen nagy egy ilyen autó?

Ma 50 vagy 60 százalékos modelleket használnak, de ez nem volt mindig így. Az első szélcsatornás teszteken, amelyeken én részt vettem még az 1980-as évek elején, 25 százalékos modelleket használtak. Akkoriban a csapatok mind a Southampton University vagy az Imperial College in London szélcsatornáit használták, mert csak itt volt mozgatható talpazat, de ezek a szélcsatornák csak nagyon kis modelleket tudtak befogadni. Később nagyobb szélcsatornák is elérhetővé váltak, amelyek kezdetben 33 százalékos, később 50 százalékos modellek használatát is lehetővé tették. Újabbban a csapatok saját szélcsatornákat építettek, ahol akár 60 százalékos modellek is tesztelhetők. A FOTA költségcsökkentő egyezménye a modellek méretét azonban 60 százalékban szabta meg, bár évente négy napon a teljes méretű autók is tesztelhetők.

Milyen hatása van a szélcsatorna modell méretének a tesztre?

A modellnek olyan méretűnek kell lennie, hogy az ne akadályozza a szélcsatornában folyó munkát. A pontos eredmények érdekében a modell homlokfala nem lehet szélesebb, mint a szélcsatorna munkakeresztmetszetének 5 százaléka, sőt ideális esetben ez még kisebb. A Formula-1-es autó homlokfelülete 1,5 négyzetméter, így egy 60 százalékos modell homlokfelülete 0,5 négyzetméter, ez azt jelenti, hogy a szélcsatorna munkaterének 10 négyzetméteresnek kell lennie. Ha ez nem áll rendelkezésre, akkor csökkenteni kell a modell méretarányát. A kisebb modell olcsóbb, például egy 50 százalékos modell a 60 százalékos árának alig több mint a fele, de ezen nehezebb az apró részleteket pontosan reprodukálni. Így mint minden mérnöki munka, ez is a kompromisszumokról szól.

Miből készülnek a modellek?

Valamikor nagyrészt egy Malajziában honos jelutong nevű fát használtak, amelynek alacsony a tömörsége, és nagyon finom szemcsékből áll. Ma a karosszéria nagy része egy gyors prototípus technikával, elsősorban szte-

reó litográfiával készül. A legszélesebb körben használt anyag neve pedig a NanoTool, ami egy fényérzékeny gyanta, ami megkeményedik, ha óvatosan, irányított UV lézerténynek tesszük ki, míg bizonyos alkatrészeket, mint a szárnyak, általában alumíniumból készülnek. Valószínűleg helytálló, ha azt mondjuk, hogy a gyors prototípus-készítés teszi lehetővé azt, hogy a szélcsatornák a hét minden napján, 24 órán keresztül üzemeljenek. Az alkatrészek 80 százaléka készül ezen a módon, a többi gépi forgácsolású.

Mennyire hasonlítanak a modellek a teljes méretű autóhoz?

Egy jó szélcsatorna modell titka, hogy olyan mértékben másolja le az igazi dolgokat, amennyire az csak fizikailag lehetséges. A cél az, hogy amikor a légáram körbeöleli a kipufogónyílást, akkor például ugyanazokat az áramlási mutatókat kapjuk, mint az igazi autón. A geometriai pontosság szempontjából ezért a modellnek pontosan le kell másolnia annak az aerodinamikai felületnek az alakját, ami majd az autón lesz, a nagy sebesség mellett.

És mi a helyzet a szélcsatorna abroncsokkal?

Sok éven át a szélcsatorna modelleknek kemény nejlonszál, vagy szénszál abroncsaik voltak, amit egy külső tengelyre szereltek, így nem is álltak kapcsolatban a modellel. Ezért hatalmas előnyt hozott, amikor a Michelin kifejlesztett egy olyan gumiabroncsot, ami utánnoztta a terhelés alatt álló igazi abroncs alakját. Egy nyitott kerekű versenyautónál a gumiabroncsok legkisebb alakváltozása alapvető hatással van az aerodinamikára, és ez a fejlesztés jelentősen növelte az igazi autókvalitással való hasonlóságot. Ezzel egy időben a kerekeket is csatlakoztatták a modellhez. Ez egyáltalán nem volt olyan könnyű, mint amilyennek hangzik, a kerekek mechanikai ellenállását ugyanis így meg kellett mérni, és azt ki kellett vonni az aerodinamikai légellenállásból. A kerekek leszorítóerejét (ami elsősorban az összetett fékcsatornák által keletkezik) szintén meg kellett mérni, amit a fékpad görgői alá szerelt terhelésmérő műszerek segítségével értek el.



A teljes karosszéria és felfüggesztés ára közel 60 millió Ft

A kísérleti alkatrészek – mint az első szárny elemei – egy gyors prototípus technika segítségével, gyantából készülnek

A szélcsatorna modellek bizonyos részeit, mint például a szárnyakat alumíniumból alakítják ki

A modelleken vannak szenzorok?

Az erőket az egyensúly révén mérik meg, a korai időkben az egyensúlyt karon mozgatható súlyok segítségével mérték. Ma az egyensúlyt elektronikus úton mérik, és általában ezeket az érzékelőket az autó középvonalába telepítik. A modell gerince az erős, merev karosszéria, amely ellenáll a modell és a felfüggesztés erőhatásainak. Az egyensúly mérése során hatféle erőhatást és nyomatékot vesznek figyelembe. Ezenkívül külön szenzorok mérik az első és hátsó szárny terhelését, a kerekek légellenállását és a felhajtóerőt. A több pontú nyomásérzékelők az autó 256 különböző pontján mérik a nyomásértékeket.

Mennyibe kerül egy modell?

Egy F1-es modell a második legdrágább versenyautó, amit valaha is láthatsz. Egy egész szezon alatt biztosan drágábbak, mint egy GP2-es autó. A modellgerincoszlopa és mérőrendszere, valamint a motorok, amik a modell irányított mozgását végzik, hihetetlenül kifinomultak, és erre a szerkezetre és mérőrendszerre könnyen 200 millió forintnál is többet költözhetsz. Ez az infrastruktúra biztosan a legjobb lesz még pár évig, de a csapatoknak általában két szettjük van belőle. Minden egyes karosszéria, felfüggesztés modell szett további 60 millió forintba kerül. Ezt követően minden egyes teszt 100 ezer forintnyi kísérleti alkatrészt igényel. Három nappali műszak – ami olyan 45 tesztet jelent – így 4,5 millió forint értékű alkatrészt használ fel – mindezt hét nap alatt. De ez nem minden: egy nagy szélcsatorna üzemeltetése 240 000 forintba kerül óránként, és a hét minden napján való, 24 órás munkavégzés 90 fős személyzetet igényel. A topcsapatok így közel 4 milliárd forintot költenek évente a szélcsatornák működtetésére.

Így is megéri mindez?

Az aerodinamika a legköltséghatékonyabb teljesítménynövelő módszer: a leszorítóerő 1 százalékos növelése normál esetben 0,1 másodperccel növeli körönként a teljesítményt. A szigorú szabályok miatt a fejlődés üteme lassú, és az innovatív áttörések nélkül a csapatok jelenleg valószínűleg havonta 1 százalék körül képesek növelni a leszorítóerőt, mindez azt jelenti, hogy majd 400 millió forintot ér minden tizedmásodperces előrelépés!

Michael Schumacher

Pontosan tudja, hol *ne* parkoljon Monacóban, és hogy van egy bár Suzukában, ahol egyszer összekeverték valakivel – de tényleg! A Forma-1 valaha élt legsikeresebb versenyzője egy frissítő *almafröccsel* ült le, hogy válaszoljon a kérdéseitekre, de nem mindegyikre. Az interjú elkészülte után nem sokkal ki is derült, miért.

SZÖVEG: JAMES ROBERTS FOTÓ: LORENZO BELLANCA/LAT FORDÍTOTTA: HEGYI ANNAMÁRIA

A visszavonuló Schumacher mikor nem volt harcban a bajnoki címért, akkor is mindenki őt akarta megverni. Legyen szó az utolsó versenyen elvesztett világbajnokságról vagy ellentmondásos főcímekekről, van egy név, amit a világ mindenki ismer: Michael Schumacher. Mindegy, mi a véleményünk arról a periódusról, amikor mindent megnyert, az örültségekről, a visszatéréséről, a számok beszédesek: 7 világbajnoki cím, 68 pole pozíció, 91 nagydíjgyőzelem. Ez a statisztika a sport történelmében fölé emeli őt minden más nagyszerű pilótának.

Kíváncsiak voltunk, milyen szívesen beszél Michael a „Rascasse-botrányról”, hogyan néz szembe azokkal az elméletekkel, miszerint el kellett jönnie a Ferraritól, és az Ayrton Sennával kapcsolatos emlékeire. A legkevésbé

sem lett ideges. Az acélos, könyörtelen Michael, aki a Ferraris időkben mindenkit legyőzött, mára lehiggadt. Most már nyugodt és boldog, tud nevetni, 300 nagydíj, és 21 év után, amelyet a világban keresztbe-kasul utazva töltött el.

Több mint 2000 kérdés érkezett az F1 Racing olvasóitól, nagyon sok témában, kezdve a gokartozástól a Maranellóban töltött időkhöz. Megmutattuk neki a legjobbakat, és figyeltük a válaszokat...

Hogy érzed magad, amikor gyerekek, akik fele annyi idősök, mint te, lehagynak téged a versenypályán?

Frederick Gasoi, Kanada

Nem hiszem, hogy ez a korról szólna. Amikor autóban ülök, nem érdekel, hogy ki hány éves.

Csak azzal foglalkozom, hogy valaki előttem van, és én meg akarom előzni őt – vagy, hogy mögöttem van, és le akar hagyni. Ennyi.

Megtennéd, hogy elárulod nekünk, hogy tényleg a Suzuka Circuit Hotel Log Cabin bárjában ébredtél-e, amikor megnyerted a világbajnokságot 2000-ben?

Ashley Mason, Egyesült Királyság

Azt hiszem, összekeverés a testvéremmel....

Melyik versenyző volt a hősed gyermekkorodban?

Caroline Riley-Smith, Egyesült Királyság

Először is gokartban Vincenzo Sospiri volt. Aztán Ayrton Senna. Ez a két srác inspirált engem abban a hosszú időszakban, amikor gokartoztam. →





„A legjobb emlékem Ayrton Sennáról, amikor Brazíliában, 1994-ben harcoltunk egymással és megelőztem. A tény, hogy megpördült, különösen büszkévé tett.”



Rhys Hardstaff, Új-Zéland
Nagyon jól informált vagy. Pontosan így kezdődött minden.

Mennyi cigarettát szívsz el egy hónapban?
Kaspar Kutt, Észtország
Abbahagytam a számolást... mindenesetre egyenél kevesebbet.

A verseny során tudsz 100%-osan koncentrálni, vagy néha eszedbe jut olyasmi, hogy „mit főzök vacsorára?”

Juha Makarainen, Finnország
Néha elkalandozom. Amikor a monzai egyenesben utazom, rengeteg időm van gondolkodni más dolgokon is, ami összefüggésben van az autóval, de néha másról is. Elgondolkodik például egy, a mérnökkel folytatott →

Mi az a leginkább meghatározó tényező, amiben a Mercedesnek fejlődnie kéne, hogy olyan következetes tudjon lenni, mint az élvonalbeliek?

Pamela Lowth, Egyesült Királyság
Végeredményben, ahol most tartunk, ott nem létezik ilyen, hogy egyetlen faktor. Olyan ez, mint egy kirakós, ahol minden apró darabra szükség van, hogy jó munkát végezz. Nekünk már nem hiányzik sok darabka, de valami még mindig nincs meg. Lépésről lépésre, lassan haladunk.

Valóban szerettél volna behúzni egyet David Coulthardnak az 1998-as, Spában történt ütközések után?

Karel Belohuby, Csehország
Ööö... Őszintén szólva sosem voltam verekedős. Valójában soha senkit nem ütöttem meg, de az biztos, hogy szerettem volna, ha megérti, mit éreztem abban a pillanatban.

Mi volt a legjobb tanács, amit valaha kaptál, és miért bizonyult az a legjobb?

Lee Frary, Egyesült Királyság
„Inkább előbb gondolkodj, mint utóbb” – egy számomra fontos és közeli barátom adta ezt a tanácsot, aki most a 80-as éveiben jár, nagyon tapasztalt. Az élet minden területén felhasználható – alapvetően a döntéssel meg lehet előzni a következményeket.

Mi a legjobb emléked Ayrton Sennáról?

Montero Moises, Spanyolország
Ez teljesen egyértelmű. 1994-ben történt Brazíliában, amikor megelőztem őt, mert megpördült, miközben velem csatázott. Azért tett ez olyan büszkévé, mert természetéből adódóan legyőzhetetlennek tartottam őt. Az a tény, hogy honnan jöttünk, 1993–94-ben, a kis Benetton csapat, Ford motorral, nem lett volna a legjobb, de hihetetlen csomagunk volt, és a Williams előtt tudtunk futni. Amikor megpördült, azt gondoltam magamban: „Ez egy jó pillanat.”

Előfordult már, hogy megállítottak gyorsajtásért a közúton? Ha igen, mi volt a reakciójuk?

Gary Gillies, Egyesült Királyság
Igen, állítottak már meg, a reakció nem volt éppen szerencsés, mert mindig kaptam csekete...

Mely tulajdonságokat csodálsz legjobban egy pilótában?

Jacob Cook, Amerikai Egyesült Államok
Talán azt, ha német...

Gondoltál már arra, hogy saját Forma-1-es csapatot indítasz?

Clare Dobson, Egyesült Királyság
Nem, soha.

Figyelembe véve minden évet, kezdve a gokarttól a Forma-1-ig, ki volt a legádázabb ellenfeled?

Paulo Mariano, USA
A legádázabb? Úgy értem, akit a legnehezebb volt legyőzőm? Ez kétségtelenül Mika Hakkinen volt.

Milyen zenét szeretsz hallgatni?

Carina Grusevska, Lettország
Paolo Nutini.

Kevés pontod van az idén a csapattársadhoz képest. Hogy tudsz nyugodt maradni?

Kadir Gunes, Törökország
Nyugodt vagyok, mert van néhány pontom... Sok technikai meghibásodás volt az idén, az ilyeneken nem izgatom magam – ez is a játék része. Bízom a srácokban és a csapatban, és ők is bíznak bennem. Ez a fontos, semmi más.

Voltam Monacóban nyaralni. Van valami ötleted, hol lehet ott parkolni?

Graham Scott, Egyesült Királyság
Nos, rengeteg mélygarázs van Monacóban...
FI Racing: És a Rascasse?
Nem, az nem jó hely.

Visszatekintve a Forma-1-es karrieredre, van valami, amit a mai napig bánsz?

Charles Russel, Írország
Jerez, 1997-ben.

Ha a Ferrari szeretné, visszamennél hozzájuk?

Mark Duperos, USA
Miért?

Most keményebben és hosszabban kell edzened, hogy formában maradj a Forma-1-hez?

Don Molyneux, USA
Ugyanannyit edzek, mint általában. Mindig is szerettem edzeni, sokszor fittebb voltam, mint amennyire szükséges lett volna. A Forma-1 most lassabb, kevesebb erőfeszítést igényel, könnyű alkalmasnak lenni ezekhez az autókhoz. Hozzáigazítottam az edzés-tervet, és szeretek mindig új dolgokat kipróbálni. Elmondanám a napi rutinomat, de nem férne ide.

Van valami, ami irritál a mai Forma-1-ben?

Michael Bobrov, Oroszország
A fekete arany.

FI Racing: Ööö... kifejtenéd ezt?
Gondolkodj el rajta.

Igaz, hogy amikor kicsi voltál, az édesapád egy pedálos gokartot alakított át neked, és egy motorbicikli motorját tette bele? És igaz, hogy négyévesen nekijartottál vele a lámpaoszlopnak, és összetörted?

Schumi leginkább megbánt tette
– az ellentmondásos ütközés
Jacques Villeneuve-vel 1997-ben



„Nem hiszem, hogy ez a korról szólna. Amikor autóban ülök, csak azzal foglalkozom, hogy valaki előttem van, és én meg akarom előzni őt – vagy, hogy mögöttem van, és nem akarom, hogy előzzön. Ennyi.”

beszélgetésen – ez megtörténhet. Ugyanez nem fordul elő az időmérőn vagy a verseny feszült pillanataiban, de előfordul, amikor tudod, hogy folyamatosan fogsz haladni.

Tovább tartott egy-egy siker felett érzett örömed, amikor még fiatalabb voltál?

Patricia Hussey, Egyesült Királyság
Nem hinném, hogy ehhez köze van a kornak. Egyszerűen csak az eredményekhez van köze, amint elérsz valamit, már a következő célra koncentrálsz. Az első ilyen lehet egy futamgyőzelem, aztán következik a bajnokság megnyerése.

Úgy érzem, a Ferrari annak idején kényszerített téged, pedig te nem is igazán akartál nyugdíjba menni. Igaz ez?

Don Diklich, USA
200%-os nem. Egyik évben a Ferrari hagyományos karácsonyi buliján a színpadra léptem és azt mondtam Di Montezemolo úrnak, hogy visszavonulok. Erre ő: „Gondold át újra. Van itt

egy lehetőség – egész életedre szóló szerződés. Nem számít, mit akarsz, megkapod, azt akarjuk, hogy maradj.” Talán véletlen egybeesés, de Di Montezemolo úrral, aki épp tegnap hívott fel, még mindig nagyon jó a kapcsolatunk. Az én döntésem volt, és akkor az volt az, amit akartam. Ahogy már korábban is mondtam, egyszerűen csak üresnek éreztem magam. Nem volt energiám, nem volt célom a jövőre nézve, és ott volt a „kistestvérem” – Felipe Massa – örültem, hogy neki adhatom át a helyemet.

Mit szeretnél még elérni az életben?

David Herron, Egyesült Királyság
Nem hiszem, hogy lenne olyan eredmény, amit itt említhetnék.

Hiányzik Maranello?

Annie Hughes, Egyesült Királyság
Igen. Néha elmegyek, találkozni Rossellával, aki a Montana Étteremben futkos, fel-alá. Furcsa módon vele is épp a héten beszéltem, ő hívott engem. Még mindig rendszeresen tartjuk a kapcsolatot, bár nem annyira, mint régen, de még mindig a szívembe van zárva. Stefano Domenicali is jó barátom, gyakran töltjük együtt az időt. A legjobb étel, amit Rossella főz? A Tagliatelle ragu. (Nálunk széles metétként ismert térsztaféle, általában húsos raguval fogyasztják – a szerk.)

Milyen italt kérnél, ha Kimi meg vásárolni?

Richard Andrews, Új-Zéland
Almafröccsöt, azaz szódavízzel felöntött almalevet.

Meddig szeretnél még a Forma-1-ben maradni, és mit fogsz csinálni azután?

Rustam Sagitov, Oroszország
Attól tartok, erről semmi újat nem tudok mondani.

Melyik volt a legemlékezetesebb előzések a Forma-1-ben?

Roger Clarke, Egyesült Királyság
Sok volt, nem tudok egyet kiemelni. Nagyon sok kerék-kerék elleni küzdelem volt. Volt egy eset, amelyre még talán emlékeznek is az emberek, Mika Hakkinen előzött engem Spában, úgy, hogy Ricardo Zonta köztünk volt. Arra gondoltam: „Most mit tegyek?” A pálya közepén voltam, választanom kellett, merre menjek. A másik autó persze a másik oldalt választotta, így nagy sebességgel elhagyott mindkettőnk. Úgy tűnt, Mikának ez jó, és én vele örültem...

Ilyesmi történt tavaly Felipével és Kamui Kobayashival Montreálban, kívülről előztem őket, és egyszerre mentem el mellettük. Az emberek azt gondolnák, ez valami különleges dolog, de egyébként nem olyan nehéz

A hét bajnoki címed közül melyiket volt a legjobb érzés megnyerni?

Joshua Marchant, Egyesült Királyság

Határozottan a 2000-es. 21 év Ferraris sikertelenség után, és 5 évet követően, melyekben képtelen voltam

győzelemre vinni a Scuderiát, abszolút a legnagyobb pillanat volt számomra és mindannyiunk számára.



2000-ben, 17 évvel azután, hogy a Ferrari utoljára a konstruktőrök legjobbjá lett, és öt évvel azután, hogy Schumi bajnokságot nyert a Benettonnal, a dinamikus páros végül mindkét címet bezsebelte



megcsinálni. Kettőn harcolnak és akadályozzák egymást, és így én, a harmadik meg tudom előzni a párost. Nagyszerűen néz ki, de ha belegondolsz, nincs benne semmi különös. Van ennél sokkal intenzívebb, valószínűbb verseny is – olyan helyzetek, amelyeket sokkal jobban meg kell fontolni.

Hogy éreztél magad, amikor Jacques Villeneuve 1996-ban, Estorilban az utolsó kanyarban a külső íven előzött meg?

Steve Bather, Egyesült Királyság
Ez csak azért történhetett meg, mert lassítottam, hogy magam mögött tartsam, ezért nem jó íven jöttem ki a kanyarból, így volt lehetősége elmenni kívülről. Azzal az autóval és tapadással képes volt ezt megtenni...

Miért panaszkodsz a gumikra? Azért, mert a korábban megszokottak jobban passzoltak a vezetési stílusodhoz?

David Greenwell, Egyesült Királyság
Hogyan válaszolhatnám meg ezt a kérdést a legegyszerűbben? Ha egyetlen gumigyártó van, az igyekszik a mezőny nagy részének megfelelni. Ezt szeretném valahogy kifejezni, hogy itt és most nekünk ez nekünk nem tökéletes. Olyan abroncsaink vannak, amelyek néhány istállónak kedveznek, de a többségnek nem. Jobb lenne, ha ez egyéni probléma lenne, nem pedig a többség szenvedne.

Michael, még mindig szenvedsz a szimulátorbetegségtől?

Matt James, Nagy-Britannia
Az utóbbi időben nem próbálkoztam, mert most nem vagyunk abban a helyzetben.

Ha egy nap hármat kívánhatnál Bernie Ecclestone-tól, mik lennének azok?

Metrol Shahin, Bulgária
Nem jut eszembe semmi, amit Bernie nyújthatna nekem. Semmi. Boldog vagyok, szép családom van, a pénz sem jelent problémát... Nem jut eszembe semmi, hacsak nem az, hogy néha adhatna valamivel több paddock-belépőt. 🍷

CSATLAKOZZ HOZZÁNK!

Szeretnél feltenni egy kérdést a Forma-1 egyik nagy nevének? Látogass el az f1racing.co.uk oldalra, és csatlakozz a globális rajongói közösségünkhöz, ahol megteheted. Itt azt is megtudhatod, hogy milyen interjúk várhatók.

< Olvasd le ezt a kódot az okostelefonoddal, és látogass el a közösségi oldalunkra!



Valencia, 2012 – Visszatérése óta a legjobb eredménye az itt szerzett harmadik hely



AZ

ERŐ

FORRÁSA

SZÖVEG:
ANTHONY ROWLINSON
FORDÍTOTTA:
SZABÓ-IMRE LÁSZLÓ
FOTÓ:
MALCOLM GRIFFITHS/LAT

Mit gondolsz, mit jelent egy 2,4 literes, V8-as F1-es motort megépíteni? Ki akartuk próbálni, ezért egyenesen a Renault Sport központjához fordultunk, hogy megismerjük a motorerő titkait.

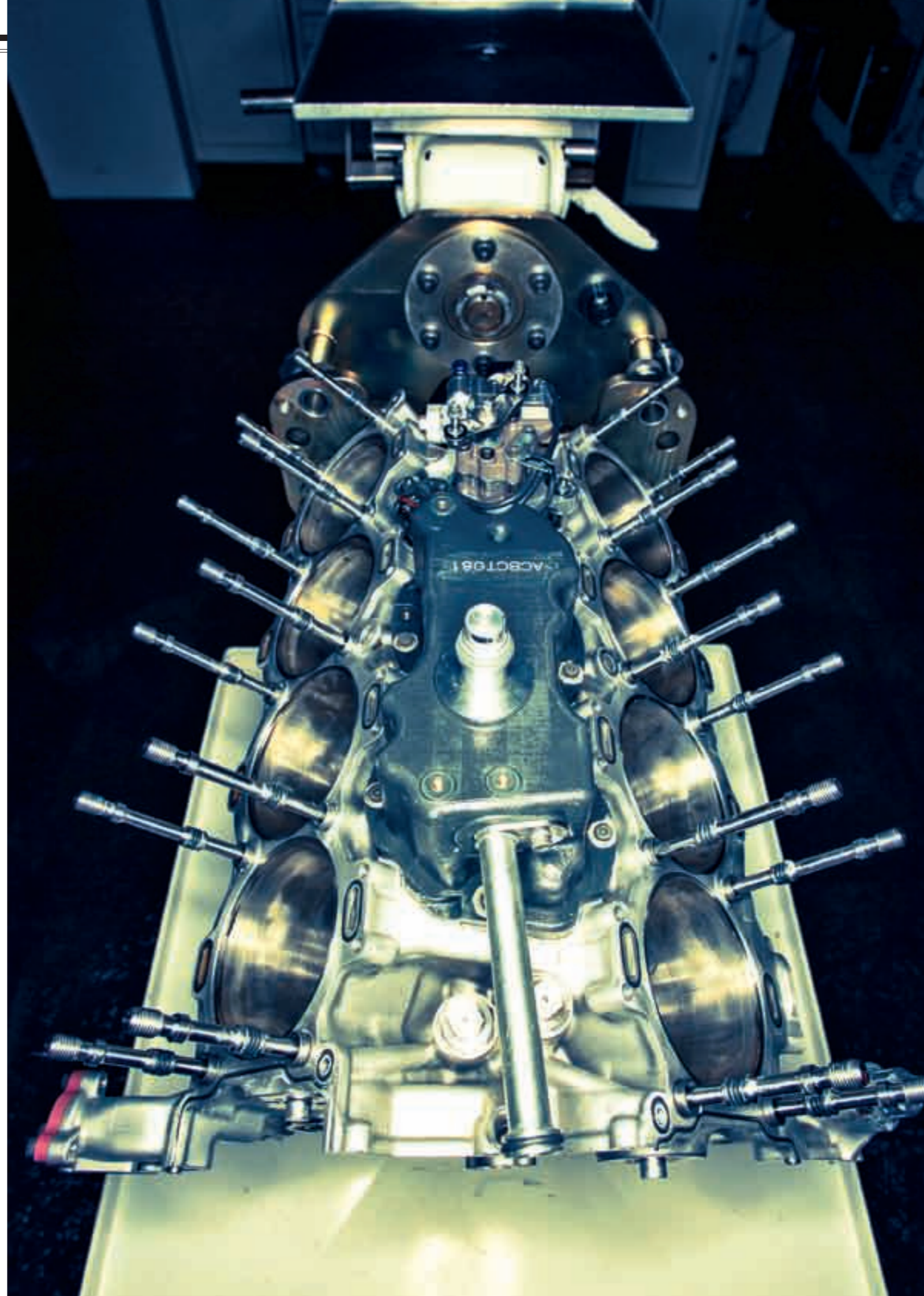
Talán azt gondolhatnád, hogy nem túl szórakoztató egy hideg, olajos könnyűfém dugattyút behelyezni a V8-as motor szűk kör alakú hengereibe. De higgy nekem: ez igazán az. És ennek megértésében a segítségünkre lesz az a kötetlen és kielégítő tanácskozás, amit a Renault F1 gyakor-nokaival, Francois Giardinóval és Florian Huberttel folytatunk, miközben az F1Racing megnézte a Renault Viry-Chatillonban található központját, ahol eközben ők újra összeszereltek egy 2,4 literes, V8-as RS26-os motort, amely 2006-ban Fernando Alonsót pole-pozícióhoz és futamgyőzelemhez segítette Monacóban és Silverstone-ban.

A lelkiállapotuk olyan Zen-szerű, a mozgásuk pontos, miközben az idő megszűnik létezni, köszönhetően annak, hogy az általunk is meg-

figyelt könyörtelen sorrendnek megfelelően kell az 5000 alkatrészből – amiből 1500 mozgó! – összeállítani a motort. Láncok, szivattyúk, dugattyúk, gyűrűk, bütykök, szíjak, szelepek, csavarok... mindent pontosan be kell építeni, hogy végül testet öltson valami, amit Formula-1-es motorként ismerünk.

Francois 22, Florian 21 éves csendes fiatalok, mindketten komoly mérnök gyakornokok, akik 12 mérföldre, délre Párizstól, a Renault Sport mesés Viry-Chatillon-i központjában ismerkednek szakmájuk rejtelmivel. Ott, ahol 1974 óta készülnek a versenyerőforrások. 1977 óta ezek F1-es motorok: az eredeti belső égésű V6-os turbóktól, amelyek egy évtizedes fejlődés után 1500 köbcentiből már több mint 1200 lóerőt préseltek ki a 2012-es 2,4 literes, V8-as szívómotorokig, amelyek ma a Red Bull, a Lotus, a Williams és a Caterham autókban szolgálnak.

Három és fél évtizedes – nem egészen megszokás nélküli – siker tette a Renault-t a harmadik legnagyobb motorgyártóvá: eddig →





148 győzelem, és ez még nem a vége. A Ford a következő, 176 győzelemmel, de őket nem valószínű, hogy még a végétélel előtt bármikor is ismét megéri a Formula-1, miután a legutóbbi kalandjuk a Jaguarral olyan katasztrófálisan végződött. Így a Renault-nak minden esélye megvan arra, hogy a jelenleg 220 győzelemmel tartó Ferrarri mögött 2015-re a hónap második helyet is megszerezze.



Az F1Racing is megpróbálta beilleszteni a súlyos dugattyút a henger hüvelyébe – azonnal eltörtünk egy gyűrűt

Ma a Renault RS27-es tolja Webber és Vettel urakat az újabb konstruktóri cím felé, hiszen a Szingapúri Nagydíj után 297 pontjukkal a 261 pontos McLaren előtt álltak a konstruktóri ponttáblázat élén. Így Viry-Chatillon nem egy rossz hely, ha meg akarjuk tanulni, hogy hogyan is kell olyan Formula-1-es motort építeni, ami több mint 750 lóerőt teljesít a két vagy három versenyhétvége élettartama alatt. Az egyre szigorúbb szabályozások miatt az a motor, amit az F1Racing segített megépíteni, nagyon hasonló azokhoz, amelyek

ma, 2012-ben a rajtrácson vannak. Így 18 ezerben maximalizált fordulatszám, 95 kilogrammos minimumsúly és fix 90 fokos hengersizög jellemzi. Az anyagok prémium minőségűek, de semmi egzotikum sincs bennük, így ezek bármelyik jobb minőségű utcai autóban, vagy topkategóriás utcai kerékpárban megtalálhatóak. Gondolj az alumínium-ötvözetű dugattyúkra és motorblokkokra, nitridált acél főtegyelre, a volfrámmal vegyített ellensúlyokra, a titánkeverékű hajtókarokra. Az alumínium-beillium ötvözeteket a költségcsökkentés már a történelemlapokba száműzte...

Olivier Loret a főnöke a Renault Sport-nál a V8-as motorok építésének és fejlesztésének, ma pedig a vezetőnk, és mentora a két fiatal gyakornokunknak. Elmondja, hogy a motor nagy részét, amit mi fogunk összebütykölni, már nagy műgonddal korábban összeszerelték és csavarozták, így talán vagy száz alkatrészt tehetünk mi magunk a helyére. Egy teljes motor összeszerelése a semmiből ugyanis két tapasztalt szerelőnek is egyheti munkájába kerül.

Loret, aki egy csőszereelő és egy profi kerékpáros testalkatával, valamint egy koncertzenekarista ügyes ujjával van megáldva, hamarosan

meg is mutatja, hogy egy Formula-1-es motor megépítése miért is annyira munkaerőigényes. A jobb kezével finoman felemeli a dugattyút és miközben a hüvelykujjával a két, a dugattyút körülölelő gyűrűt biztosítja, négy ujjal pedig szorítja őket befelé, legyőzve azok természetes ellenállását, amely a tökéletes tömítést jelenti majd a hengerben. A hengerhüvely, a hajtókar és a dugattyú összerakása és beillesztése elég trükkös, összenyomni a rugókat, miközben a dugattyút szép lassan becsúszik a hengerbe, ez még a tapasztalt Loret-nek is időbe telik. Összerakni, összenyomni, behelyezni, majd erősen benyomni a blokkba, miközben a tökéletesen megmunkált alkatrészek miatt van egy halk „scchhhlluuurrrr” hang, ahogy az alkatrészek találkoznak egymással. „Most próbáld meg te” – mondja mosolyogva Loret.

A dugattyút könnyebb, mint amiről el tudnád képzelni, hogy kibírja azokat az erőket, amelyek a belső égésű motorban keletkeznek, miközben egy ezredmásodperc alatt felgyorsul 0-ról 100 km/h-s sebességre, vagy ha így jobban tetszik, a 8000 G-s gyorsulást. Felső felületét úgy munkálták meg, hogy az összhangban legyen a szelepek szögével. A nagyobb iker szívószelepek nem véletlenül kerülnek a V alakú rész közepe felé, ezzel szemben a kisebb kipufogószelepek a külső rész felé esnek. Úgy érzem, hogy a drága alkatrészek a több évtizedes felhalmozott tudás és fejlesztés, a próbák és a hibák eredményei. Ezek után van-e bármilyen meglepő abban, hogy az első kísérletem, hogy

megtanuljam a dugattyú megfelelő behelyezését a blokkba, száználmas kudarc lett?

Szinte az első érintésnél elveszttem a hüvelykujjam erejét a gyűrűkön, amelyek ki is ugranak a helyükről, amikor pedig újra megpróbálom összenyomni őket a dugattyú oldalán lévő hornyokba, elég ügyetlenül prezelem át őket. Közben Oliver fintorog, mintha csak a nagylábujját csavarnák. Visszaveszi a dugattyút, és a gyűrűket vizsgálja, majd egy fél milliméteres repedést mutat, ami az én gyakorlatlanságomnak a következménye, ez pedig percek alatt károkat, ha nem teljes motorhibát fog eredményezni. Majd felkészíti a dugattyút egy újabb próbára, de ahogy átvesszem a kezéből az enyémbe, a gyűrűk ismételen kicsúsznak az olajos ujjaim közül, így ismét kezdetünk mindent előlről.

Ezt az eljárást egészen addig ismételtük, amíg végre kapok egy kis tapadást, majd finoman, alig lélegezve, mint amikor feszült vagy, mert valamilyen bonyolult feladatot kell mások szeme előtt elvégezned, szakértő szemmel sikerült a dugattyút becsúsztatnom, anélkül, hogy a gyűrűk ezúttal kicsúsztak volna. Ez szinte leírhatatlanul megnyugtató érzés, sikerült az első mozzanat, majd határozottan lenyomom a dugattyút, hogy meggyőződjem

arról, hogy az stabilan a helyén van, mielőtt a hajtókarral összekötjük azt a főtegyelgel.

Nem csoda, hogy a motorépítők hajlamosak ragaszkodni a munkájukhoz, amiben egyszer már jártasságot szereztek. A legtöbben már 20 vagy 30 éve Viry-ben dolgoznak. Ilyen Dominique Bachard is, aki 1984 óta dolgozik itt, átélve az első F1-es turbó korszak szédítő izgalmát, így csak mosolyog a turbók 2014-es visszatérése miatti kilátásokon, miközben azért siratja az elmúlt éveket. „Csak jönnek és mennek, mint a divat” – magyarázza nekünk. „És ez egy kicsit szomorúvá tesz, mert fiatal voltam az első F1-es turbó korszak idején, de ma már nem vagyok az.” Legalább neki megengedték, hogy megtartsa az egyik 1981-es RE30-as versenyautót, amit segített megépíteni, a garázsában áll otthon, hogy mindig emlékeztesse őt a régi szép időkre. Meg is mutatja nekünk a karcos polaroid fotón az izmos sárga-fehér-feketé gépet, ami egyszer Alain Prost és egyszer René Arnoux alatt szolgált, de most nevéstéges keskeny Renault 4-es kerekeken áll, amik csak az a célt szolgálják, hogy legalább a hátsót ne hordja a földön.

A 2014-es a vadonatúj hibrid V6-os turbó motorok fejlesztése is jól halad, és csak öt mé-

terre van attól a helytől, ahol mi állunk. Sajnos azonban a kameránk lencsét nem fordíthatjuk abba az irányba. A mi motorunk összeszerelése közbeni szünetet kihasználva, Axel Plasse-szel váltunk néhány szót, aki a tervezési és szimulációs osztály vezetője, egy 18 éve itt dolgozó veterán, és egy rövid viry-i túrára invitál minket, hogy a Renault első emeleti központjával is találkozzunk. Az első emelet ugyanis az, ahol ezek a csodálatos erőforrások megszületnek, bár azok összeszerelése a mérnök zseni lába alatt történik majd.

Megvilágítva a bonyolult F1-es motordizájnt, Plasse elmagyarázza nekünk, hogy milyen lényeges a megfelelő kenés, ezért a motorolaj áramlásának nagyon hatékonynak és megbízhatóknak kell lennie, emiatt 10 olajpumpa is van egy V8-as Formula-1-es motorban, és mindnek az a feladata, hogy fenntartsanak egy vékony, tiszta kenőanyag-réteget a vadul forgó belső részek között. Mindezt igazi szenvedéllyel meséli: „A kenőanyag hőt von el, és csökkenti a szennyeződést, valamint a kopást. A motor számára így az olaj az élet vize.”

A szimulációs osztály felé tartva továbbra is lelkesen beszél a munkájáról, ami abból áll, hogy megjósolja a harmonikus →



„Több mint 5000 alkatrészt – láncokat, szivattyúkat, dugattyúkat, gyűrűket, bütyköket, szíjakat, szelepeket, csavarokat – kell pontosan összerakni, hogy elkészüljön a Formula-1-es motor.”



A kipufogó vörösen izzik, ahogy a motor a próbapadon jár



AZ ERŐ TÖRTÉNETE: A RENAULT F1-ES MOTOROK FEJLŐDÉSE

Év	Név	Méret (cm³)	Elrendezés	Max. ford.	Max. teljesítmény
1977	EF1	1492	90 deg V6 turbo	11 000	500
1987	EF15B	1494	90 deg V6 turbo	12 000	800 (verseny) 1000+ (kval.)
1994	RS6	3496	67 deg V10 na*	14 800	790
2005	RS25	3000	72 deg V10 na*	19 000	950+
2012	RS27-2012	2400	90 deg V8 na*	18 000	750
2014	még nincs név	1600	V6 turbo hibrid	15 000	750 (becslés)

*na = szívó

ELNÉZÉST, MENNYIBE IS KERÜL EGY GYÚJTÓGYERTYA?

Két gyújtógyertya, egy hagyományos és egy parányi szemlélteti, hogy milyen kiterjedt, de láthatatlan fejlesztés is zajlik a Formula-1-es motorok területén. A hagyományos egy Bosch gyertya, amit bárki megvehet. A kicsi egy igazi szépség. Alig valamivel nagyobb, mint egy cigarettafilter, mégis ugyanolyan erős, mint a nagytestvér, de mindössze 10 gramm, így súlyban negyede annak. Ez a gyertya a Renault Sport és a Champion közös munkájának az eredménye, és kifejezetten a 2006-os 2,4 literes, V8-as motorszabály miatt fejlesztették ki, annak használatát azonban a költségek miatt végül elvetették. Névlegesen ezek darabonként 100 fontba kerülnek, de ez az ár nem tartalmazza az igazi fejlesztési költségeket. A gyújtógyertya, amit a jelenlegi Renault Formula-1-es motorokban használnak, Olivier Loret szavaival élve „valahol a kettő között van”.



frekvenciákat és rezonanciákat, amik különösen bizonyos motorfordulatszám mellett fordulnak elő. „A rezonancia károkat idézhetnek elő, például ha repedést okoznak, akkor a mi első reakciónk az, hogy nem megerősítjük az alkatrészt újabb anyag hozzáadásával, hogy így nehezebbé tegyük azt, hanem meg kell találnunk a pontos rezonanciát, ami kiváltotta mindezt, mert akkor talán még könnyebbé tehetjük azt az alkatrészt. A könnyebb alkatrésznek pedig magasabb lesz a frekvenciája azonos motor sebesség mellett, ahol a rezonancia fellépett. Vagy az is előfordulhat, hogy az alkatrész könnyebbé tétele által a rezonancia már túl magas fordulatszám mellett fog jelentkezni, így kikerül a motorfordulatszám-tartományából, ezért az lényegtelen lesz a számunkra.”

Most ez a motortuning.

Visszatérve a gyárba, a munka módszereiben és könnyörtelenül haladt előre – az FIRa-

cing távollétében is. A hengerfej a helyén van, és várja az alumínium motorfedél felszerelését. Majd egy rövid szünet következik, mert azt fel kellett melegíteni egy hajszárító segítségével, annak érdekében, hogy a fém kitáguljon egy vagy két ezredmilliméterrel, hogy így karcmentesen a helyére csússzon. És igen, még ebben a high tech környezetben is, ahol minden tökéletesen és rögzítve van megmunkálva, egy egyszerű hajszárító fontos szerepet játszik a munkában.

A következő lépés az, hogy a kezembe vegyem egy testre szabott, három az egyben víz-olajpumpa-generátor egységet, aminek a súlya kevesebb, mint 1 kilogramm volt, hogy rögzítsem azt a motorblokkhoz. Ez egy gyönyörű tárgy, aminek a formáját

kizárólag a funkcionalitás határozza meg, és aminek aligvannak belső forgó részei, és a súrlódást is csökkentették. A csatlakoztatása egyszerű folyamat, a helyén kell tartani, majd meghúzzunk négy hatfejű csavart. De a csavarkulcs kiválasztásánál itt is megbotlom, az 5 milliméteres FACOM T kulcs helyett ugyanis a 3 milliméterest választottam. A Vír-kísérő azonban élvezte a zavarodottságomat, ami abból keletkezett, hogy minden hatás nélkül használok a kezemből lévő szerszámot, majd végetvettem a szenvedésemnek, és kezembe adja az 5 milliméteres kulcsot. Ezt követően pedig sikerül két csavarfejet is lekerekítenem, mert egyszerűen az imbuszkulccsal nem nyomtam be elég erősen a csavart a helyére, mielőtt meghúztam. Olivier, Florian és Francois hitetlenkedve, vagy inkább kétségbeesetten néz rám. Kicseréljük a csavarokat, és a szakértő kezek gyorsan eltávolítják a bizonyítékát az én ügytelenségemnek ezen a gyönyörű, végül is elkészült mechanikai műtárgyon. Kicsit furcsa most itt látni nyugodtan, hogy nincs becsavarozva egy szénszálas karosszériába, és nem hord egy komplett hátsó felfüggesztést a hátán. De ott mélyen, belül a fémszigetek mögött, ott lapul a lelke a motornak, ami egyszer 19 000-es fordulatszámon fog üvölni, aminek hallatán a szőr is feláll az ember hátán, hiszen egyszer ez a motor a második világ bajnoki címéhez segítette Fernando Alonsót. 🇪🇸

GIGI

QUADRO GÉP

GIGI kozmetika az ország minden pontján

Arcfiatalítás műtét nélkül!



GIGI TIME QUADRO MACHINE™

Már az első kezelés megállítja az időt...

GIGI MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELET
 ■ 1138 Budapest, Dagály u. 11. ■ Tel./Fax: +36 1 350 0963
 ■ E-mail: gigi@gigicosmetic.hu ■ Internet: www.gigicosmetic.hu





Kivételes úriemberek ligája



Íme, mind itt vannak: a kilenc világbajnok pilóta, akik azt követően váltak a száguldó cirkusz legjobbjává, hogy 200 hónappal ezelőtt az F1 Racing először utcára került. Köszönet valamennyiüknek, Uramim, Önök kivételes személyiségek!

SZÖVEG: JAMES ROBERTS & JONATHAN REYNOLDS
FORDÍTOTTA: NÉMETHVÁRI LÁSZLÓ
FOTÓ: ANDREW FERRARO/LAT



GETTY IMAGES



1996

Apja fia

Az F1 Racing márciusban kezdett, az áprilisi borítón pedig már Damon Hill feszített.

Hill új csapattársa, Jacques Villeneuve szenzációsan mutatkozott be az F1-ben.

Melbourne-ben rögtön pole-pozíciót szerzett, majd a futamot is megnyerte

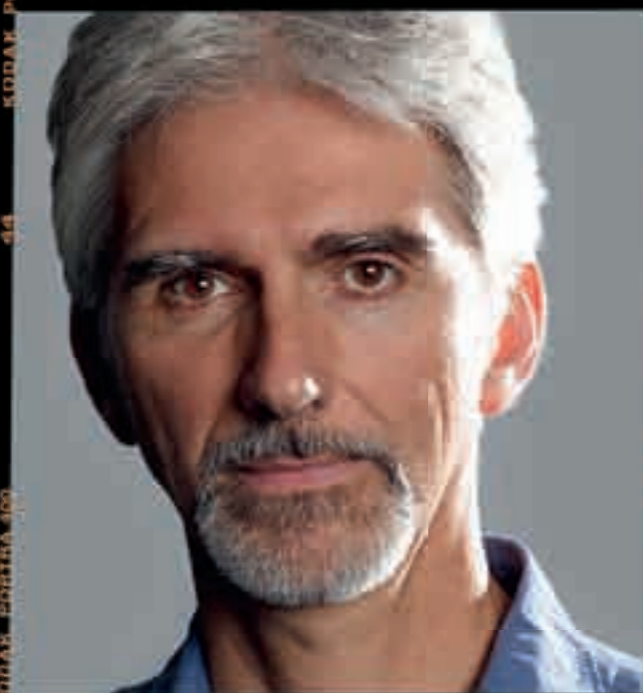
Damon nem tudta megtenni azt, amit édesapja; nyerni Monacóban. Motorhiba és az eső is megakadályozta ebben, és végül a Ligier pilótája, Olivier Panis örülhetett

Hill összesen nyolc alkalommal győzött, de 1996 júliusában az Autosport szenzációs bejelentést tett – mielőtt megnyerte volna a világbajnokságot –, miszerint elhagyja aktuális csapatát

Suzukában Damon történelmet írt – többek között – azzal, hogy ő lett az első olyan világbajnok, aki egy szintén világbajnok versenyző fia



1996 november



Damon Hill

„A világbajnoki évem különleges szezonnak mondható. Az azt megelőző két évben mindig volt külső hatás, egy erő, akivel-amivel küzdeni kellett, de 1996-ban nem igazán vette fel velünk senki a harcot. Valójában csak csapattársam, Jacques Villeneuve és én küzdöttünk a címért. Érdekes volt, és bármikor nagyon szívesen újra átélném. Jacques egy igazi úriember: egy valódi sportfanatikus. Megpróbált minden kis apró trükköt bevetni csapaton belül, hogy ő lehessen az első számú pilóta, de alantas dolgokat sosem tett.”

„Tudtam, hogy az én világbajnokságom. Az utolsó futamon eszembe sem jutott, hogy kudarcot vallhatok.”

„Aztán a végén én húztam elő egy plusz lapot az ingujjamból. Küzdött érte, és nagyon versenyképes is volt, de tudtam, hogy ez az én világbajnokságom. Ahogy megérkeztünk az utolsó versenyre, Suzukába, tudtam, hogy nem bukkatok el. Jacques hamar feladni kényszerült a futamot, mert leesett az egyik kereke. Sokan már tényleg pezsgőt is bontottak a garázsban, pedig én még célba sem értem.”

„A versenyzés nagyon intenzív, és a tapasztalatok, amiket közben gyűjtesz, örökre veled maradnak, mint emlék. A világbajnokság többi momentuma nem maradt meg olyan tisztán bennem. Idővel rájöttem, hogy az egyetlen dolog, amire valóban koncentrálsz az F1-ben, az a vezetés.”

„Michael mindig lenyűgözött engem, aki egy világbajnoki cím megnyerését követően megnyert egy újabbat, majd még egyet stb... Mika mindig a világbajnoki helyezetek intenzitásáról beszélt. Valóban lenyűgöző dolgok ezek, de egyszerre hatalmas nyomással is járnak. Nem hiszem, hogy aki valaha végigment már egy ilyen világbajnoki hercehurcán, és nyert, szívesen élné át az előzményeit még egyszer. Tudják, valami fantasztikusnak van olyankor az ember a közepén, de az érem másik oldalát a csalódások képviselik. Nyomot hagynak az emberben, ez tény, de én még egyszer nem szeretnék ilyeneket átélni.”

„Imádtam volna, ha még egy évet eltölthetek a Williamsnél, mint címvédő világbajnok, de ez sajnos nem adatott meg. Egy másik lehetőséget kaptam, és azt maximálisan ki is használtam.” „Veszélyessé válik a helyzete olyankor a pilótáknak, ha azt hiszik, a sikerek után mozdíthatatlanok a száguldó cirkuszban, mert ez nem így van. Minden jönnek fiatal versenyzők, akik simán kieb-rudálnak a helyedről, még akkor is, ha világbajnok vagy. A pillanat, amikor számolgatni kezded a babérjaidat, egyben az a pillanat is, amikor elnyel a süllyesztő.”

Jacques Villeneuve

„Voltak olyan pillanatok, amikor úgy tűnt, hogy Michael Schumacher simán megnyeri a világbajnoki címet, akkora előnnyel vezetett, de mi nem adtuk fel. Harcoltunk, versenyről versenyre. Nem hiszem, hogy Michael és én voltunk-e egyáltalán egyszerre dobogón. Fura egy év volt, annyi bizonyos. Sikerült néhány korai győzelmet behúznunk, de nem sokan voltak képesek arra, hogy befarukodjanak Michael elé, így pontokat rabolva tőle. Ezért volt nehéz előnyt kiépíteni, annak ellenére, hogy gyorsak voltunk.”

„Az év közepére a Ferrari összeszedte magát. 1997 egy politikai problémákkal súlyosbított esztendő volt, ami a gumikat illeti. A Ferrari és a Williams különböző abroncsokkal vágtak neki az évnek. Néhány versenyen, mint például Barcelonában, tudtuk, hogy a mi gumijaink jobban futnak majd, de Magny-Cours már más volt, ott egyszerűen nem tudtunk jól teljesíteni.”

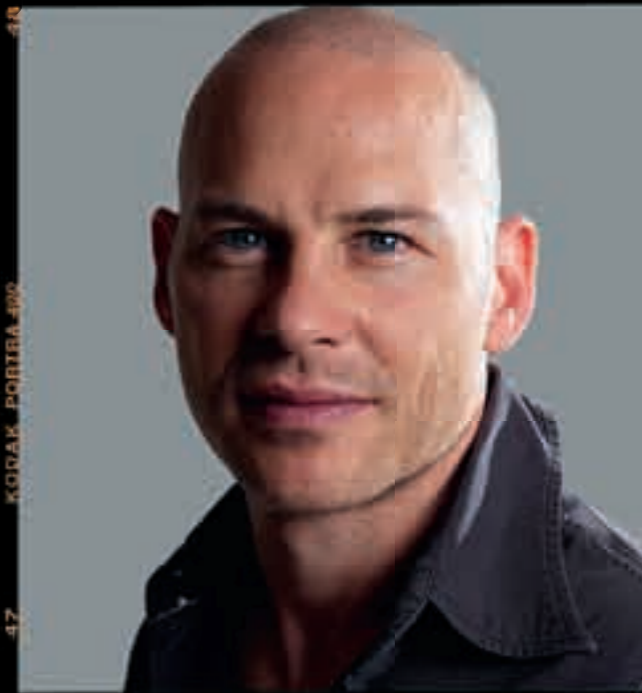
„Az év végén diszqualifikáltak a Japán Nagydíjról Suzukában, mert az egyik edzésen megsértettem a sárga zászlós szabályt. Egy autó leállt a pálya szélére, de úgy, hogy két kereke a fehér vonalon belül helyezkedett el. Senki nem lassított le, de mivel nekem volt már egy hasonló esetem a szezonban, megbüntettek engem. Kicsit húzós volt, de jogos. Ha azonban veled teszik meg ezeket a dolgokat, mindig igazságtalannak érzed. Frustráló volt, de még fontosabbá tette a világbajnokságot.”

„Jól teljesítettem, mint követő, és pár hetet azzal is eltöltöttünk, hogy elemeztünk szituációkat, amik arról szóltak, hogy Michael miként tudott versenyeket nyerni a múltban azzal, hogy másokat kilökött. Az utolsó versenyen a nyomás és a hangulat elképesztő volt Jerezben. Az egész verseny során később fékeztem Michaelnél, a legjobban ez az egyenes végi fékezési pontnál érződött. Eldöntöttem, hogy bármi is történik abban a körben, én megelőzöm őt. Nekem is kezdtem a manővernek, amikor meglepődve

„A trófeáim egy dobozban hevernek valahol. Csak a győzelmek számítotak.”

éreztem, hogy nekem hajtott. Nem láttam őt, mert a kanyart figyeltem. Nem voltam biztos benne, hogy az első kerekemet ütötte-e meg, szóval lelassítottam, és próbáltam távol maradni a kerékvetőktől. Sosem tudhatja az ember, és nagyon rosszul jött volna, ha az utolsó kanyarban áll le az autó. Az akkumulátor elromlott, de én csak nyomtam tovább. Baj is lehetett volna belőle.”

„Michael ekkor már a sóderágyban volt, valószínűleg nem a terveik szerint alakultak a dolgai. Minden azon az egy versenyen dőlt el, azért volt olyan jó érzés a győzelem. A trófeáim valahol egy dobozban pihennek, porosodnak. A győzelmek számítotak, nem a serlegek.”



1997

Aki jobb az édesapjánál

Tíz pole-pozíció és hét győzelem. Jacques Villeneuve elért valamit, amit az édesapja sosem tudott: világbajnok lett.

Hazai győzelmet azonban nem tudott aratni, lévén, hogy a második körben odacsapta autóját a Bajnokok Falának Montreálban.

Villeneuve ajándékba is kapott egy győzelmet, miután Damon Hill Arrows versenygépe az utolsó körben lassult le a Magyar Nagydíjon

A jerezi szezonfinálén Villeneuve megpróbálta megelőzni Michael Schumachert, mely során összeütköztek. Végül a francia-kanadai lett a világbajnok.

Az Európa Nagydíj utolsó körében Villeneuve elengedte Mika Hakkinent, aki így Jerezben szerezte meg első győzelmét a McLaren volánja mögött



1997 szeptember

1998
1999**Duplázás
a repülő finnől**

Mika Hakkinen első ezüstrnyilas győzelmét egy helycsere után szerezte, amelyet csapattársa, David Coulthard és ő hajtott végre Melbourne-ben

A szuzukai verseny leintésekor Hakkinen a nyolcadik nagydíjgyőzelmének és első világbajnoki címének örülhetett

A következő évben legnagyobb ellenfele, Michael Schumacher eltörte a lábát Silverstone-ban

A finn eldobott egy győzelmet magától 1999-ben, az Olasz Nagydíjon, miután kicsúszott a síkánban. Visszafelé sétálva a bokszutca felé, elsírta magát a kamerák előtt

1999-ben az ötödik győzelmét szerezte meg Szuzukában, így Eddie Irvine-t megelőzve, két ponttal lett világbajnok



1999 november

**Mika Hakkinen**

„Világbajnokságot nyerni, hihetetlenül nehéz feladat. Nagyon büszke vagyok rájuk, ez tény, de nem csak az én érdemem volt. Nagyszerű csapat állt mögöttem, egy remek motorral, a mérnökeim és a szerezőim pedig szintén kitértek magukért.”

„Amikor az F1-ben szerepelsz, az nem a munkád jelent, hanem az életedet. Egyetlen dologra koncentrálni, semmi másnak nem marad hely. A barátok nem feltétlenül értik ezt meg, mert az élet, amit olyankor élsz, nem az, amit a normális emberek megszoktak. Egy bajnoki cím megnyerése nagy áldozattal jár azt nézve, mit kell megtenned érte. A díj persze kárpótol mindenért.”

„Amikor a sikerre összpontosítasz, az élet igen egyszerű. Csak azt figyeled, mi történik a pályán. A pályán kívüli életedet is a karrierre állítod rá. A csapattal kapcsolatos elfoglaltságok, a fizikai állapot fitten tartása, és pihenni, valamint felkészülni az éppen soron következő futamokra vagy tesztekre.”

„Számításaim szerint nekem hét évembe telt, hogy megnyerjem az első futamomat. Előtte az emberek mindig csak ezt kérdezték: 'Mikor fogsz már végre nyerni egyszer?' Aztán, amikor ez bekövetkezett, csak ennyit mondtak: 'Most már az első világbajnoki cím következik.' Amikor pedig ez is sikerült, már a másodikról kérdeztek, és ez így megy szépen sorban tovább.”

„Amikor végre megnyered a világbajnoki címet, bele kell nézned a tükörbe és megérteni az életedet. Mi a célod? Meg akarod ezt ismételni még 19 alkalommal, vagy meglegszel azzal, amid van?”

„Jó érzés visszaemlékezni a bajnoki címekre, de azok már csak a történelem részét képezik.”

„Nekem szerencém volt, hogy második alkalommal is sikerült ez a McLaren volánja mögött 1999-ben, mert a szabályváltoztatásoknak köszönhetően a második cím még nehezebb volt, mint az első. Magabiztosabb voltam, de minden alkalommal, amikor hibáztam, túlságosan is kritikusan bántam magammal. Ha megnyered a világbajnokságot, csak a sikerre tudsz gondolni, folytatni akarod. Ez persze rengeteg energiát vesz el tőled, fizikálisan és szellemileg egyaránt.”

„Jó érzés visszaemlékezni a bajnoki címekre, de azok már csak a történelem részét képezik. Számomra az élet csak a jövőről szól. A Formula-1 szórakozást és dicsőséget hozott nekem, néhány gyönyörű emléket, tapasztalatot, és szerencsére sok jó barátot. Manapság remek érzés és szerencsére köszönhetően visszatérni a paddockba. Jó tudni, hogy az F1 része maradtam, az pedig, hogy kétszeres világbajnok vagyok, sokat segít ebben.”

Michael Schumacher

„Amikor bajnoki címekért szállsz harcba azt követően, hogy már megnyertél egyet, már egy egészen másfajta magabiztosság birtokában vagy. Tudatában vagy, hogy teljesítetted az álmot, elérted a célot, és ez egy sokkal magasabb szintű magabiztosságot ad. Erre a legjobb példa az 1997 és 1999 közötti időszak, amikor nem tudtam világbajnokságot nyerni. Többször is közel álltam pedig hozzá, de biztos vagyok benne, hogy sokkal nehezebb lett volna azt feldolgozni, ha már nem sikerült volna korábban megnyerni azt kétszer. Ez persze nem azt jelenti, hogy egyszerűbb dolgom volt, vagy kevésbé kellett volna harcolnom a továbbiakért.”

„Úgy nyerni, hogy nem a tiéd a legjobb autó, a legjobb érzés a világon.”

„Nagyon sok pilóta mondta azt korábban, hogy a második címet nehezebb elhódítani, mint az első. Szerintem ugyanolyan nehéz, mert továbbra is fenn kell tartani azt a figyelmet és koncentrációt, mint korábban. Lehetsz erősebb, de ha a pályán nem úgy történnek a dolgok, ahogy vártad, vagy az autód nem elég jó, ez a belső erő könnyen elszállhat. Ez bármikor bekövetkezhet, még egy olyan évben is, amikor a dolgok jól mennek.”

„A győzedelmes időszakban a Ferrarinál, a csapaton belül nagyon keményen kellett összpontosítanunk, hogy az ellenfeleinket magunk mögött tartsuk. Ha jobb autójuk volt, akkor is meg tudtuk verni őket, és ez tett minket különlegessé. Ha a jobb stratégiát össze tudod kötni a belső harmóniával, hogy legyőzd ellenfeleidet, még akkor is, mikor jobb autóval állnak ki ellened, majd sikert aratsz, annál kevés jobb érzés van.”

„Nehéz összpontosítanod arra, hogy világbajnok vagy, mert még több nyomás nehezedik rád fizikailag és mentálisan egyaránt. Ez azért van, mert állandóan te vagy a középpontban. A csapat, a riválisaid, a média és a rajongók szerte a világból, csak rád figyelnek, csak veled foglalkoznak. Hétről hétre a fényképezők előtt állni pedig jó és rossz tapasztalatokat is szolgáltat.”

„Képes voltam ezt kontrollálni, de vigyáznom kellett arra, hogy a túl sok médiaszereplés vagy sajtóesemény ne tegyen frusztrálttá. Mindig egyetlen egy valamit helyeztem előtérbe, ez pedig maga a sport volt. Néha az emberek megpróbálnak az F1 szobrává, példaképévé avasználni. Ennek megvannak az előnyei és a hátrulói is. A legfontosabb azonban az, hogy nem szabad elveszíteni az egyensúlyt a versenyzés és az élet egyéb részei között.”

→

2000
2001
2002
2003
2004**'94-et és '95-öt
nem is említve...**

2000-ben Michael megszerezte a Ferrari első egyéni címét azóta, hogy Jody Scheckter 21 évvel korábban világbajnok lett

2001-ben ezt meg is ismételte úgy, hogy zsinórban kilenc nagydíjon sem talált legyőzőre

2002-ben Schumi beírta Fangiót a világbajnoki címek terén. Minden futamon a dobogóra állhatott, és már a Francia Nagydíjon megszerezte az első helyet, hat versennyel az idény vége előtt

Kimi Raikkönen tette izgalmasá és szoros-sá a 2003-as bajnoki évet, de Schuminak sikerült két ponttal többet szereznie finn kollégájánál

Michael és a Ferrari totális dominanciája 2004-ben csúcso-sodott ki, amikor is a német az első 13 futamból 12-t megnyert



2000 július

2005
2006

A Schumi-éra vége

Fernando Alonso és a Renault véget vetett a Ferrari öt éves dominanciájának, amelynek során folyamatosan begyűjtötték mindkét címet. A spanyol hat futamgyőzelemmel zárta le a korszakot

Alonsónak segítettek az új szabályok, amik büntették a verseny közötti kiállításokat. A michelines Renault így felvette a harcot a Bridgestone által támogatott Ferrarival

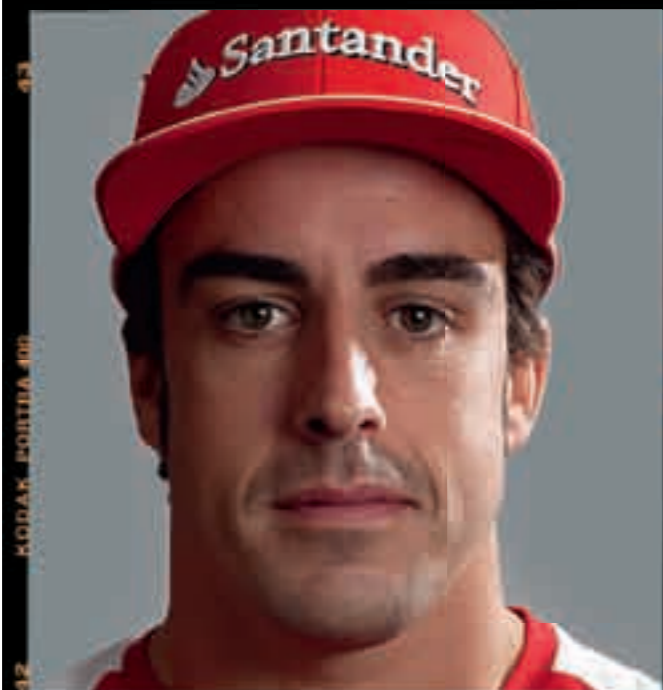
A gumiháború a 2005-ös USA Nagydíjon csúcsosodott ki. Csak az a hat autó rajtolt el, amelyek Bridgestone abroncsokon indultak. A 14 Michelin-versenygép biztonsági okok miatt a futam megkezdése előtt kiállt

Alonso és a visszavonuló évet teljesítő Michael Schumacher fejlenként hét-hét futamot nyert 2006-ban.

A spanyol mégis 13 ponttal nyerte meg a világbajnoki címet, és így minden idők legfiatalabb duplázó bajnoka lett



2005 szeptember



Fernando Alonso

„Amikor második alkalommal lettem világbajnok, az egy fantasztikus hétvége volt. Az volt az utolsó évem a Renault csapatánál egy öt éves együttműködést követően, és sikerült megnyernünk a konstruktóri és az egyéni bajnokságot is, ismét. Az utolsó futamon behúzni a bajnokságot valami olyasmi volt, amiről egész életemben álmotam, de sosem teljesült be.”

„Volt egy pillanat 2006-ban, amikor 25 pontos előnyre tettünk szert, de aztán nagyon sok egységet veszítettünk, számos problémának köszönhetően. Magyarországon az egyik hátsó kerekünkkel adódott gond, és Monzában sem tudtunk célba érni, akkor motorprobléma miatt. Az előnyünk gyorsan elúszott, az utolsó három versenyre (Kína, Japán, Brazília) pedig úgy fordultunk, hogy szinte egálban voltunk Michaellel és a Ferrarival. Akkor is úgy gondoltam, hogy képesek vagyunk nyerni. Végül a megszerezhető 30 pontból 26-ot gyűjtöttünk, ami elégnek bizonyult, főleg Schumacher defektjét követően. Bajnokok lettünk.”

„Emlékszem, hogy ami igazán segített, az a támogatás, amit a hazámból kaptam. Mindig felidéztem azt a rajongást, amit a 2006-os spanyolországi győzelmem során tapasztaltam. Megpróbáltak segíteni rajtam szinte minden módon, amire képesek voltak, és ez nagyon fontos volt – főleg az év nehéz szakaszaiban.”

„Évről évre nyerni nehéz, mert a Formula-1 nagyon sokat változik ennyi idő alatt. Az autók és a szabályok egyaránt, szóval néha esélyed sincs a győzelemre. 2005-ben és 2006-ban viszont

mi voltunk a legjobbak a mezőnyben. A legemlékezetesebb pillanatok azok, amikor a futam után leereszed az autód. Az a tíz perc a sráccokkal mindent megér.”

„Számomra az, hogy versenyezhettem és nyertem 2005-ben és 2006-ban úgy, hogy Michael Schumacher is a pályán volt, és a legnagyobb ellenfelemnek vallhattam, hihetetlenül értékes élmény volt. Nagyon büszke vagyok, hogy velem és ellene versenyezhetek, és küzdhetek a címekért. Minden évben reménykedem benne, hogy a legjobb három között lehetek, mint világbajnok. Azt azonban, amit Michael produkált, hogy olyan sokáig dominált zsinórban a száguldó cirkuszban, szinte lehetetlen megismételni.”

SPEND A MOMENT HERE



TO EXPERIENCE MORE HERE



eTrex - Legendás sorozat, új bőrben

újratervezett ergonómia * könnyebben kezelhető felhasználói felület * papír nélküli geocaching * kiterjesztett térképi képességek * egyidejű GPS és GLONASS műhold követés * 20%-kal gyorsabb helymeghatározás * MicroSD memória bővítés

www.garmin.hu

where next

GARMIN®



2007

A Jégember színré lép

Kimi Raikkönen Schumacher helyét vette át a Ferrarinál, és debütáló versenyén, Melbourne-ben rögtön sikerült is nyernie

Az F1 visszatért ahhoz az állapothoz, hogy csak egyetlen gumiszállítóval kötöttek szerződést. A Bridgestone viszont két keveréket is biztosított a mezőny számára

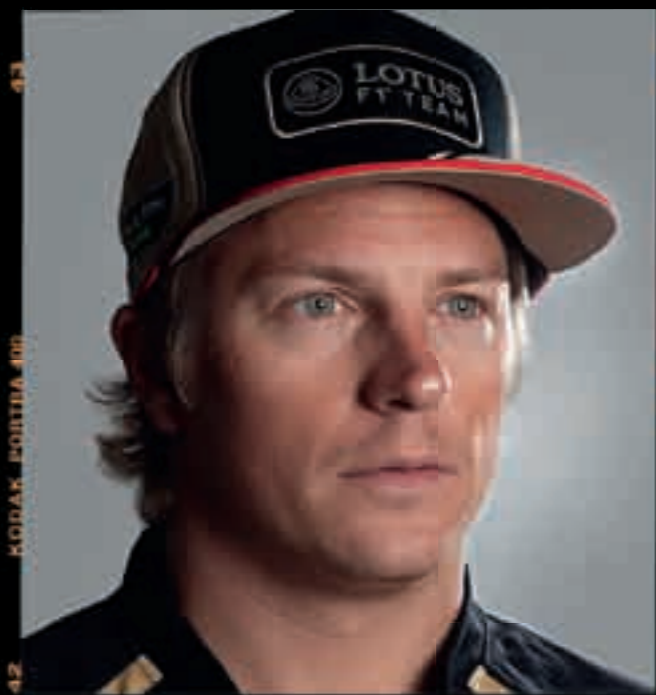
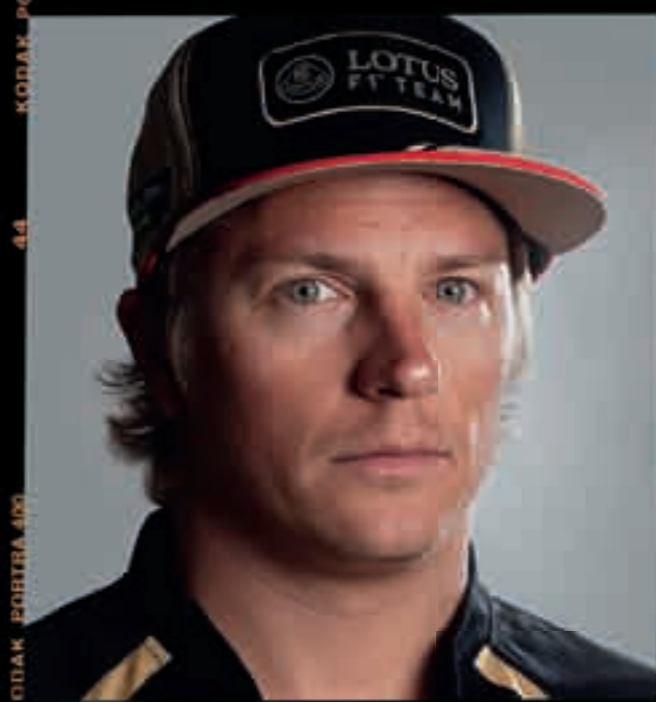
A finn legnagyobb riválisai az évadban Fernando Alonso és a kezdő Lewis Hamilton voltak, mindketten a McLaren volánja mögött. Szezonjukat azonban beárnyékolta a kémbotrány, amely a wokingiakat érintette

1986 óta először fordult elő az F1-ben, hogy az utolsó futamon még három pilótának volt esélye megnyerni a világbajnoki címet

Kimi úgy utazott a Brazil Nagydíjra, hogy hétpontos hátrányban volt Alonsóval szemben. Végül behúzza a bajnoki címet egy interlagosi győzelemmel, ami már a hatodik volt neki 2007-ben



2008 február



Kimi Raikkönen

„Megnyerni a bajnoki címet olyan valami volt, amire gyerekkorom óta készültem. Emlékszem, hogy a 2007-es utolsó futam Braziliában, nagyon különleges volt. Nem hittem volna, hogy a pilótafülkében valaha is ilyen érzések fognak hatalmukba keríteni. Kellott pár másodperc, hogy kiderüljön, ki hol áll a versenyben, aztán kezdődhetett az ünneplés. Győzni jó érzés volt. Korábban többször is közel kerültem a sikerhez, de bizonyos okokból kifolyólag sosem következett be a várt végeredmény. 2007-ben viszont végre elértem a célot, és nagyszerű beteljesülés volt. Megállítottak az emberek, hogy gondoltam volna-e, hogy valaha bajnok lehetek? A magánéletem viszont nem változtatta meg a siker. Talán vannak, akik máshogy néznek rám onnantól, de én ugyanaz maradtam.”

„2007-ben nem mindig voltunk a legjobb helyzetben. Többször is előjötték megbízhatósági problémák, és emiatt sok pontot veszítettünk. Voltak pillanatok, amikor többen már azt mondták, hogy már nem vagyunk harcban a világbajnoki címért: igencsak jó érzés volt ennek az ellenkezőjét bebizonyítani nekik.”

„Voltak pillanatok, amikor többen már azt mondták, hogy már nem vagyunk harcban a világbajnoki címért: igencsak jó érzés volt ennek az ellenkezőjét bebizonyítani nekik.”

„Mint istálló, sosem adtuk fel. A nehéz időkben is együtt voltunk, és csak előre tekintettünk. Számomra az, hogy megtehettem azt, amire képes vagyok, és az első évemben sikerült ez a Ferrarinál, bebizonyította, hogy milyen erős csapat is voltunk együtt.”

„Emlékszem, amikor elhagytuk Japánt és 17 pontos hátránnyal indultunk neki az utolsó két versenynek, szinte remény nélkül arra, hogy visszaküzdjük magunkat az élre. Szerintem tíz ember sem akarta a csapaton kívül, akik ránk fogadtak volna, de mi nem adtuk fel. Aztán Kínában nyertünk, ami felbrazsította a reményt. Végül egyetlen ponttal megnyertem a bajnokságot Braziliában, ami valamit visszaadott abból, hogy 2003-ban két egységgel maradtam alul. Az utolsó futamon a harmadik helyről rajtoltam, de végül sikerült ott befejeznem, ahol kezdtem 2007-ben, az Ausztrál Nagydíjon, az élen.

Lewis Hamilton

„Amikor megnyered a világbajnokságot, az egy nagyon intenzív érzés. Nem egyszerű, de azt követően még nehezebb időszakok következnek. Próbálsz a tréningprogramodon még keményebben edzeni, az életedet még inkább a versenyzésre összpontosítani, mégis évről évre egy másfajta kihívással kell szembenézned. Már nyolcéves korom óta versenyzek, de mégis folyamatosan tanulok. Nagyon fiatalon nyertem meg az első világbajnoki címet, de még mindig rengeteget kellett tanulnom.”

„Voltak nehéz idők és szép pillanatok. A 2007-es Brazil Nagydíj volt a mélypont, a 2008-as Brazil Nagydíj pedig a csúcspont. Abban az évben, karácsonykor virágokat küldtem Felipe Massának és a családjának, hogy megköszönjem a kalandot és a versenget, valamint azt, hogy olyan remek sportemberként viselkedett.”

„2008 karácsonyán virágot küldtem Massának és a családjának.”

„Ha visszagondolok arra a 2008-as brazil futamra, nagyon kemény volt – talán életem legkomolyabb versenye. A vége felé már csak a pályán próbáltam tartani az autót, a szívem a torkomban éreztem, és minden erőmmel azon voltam, hogy Vettel elé kerüljek. Szerencsémre az utolsó kanyarban meg tudtam előzni Glockot. Tudtam, hogy versenyben van előttem, és azt is, hogy slick gumikon. Imádkoztam, hogy előzési helyzetbe kerülhessek. Amikor sikerült, majdnem felrobbantam.”

„Még aznap, kicsit később eljött a 'We are the champions' ideje a Queentől. Ott volt az egész csapatom. A szerelőim, a mérnökeim és a stáb minden tagja, a családom, a főnökök, tényleg mindenki. Mindannyian boldogok voltak, velem örültek. Megnyerni a bajnoki – címet szavakkal nem leírható érzés. Felfoghatatlan látni azt, mennyi embert tesz boldoggá.”

„Nem igazán foglalkozom a rekordokkal és adatokkal. Az a célot minden egyes évben, hogy minél több futamot megnyerjek, ez persze együtt jár azzal, hogy néha rekordokat is beállít vagy megdönt az ember. Amikor 2008-ban megnyertem a világbajnokságot, én lettem minden idők legfiatalabb bajnoka, amire persze nagyon büszke voltam.”

„Minden évben az a cél, hogy több futamot nyerjünk, és kevesebb hibát vétünk. Fel akarjuk tüzelni az embereket. Miután nyertem, csökkent a nyomás a média felől. Korábban mindenki kérdezte, hogy képes vagyok-e rá: az voltam. Többé már nem volt szükség kérdésekre ezzel kapcsolatban, és a teher nélkül tudtam, még jobb lehetek.”



2008

A legfiatalabb mesterlövész (egyelőre)

Lewis első győzelme a szezonnyitó Ausztrál Nagydíjon az első volt az öt közül, amit a szezon alatt begyűjtött

A montreáli boksztuca végén Lewis beleszúzott bajnoki riválisába, Kimi Raikkönenbe. Ennek is köszönhetően tudott győzni végül a BMW Sauber pilótája, Robert Kubica

Változókéony időjárási körülmények között sikerült nyernie Silverstone-ban briliáns vezetéssel saját, hazai közönsége előtt

A manapság már csak a Crashgate-botrány helyszínéként emlegetett Szingapúri Nagydíj versenyét Lewis korábbi csapattársa, Fernando Alonso nyerte meg, miután Nelson Piquet Jr. a falnak csapta versenygépét, amiért a biztonsági autónak is pályára kellett gördülnie

Az év utolsó versenyének utolsó kanyarjaiban Braziliában Lewis megelőzte Timo Glockot, és ezzel az ötödik helyen ért célba. Ez elég volt, hogy elhappolja a világbajnoki címet Felipe Massa orra előtt



2008 december



2010
2011

„Erről van szó!”

A szezon első három versenyt Fernando Alonso a Ferrarival, Jenson Button a McLarennel és Sebastian Vettel a Red Bullal nyerték meg

Egy fantasztikusan nyílt szezon végén, összesen négy pilótának volt még matematikai esélye begyűjteni a világbajnokságot a szezonzáró Abu Dhabi Nagydíjon

Alonso mindössze a hetedik helyen tudott célba érni, míg Vettel megszerezte ötödik győzelmét az idényben, amivel ő lett 2010 világbajnoka

Vettel dominanciája 2011-ben is folytatódott. Az első hat versenyből ötöt megnyert, összesen pedig 11 alkalommal intették le elsőként

Vettel 2011-es suzukai győzelme és bajnoki koronázása egyben azt is jelentette, hogy ő lett minden idők legfiatalabb kétszeres világbajnoka. Korábban Fernando Alonso tartotta ezt a rekordot. Vettel 24 évesen és 98 naponan lett a legifjabb duplázó



2009 február

Sebastian Vettel

„2010-ben a szezon különböző szakaszaiban szinte mindig más vezette a világbajnokságot, és így érkeztünk meg az utolsó nagydíjra, Abu Dhabi-ba. A terv szimpla volt: nyernünk kell, aztán figyelni, ki és hol ér célba. Abban az évben mindössze egyszer vezettük a bajnokságot, de pont akkor, amikor a leginkább számított, a végén.”

„Az utolsó tíz kör elképesztő volt. Néha felpillantottam az óriás kivetítőre, és láttam, hogy Alonso még mindig a Renault mögött van. Megpróbáltam gyorsan elfelejteni, mit láttam, és a vezetésre koncentrálni. Emlékszem, áthaladtam a célvonalon, a mérnököm, Rocky pedig csendben volt. Meg kellett várni, míg mindenki beér, és végül bemondta a rádióba: világbajnokok vagyunk!”

2010-ben a szezon különböző szakaszaiban szinte mindig más vezette a világbajnokságot. Mi csak, a végén.”

„Azon a napon, kicsit korábban megkérdezte tőlem, melyik szó tesz igazán boldoggá. Azt mondtam neki: 'Monza'. Amikor arra a szóra gondolkodok, az első győzelmem jut eszembe, amit ott arattam, és arra milyen boldog is voltam ott. Álltam a dobogón az összes rajongó előtt. Talán jó szerencsét hoz.”

„Abu Dhabiban a győzelem fantasztikus volt, de az első győzelmi évem egyben igen keményre is sikeredett. Nagyon sok kritikát kaptam az incidensért, amit Jenson ellen követtem el Spában, majd Koreában vezető helyről estem ki, motorhiba miatt. Azonban sosem adtuk fel, a legvégsőig harcoltunk. Nem mindig könnyű hideg fejleg gondolkozni, de hittem magamban, és rengeteg pozitív energiát kaptam a körülöttem lévő emberektől.”

„Az első bajnoki címem mindig nagyon fontos és különleges marad számomra, csakúgy, mint az első nagydíj győzelmem. Nem lehet azt mondani, hogy az egyik fontosabb, mint a másik, mert ez nem így működik, és minden év egytől egyig más. A következő évben már a vége előtt megszereztük a címet, de ez nem azt jelenti, hogy könnyebb volt. Nagyon, nagyon erős autónk volt, de egy még erősebb csapattal.”

„Van valaki a csapatban, aki ha mondasz egy évet, rávágja, ki volt akkor a világbajnok. Ezen a listán rajta lenni olyanokkal együtt, mint Ayrton Senna vagy Michael Schumacher, egyszerűen lenyűgöző. Az pedig hátborzongató, ha megnézed, kik is voltak kétszeres világbajnok, annak tudatában, hogy én is az vagyok. Nehéz felfogni, hogy egy vagy közülük. Egész életemben célom volt megnyerni a világbajnokságot, de ezekkel a srácokkal egy szinten lenni: leírhatatlan érzés.”

Jenson Button

„Amikor megnyerod a világbajnokságot, eufória lesz úrrá rajtad. Az összes rossz és jó emlék átsuhan a gondolataidon, és nem csak az aktuális szezonból, de az egész pályafutásodból. A 2009-es évet szenzációsan kezdtük, majd az év végén kicsit stresszesek voltunk a nagydíjakon, mert bár megvolt a sebességünk, az időmérőkön csak szenvedtünk. Amit a Brawn Team véghez vitt, látván, hogy hol álltunk a szezon előtti télen, hát az leírhatatlan. Visszanézek, és szerintem nem volt még egy olyan szezon az F1 története során. Szüneteltünk, mert még abban sem voltunk biztosak, hogy egyáltalán versenyezhetünk-e 2009-ben.”

„Őszinte leszek, 2009-ben jól kezdődtek a dolgok, de voltak pillanatok, amikor arra gondoltam, hogy végül nem jön össze a dolog. Szingapúrban jutott először eszembe. Nem ment jól a kvalifikáció, ezért beszóltam a csapatrádióba: 'Így kell elbukni egy világbajnoki címet'. A versenyen már jobban alakultak a körülmények, de az egy nehéz pillanat volt a számomra.”

„Még akkor is, ha mindent jól csinálsz, és vezeted a bajnokságot, számos stresszforrással kell szembeülnöd. A versenyekkel és időmérőkkel a fejedben fekszel le és alszol el, ami nagyon sokat kivesz az emberből.”

„Brazília aztán igencsak érdeklődésre sikeredett. Az időmérőn a 14. helyet szereztem meg úgy, hogy a csapattársam, Rubens a pole-ból indulhatott. Roszszabb nehezen lehetett volna. A következő napon aztán fordítottam. Nagyon keményen küzdöttem át magam a mezőnyön, de életem egyik legemlékezetesebb versenyt produkáltam. Mintha egy hétvégébe sűríttem volna az egész pályafutásomat. A szezon legkeményebb pontja volt az utolsó futam, és persze a legjobb is.”

„Maradhattam volna a Brawn-istállónál 2009-et követően is, de amikor az ember megnyeri a világbajnokságot, nagyon erős hatások érik. Úgy értem, hogy jó érzés, de nem tudod, hova tovább. A McLaren egy remek és új kihívást jelentett.

Élvezed a pillanatot, amikor bajnok leszel, de idővel elkezdesz a következő szezonra gondolni. Ha igazán élvezni akarnád azt, amit elértél, akkor egy évet ki kellene hagynod, ezt a luxust viszont nem engedheted meg magadnak.”

„Amikor az ember megnyeri a világbajnokságot, nagyon erős hatások érik. Úgy értem, hogy jó érzés, de nem tudod, hova tovább.”



2009

Tündérmese Brawn-módra

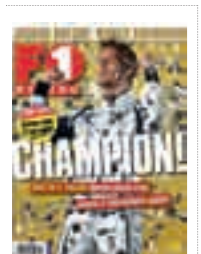
2008 telén a Honda kétségeket hagyott maga után, miután úgy döntött, hogy kiszáll a Forma-1-ből úgy, mint a Toyota és a BMW

Ross Brawn mentette meg az esélyt, majd Jenson Button és Rubens Barrichello sokkolta az egész F1-es társadalmat, amikor a 2009-es szezonnyitó Ausztrál Nagydíjon kettős győzelmet arattak

Jenson Button Brawn versenygépét a vadonatúj dupla diffúzorral szerelték fel, valamint visszatértek a régi, teljesen sima slick gumik is a szálgúldó cirkuszba. Az első hét versenyből hatot nyert meg a brit pilóta

A Brawn GP történelmet írt, hiszen ők lettek az első konstruktőrök, akik bemutatkozó évükben világbajnoki címet tudtak nyerni

Button a júniusi Török Nagydíjat követően nem tudott versenyt nyerni a szezon során, de Braziliában egy ötödik hely is elég volt a bajnoki címhez



2009 november



Nők a férfiak közt

Versenyezhet-e nő a legmagasabb kategóriában?

A motorsport csúcsára gyakran úgy tekintenek, mint egy tesztoszteronnal töltött férfi-klubra, ahol megvetik a női szereplőket. Előző számunkban a Forma-1 első női csapatfőnöke mesélte el nekünk saját történetét és tapasztalatait, ezúttal két újabb kulcsszereplő fejt ki véleményét a témában. Michéle Mouton és Frédérique Trouvé: mindketten a Nők a Motorsportban Bizottság tagjai.

„Kaphat-e lány helyet a Forma-1-ben? Persze, ha megfelelőek a készségei és jók a lehetőségei. Egyszerű igazság, hogy a nők gyakran nem kapnak lehetőséget arra, hogy jó autót próbálhassanak ki. Mindent egybevetve hiszem, hogy egy lány képes lenne erre. Az más kérdés, hogy abban, hogy győzni is tudna egy lány a Forma-1-ben, abban már nem vagyok annyira biztos.” – kezdi a legendás Michéle Mouton, aki annak idején a rali világbajnoki címtől sem volt messze. „A férfiak és a nők mások. Nem egyformán vannak összerakva. A legnagyobb különbség az érzelmek és az érzékenység szempontjából van. Soha nem volt problémám a közúton a sebességgel, akkor sem, ha elhúzott valaki mellettem, de egy versenypályán, ahol 300 km/órával száguldanak, nagyobb a nyomás, vagy legalábbis én úgy gondolom.

A nőkben erősebb az önfenntartás ösztöne, mint a férfiakban. Azt hiszem, ez különösen fontos, amint az utolsó századmásodpercért küzd. Egy nő képes lenne kemény munkával arra a szintre feltornáztatni magát, de egy férfi egyből eléri azt a teljesítményt. Bumm, csak így egyből csúcsebességen. Remélem, hogy én látom rosszul, és az elméletem nem helyes, de én így gondolom.”

„A másik fontos tényező, hogy a versenypályán közvetlen konfrontáció van, és megvan az esélye, ha egy férfit elver egy nő, akkor kilökje azt. Beszéltem erről többször Cathy Mullerrel (Yvan Muller testvérével, a forma-autós pilótanővel – *a szerk.*), az ő karrierjében ez egy valódi probléma, ami nagyon frusztrálja őt. A raliban ez másképp van. Ott csak az óra és önmagad ellen harcolsz, így ilyen problémák nem adódnak. ➔

FORRÁS: FIA IN MOTION • FOTÓ: GYÁRTÓK
FORDÍTOTTA: HEGYI ANNAMÁRIA

Balszerencse

Megfagyott a vér az autósport szerelmeseiben 2012. július 3-án – rég nem láttunk olyan súlyos balesetet a Forma-1-ben, mint ami Maria de Villotát érte aznap. A spanyol versenyző a Marussia tesztpilótájaként először dolgozott egyenesbeli teszten a duxforti reptéren. Itt történt a szerencsétlenség, Maria bele-



hajtott a csapat teherautójának lehajtott rakodólapjába, amely pontosan a pilótafülke magasságában kaszáta el a versenyzőt. A hölgy sérülései olyan súlyosak voltak, hogy egy napig még az élete is veszélyben forgott, és nem sokkal később is csak annyit lehetett tudni, hogy a versenyző a jobb szemére megvakult, és hogy minden érintett szerv vizsgálatot indít a baleset ügyében. Maria azóta otthonában lábadozik, a vizsgálatok lezárultak, amelyek alapján kijelenthető, hogy nem a csapat hibázott. Kimondva-kimondatlanul: a versenyző rutintalansága okozta a balesetet. A történetek nem csak a közeli ismerősöket rázták meg, a Forma-1 aktív résztvevői mind szurkoltak és imádkoztak társuk felépüléséért. Érdekesség, hogy hozzászólásaikban véletlenül sem hangsúlyozták, hogy éppen egy nővel történt meg ez a baleset, mindannyian Mariának, mint versenyzőnek, és nem, mint nőnek üzentek. Különösen honfitársa, Alonso és Massa, akivel történt hasonló – csak éppen szerencsésebb kimenetelű – baleset, viselték szívükön a pilóta sorsát. Mindettől függetlenül kijelenthető, hogy a közelmúlt legnagyobb reménységű női versenyzőjének a duxforti reptéren ért véget profi autóversenyzői pályafutása.

Michéle Mouton alighanem az eddigi legsikeresebb nő a motorsportban. Az 1981-es fotó a San Remo Rali díjkiosztóján készült, amelyet egy Audi Quattro volánja mögött megnyert, nem is akármilyen férfitársakat maga mögé utasítva



Frédérique Trouvé 2001 óta volt vezetője az FIA GT-nek, a Túraautó Bajnokságnak és a Kamionos Európa-bajnokságnak. Diplomája van sportjogból és közgazdaságtanból, tagja az LNWIS-nek (Lausanne Network for Women in International Sport), a Nemzetközi Olimpiai Bizottságnak, és számos nemzetközi, svájci székhelyű sportszövetségnek. Eddigi munkája alapján került a Nők és a Motorsport Bizottságba, mint az FIA Bizottság igazgatója.

Képes voltam mindig javulni, és egyre közelebb kerülni a csúcshoz.”

„Nem hiszem, hogy a férfiak nem ismerik fel, hogy egy nő is tud vezetni, ez alapvetőbb dolog annál. Csakhogy van az a pont, ha egy férfi és egy nő fej-fej mellett halad, hogy egyszerűbb kilöknie, minthogy vereséget szenvedjen egy nőtől. Mindig azzal viccellek, hogy eljön az a nap, amikor meghallom, hogy egy férfi azt mondja, méltányolja, hogy egy nő győzte le –, de mikor ezt hallom, biztosan tudni fogom, hogy az nem egy igazi férfi!”

„Hiszem, hogy a jövőben a nőkből is lehet Forma-1-es pilóta, de ez nem fog egyik napról a másikra menni, mert ahhoz nagyobb támogatásra, jobb lehetőségekre lenne szükségük. Ez a mostani jó alkalom a keresésre, mert az érdekelt felek új piacok felé szeretnének nyitni, és ez segíthet nekik” – kezdi Frédérique Trouvé, az elismert sportvezető. Mindenekelőtt azonban meg kell találniuk a megfelelő lányt, és rá kell venniük egy csapatot, hogy építsenek rá egy programot. Sok szponzor van, akiket érdekelne egy női pilóta a legfelső kategóriában, úgyhogy mindez rövidesen meg is történhet. Ha körülnézünk Amerikában, ott van Danica Partick és Simona de Silvestro a legmagasabb szinten. Nehéz sorozatban szerepelnek, olyan autókkal, amiket nem könnyű vezetni, úgyhogy nem tudok okot, a Forma-1-ben ez miért ne történhetne meg. Tudok róla, hogy Bernie Ecclestone és Danica kapcsolatban állt tavaly

„Van néhány sikeres lány gokartban, de mikor serdülnek, elérik a 13-14 éves kort, minden más elkezd jobban érdekelni őket. A motorsport a nők számára nem tűnik könnyen elérhető világnak.”
(Frédérique Trouvé)



Marianne Hinsón szembesült vele, hogy akadtak tanárok, akik mulatságosnak találták, ha egy lány tudományos technológiát akart tanulni



A mérnöklányok azt vallják, hogy amikor az ember „visszapattan”, azt sem szabad negatívumként felfogni

egy esetleges teszttel kapcsolatban, de Danica nem akart átjönni a Forma-1-be, mert sokat veszíthetett volna, és az ő karrierje más.”

„Most azon kell gondolkodnunk, hogyan tudunk segíteni a nőknek, hogy a jövőben legyen lehetőségük eljutni a motorsport csúcsára. Szerintem eddig több tényező is megakadályozta, hogy ez megtörténjen. Volt néhány sikeres lány gokartban, de mikor serdülnek, elérik a 13-14 éves kort, minden más elkezd jobban érdekelni őket. A motorsport nem tűnik könnyen elérhető világnak a nők számára. A mi FIA bizottságunknak ez is a része, hogy végigkísérjük őket, és megmutassuk, hogyan juthatnának előrébb.”

„Meg kell változtatni a hozzáállást, nem csak a sporton belül, a lányokét és a szülőkéit is. Meg kell mutatnunk nekik, hogy elérhetőek a vágyaik, akkor talán többen mernek próbálkozni. Jelen pillanatban még a csapatok sem nagyon érdeklődnek, annyira a férfiak dominálnak. De ez meg fog törni, kevesebb, mint öt év alatt. Biztos vagyok benne. Sok lány gokartozik, bár még mindig viszonylag kevesen tudnak lépést tartani a fiúkkal. A legfontosabb, hogy megtaláljuk a megfelelő embert.”

De mi lesz, ha mégsem kerül sor minderre? Valóban csak egy út létezik a siker felé? A pilótaülésen és a sportvezetői széken kívül nincs máshol helye a nőknek a motorsportokban? Dehogynem...

Leena és Teena Gade egyaránt rutinos motorsport mérnökök. Leena az első nő, aki a Le Mans-i 24 órás verseny győztes autóján dolgozott, míg Teena a Mini World Rally Championship csapatában mérnök, amely győzelemért harcol. A páros tagjai már tizenéves koruk óta erre a pályára készültek. „Érdeklődésünk azzal kezdődött, hogy néztük a Forma-1-et a tévében. Ayrton Senna még versenyzett, és Nigel Mansell a Williamsnél volt abban az időben. Senna volt a hősöm, ő inspirált engem, ha ő nincs, nem indultam volna el ezen az úton” – meséli Leena.

A testvéreket a szüleik is ösztönözték, hogy azt a szakmát válasszák, amelyiket szeretnék. „Mindig is az volt a hozzáállásuk, hogy azzal foglalkozunk, amivel akarunk, amíg rendesen tanulunk, kipróbálhatunk mindent, ami érdekel minket” – meséli Teena. „Autóversenyző szerettem volna lenni, de erre nem volt pénzünk, apám mégse mondta soha, hogy lehetetlen. Mindig is úgy állt a dolgokhoz, hogy 'miért ne?'. Szóval mikor Leena és én azt mondtuk, hogy mérnökök leszünk, egyszerűen azt válaszolta: 'hajrá!' Keményen dolgoztam, és minden mást figyelmen kívül hagytam.”

Annak ellenére, hogy otthon bátorították őket, a külvilág már korántsem volt olyan barátságos. „Amikor 17 éves voltam megpróbáltam elhelyezkedni egy Forma-3-as csapatnál. Azt mondták, a szerelők nem lányok, de én ekkor azt gondoltam, hogy márpedig bebizonyítom, hogy



Michèle Mouton kimagasló ralis karriert futott be, ő volt az első nő, aki WRC-futamot tudott nyerni, 1981-ben, a San Remo Ralin. A következő évben győzött Portugáliában, Görögországban és Brazíliában, és második helyen végzett a bajnokságban. Indult a 24 órás Le Mans-i versenyen, és nyert a Pikes Peak Hillclimb-futamon 1985-ben. 1986-ban hagyott fel a ralival, és családot alapított, majd 1988-tól a mai napig ő szervezi a Race of the Champions-rendezvényt. Ő lett az első elnöke az FIA Nők és Motorsport Bizottságnak 2010-ben, de a WRC-ben is vezető szerepet tölt be.



rosszul gondolják” – mondja Leena, de nővére szerint sokszor kimondatlan maradt az ellenállás. „Volt, hogy nem mondták ki, de nyilvánvalóan azt gondolták, hogy soha nem fogom tudni megcsinálni. Úgy gondolom, mikor egy lány mérnöknek áll, a férfiak arra gondolnak: 'mi a fenének akarod ezt csinálni?'”

Ez az ellenállás azonban csak keményebbé és határozottabbá tette e lányokat. „Ha valamit igazán akarsz, igazán oda kell tenni magadat, és amikor visszapattansz, azt sem szabad negatívumként felfogni, hanem fel kell használni a későbbiekben. Ez az, amit mindig is csinálni szerettünk volna, és minden egyes alkalommal, amikor valaki azt mondta, hogy képtelenek leszünk rá, vagy hogy nincs elég tapasztalatunk, nekiindultunk, hogy megszerezzük.”

Akad olyan kolléganő, akik a lányoknál is többre vitte. Mint a Caterham-csapat aerodinamikai vezetőjének, Marianne Hinsonnak ma az a feladata, hogy a maximális aerodinamikai teljesítményt ériék el a csapat szélcsatornájában, Olaszországban, és most már a Williamstól bérelt, angliai helyszínen is. Rádásul amióta az erőforrásokat korlátozták, a csapatok még több időt töltenek a szélcsatornákban.

Hogy az ő esetében hogyan kezdődtek a dolgok? Hinson családja szenvedélyes motorsport-rajongó. Apja szoftvermérnök, aki

szabadidejében versenyzett is, így Marianne sok időt töltött a pályák mellett. Asztrofizikából diplomázott, és egyetlen álma volt: a Forma-1-ben dolgozni. Mesterképzésre motorsport mérnök szakra iratkozott be a Cranfield Egyetemre. Az egyetemi oktatói közvetlen kapcsolatban álltak a sporttal, így a szakdolgozatát a Forma-1-es autók áramlásdinamikájáról írta, a BAR-csapat segítségével. Miután megszerezte a mesterdiplomát, a Jordan-csapatnál helyezkedett el, mint junior mérnök, így hirtelen ott

2009-ben a gazdasági válság miatt végül elhagyta a Forma-1-et, és Hinson hamarosan azon kapta magát, hogy ismét a Jordan régi gyárában dolgozik, csak most már Force Indiának hívják. Két évig alkalmazták, amikor Mike Gascoyne felkérte, hogy csatlakozzon az új Team Lotusához.

„A szüleim mindig nagyon biztattak. Amikor iskolás voltam, mindig a fiús témák érdekelték, a matek, a fizika, így aztán nem igazán lepte meg őket, amikor bejelentettem, hogy a motorsportban akarok dolgozni. Igazából

„A versenypályán közvetlen konfrontáció van, és megvan az esélye, ha egy férfit elver egy nő, akkor kilökje azt!”

(Michèle Mouton)

találta magát John Iley mellett, aki később a Ferrari vezető aerodinamikai mérnöke lett. Marianne később Mike Gascoyne-nyal is dolgozott együtt, majd két évvel később a Toyota csapatához csatlakozott, Kölnben. Németországi munkájában megtalálta, amit keresett, így öt és fél évet töltött az istálló-nál, ott volt a csapat felépítésénél. A Toyota

nem is hiszem, hogy megfordult a fejükben, hogy mit is csinállok. Volt egy-két furcsa tanáram még az elején, akik mulatságosnak találták, hogy egy lány tudományos technológiát akar tanulni, de ez inkább csak rövidlátás volt részükről, semmi más. Ekkor még csak mérnök akartam lenni, még nem tudtam, hogy a Forma-1-ben leszek az.”

TeleCenter: +36 1 467 3500
www.groupamagarancia.hu



Már akár
44 Ft /fő
/nap
összegtől

Családi balesetbiztosítás Nem csak pénzzel segít!

A Védőernyő Családi Balesetbiztosítás sokkal több, mint egy átlagos balesetbiztosítás. Az anyagi segítségnyújtás mellett a baleset okozta nehézségek leküzdésében is segíthet Önnek:



Telefonos orvosi tanácsadás és egészségügyi információk



Háziápolás



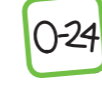
Helyreállítás, nagytakarítás



Babysitter, gyermekfelügyelő



Jogsegély szolgáltatás



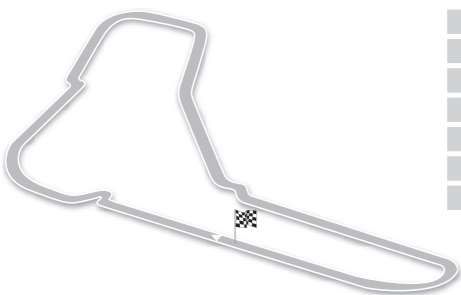
24 órás telefonos asszisztencia központ

Zöld út a garantált biztonsághoz



Biztosító

Hirdetésünk tájékoztató jellegű, nem tartalmazza a termékkel kapcsolatos valamennyi információt, nem minősül ajánlattételnek. A teljes körű tájékozódás érdekében kérjük, mindenképpen olvassa el a vonatkozó biztosítási feltételeket, melyek tartalmazzák többek között a biztosító szolgáltatásának korlátozását, a kizárásokat és a mentesüléseket. Az ügyfelek biztosítási panaszokkal személyesen a biztosító ügyfélszolgálati irodáiban dolgozó munkatársaihoz fordulhatnak, telefonon keresztül ezt a biztosító TeleCenter +36 1 467 3500 telefonszámán, írásban az 1380 Budapest, Pf. 1049 levélcímen tehetik meg. A biztosító felett a szakmai felügyeletet a Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete (1013 Budapest, Krisztina körút 39.) látja el. A Groupama Garancia Biztosító Zrt. székhelye: 1051 Budapest, Október 6. utca 20.



Monza – Autodromo Nazionale
A pálya hossza: 5,793 km
Versenytáv: 53 kör – 306,720 km
Időjárás: napos
Levegő hőmérséklete: 27-28 fok
Aszfalt hőmérséklete: 40-41 fok
Leggyorsabb kör: Nico Rosberg 1:27,239

Nyert a McLaren, örült a Ferrari

Hamilton győzelme ellenére Alonso a favorit

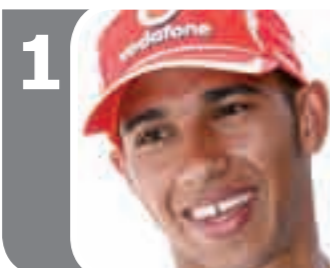
Lewis Hamilton mindent vitt az Olasz Nagydíjon, Monzában, ahol megszerezte a pole-pozíciót és a győzelmet, a paddock mégis inkább a jövőjével kapcsolatos spekulációktól volt hangos. Nagy hétfvégét fogott ki Sergio Perez; Fernando Alonso révén pedig jutott némi öröm a tifosiknak is.

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



Nem sok ideje volt a Forma-1-es mezőnynek a lazításra Spa után, egy héttel később ugyanis már az Autodromo Nazionale folytatódott a küzdelem. Mivel az Ardenneknben található helyszínhez hasonlóan a monzai Királyi Park pályája is a kis leszorítóerős helyszínek közé tartozik, Jenson Button belgiumi sikere után szinte borítékolható volt, hogy Itáliában is a McLaren diktálja majd a tempót. Ez be is következett, ám a súlypont a garázs másik oldalára helyeződött át.

Noha az első szabadedzésen Michael Schumacher villantott a Mercedesszel, a folytatásban Lewis Hamilton volt az, akit senkinek nem sikerült leszorítania a tabella éléről. A 2008-as vb-első – akiről a hétfvége folyamán már elkönnyvelte a világsajtó, hogy jövőre Schumi utódja vagy társa lehet a Mercedesnél – a balszerencsés belgiumi betli után javítás-



1 Lewis Hamilton

„Hihetetlen érzés győzni Olaszországban, mert imádom ezt a helyet. 13 éves korom óta sokszor versenyeztem itt, és mindig az volt a célom, hogy egyszer megnyerem ezt a futamot. Nem volt semmilyen gondom a futamon, de amikor hallottam, hogy Perez megelőzte Alonsót, egy picit jobban beletapostam a gázba.”

ra készült: péntek délután századokkal verte Buttont és a helyi kedvenc Ferrari vezérpilótáját, a ponttáblázaton élvonalas Fernando Alonsót, másnap délelőtt pedig még szorosabban alakult az állás, ugyanis egy ezreddel volt csak gyorsabb a spanyolnál.

Úgy tűnt, hogy az időmérőn a spanyol elkaphatja a britet, de ez nem jött össze: bár a Ferrari ásza a Q1-ben és a Q2-ben is gyorsabb volt, a McLaren kiválósága a Q3-ban

futott 1:24,010-es idejével megszerezte idei negyedik pole-pozícióját. A hispán ezzel szemben kapitulált: a Ferrari hátsó keresztstabilizátora a záróetapban éppen akkor adta meg magát, amikor profitálhatott volna Felipe Massa szélárnyékából, így csak a 10. helyen kötött ki.

Mivel Button a 2. helyre iratkozott fel, a McLaren kisajátította az első rajtsort: a brit egylet fennállása során 63. alkalommal vitt



véghez hasonló bravúrt, amivel ebben a vonatkozásban átvették a vezetést az örökranglistán. Massa – akinek sikerült kihasználnia balszerencsés márkatársa szélárnyékát – szezonbeli legjobb eredményét produkálva 3. lett, s nagyot dobott Paul Di Resta is, aki a 4. időt repesztette: igaz, a Force India skót reményességének öröme nem lehetett teljes, ugyanis váltócsere miatt a rajtrácson csak a 9. kockát foglalhatta el.

A brit problémáiból hasznot húzva Schumacher rajtolhatott a 4. helyről, míg a harmadik sorból az edzéseken csak sínlyűdő Red Bull címvédő vitéze, Sebastian Vettel, valamint a másik Mercedes, Nico Rosberg rugaszkodhatott neki a távnak. Őket a nagy sebességű pályán a szokásosnál harmatosabban muzsikáló Lotus fenegyereke, Kimi Raikkönen, valamint a Sauber versenyzője, Kamui Kobayashi követte a negyedik sorban.

ÚJ MUNKATÁRSUNK, A SAMSUNG GALAXY S III JELENTI

Lewis Hamilton idei 3., pályafutása 20. futamgyőzelmét aratta Monzában, ahol Fernando Alonso első számú üldözőjévé lépett elő: a ponttáblázat 5. helyéről a brit a 2.

helyre ugrott elő, így a Szingapúri Nagydíj előtt 37 pontnyira csökkentette lemaradását a spanyolhoz képest. A győzelmi örökranglistán – Mika Hakkinent beérve – a 13. helyre lépett elő.

Nem volt könnyű dolga a Ferrarinak, miután a pitfalnál keletkezett zárlat miatt a futamot szinte vakon kellett lekoordinálniuk: „Kerítettünk egy tévét, hogy legalább az eredményeket láthassuk, s közben telefonon tartottuk a kapcsolatot Maranelloval, mert ők legalább látták a telemetriát” – árulta el a leintés után a csapatfőnök, Stefano Domenicali.

Teljesítette ugyan a futamot, de **semmi extrát nem nyújtott a Lotusnál** az eltított Romain Grosjean helyére beugrott Jerome d'Ambrosio: „Hazahoztam az autót, ezzel teljesítettem a kötelezőt, de hazudnék, ha azt mondanám, hogy elégedett vagyok. Sajnos, a beugrás ilyen, azzal kell gazdálkodni, ami van” – értékelt a tavalyi szezon Virgin-színeknben töltött belga.



2

Sergio Perez

„Egész hétvégén betegen ültem a volán mögött. Kulcsfontosságú volt az első etapom. Nem volt könnyű a kemény gumikon száguldani, de a sok kör nagyon hasznosnak bizonyult. Tartottam attól, hogy nem sikerül megvalósítani a stratégiát, de végül minden jól alakult, és a kerékcseré után is támadhattam.”



Massa idén először tudott segíteni Alonsónak megfelelő pozíciót fogni

kiesése után Massa csak ideiglenesen vette át a 2. helyet, azt ugyanis – jó másodhegedűs módjára – átadta az előretörő Alonsónak.

A katasztrófálisan sikerült időmérő után a vb-éllovas spanyol a versenyen hamar átverekedte magát Kobayashin és Raikkönenen, s ha nehezkesebben is, de túljutott Schumacheren és Vettelen. Utóbbi beleszaladt egy óriási hibába: amikor a hispán a Curva Grandénál előzni próbálta, a fűre szorította, és emiatt áthajtásos büntetéssel sújtották. A Massa-helyesere is azt követően jött létre, hogy a német kivált a csatából.

Alonsónak azonban végül a 3. pozícióval kellett beérnie, Sergio Perez ugyanis fékezhetetlenül tört előre: a 12. helyről rajtoló Sauber-reménység mindenki másnál tovább, egészen a 29. körig húzta-halogatta a kerékcserét, majd a keményekről lágyra váltva a 6. pozícióba tért vissza. Nem sokkal később Vettel és Button problémái révén nyert két helyet, majd a Ferrarikat könnyen levadászta, s ha lett

Hamilton vasárnap aztán sima győzelmet aratott: a középkevényi Pirelliket a 23. körben cserélte lágyakra, megejtve egyetlen boksziállását, és a folytatásban is végig vezetve győzött. Míg a britnek viszonylag nyugodt versenye volt, mögötte komolyabb csaták és fordulatok döntöttek a helyezésekről.

Egy időre felcsillant az esély arra, hogy a McLaren kettős sikert arathat: Massa a rajtnál legyűrte Buttont, aki a 22. körben megejtett kerékcseréje előtt visszaelőzte, ám a 32. körben elszálltak a reményei, autója ugyanis üzemanyag-rendszer meghibásodása miatt a Parabolánál felmondta a szolgálatot. Button

Pirelli-jelentés

„Ma mindkét típusú P Zero abroncs tartósságának és teljesítményének voltunk szemtanúi: a teljesítményt Sergio Perez mutatta meg a Sauberrel a középkevényi gumikon, a tartósságot pedig az összes élmenő a kemény keverékeken, hiszen az első öt helyezett csak egyszer cserélt kereket a verseny naptár leggyorsabb helyszínén. A csapatok rugalmasan közelítették meg a verseny előtt

azt a kérdést, hogy egy vagy két boksziállást alkalmazzanak. Bár a gumikopás itt, Monzában viszonylag alacsony mértékű, vannak olyan helyek, például a Parabolica, ahol az első gumikat különösen jelentős megterhelés éri. Köszönet illeti egyébként az olasz drukkereket, akik egyedivé teszik ezt a versenyt.”

Paul Hembery, motorsport-igazgató

3



Fernando Alonso

„A tizedik helyről rajtolni soha nem könnyű, így nagyon nehéz volt számomra is a verseny. Tudtuk, hogy nem a mienk lesz a leggyorsabb autó ezen a hétvégén, ahhoz viszont elég gyorsak voltunk, hogy pozíciókat nyerjek. A McLaren csúcsformában van, így meglátjuk, mit hoz a következő néhány futam.”



volna még néhány kör, talán Hamilton ellen is lehetett volna esélye az ideai harmadik dobogós helyezését produkáló mexikóinak.

Massa mögött Raikkönen végzett, aki így a tabella 3. helyére lépett elő, egyetlen segítségnyire megközelítve az előtte állomásozó Hamiltont. A sajtóközpontban természetesen felmerült: megszerezheti-e a vb-címet – példátlan módon – futamgyőzelem nélkül a 2007-es bajnok? A finnt a két Mercedes,

Schumacher és Rosberg követte a célban, míg a pontszerző zóna Di Restával, Kobayashival, valamint a Williams versenyzőjével, Bruno Sennával egészült ki.

Nagy vesztese volt a hétvégének a Red Bull: Vettel az áthajtásos büntetést követően, a 47. körben generátormeghibásodás miatt, míg Mark Webber 4 körrel később, egy megpördülést követően, a kocásra fékezett abroncsok miatt fellépő erős vibráció következtében kényszerült feladni a futamot.

A spái rajtbaleset okozása miatt eltiltott Romain Grosjean helyettese, Jerome d'Ambrosio eljutott a célig, de csak a 13. helyen kormányozta célba Lotust.



ÚJ MUNKATÁRSUNK, A SAMSUNG GALAXY S III JELENTI

Nagyot bukott a viadal 9. körében, az első sikánál a Toro Rosso újonca, Jean-Eric Vergne: a francia tehetség látványos piruetet produkált. Mint kiderült, technikai hiba okozta a kalamajkát, amelyet a gall komolyabb sérülések nélkül megúszott. „A hátsó felfüggesztés egyik komponense hibásodott meg” – nyilatkozta a futam után Vergne.

Vitatta az Alonso-előzészért kapott áthajtásos büntetés jogosságát Sebastian Vettel és a Red Bull, mivel egy éve Alonso ugyanott, a Curva Grandénál leszorította Vettel – de a német idejével ellentétben – nem kapott büntetést. „Mivel kiestünk, nincs értelme háborogni, de úgy érzem, hogy túl szigorú volt az ítélet” – mondta a csapatfőnök, Christian Horner.

Történelmet írt a sereghajtó HRT, a spanyol kiscsapat színeiben először vezetett kínai pilóta hivatalos Forma-1-es versenyhétfégén. Ma Qing Ha – aki Narain Karthikeyan autójával vett részt az első szabadedzésen – élvezte az első bevetést. „Fontos volt ez a lépés számomra és az egész kínai motorsport-élet számára is” – nyilatkozta elégedetten a 24 esztendőes tehetség.

Tanácsatlan a Red Bullnál jelentkező generátorproblémával kapcsolatban a Renault: a gyártó csak annyit tudott megállapítani, hogy a meghibásodások olyan kanyarokban jelentkeznek, ahol alacsony a fordulatszám. „A versenyen meghibásodott komponens az életciklusának kezdeti fázisában járt. Szingapúrra meg kell oldanunk a problémát” – közölte a francia gyártó.

Sergio Perez monzai 2. helyezése statisztikai tekintetben is igazi bravúr: a Forma-1 történetében korábban mindössze kilenc alkalommal fordult elő, hogy egy versenyző ennyire hátról indulva tudott felkapaszkodni a dobogóra. A közvélemény szerint a mexikói ezzel beautóztta magát Massa helyére a Ferrarihoz, ám ezt cáfolta az olasz csapat és a Sauber is.



Az Olasz Nagydíj végeredménye

1	Lewis Hamilton McLaren MP4-27-Mercedes 53 kör, 1:19:41.221	12	Daniel Ricciardo Toro Rosso STR7-Ferrari + 1:15,861
2	Sergio Perez Sauber C31-Ferrari + 4,356	13	Jerome D'Ambrosio Lotus E20-Renault + 1 kör
3	Fernando Alonso Ferrari F2012 + 20,594	14	Heikki Kovalainen Caterham CT01-Renault + 1 kör
4	Felipe Massa Ferrari F2012 + 29,667	15	Vitalij Petrov Caterham CT01-Renault + 1 kör
5	Kimi Raikkönen Lotus E20-Renault + 30,881	16	Charles Pic Marussia MR01-Cosworth + 1 kör
6	Michael Schumacher Mercedes F1 W03 + 33,550	17	Timo Glock Marussia MR01-Cosworth + 1 kör
7	Nico Rosberg Mercedes F1 W03 + 41,057	18	Pedro de la Rosa HRT F112-Cosworth + 1 kör
8	Paul Di Resta Force India VJM05-Mercedes + 43,898	19	Narain Karthikeyan HRT F112-Cosworth + 1 kör
9	Kamui Kobayashi Sauber C31-Ferrari + 48,144	Nem érték célba	
10	Bruno Senna Williams FW34-Renault + 48,682	Mark Webber	Red Bull RB8-Renault 51. kör
11	Pastor Maldonado Williams FW34-Renault + 50,316	Nico Hülkenberg	Force India VJM05-Mercedes 50. kör
		Sebastian Vettel	Red Bull RB8-Renault 49. kör
		Jenson Button	McLaren MP4-27-Mercedes 32. kör
		Jean-Eric Vergne	Toro Rosso STR7-Ferrari 1. kör

Újjáéledt remények

Vettel megnyerte az éjszakai versenyt, és követi Alonsót

48-49



Szingapúr – Marina Bay Circuit
A pálya hossza: 5,073 km
Versenyút: 59 kör – 299,307 km
Időjárás: száraz
Levegő hőmérséklete: 28-29 fok
Aszfalt hőmérséklete: 29-31 fok
Leggyorsabb kör: Nico Hülkenberg 1:51,003

ÚJ MUNKATÁRSUNK, A SAMSUNG GALAXY S III JELENTI

Sebastian Vettel az első, a 2008-as Olasz Nagydíjon aratott győzelme óta a leghosszabb, összesen kilenc futamot tartó nyeretlenségi szériáját zárta le Szingapúrban. A bajnoki tabella 2. helyére előreugró németnek ez volt pályafutása 23. győzelme, amivel az örökranglistán utolérte a brazilok háromszoros világbajnokát, Nelson Piquet-t.



Hamilton a kieséssel a ponttáblázat 2. helyéről a 4. pozícióba csúszott vissza, ráadásul hátránya 52 egységre nőtt az élvonal Alonsóhoz képest: „Nehéz lesz utolérni az olyan sráckokat, mint Alonso és Vettel, főleg akkor, ha rendszeresen befejezik a versenyeket, de nem adom fel. Mind a hat hátralevő futamot meg akarom nyerni. A legvégéig harcolni fogok.”

Noha a hétvége kezdetén felmerült, hogy Szingapúr nem marad a Forma-1-es versenynaptárban, Bernie Ecclestone végül megegyezett a távol-keleti városállam futamának rendezőjével. Az új szerződés értelmében az éjszakai, villanyfényes összecsapás 2017-ig biztosan minden évben megrendezésre kerül majd. „Szeretünk itt lenni” – mondta Ecclestone.

Csak Michael Schumacher nem vett részt azon a megemlékezésen, amelyet a verseny előtti napokban elhunyt legendás F1-főorvos, Sid Watkins emlékére tartottak Szingapúrban. A veterán sofőr pimasz választ adott a távolmaradás miatt: „Elnézést, de véccére kellett mennem. Persze ott is Sidre gondoltam” – mondta a veterán sofőr az RTL riporterének.



Sebastian Vettel a mennyből a pokolba szóló retúrjeggyel jutott el a győzelemig a Szingapúri Nagydíjon, ahol Jenson Buttont és Fernando Alonsót utasította maga mögé. A hétvége nagy vesztese Lewis Hamilton volt, aki sokáig vezetett, de műszaki hiba miatt kiesett, és elérhetetlennek tűnő távolságba került a vb-címtől.

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

Amikor a McLaren 2008-as világbajnoka váratlanul elhalászta a pole-pozíciót a mindhárom szabadedzést domináló Vettel elől, s a futamon is könnyedén autózott a mezőny élén, felcsillant a remény, hogy megszakad a duplázásra török átka: a brit lehetett volna az első idén, akinek ez sikerül, de akárcsak az előző három győzelmét követő futamon, ezúttal is kiesett.

A szabadedzéseken egyébként semmi nem utalt arra, hogy a McLaren menője favorit lehet: mindhárom gyakorlásra a futam tavalyi győztese, Vettel zárt az élén, s bár a wokingsiak rendre ott loholtak a nyakán, az időmérőn mégis meglepetésként hatott Hamilton elsősége. A Q3-ban a brit első próbálkozására megfutotta a szezonbeli ötödik pole-pozíció-

ját jelentő 1:46,632-es kört, amibe még egy apróbb falkoccolás is belefért, míg a váratlanul megtorpanó Vettelt a Williams versenyzője, Pastor Maldonado a 3. rajtkockába szorította vissza.

A helyzetet bevallottan tanácstalanul nyugtázó német Buttonnal osztozkodhatott a második rajtsoron, míg a vb-élvonalas Ferrari-ász, Fernando Alonso a Force India egész hétvégén kitűnően teljesítő tehetségével, Paul Di Restával együtt sorakozhatott fel mögéjük. A negyedik sorból a Red Bull-rangidős versenyzője, Mark Webber, valamint az egyfutamos eltiltása után a Lotusshoz visszatérő Romain Grosjean várhatta a kialvó piros lámpákat.

Bár a Mercedesnek meggyűlt a baja az élesben először bevetett, Coanda-stílusú, a forró gázokat a hátsó szárny alsó része helyett a diffúzor irányába vezető kipufogórendszerrel, a páros végül befért a felső házba: Michael Schumacher és Nico Rosberg bejutott ugyan a Q3-ba, ott viszont már nem autóztak mért kört.

Nagy vesztese volt a kvalifikációnak Kimi Raikkönen, aki a Lotus-tapadásra panaszkodva csak 12. lett, s nem jött ki a lépés Felipe Massának és Sergio Pereznek sem: a Ferrari versenyzője, valamint az állásával idén számta-



Sebastian Vettel

„Nyilvánvalóan profitáltam Lewis problémájából, de egész hétvégén nagyszerű volt a tempónk. Ez az egyik legnehezebb verseny a szezonban. Roppant hosszú volt, kitöltöttük a két órát. A pálya igazán gyilkos. Rendkívül döcögős, nincs hibalehetőség, és úgy érzed, hogy a verseny a végtelenségig tart.”

lanszor hírbe hozott Sauber-tehetség csak a hetedik sorba sorakozhattak fel.

Vettel a futamon Hamilton váltóhibájának köszönhetően térhetett vissza a pokolból a mennybe. A brit a rajt előtt megfenyítette a mezőny vademberének tartott Maldonadót, aki ezúttal nem okozott galibát, így a McLaren simán megőrizte az elsőséget, míg Vettel a venezuelait megelőzve szegődött a nyomába. A német a 10. körben cserélt kereket, míg az élén haladó szigetországi sofőr két körrel később, így az állás változatlan maradt, tíz körrel később azonban a McLaren megadta magát, bosszús gyalogossá változtatva Hamiltont.

Vettel megőrkölte a vezető pozíciót, amit nem is engedett ki a kezei közül, így – Bahrain óta először – felállhatott a dobogó legfelső fokára. Button a rajtnál visszacsúszott, de a 14. körre halasztott első kerékcseréjével sikerült pozíciókat nyernie, és a 2. helyezés felé

repesztve Vettel révén egy veszélyes momentumot is átélt. Amikor a biztonsági autó távozott a pályáról, a HRT-s Narain Karthikeyan 30. körben történt falnak csapódása után, az újraindításnál a Red Bull meglehetősen lassan lódult meg, így a McLaren kis híján eltrafált. A versenybírózás a leintést követően órákon át vizsgálta az esetet, amely miatt Button már a csapatrádióján panaszt tett, de a bírúk az adatok tanulmányozása alapján nem találtak megalapozottnak a vádat, amely szerint a német veszélyesen lassult és manőverezett.

Alonso – akit a paddockban már lepiszkásként emlegetnek, mivel főbb bajnoki riválisai rendre kihullanak előle a futamokon – Hamilton kiesésével nyert egy pozíciót, majd Maldonadótól is megszabadulva léphetett fel a dobogóra. A venezuelai a 29. körben másodszer cserélt kereket, majd négy fordulóval később, a biztonsági



A világ leggyorsabb kerékcseréjéért minden McLaren alkalmazott egy órát kapott a csapat szponzorától





2 Jenson Button
Elégedett vagyok. Ha a hátralevő futamokat is az első két hely valamelyikén tudnám befejezni, az tökéletes lenne. Az első etapban úgy éreztem, hogy győzhetek, mert tovább maradtam kint a pályán, mint az ellenfeleim, de végül nem volt gondjuk a keményebb abroncsokon, így nem tudtam előnyt kovácsolni."



A legnagyobb visszhangot kiváltott esemény Schumacher hibája és az azt követő baleset volt (fent)

maga mögé utasítva a két ausztrált, a Toro Rosso tehetségét, Daniel Ricciardót, valamint az előbb a biztonsági autós fázisra, majd egy kanyarlevágására ráfizető Webbert. A Red Bull versenyzője egy ilyen húzással utasította maga mögé Kamui Kobayashit, amiért utólag 20 másodperces időbüntetést kapott, így az

Pirelli-jelentés

„A biztonsági autós fázisok sok mindent meghatároztak. Mivel a futam elején nem volt Safety Car-fázis, változatos stratégiákat láthattunk a csapatoktól. Amikor a biztonsági autó a pályára hajtott, az néhány versenyzőnél a stratégia azonnali módosításához vezetett. Azoknak, akik ekkor már másodszor cseréltek kereket, kímélniük kellett az abroncsokat, hogy kitartsanak a futam végéig. Ebben a segítségükre játszott a második biztonsági autós fázis. Nehéz, látványos és kiszámíthatatlan versenyt láthattunk Szingapúrban, ahol a jó stratégia valóban sokat számított. Gratulálok Paul Di Restának, a karrierje legjobb eredményének számító 4. helyhez, s gratulálok a Marussianak is, Timo Glock 12. helye révén az eddigi legjobb eredményt érte el.”

Paul Hembery, motorsport-igazgató

autós fázis alatt újra a bokszutcába hajtott új abroncsokért, három körrel később azonban – Alonso malmára hajtva a vizet – a csapat hidraulikai hibára hivatkozva a verseny feladását kérte a dél-amerikaitól.

A dobogósok mögött a pályafutása eddigi legjobb eredményét elérő Di Resta zárt, akinek csapattársa, Nico Hülkenberg a 14. pozícióban végezve pontot ugyan nem kapott, azonban 1:51,033-as idejével – a Force India potenciálját demonstrálva – megfutotta a verseny leggyorsabb körét.

Az 5. helyre Rosberg iratkozott fel, maga mögé utasítva a két Lotus, Raikkönent és Grosjeant. Massa az első körben összeszedett defekt és kerékcseré miatt a mezőny hátsó részéből dolgozta fel magát a 8. pozícióba,

3 Fernando Alonso
„Jól sikerült ez a hétvége. Négy vagy öt ellenfelünk közül csak eggyel szemben veszítettünk pontokat, a többiekkel szemben viszont növeltük az előnyünket. Az biztos, hogy mindenképpen javítanunk kell a teljesítményünkön, mert az nem elég, amit itt nyújtottunk. Már Suzukában is jobb helyzetben kellene lennünk.”



utolsó felmarkolható pont a másik Sauber-versenyzőé, a 11. helyen leintett Perezé lett.

A verseny lebölgése kétségtávol Schumacher esete volt: ugyanott, ahol tavaly Perez felökölte, a hétszeres világbajnok veterán ezúttal Jean-Eric Vergne Toro Rossóját trafálta el há-

tulról, és mindketten azonnal kiestek. Bár a német próbálta a Mercedes fékhibájára fogni az esetet, a telemetria adatok és videóbizonyítékok ellen nem volt esélye a versenybírók előtt, így a sportfelügyelők Suzukára tíz rajtpozíciós büntetéssel sújtották.

A Szingapúri Nagydíj végeredménye

1	Sebastian Vettel Red Bull RB8-Renault 59 kör 2:00:26.144	12	Timo Glock Marussia MR01-Cosworth + 1:31,918
2	Jenson Button McLaren MP4-27-Mercedes + 8,959	13	Kamui Kobayashi Sauber C31-Ferrari + 1:37,141
3	Fernando Alonso Ferrari F2012 + 15,227	14	Nico Hülkenberg Force India VJM05-Mercedes + 1:39,413
4	Paul Di Resta Force India VJM05-Mercedes + 19,063	15	Heikki Kovalainen Caterham CT01-Renault + 1:47,967
5	Nico Rosberg Mercedes F1 W03 + 34,784	16	Charles Pic Marussia MR01-Cosworth + 2:12,925
6	Kimi Raikkönen Lotus E20-Renault + 35,759	17	Pedro de la Rosa HRT F112-Cosworth + 1 kör
7	Romain Grosjean Lotus E20-Renault + 36,698	18	Bruno Senna Williams FW34-Renault + 1 kör
8	Felipe Massa Ferrari F2012 + 42,829	19	Vitalij Petrov Caterham CT01-Renault + 1 kör
9	Daniel Ricciardo Toro Rosso STR7-Ferrari + 45,820	Nem értek célba	
10	Sergio Perez Sauber C31-Ferrari + 50,619	Jean-Eric Vergne Toro Rosso STR7-Ferrari 38. kör	M. Schumacher Mercedes F1 W03 38. kör
11	Mark Webber Red Bull RB8-Renault + 1:07,175	Pastor Maldonado Williams FW34-Renault 36. kör	Narain Karthikeyan HRT F112-Cosworth 30. kör
		Lewis Hamilton McLaren MP4-27-Mercedes 22. kör	

ÚJ MUNKATÁRSUNK, A SAMSUNG GALAXY S III JELENTI



Timo Glock, a Marussia Szingapúr-specialistája kitett magáért: a német a 12. pozícióig repítette a sereghajtó fekete-rakétavörös egylet versenygépét, amiért pont ugyan nem járt, de sikerült átvenniük a tabella 10. helyét a rivális Caterhamtól. „Meg kell tartanunk az évad végéig, mert ez a 10. hely jelen pillanatban 10 millió eurót ér a csapatnak” – mondta Glock.

Köszönhetően a két biztonsági autós fázisnak, **a futamnak a kétórás időhatár vetett véget.** Mint azt Pedro de la Rosa, a versenyzői szak szervezete (GPDA) elnöke, a HRT versenyzője elárulta: a versenyzők a forrásra és a magas páratartalomra hivatkozva kérvényezik Charlie Whiting versenyigazgatónál a jövőbeli szingapúri viadalok körszámának csökkentését.

Romain Grosjean Szingapúrban nem titkolta: eltiltottként a monzai hétvégét azzal töltötte, hogy **csapattársa, Kimi Raikkönen tevékenységét tanulmányozta.** „Kimi roppant tapasztalt, egész hétvégén hallgattam a csapatrádióját. Láttunk pár dolgot, amit másként csinál, és ezeket mi is igyekszünk bevetni. Van pár dolog az autóján is, amivel mi szenvedtünk eddig.”

Megújult a biztonsági autó a Szingapúri Nagydíjra: a villanyfényes futamon – ahol eddig minden évben szükség volt a Safety Car-ra – a Mercedes már az SLS AMG GT-változatának 591 lóerős, gyorsabb kapcsolású váltóval és AMG Ride Control sportfutóművel felszerelt változatát bocsátotta a Safety Car-pilóta, Bernd Maylander rendelkezésére.



GT1 VB

Jövőre más néven

Minden jó, ha a vége jó – tartja a mondás, ám ezúttal a jónak búcsút kell mondanunk, ráadásul még a vége is szerencsétlenül sült el! A 2010-ben életre hívott „negyedik világbajnokságot” elérte régóta várható végzete, és a jövő évadban – akárcsak kistestvé-



rét, a GT3-as Eb-t – már hiába keressük a nemzetközi verseny-naptárban. A donington parki záróversenyre – amellyel Stephane Ratelnek az indiai vb-fellépést sikerült kinkeserlesen helyettesítenie – a Basseng/Winkelhock páros (AllInkl-Mercedes) már tabella-éllovasként érkezett, köszönhetően korábbi moszkvai ezüst-, valamint nürburgringi bronzérmének. A szerencsétlen sorsú világbajnokság utolsó bajnoki címe végül keserű indulatok árán dőlt el, hiszen Markus Winkelhock

(a korábban kétszer is ütközések miatt megszakított) verseny vége felé nagyon keményen kiszorította a pontversenyben egyetlen ponttal lemaradó Buurmannt (Vita4One-BMW). A palánknak csapódást a holland ép bőrrel megúsza, ám Basseng és Winkelhock az ezt követő kizárás és nullszaldó ellenére is világbajnokká koronáztattott – az eset miatt tajtékozó és fejeket követelő Vita4One-főnök, Michael Bartels legnagyobb bánatára. Hogy vajon Stephane Ratel szomorú-e? Aligha: a GT-versenyzés '90-es évekbeli megmentője – aki túlélésből egyetemi katedrát kaphatna – jövőre privát sorozatot indít, SRO Sprint Series néven, a jelenlegi GT3-as műszaki és lebonyolítási rendszerben, a megszokott csapataival, ám ezentúl az FIA „vastörvénnyel anyáskodó” vb-hajcihője nélkül.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Markus Winkelhock	145
Marc Basseng	145
Frédéric Makowiecki	144
Stef Dusseldorp	144
Michael Bartels	144
Yelmer Buurman	144



A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Yvan Muller	315
Robert Huff	315
Alain Menu	267
Gabriele Tarquini	193
Tom Coronel	164

WTCC

Michelisz a Chevy-k nyomában

A világbajnokság első amerikai kiterőjén világossá vált, hogy a búcsúzó kék csapat versenyzői között szabad préda a világbajnoki cím. A pole-ból startoló Alain Menu mellől a másodikként induló Tarquini már az első kaptatóban ívet vesztett, így a Chevy-hármas látványos kanyartechnikával „osztotta egymást”. A varázst egyedül Menu műszaki gondjai és kiállása törte meg, az árván maradt Cruze-duó végül Muller-Huff sorrendben látta meg a kockás zászlót, nyomukban a hibátlanul autózó Michelisszel és az öt fenyegető Tarquinivel. A második futam élről induló privát BMW-sei, Bennani és D'Aste sokkal inkább a homokos bukótereket használták ki, mint a kvalifikációs szabályok miatt ölükbe pottyant nyeresi esélyt, így a középmezőnyből előretörő Muller-Huff „hadtestnek” csak az éltre kerül Engstler hátsókerekese volt útbán. A francia világbajnok a maga módján, finom érintéssel tette el útjából a veterán németet, ám a versenybírók a mozdulat „eleganciáját” áthajtasos büntetéssel díjazták. A vezető megöröklő Huff mögé Michelisz zárkózott fel, ám leintésig már nem kockáztatott, így a pontokban gazdag sonomai hétvége után abszolút hatodikként, valamint a Yokohama-trófea 25 ponttal vezető éllovasként készül a soron következő szuzukai megmérettetésre.

GP2

Razia elpuskázta

Van-e felemelőbb történet, mint Luca Filippié? Egyáltalán, ki emlékszik még 2011 bajnoki ezüstérmesének nevére, akit idén szinte teljesen eltemetett az álltalanság – illetve a mindössze ígért szintjén felmerült remek állások (Indy 500, GT2-Ferrari) – okozta csalódás? A szabadidejében versenyzői tanácsadásból éledgelő Filippi számára a Coloni-istállóval szakító Stefano Coletti teremtette meg a feléledés lehetőségét, és ezt Monzában az olasz maximálisan ki is aknáztta. Már az első futam rajtjánál „átharapta” a rajtelső Chilton és van der Garde torkát, ám a britnek helyén volt a szíve, és gyorsan visszavette a vezetést. Valsecchi és Razia pontegyenlőségét Fabio Leimer torpedózta szét – a szó szoros értelmében –, a felöklelt Razia bajnoki reményei így a második sikanban törtek rommá, miközben olasz vetély-

társa szolid hatodikként célba ért. Az élen Filippi végül megelőzte Chiltont – aki az utolsó körökben még Cecotto és Ericsson rohamát előtt is fejet kellett hajtson –, és szerezte meg ideai első győzel-

mét, ideai első futamán. A másnapi sprint első körében rögtön ötven kihullottak, Valsecchi viszont parádés rajttal állt az élre, majd húzta maga mögött Leimert és Palmert a dobogóra. A 16.-ként

„pontatlan” Razia így 25 pont hátránnyal, az esélytelenek nyugalmával utazhatott Szingapúrba, ahol Filippi ezúttal pole-pozíciót villantott. Az olasznak végül nem termett babér, fokozatosan esett vissza az eredménylistán, míg az élre ugró Chilton sértetlenségét és ideai második győzelmét két Safety car-periódus garantálta. Valsecchi bajnoki címéhez pedig a dobogós Gutierrez és Leimer mögött megszerzett negyedik hely is elég volt, és hogy igazán kövér legyen a lúd: csapattársával, Felipe Nasrral karöltve a DAMS tabellaelsőségét is bebiztosították – a GP2-es versenyzéstől búcsúzó van der Garde rajt-cél győzelmével végző sprintfutamban.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Davide Valsecchi	247
Luiz Razia	222
Esteban Gutierrez	176
Max Chilton	169
James Calado	160



PSC

Rast harmadszor is!

Az első öt versenyző bajnoki eséllyel engedte fel a kuplungot a monzai rajtnál, ehhez közülük a pole-ból induló Siedler táplálta a legvérmesebb reményt, miután Este az első körökben – Edwards jóvoltából – a harmadik helyre szorult vissza. A franciára tapadó Rast-nak azonban csak egyetlen előzés kellett ahhoz, hogy immár bajnokként várja a leintést, ez pedig a Parabolica ívét elvétő Este mellett az ötödik körben meg is történt. Talán maga Rast sem gondolta volna, hogy a bajnoki címet végül győzelemmel koronázhatja meg: a vezető Siedler árnyékában Edwards az utolsó körben elvesztette a türelmét, ám merész akciójáért – amelyet akár boszszúként is felfoghatunk Siedler silverstone-i utolsó körös előzéséért – ütközés, a nyolcadikként való leintést

követően pedig a felügyelők kizáró döntése lett a jussa. Az immár háromszoros bajnok Rast október közepén, Hockenheimben a német Carrera Kupa koronájáért is eséllyel szállt harcba – a mindössze 12 ponttal lemaradó Edwardsszal szemben.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

René Rast	142
Kevin Este	139
Nicky Thiim	123
Norbert Siedler	121
Sean Edwards	107



BENTLEY GT3

Vissza a versenypályára!

Éppen tíz éve kellett hozzászoknunk ahhoz, hogy a nagy múltú brit márkanévről ne csak a presztízs, a luxus és a „csillagászati” árjegyzék, hanem a sebesség és a vérbeli sportsikerek is eszünkbe jussanak. Az akkor beindított Le Mans-i prototípus 2003-ban győzelem-

mel írta be a Bentley nevét a 24 órás verseny történetébe, ám azóta nem sokat hallottunk róluk – legfeljebb azt, hogy 2012 első felében a gyár 35%-kal tudta növelni globális eladásait. Talán ennek is köszönhető, hogy ezúttal a hosszú távú versenyzés szerényebb, ám annál népszerűbb géposztályában, a GT3-ban próbálnak helytállni, méghozzá olyan autóval, amely megfelel

a cégalapító, W.O. Bentley hajdani jelmondatának: „Építs gyors kocsit, jó kocsit, sőt, osztályában a legjobbat!” Mindehhez pedig a márka legújabb „termésébe”, a GT Speed nevű sportkocsiba vetnek bizalmat, ám az még egyelőre nyitott kérdés, hogy a GT3-as változat 2013-ban csak a tesztpályákat kopartja, avagy esetleg éles bevetésben is megvillantja képességeit.



Megírigyelte a presztízsmárkák sikereit a Bentley, a jövőben ezt a luxusautót is láthatjuk majd a versenypályákon

Indycar

Feszült finálé

Általában a 66-ot tartják ördögi számnak, ám a fontanai oválpályán Will Power számára az 55. kör hozott balszerencsét. Az ausztrál összeakadt riválisával, Hunter-Reay-jel, és könnyebben sérült autójával a pitbe kényszerült, így az Andretti-pilóta kis időre fellélegezhetett. Penskéék azonban csodát műveltek az autóval, és a 24. hely (valamint az azzal járó pontocskák) reményében visszaküldték Power-t a mezőnybe. A milliméterre kicentizett bajnoki cím azonban nem jött össze: pár körrel később vezethetetlen autója miatt Power végleg kiállt, így csak abban reménykedhetett, hogy Hunter-Reaynek nem

sikerül a hatodik helynél előbbre kapaszkodnia. Végül Tagliani motorhibájának köszönhetően Hunter-Reay-t negyedikként állította meg a Kanaan balesete miatt lendülő piros zászló, így Power 2010 után másodszer veszített el a fináléban egy bajnoki címet. A fontanai finálét Ed Carpenter nyerte, akit három másodpercen belül a leköszönő bajnok Franchitti, valamint a Satóval – egészen a japán lassan törvényszerűvé váló falba csapódásáig – küzdő Dixon követett.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Ryan Hunter-Reay	468
Will Power	465
Scott Dixon	435
Helio Castroneves	431
Simon Pagenaud	387



Formula 2

Bacheta tesztelheti a Williamst

A sorozat leginkább örömtelibb híre nem a hungaroringi avagy monzai eseményekhez kapcsolódik, hanem a sors kegyetlensége miatt feledésbe merült 2010-es év bajnokához, Dean Stoneman-hoz. A győztes évadja végén súlyos hererákkal szembesülő fiatal brit gyógykezeltése eredményesnek bizonyult, ám az idei év elején sikertelenül próbálkozott a visszatéréssel a WSR tesztjein. A sebesség „ízvilágának” azonban nem mondott búcsút, ahogy a győzelemének sem: mondhatni „kedvtelésből” megnyerte a szigetország P1 Powerboot bajnokságát, ezzel Stoneman – akit nemrég még „a jövő Jenson Button-jaként” emlegettek – a néhai Didier Pironi dicsőségét idézte meg. A F2 idei bajnoki címének sorsát viszont Mihai Marinescu döntötte el, aki a hungaroringi (Alex Fontana premiergegyelmével végző) első futamban egyszerűen kitorpedözta

a Luciano Bacheta pontelőnyére egyedülként veszélyes Matteo Tuschert. A már most zseniális tehetségének tartott 15 éves svájci másnap hiába szerzett (Pommer mögött) ezüstérmeket, három hét múlva Olaszországban már csak matematikai esélyekkel állt rajt. Tuscher a monzai esős első futamban ritkán látott izgalmak között győzni tudott (Bacheta 4.), és a másodikban is elkeseredetten, de mindhiába próbálkozott a lehetetlennel. A pletykák szerint DTM-es pályafutás tervét szövögető Zanellát remek rajtja segítette az év utolsó dobogójának tetejére, míg Bachetának bajnoki címéhez – valamint a Williams F1-es ülésébe szóló szokásos év végi „beutalóhoz” – ezúttal a harmadik hely is elegendő volt.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

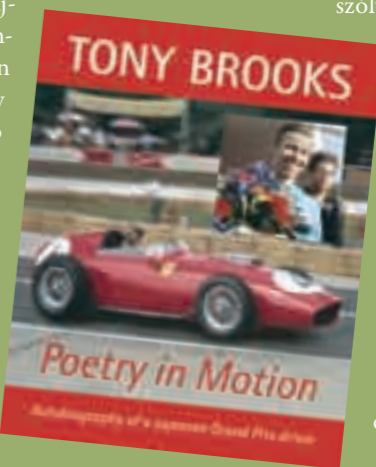
Luciano Bacheta	231,5
Mathéo Tuscher	210
Christopher Zanella	196
Markus Pommer	169
Mihai Marinescu	161

Könyvsarok

Dobogós önéletrajz

Az '50-es évek egyik Forma-1-es sztárját, Tony Brookst már jól ismerhetik lapunk hűséges olvasói, hiszen 2003-ban jelent meg róla kétoldalas portré magazinunkban. A cikk megírásához sajnos akkor még nem állt rendelkezésünkre a Poetry in Motion című kötet, mely nem más, mint a versenyző életrajza. Ahogy Brooks az előszóban leírja, sokáig unszolták a kiadók, mire elhitte, hogy az ő élettörténetére és karrierjére is kíváncsi lehet valaki, de végül mégis könyvírásra adta a fejét. Az eredmény egy hihetle-

nül részletes, kíméletlenül őszinte és nem utolsósorban kitűnően megírt kötet lett, mely nem is csoda, hiszen Brookst versenyzőként (és később üzletemberként is) a precizitás hívének ismerték. Ha rangsorolni kellene az eddig megjelent versenyző-életrajzokat, a Brooks-mű – stílusosan szólva – kétségkívül a dobogós helyek egyikén végezne. A 276 oldalas könyv kiadója a Motor Racing Publications (www.mrp-books.co.uk), ISBN száma:978-1-899870-83-7, ára pedig 49,50 angol font. (Segítség és tanács idegen nyelvű könyvek beszerzéséhez a gsuranyi@formula.hu e-mail címen kérhető.)



DTM

Hárman esélyesek

Valószínűleg az eddiginél is jobban fogynak a jegyek az október 21-i hockenheimi idénzáróra, hiszen a „Mercedes vagy BMW”, illetve „Paffett vagy Spengler” nyitott kérdése szokatlan izgalmakat ígér. Premier-évad ide, tízévnnyi DTM-tapasztalat oda: igen jól megy jelenleg a BMW-nek – és igencsak gyengécskén az Audinak, akik Oscherslebenben utolsó, bajnoki címért bevethető katonájukat elvesztették, a mindössze hatodik helyen leintett Rockenfeller, illetve a hűtőproblémák miatt kiálló Tomczyk személyében. A Magdeburghoz közeli szürke terepen Bruno Spengler ellenállhatatlannak bizonyult:

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Gary Paffett	127
Bruno Spengler	124
Jamie Green	109
Mike Rockenfeller	85
Mattias Ekström	81



rajt-cél győzelmének „levesébe” Paffett még az utolsó körökben is csak beleszorgolni tudott, míg harmadikként Green maradt a matematikailag bajnokesélyesek egyre szűkülő körén belül. A valenciai őszt azután Augusto Farfus kedvét is meghozta a versenyzéshez: az addigi nyolc versenyen mind-

össze 28 pontot gyűjtő korábbi WTCC-fenyegető újjaszületett a napsütésben, bár a versenyben nem csak a pole-ból rajtoló brazil villantott fényeset, hanem a mögé felzárkózó három Audi-fióka, Albuquerque, Mortara és Tambay is. Mi több: Adrien Tambay végül másodikként ért célba

a magabiztosan nyerő Farfus mögött, és fogadta a juniortársait útközben „elfogyasztó” bronzérmes Ekström gratulációját. A korán ütközésbe keveredett Paffett üres kézzel, míg Spengler – igencsak vitatható áthajtásos büntetése ellenére is – a hatodik helyért járó pontokkal távozott Valenciából.

Grand-AM/ALMS

Kinek jó ez?

A szeptember elején Daytonában tartott sajtótájékoztató csak úgy sugárzott Don Panoz és Bill France lelkesedésétől, akik az észak-amerikai kontinens két ellenlábas sorozatának egyesülését korszakos jelentőségű lépésnek tartották. Az évek óta finansziális nehézségekkel küzdő ALMS-nek bizonyára jól jön a NASCAR-birodalmat (és a Grand-Am-et) fenntartó France családhoz való „beházasodás”, ám a 2014-ben életbe lépő új, közös bajnokság mibenlétéről még csak elnagyolt elképzelések sincsenek tisztázva. Milyen kategóriákat tartanak meg a két bajnokság összesen nyolc – igen színvonalas, ám a műszaki különbségek miatt összeegyeztethetetlen – géposztályából? Hogyan folytatódik a szervezési és technikai szabályokat érintő együttműködés a 24 órás Le Mans-t rendező ACO-val? Milyen legendás versenypályákat és versenyeket veszít el az amerikai közönség? A kérdések megválaszolásához a szervezők még az internetes fórumok segítségét is igénybe veszik, addig is a két bajnokság 2013-ban a jelenlegi módon kiírt külön versenynaptárral készül a „menyegzőre”. A képen látható Pruett/Rojas-kettős (Ganassi Racing) Lime Rock-ban bebiztosította sorozatban harmadik bajnoki címét, míg az ALMS-trófea sorsa október közepén, a hagyományos Petit Le Mans-on dől el.

WEC



Beérett a Toyota

Silverstone után nem volt kérdéses, hogy a transzkontinentális túra valamelyik állomásán akár Toyota-győzelemmel is számolhatunk. Erre nem kellett sokáig várni: Sao Paolóban Wurz pole-pozícióba állította a hibrid-Toyotát, majd a hatórás verseny első felében váltótársa, Lapierre hozta futószalagon a gyorsabbnál (és meglepetésre az Audi e-tronoknál is) gyorsabb köröket. A győzelemhez ezúttal – az „Ultra”-autóval megpördülő Kristensen hibáján kívül – egy kis szerencse is hozzájárult: az egyik kerekét vesztő Oreca miatt beküldték a Safety Car-t, ráadásul Le Mans-i szokás szerint rögtön kettőt, a pálya két különböző pontján! Az egyik éppen az Audik előtt ért a pályára, így Wurzék ölébe további fél

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

André Lotterer	139,5
Marcel Fässler	139,5
Benoît Tréluyer	139,5
Allan McNish	126
Tom Kristensen	126

körös előny pottyant az addig kiharcolt méterek mellé, a megspórolt plusz egy kiállással pedig már gyerekjáték volt a történelmi győzelem megszerzése. A privát LMP1-eseknél a JRM-HPD elektronikai hibája miatt vált egyoldalúvá a küzdelem (Prost és Jani Lola-Toyotájának javára), míg az LMP2-ben a Starworks HPD-je (Potolicchio/Dalziel/Sarrazan) előtt a rivális Morgan két áthajtásos büntetése révén vált tisztává a győzelemhez vezető út. Két hét múlva a bahrein-i F1-es pályán 40 fős hőség várta a vb szereplőit, a rendkívüli kihívásnak az immár mindkét párosát e-tronnal pályára küldő Audi kettős győzelemmel hányt fittyet, míg a rajtszám világításának (sic!) meghibásodása miatt négy körig bokszbán rostokoló Toyota egy ütközés miatt vált végleg harcképtelenné. Az LMP2-ben ezúttal két Oreca-Nissan is (Pecom és OAK) maga mögé utasította Potolicchio-ékat, míg a GTE kategóriában Vilander és Fisichella ismételték meg braziliai sikerüket – az ezúttal lényegesen gyorsabb Aston Martin lengéscsillapító-hibájának is köszönhetően.



WSR

Reményt keltő bemutatkozás

Ismét óriási sikerrel zárult a Renault világsorozat magyarországi vendéjátéka, köszönhetően többek között annak, hogy 2010 után újra magyar versenyzőért szurkolhatott a több ezer fős közönség. Kiss Pál Tamáshoz monzai GP3-as idénzáróján kevés szerencse társult (9. és 15. hely), ám az év végi 12. hely okain való elmékedés helyett a továbblépést választotta, így támogatóinak hála egy hét múlva már a 3,5 literes „nagyagyúk” között is bemutatkozhatott a mogyoródi pályán, az olasz BVM Target színeiben. Bár pénteken vizes pálya fogadta a WSR ifjancát, ám korábbi GP3-as legyőzőinél, a szintén kategória-debütáns Abtnál és Vainiónál rögtön gyorsabbnak bizonyult, majd a másnapi időmérőn 9 tizedmásodperccel maradt csak le a leggyorsabb időtől. Az időeredményt a szoros mezőnyben a 16. rajtkockára lehetett beváltani, ráadásul „KPT” pozíciója az első futam első két kanyarjában a szerencsétlen ív választás áldozataként tovább gyengült. A szokatlan DRS-használat ellenére a magyar pilóta a Robin Frijns győzelmével végződő futamban a 19. helyig küzdötte előre magát, míg a másnapi – előnyösebb rajtpozícióból kezdett – futamon 11.-ként leintve került a pontszerzés közelébe.

F3 Euroszéria

Döntés az utolsó futamokon

Hazai vendéjátékán, Valenciában egyetlen futamgyőzelmet sem szerzett, a bajnokságot mégis jelentős előnnyel vezeti a spanyol Juncadella. A katalán pályán Rosenquist és a bajnoki címre szintén esélyes Marciello mellett egy új név, Michael Lewis (képen) iratkozott a győztesek idej listájára, míg Juncadella legfőbb kihívója, Wehrlein csak a második futam bronzérmével büszkélkedhetett. Hogy Juncadellának a harmadik F3-as évadát záró futamokon sikerül-e bajnoki módon taktikáznia, arra október közepén Hockenheimben derül fény.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Daniel Juncadella	225
Pascal Wehrlein	190
Raffaello Marciello	188,5
Will Buller	169,5
Felix Rosenqvist	160,5



Mennyit ér egy bajnoki cím?

Az előszobák tehetségei és a szűkös lehetőségek

Davide Valsecchi Szingapúr utcáin megnyerte a 2012-es bajnokságot és előbbre lépne a ranglétrán: 2013-ban F1-es sikerekre váltaná címét. Mennyi erre az esélye az olaszoknak, és hasonlószerű társainak, akik a többi szériából, esetleg tesztpilótai állásokból kívánnak helyezkedni?

SZÖVEG: MALIK ERIKA • FOTÓ: GP2

„Ez hihetetlen!” – lelkesedett Davide Valsecchi, miután begyűjtötte a bajnoki címet Eric Boullier DAMS csapatával, ahogy Romain Grosjean is tette 12 hónappal korábban. „Tényleg jó érzés és nagyon-nagyon boldog vagyok, mert az idei igazán fantasztikus szezon volt. Jól vezettem, és az autó igazán versenyképesnek bizonyult, szinte minden alkalommal. Amikor fontos volt, a DAMS és én sem hibáztunk, és megmutattuk idén – négy győzelemmel, tíz dobogós

helyezéssel és hat leggyorsabb körrel –, hogy mi voltunk a legjobbak!”

Jogos az öröm, de mire lesz ez jó? – kérdezhethetnénk vissza.

Amióta 2005-ben elindult a GP2, bajnokai a következő évben mindig megpróbálták Forma-1-es üléshez jutni, kivéve Giorgio Pantanót, aki 2008-ban nyert, de arra már a 2004-es Jordan-kalandja után rájött, amit aztán később gyakran



nyilatkozott: „A tehetségem semmit sem ér, csak a pénz számít...”

A friss GP2-es csillag persze tele van önbizalommal. „Olaszországban mindig azon keseregnek, hogy nincs olasz versenyző a Forma-1-ben, de kértem én, ki érdekelte volna meg a lehetőséget?” – kérdezi a 25 éves Valsecchi, aki Eupilióból, Como tartományból való. „Idén végre itt van egy olasz bajnok... Nagyon remélem, hogy lesz lehetőségem előbbre lépni, mert jelenleg elég



erős vagyok ahhoz, hogy ezt kihasználjam, így tényleg bízom benne, hogy kapok egy esélyt bebizonyítani, megérdemlem, hogy ott legyek. Készen állok. Szeretnék már most aláírni!” – jelentette ki a fiatal ember, ám a szakajtó nem ennyire optimista a jövőjét illetően. A korábbi évek bajnokai ugyan majdnem

mind ott vannak a száguldó cirkusz rajtrácsán, és állítólag több támogató is fut a tehetség után, az előrelépést illetően Valsecchi számára jelenleg csak a HRT tűnik reális lehetőségnek, és ebben a tekintetben egyetlen más „előszoba”-széria bajnokai sincsenek előnyösebb helyzetben.

A GP2 korábbi bajnokai



2005 – Nico Rosberg 2006 – Lewis Hamilton



2007 – Timo Glock 2008 – Giorgio Pantano



2009 – Nico Hülkenberg 2010 – Pastor Maldonado



2011 – Romain Grosjean

A GP2 eddigi bajnokai közül Pantanót kivéve mindenkinek van F1-es ülése



Tesztpilóták, akik szintén állandó ülésre hajtanak

VALTTERI BOTTAS

Gyorsabb, mint Maldonado? Néhányan a Williamsnél úgy gondolják, hogy igen, bár inkább Senna helyére lenne esélye. Jelenleg nem rendelkezik még nagy támogatókkal, pedig erre szüksége lenne.

GIEDO VAN DER GARDE

Állítólag jelentős szponzorok állnak a háta mögött, de tavaly is ezt állították vele kapcsolatban. A Caterham szóba jöhet.

RODOLFO GONZALEZ

Vannak támogatói és fejlődőképes, de a gyenge GP2-es szereplés útját állhatja a továbblépésnek.

JAIME ALGUERSUARI

Jó név, vannak szponzorai és tapasztalata is, ráadásul edzésben marad, köszönhetően a Pirelli tesztpilótai státuszának. A Sauber érdeklődik iránta, de a Force India is benne van a kalapban.

JULES BIANCHI

A Force Indiánál nem mutat túl erős formát a pénteki edzéseken. Hiába nyeri a WSR-t, esély van rá, hogy eltűnik a süllyesztőben.

ROBIN FRIJNS

A Formula Renault idei bajnokesélyese egyértelműen megérdemelné egy F1-es ülést, ám egyelőre csak mint tesztpilóta.

LUIZ RAZIA

Jelenleg a GP2-ben versenyez, nehéz elképzelni, hogy feljebb tudna lépni.

ESTEBAN GUTIERREZ

A GP2-es szereplése egyelőre nem kiemelkedő, de ha a Telmex szeretne még egy mexikóit az F1-ben, akkor kinyílhatnak a kapuk.

SAM BIRD

Elismert, tehetséges, jól áll a WSR-ben, és a Mercedes tesztpilótája. Nem versenyezhet viszont azokkal, akik milliókat hoznak magukkal.

JEROME D'AMBROSIO

A Lotusnál mindig ugrásra készen tartják, valószínű, hogy így lesz ez jövőre is.

Rendhagyó összecsapás

Versenyautó : Repülő = 1:1

A Bánkuti MotorSport nyolcszoros magyar bajnok versenyzőjének, Bánkuti Gábornak szeptember 23-án nem akármilyen élményben lehetett része, amikor a Budaörsi Reptér Napok I. Magyar Gliding Air Race rendezvényen Peugeot 206-os ralikrossz versenyautójával megmérettetett Veres Zoltán műrepülő Európa-bajnok veterán repülője ellen, egy speciális gyorsulási verseny keretében. Ráadásul a végeredmény miatt sem volt oka szégyenkezni, sőt!

SZÖVEG: BANYÓ • FOTÓ: HAJÓKA, KOLLÁR

„Remekül sikerült a reptéri nap. A főszervező, Fekete Kornélia régi ralikrosszos barátunk, annak idején mi oktattuk a négykerékűk ezen szakágának fortélyaira, úgyhogy természetesen örömmel tettünk eleget megtisztelő meghívásának. Versenymotorjával együtt velünk tartott legeredményesebb női motorversenyzőnk, a sokszoros bajnok Kovács Niki is. Egész nap autogramokat és posztereket osztogattunk, nagyon jól éreztük magunkat.

Rengeteg néző látogatott ki az eseményre, és tőlük is csupa pozitív visszajelzést kaptunk. Tetszett nekik, amit láttak, és különösen az, hogy a repülő mellett egy igazi versenyautóba is beülhettek, természetesen csak a depóban” – fogalmazott Gábor.

A továbbiakról már Fekete Nelly főszervező mesélt: „A nap fénypontját az a gyorsulási verseny jelentette, amelynek Veres Zoltán műrepülő Európa-bajnok és Bánkuti Gábor



A főrendező Fekete Nelly és a versenyzők




többszörös ralikrossz magyar bajnok volt a két főszereplője. Zoltán egy 9000 köbcentiméteres, 320 lóerős veterán repülővel gyorsult, míg Gábor a jól bevált, 200 lóerős, elsőkerék-meghajtású Super1600-as Peugeot 206-os autójával. Az igazat megvallva, tapasztalatból kicsit tartottam attól, hogy hogyan fog elrajtolni

a Peugeot a fűvön, de végül a jól megválogott ralikrossz gumik egészen jól betapadtak, és mivel a repülő viszonylag lassan éri el a csúcsebességét, így a táv kétharmadáig Gábor vezetett. Igazából akkor hagyta csak le a repülő, amikor már jócskán elemelkedett a földről és a levegőben volt, de – elmondása szerint

– Gábor, oda már nem is akarta követni azt! Végül mindkét „versenyző” pozitívan nyilatkozott a saját gépéről és a játékos versenyről, de ami a lényeg, hogy a szurkolók szerint is látványosra sikerült a bemutató. Ma a földön a versenyautó gyorsabb volt a repülőnél, a levegőben viszont fordított volt a helyzet!”

A versenyzők később elemezték a történeteket, Zoltán például értetlenségének adott hangot, hogy a földön hogyan kerülhetett ekkora hátrányba. Éppen ezért a csapatvezető, id. Bánkuti Gábor felajánlotta neki, hogy egy teszt keretében a csapat másik ralikrossz autójában a volán mögül is megfigyelhesse, hogy mit tud a Peugeotot, és hogy milyen érzés elindulni egy 350 LE-s, rövid váltós, kétkerék-hajtású ralikrossz géppel.

Ki tudja, a repülés mellett talán ez is megtetszik neki. Hamarosan erről a tesztről is beszámolunk... 



„A gyorsulási versenynek Veres Zoltán és Bánkuti Gábor volt a főszereplője.”

Elszálltak a remények?

Olaszország és Spanyolország: Lorenzo és Pedrosa harca

Szeptemberben két versenyt rendeztek MotoGP-ben. A San Marinói és az Aragóni Nagydíjon a pilóták életét azonban jócskán megnehezítették az időjárási körülmények.

SZÖVEG: TÓTH MÁRTON ISTVÁN (PIRACE.COM) • FOTÓ: DPPI

Az első edzések mindkét alkalommal esős, illetve félig nedves és félig száraz körülmények között zajlottak, ami kezdetben azt eredményezte, hogy alig akadt olyan motoros, aki hajlandó volt pályára gurulni. Persze volt, aki ebből előnyt tudott magának kovácsolni, hiszen például a Ducatinak Misanóban kimondottan jól jött, hogy csak egyetlen olyan tréning volt, amelynek során száraz aszfalton köröztek a pilóták. Ilyen esetekben ugyanis elég gyakori az erőviszonyok kiegyenlítődése, amiből ezúttal az olaszok profitáltak a legtöbbet. A versenyt igen magabiztosan Jorge

Lorenzo nyerte San Marinóban, míg a második helyet meglepetésre Valentino Rossi hódította el, Alvaro Bautista előtt. Maga a futam története azonban korántsem ennyire egyszerű, hiszen Lorenzo legfőbb riválisa egyetlen pontot sem szerzett, még hozzá nem akármiilyen előzményeket követően. Kezdődött ott, hogy a rajtot megelőzően Pedrosa motorjáról nem tudták levenni a gumielegítőt, ugyanis valamilyen az első kerék leblokkolt, így a versenyépet kénytelenek voltak letolni a pályáról a bokszutucába. Ezt követően a spanyol motoros ugyan megkezdte a felvezető kört, de csak az utolsó pozícióból vághatott neki a viadalnak, ami bizonyára elég frusztráló lehetett számára, pláne, hogy az előző nap ő szerezte meg a pole-t.

Egy villámrajtot követően a hondás azonnal elkezdte a felzárkózást, és rögvest jó pár pilóta mellett elment, azonban az egyik előzési kísérleténél ellenfele (Hector Barbera) megpróbált neki visszavágni, aminek bukás lett a vége. Mivel Pedrosa nem tudta folytatni a versenyt, Lorenzo pedig nyert, így Misánót követően huszonöt ponttal növekedett a yamahás előnye honfitársával szemben.

Két hétre rá azonban Aragónban eljött a revans ideje, hiszen már a versenyhétvégét megelőzően is mindenki arról beszélt, hogy ez a Honda pályája. Az előző két évhez hasonlóan végül is az idei futam is ezt bizonyította be, hiszen Pedrosa legalább olyan magabiztosan győzött, mint Lorenzo Misanóban. A 2010-es világbajnok gyakorlatilag semmit sem tudott tenni hondás riválisa ellenében, azonban az igazság az, hogy Pedrosa részéről jelen pillanatban még ez a teljesítmény is kevésnek bizonyul, legalábbis egyelőre. Mondjuk ezt azért, mivel a szezonból még négy futam van hátra, Lorenzónak pedig harminchárom pont az előnye. Vagyis ha Pedrosa Motegiben, Sepangban, Phillip Island-en és Valenciában is nyer, miközben Lorenzo végig második, akkor is a yamahásé a 2012-es világbajnoki cím, még hozzá tizenhárom ponttal Dani Pedrosa előtt. A 26-os rajtszámmal versenyző pilóta segítségére talán



Ez a bukás a legrosszabbkor jött Pedrosának; a nullázással kialakult ponthátrányt csak nagy szerencséjével tudja majd ledolgozni Lorenzóval szemben

visszatérő csapattársa, Casey Stoner siethet, aki Motegiben már ismét versenyezni fog.

Pedrosa szempontjából az ausztrál visszatérése tehát mindenképpen jó hír lehet a Lorenzo elleni harcban, azonban a spanyol leszögezte, hogy ő sosem várna el Stonertől, hogy segítse őt: „Az ember azért nyer bajnokságot, mert jobb mindenkinél, nem pedig azért mert valaki más segít neki. Casey egy nyerő alkat, és sosem kérném meg őt arra, hogy ilyesmit tegyen. Igaz, hogy csapattársak vagyunk, de mindketten szeretünk nyerni, arról már nem is beszélve, hogy ha ő egy ilyen sérülést követően visszatér, akkor azt bizonyára azért teszi, mert a karrierje utolsó futamain győzni szeretne” – nyilatkozta Pedrosa.



Eredmények	
Misano	
1. Jorge Lorenzo	
2. Valentino Rossi	+ 4,398
3. Alvaro Bautista	+ 6,055
4. Andrea Dovizioso	+ 6,058
5. Ben Spies	+ 7,543

Aragón		A világbajnokság állása	
1. Dani Pedrosa		1. Jorge Lorenzo	290
2. Jorge Lorenzo	+6,472	2. Dani Pedrosa	257
3. Andrea Dovizioso	+11,047	3. Casey Stoner	186
4. Cal Crutchlow	+11,184	4. Andrea Dovizioso	179
5. Ben Spies	+13,786	5. Cal Crutchlow	135

Magyarok

A Superbike vb-n vitelkedő magyarok szeptemberben két alkalommal (Nürburgring és Portimao) méretették meg magukat. Sajnos, a Team Tóth versenyzői számára egyik verseny sem sikerült jól, pedig Tóth Imi és Németh Balázs is nagy reményekkel várta a Német és a Portugál Nagydíjat is. A Supersport egyetlen magyar alakulatát rendre valamilyen technika probléma hátráltatta, ami sajnos jelentősen rányomta a bélyegét a teljesítményükre, így a Team Tóth pilótái Nürburgringről és Portimao-ból is vb-pontok nélkül voltak kénytelenek távozni. Nem úgy Talmácsi Gábor, aki mindkét futamon a top15-ben ért célba, aminek köszönhetően már zsinórban hetedszer szerzett pontot a 2007-es 125-ös MotoGP világbajnok. Végül, de nem utolsósorban ne feledkezzünk meg a Superstock1000-ben induló Győrfi Alenről sem, hiszen Nürburgringen a nagyszerű tizenegyedik pozíciót szerezte meg. Portimao-ban azonban pénzügyi gondok miatt még csak rajthoz sem tudott állni a fiatal versenyző, így kénytelen volt kihagyni azt a viadalt.



Amitől Rossi is kiugrik a bőréből

A szupersztár ezúttal GT-autóban próbált szerencsét

Mit csinál egy kilencszeres világbajnok két verseny között, a szabad hétvégéjén? Versenyzik, természetesen. Mert, ahogy Steve MacQueen is mondta, „a versenyzés az élet maga”.

SZÖVEG: KOVÁCS NIKI • FOTÓ: DPPI



A technikai sportolók valamiért akkor sem tudnak egy helyben maradni, amikor éppen nem a saját területükön kell helytállniuk, folyamatosan érezniük kell az adrenalin. Van Formula-1-es pilóta, aki szabadidejében triatlonversenyen indul, van, aki ralizik,

raliverseny után most ismét a pályautózás fele vette az irányt.

A Blancpain Endurance Series egy hat futamból álló GT sorozat, melynek utolsó előtti futamát a GT1-es világbajnokság keretein belül rendezték meg a híres Nürburgringen.

a gyorsasági motorversenyzők nagy része krossz- vagy újabb inkább supermoto pálya felé veszi az irányt, és van egy közülük, aki minden lehetőséget megragad, hogy autóversenyzőként is feszegethesse a határait.

Ki másról lenne szó, mint Valentino Rossiról, aki a misanói versenyt követően számos

Nem ez az első alkalom, hogy a Doktor megméretteti magát egy ilyen versenyen, hiszen már a nyitófutamon is ott volt Monzában, április közepén.

Akkor legjobb barátjával, Alessio Salucival, ismertebb nevén, Uccióval teljesítette a háromórás versenyt, egy Ferrari 458-assal, a svájci Kessel Racing színeiben. Most csatlakozott hozzájuk Andrea Ceccato GT-versenyző is, így háromfősre bővült a csapatuk.

Az időmérők során a 23. helyet szerezték meg a 46 induló között. A versenyt Rossi kezdte meg, aki egy biztonsági autós fázisnak is részese lett, ami kicsit felborította a taktikájukat.

Végül a 19.-ként intette le őket a kockás zászló, ez eggyel rosszabb, mint a monzai helyezés. Kategóriájukban, a ProAm kupába a két pontot érő 9. helyen zártak, akárcsak az olasz fordulón.

A hozzáértők ennek ellenére mind-mind pozitívan nyilatkoztak a kilencszeres világbajnok teljesítményéről, aki ugyan türelmesen, de vadul ment. A Ducatijával legalábbis biztosan nem venné így a sikánt – értékelték néhányan.

„Nagyon élveztük a versenyt, az elrontott taktika ellenére is. De ami ennél is nagyobb élmény volt: végigmenni a régi Nürburgringen!

Motorozni egy pláza tetején

Borsi Gergőtől és a vak motoros Karvai Sanyitól már megszokhattuk, hogy nem idegenkednek az emberi képességek határait súroló helyzetektől. Legutóbb azonban nem kisebb ötlettel álltak elő, mint hogy Budapest egyik legnagyobb bevásárlóközpontjának tetején mutassák be tudásukat. Sanyi több mint 80 métert vezetett önállóan, úgy, hogy az irányra vonatkozó utasításokat a már megszokott módon, Gergőtől kapta, telefonos headseten keresztül.



Az eseményt nem csak látni, hanem hallani is lehetett, hiszen a 89.5 Music FM Délutáni RoadShowja is jelen volt.

Idén már többször láthattuk a rekordert Hondájának nyergében, azonban az igazi kihívás, a Guinness Rekord még csak az elkövetkező hónapokban várható



A jövőre Ducatiról Yamahára átülő Doktor a négykerekekkel is mindig örömmel versenyzett



(A sorozat szervezői által biztosított Lamborghinivel – a szerk.) Nem is tudom, mikor élveztem utoljára ennyire bármit is. Úgy éreztem magam, mint egy kisgyerek” – mesélte Rossi már az Aragón Nagydíjat megelőzően, csillogó szemekkel. „Tegnap pedig még egy álmom teljesült, amikor Schwantz eljött a ranchomra, és együtt motoroztunk szinte egész nap. Krosszoltunk már egymás ellen, de az más volt, mert akkor sokan voltunk. Most csak ketten harcoltunk, úgy kóstolgathattuk egymást, mint a '80-as években az 500-as motorokkal tették. Kevin még mindig nagyon gyorsan megy. Igaz, egy kicsit gyorsabb voltam nála, de csak azért, mert ismerem a pályát.”

Úgy tűnik, Valentino idén már nem indul több autóversenyen, így a korábbi hírekkel ellentétben a fenti endurance-sorozat zárófutamát is kihagyja Navarrában.

Reméljük, hogy minden erejével a Yamahához való visszatérésére készül majd.

Egy igazán nagyvonalú ajánlat a Hondától



*Az akció a VFR1200FD 2011-es modellekre vonatkozik!



A Honda a VFR1200F-el új kategóriát teremtett a sporttúra motorok világában. Most, hogy a túrázás élményét még tökéletesebbé tegye, egy igazán nagyvonalú ajánlattal teszi még vonzóbbá ezt a technikai remekművet: az **Eredeti Honda Kiegészítők** közül most ajándékba adja hozzá a **31 literes hátsó, és a két, egyenként 29 literes oldaldobozt** – természetesen a motor színére fényezve.*



Minden eldőlt

Bugyi és Nyársapát: Dupla szeptemberi forduló

Szeptemberben két fordulót is rendeztek a motokrosszosok hazai bajnokságában: Bugyiban és Nyársapáton minden fronton el is dőlt a harc a végelszámolást illetően.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ, MXONLINE.HU • FOTÓ: VARGA ZOLTÁN (MXFOTO.HU)

Nem volt nehéz idén megjósolni Szvoboda Bence bajnoki címét, a balatonberényi motoros legalább annyira kiemelkedik a hazai mezőnyből, mint Herlings a világbajnokságon. Az első futamig hibátlan volt, és utána sem adta alább az első helynél. Az ötödik állomásra érkezvén így csak annyi kérdés maradt, hogy képes lesz-e 14 pontnyi előnyt kimotorozni Déczy Balázsszal szemben. Erre kevés esély mutatkozott, ismervén Balázs egész éves kiegyensúlyozott teljesítményét, de végül mégis csak kiesett a ritusból. Az első versenyen Nemzetek Krosszára gyűró Szvoboda nagyon elverte a társaságot, két-három másodperccel ért gyorsabban körbe a púderes pályán, ami egy versenytávra levetítve olyan 50 másodperc körüli előny volt. Nagy Alex és FirtosváriGábor hatalmas csatát vívott a második helyért, melyet végül utóbbi motoros gyűjtött be, Alexnak maradt a dobogó alsó foka. A második futamon Firtosvári,-Kacska Gábor versenygépe lefulladt. Ez az apró hiba elég volt Alexnak, hogy kellő előnyre tegyen szert a második helyen. Kacska motorja nehezen kelt életre, így az addig negyedik helyen motorozó Déczy 15 másodpercre elhúzott ellenfelétől. A java csak ezután jött! Firtosváritalált még egy fokozatot a motorján, módszeresen dolgozta vissza magát Déczyre, aki nem bírta feltartóztatni a nagy lendülettel érkező junior bajnokaspiránst. Ez az előzés hozta meg végül Szvobodának a hatodik magyar bajnoki címet, Déczy két negyedik helyezéssel pont került a mondat végére.

Nyársapáton már nem volt miért izgulni, hiszen az első két hely sorsa eldőlt, de a többiek azért még hajtottak a minél jobb pozíció-



Németh Kornél bárhol tűnik fel, a győzelmi esélyek a javára billennek



kért. Szvoboda Bence kézszerűlése miatt kihagyta ezt az erőpróbát, ahogy Hugyecz Erik is a gyógyulásra szánta a nemzetek motokrossza előtti hétvégét. Mindez tágra nyitotta az ajtót a futamgyőzelemre az üldöző bolynak, azaz Nagy Alexnek, Firtosvári Gábornak és Déczy Balázsnak. Az első futam rajtjánál Berkes Dániel lőtt ki a legjobban, de egy tömegbukás miatt az egész futamot újra kellett indítani.

a szintén sérülésből lábadozó, ám még így is toronymagasan a legjobb magyart, Németh Kornélt, aki ellentmondást nem tűrő lendülettel abszolválta a kvalifikációt, és még úgy is adott négy másodpercet Szőkének, hogy állítása szerint alig volt ideje készülni a versenyre.

A futamokon sem sokat változott a koreográfia. Németh eljött a rajtnál, és pár kanyar múlva már csak a porfelhőt lárták maguk előtt az üldözők. Czúni szépen tartotta magát a második helyen, de kevés nyugta volt a mögötte igyekvő Szőkétől és Lécztől. Már amikor kezdett volna unalmassá válni az állóháború, Kornél lelassult, majd ki is állt egy bosszantó technikai hiba miatt. Ezután Czúni követett el egy váratlan bakit, ez pedig elég volt Szőkének, hogy behúzza a futamgyőzelmet. A befutónál Szőke, Czúni, Lécz volt a sorrend, de a 4-es KTM-et pályaelhagyás miatt 10 másodperc büntetésre ítélték, így hivatalosan csak harmadik lett ebben a futamban. Ez Szőkének jött a legrosszabbul a pontversenyt illetően.

A második futamon Németh abszolút hengerelt, esélye sem volt ellene senkinek.

Ekkor már Firtosváricsúcsformát mutatott és elhúzott. Déczy utána eredt, de megközelíteni nem tudta, így maradt a második helyen Bódis Roland és Berkes Dániel előtt. A második verseny ugyancsak Firtosváriadalmenetét hozta, a második és harmadik helyen ezúttal is Déczy és Bódis ért célba.

Az MX1-es profioknál továbbra sem volt képes dűlőre vinni a bajnoki címet Lécz Gergő és Szőke Márk. Ráadásul a nyakukba kapták a kartöréséből felépült Czúni Lászlót, és



nem tudta, még úgy sem, hogy Lécz egyszer lefullasztotta a motort. Így a szezonzáróra maradt a döntés.

Az első nyársapáti futamon Szőke kezdett be, hozta a rajtot de Czúni pillanatok alatt átvette a vezetést, míg Lécz felzárkózott mögé a második helyre, nyomában Szőkével, Hujberrel és Kernerrel. A második körben aztán Lécz elkezdett hajrázni, és egészen megközelítette Czúnit, míg Szőke is lelopta a távolságot, és elindult egy komoly üldözőverseny. Lécz később elesett, de hatalmas akaraterőről tett tanúbizonyságot, és két kör alatt ledolgozta hátrányát Szőkéhez képest. A döntést egy újabb Lécz-hiba hozta meg, aki megint eldobta a motort, de ezúttal már nem tudta visszaverekedni magát. Amikor már minden-

ki elkönnyvelte Czúni László győzelmét, ő is elcsúszott, így Szőke és Lécz haladt át első két helyen a célvonalon. Mindez azt jelentette, hogy Lécznek nyernie kellett a második futamon, de mindenképpen Szőke előtt végeznie. Az indulás után aztán Lécz és Czúni küzdött a vezető helyért, Szőke pedig egy próbálkozást követően inkább beállt a biztos harmadik helyre és figyelte az eseményeket. Czúni nem engedett Lécznek, aki az egész verseny alatt egy karhosszal követte ellenfelét. Megelőznie azonban sehogy sem sikerült, így a második helyen végzett Szőke előtt, de a bajnokságot egyetlen ponttal mégis elbukta.

A szezonból már csak egy csapatbajnoki futam maradt hátra, melyet Nyáregyházán, október 21-én rendeznek.

Husqvarna-győzelem a Fáraó Ralin

Joan Barreda idén ellentmondást nem tűrően versenyzett a sivatagban: a motoros ismételten bizonyította kiemelkedő tehetségét azzal, hogy Egyiptomban a hat szakaszból hármat megnyert, így győzelemhez segítette a Husqvarnát. A Fáraó Ralin a pilóta végig taktikusan, mégis gyorsan motorozott TE 449RR-es versenygépén, amelyet a Speedbrain-csapat készített fel számára.



A bajnokság végeredménye			
MX1 – első osztály		MX2 – első osztály	
1. Szőke Márk	264	1. Szvoboda Bence	245
2. Lécz Gergely	263	2. Déczy Balázs	238
3. Kerner László	198	3. FirtosváriGábor	236
4. Hujber Péter	170	4. Nagy Alex	184
5. Sáska Gábor	169	5. Berkes Dániel	140



A belső íven Szőke Márk, aki idén az MX1 bajnokává érett



Próbaverseny

Az ST Quad szezon után salakpályás csata jött

Túl korán véget ért a bajnokság a hazai quadosok krémjének, amire az is bizonyíték, hogy a levezetésképpen megszervezett miskolci salakpályás Flat Track Quad futamára szép számmal neveztek a motorosok.

SZÖVEG: MAROSRÉTI • FOTÓ: TDK

A miskolci Speedway Arénában szeptember 22-én néhány száz néző volt kíváncsi arra, hogy a 15 quados miképpen szerepel Magyarország első Flat Track Quad erőpróbáján. A tragikus hirtelenséggel elhunyt fiatal sporttársról, Ludas Zoltán Emlékver-

senynek elkeresztelt próbaversenyen selejtezők, elődöntők és döntő alkotta a programot, de a kilátogató publikum nem csak a motorok küzdelmeit figyelhette: több ralis, driftes betétfutam is színesítette ugyanis az új kezdeményezést.

A futamok során minden induló összemérhette az erejét az összes ellenféllel, ehhez három csoportokban négy-négy kört kellett megtenniük a körpályán. Az így összegyűjtött pontok alapján alakult ki végül a döntő sorrendje, amely teljes miskolci fölénnyel zárult, hiszen a dobo-

gón csak a borsodi megyeszékhely ismert pilótái álltak. A finálét végül a hazai rali-bajnokságban is brillirozó Kazár Miklós nyerte meg, Tóth Demeter és Kunkli Tivadar előtt.

„Nagyszerű érzés volt, hogy a szakágban ennyien érdeklődnek az új kezdeményezésünk iránt” – összegzett Popik János, főszervező. „Debrecenből, Mosonmagyaróvárról, Kecskemétről, de még Pécsről is eljöttek hozzánk, ami a jövő szempontjából mindenképpen biztató. Úgy gondolom, hogy a közönség is jól szórakozott.”

„Csak a vigaszágról sikerült beverekednem magam a fináléba” – tekintett vissza Kazár Miklós. „A döntőben rajtoltam a legjobban, így nagy csatában sikerült legyőznöm két remek miskolci riválist. Összességében egy nagyon színvonalas, pörgős, jó hangulatú délutánt tölthettünk együtt, mindenki teli szájjal vigyorgott a verseny végén. Ebből azt lehetett leszűrni, hogy van igény a folytatásra. A MAMS által bejegyzett rendezvény volt, ha még idén három hasonló eseményt tartanánk, akkor akár nyílt bajnokság keretében is értékelhetnénk a legjobbakat. Nagyon bízom benne, hogy mindenképpen lesz folytatása ennek a kezdeményezésnek.”



Családi vállalkozás

A quados fiúk jövőre ismét raliautóba ülnek

Porkoláb Gergő és Porkoláb Ákos kisgyermekkoruk óta szívják a versenypályák benzingőzét, így már több szakágban is komoly tapasztalatokat szereztek, idén ősztől pedig országos bajnoki címmel is büszkélkedhet a család.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: DUEN

A karrier a felsőzsolcai családi háztól nem messze, a helyi ralipályán kezdődött, amelyet a srácok édesapja épített a fiainak és a környék motorsport-szerelmeseinek. Kezdetben csak

a fiatalabb Ákos pedig a saját szórakoztatására quadozni kezdett, közben pedig alkalmanként egy Suzuki Swift GTI volánja mögött amatőr futamokon állt rajthoz.



kerékpárral gyakoroltak, majd következtek az autós alapok Trabanttal és egy kis Polskival, valamikor 12, illetve 8 éves korukban. Később a motokrosszba is belekóstoltak, de a négykerékű járműveket biztonságosabbnak érezte a család, így Gergő a rali felé vette az irányt,

A ralipályák végül nagyon bejtek az idősebb fiúnak, a legkülönbözőbb Hondákkal egyre komolyabb versenyeken indult, és egyre jobb eredményeket ért el. Előbb több helyi kupát is begyűjtött, majd 2009-ben a rali-sprintben bajnoki címet szerzett. 2010-ben

már az RTE keretein belül küzdött, és az N2-ben a második helyig jutott, tavaly pedig az ob másodosztályában harcolt, és csak egy aradi hiba akadályozta meg abban, hogy itt is meglepje az ellenfeleit.

Mindeközben neki is megtetszett a quad, így a két testvér – immár 20, illetve 16 évesen – örömmel mondott igent a miskolci Popik János és Kazár Miklós invitálásának, hogy nevezzenek be az országos bajnokságba. A kezdeti szárnypróbálgatások után aztán magukhoz ragadták a kezdeményezést a srácok az Open kategóriában, az idősebb testvér sorra nyerte a versenyeket, de a fiatalabb is szerzett egy futamgyőzelmet. A szezon végére végül Gergőé lett a bajnoki cím, a rutinos Kunkli Tivadart győzte le, Ákos pedig az ötödik helyet gyűjtötte be, ami az indulóévet tekintve több, mint figyelemre méltó teljesítmény.

Hiába azonban a sikerek, a rali iránti szerelem nem akar múlni, így pillanatnyilag azon gondolkodik a család, hogy jövőre újra az RTE keretein belül próbálnak szerencsét a fiúk, méghozzá egy autón belül: a báty vezetni fog, az öcs pedig navigál majd. A technikán még gondolkodnak, de az bizonyos, hogy ütőképes kocsit szeretnének, amellyel meg tudják mutatni az ellenfeleknek, hogy Porkolábék nem csak quadban képesek bajnoki címet szerezni...



Megint pódium

Ifjabb Régi István idén is harmadik helyen zárt

A magyar quadsport számos fiatal pilótával rendelkezik, ilyen ifjabb Régi István is, aki a tavalyi bajnoki harmadik helyezést követően 2012-ben is ebben a pozícióban zárta a szezont. Pozitívumként azonban elmondható, hogy bevetette az új KTM quadot, és a külföldi pályákat is elkezdte kóstolgatni: legutóbb például Ausztriában állt rajthoz.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: TDK

Kakucson vetted be először az új KTM vasat a teljes versenyhétvégén. Hogy sikerült a bemutatkozás?

Őszintén, egy kicsit furcsa volt, de egyben jó érzés is. Sokkal másabb, mint a korábban használt Suzuki. Bele kellett még melegednem, hiszen mindent máshogy kellett használnom. Erősebb az elődjénél, máshogy gyorsul, és a kanyarokban sem ugyanúgy kell dönteni, mint a Suzukit, más íveket kellett választanom.

Idén megismételted a 2011-es harmadik helyezésedet a magyar Short Track bajnokság küzdelmeiben. Örülsz az eredménynek?

Nem mondhatnám, hogy őszintén örülök neki. Tavaly is ezt az eredményt értem el, jobb lett volna, ha idén javítani tudok. Lehetett volna jobb is. Persze az eredményre nagy hatással volt, hogy idény közben cseréltem versenygépet, de nem foghatom csak erre a számomra nem megfelelő szereplést. Nem tanultam még meg úgy használni a KTM-et, hogy a legtöbbet hozzassam ki belőle.

A közelmúltban Miskolcon Flat Quad versenyt rendeztek. Hogy tetszett?

Nagyon tetszett, és azt hiszem, hogy minden kilátogató így volt ezzel, legyen akár néző, versenyző vagy csapattag. Az ellenfeleim is igen jól mentek, de én sem panaszkodhatok az elért

negyedik helyezéssel, hiszen számomra új dologba kóstolhattam bele Miskolcon. Az elődöntőbe még bejutottam, de a döntő már sajnos nem sikerült. Legközelebb talán összejön.

A hétvégén Ausztriában is versenyztél. Mi a véleményed az ottani quados versenyekről, a hangulatról, a szervezésről?

Sajnos azt kell mondom, hogy majdnem minden tekintetben jobb és profibb egy osztrák esemény lebonyolítása, mint itthon. A pálya remek volt, ráadásul két kilométer hosszú. Rengeteg néző látogatott ki, ami a hangulatot is nagyon felmelegítette, és az ellenfelekre sem lehetett panasz, látszott rajtuk, hogy igazi profik, persze itthon nekik is nagyot kellene küzdeniük a dobogós helyért. Végül a hatodik pozícióban zártam, és elégedett vagyok a teljesítményemmel.



Nagyszerű helytállás

Az áprilisi felnőtt súlyemelő Eb után a 16 éves orosz lányi Szilágyi Kinga szeptemberben saját korosztálya kontinentális, valamint világbajnokságán képviselte Magyarországot.

A fiatal súlyemelő a bukaresti ifjúsági Európa-bajnokságon nagyon erős mezőnyben a negyedik helyet szerezte meg, mindössze egy kilogrammal lemaradva a bronzérmes pozícióról. Öt hibátlan gyakorlat mellett csak egyszer rontott, ami egy világversenyen kiélezett, előkelő helyezésekért folyó küzdelemben dicséretes teljesítmény. A 63 kilogrammos súlycsoportban induló versenyző szakításban 73 kilogrammot, lökésben 90 kilogrammot, összetettben pedig 163 kilogrammot teljesített. Kinga az összetett negyedik helyével az Európa-bajnokság legjobb magyar versenyzője lett. Sokat számított Kingának, hogy önköltségen kiutazott a versenyre az Oroszlány Városi Súlyemelő Egyesület elnöke, Járóka Árpád és edzője, Likerecz Attila is.

„A Nemzetközi Súlyemelő Szövetség rendkívül sűrű éves versenynaptára miatt az ifjúsági Európa-bajnokság után két héttel Kassán már a világ legjobb ifjúsági versenyzői küzdöttek meg a helyezésekért. A két világversenyszaklatlan időpontbeli közelsége óriási kihívást jelentett az európai versenyzők számára. Kingának két héten belül, átutazva több országot,

kétszer lefogyva a versenysúlyára, kétszer kellett csúcsformába kerülnie, ami a súlyemelés sportágban szinte lehetetlen. A mezőnyre jellemző volt, hogy az európai súlyemelés elit országai olyan versenyzőbázissal rendelkeznek, hogy az Eb-re és a világbajnokságra is másik versenyzőt tudtak nevezni, így mindkét megmérettetésen a legjobb formában lévő versenyzőt tudták elindítani. A magyar súlyemelés jelen pillanatban ettől nagyon távol áll. A fiatal orosz lány az Európa-bajnoki negyedik hely után jó versenyzéssel világbajnoki kilencedik helyezést ért el. Kingát Kassára is elkísérte egy kisebb orosz lányi csoport, hogy helyben szurkolhassanak neki” – fogalmazott Járóka.

Kinga eredményei és folyamatos fejlődése több összetevőnek köszönhető. Klubedzője, akit tavaly az év edzőjének választottak, biztosítja a megfelelő szakmai háttérrel. Klubelnöke igyekszik előteremteni a felkészüléshez szükséges feltételeket. Oroszlány városa, valamint a helyi sportszerterelő cégek és vállalkozók lehetőségeikhez mérten anyagi támogatást nyújtanak. Érdekes vagy inkább különös, hogy a nemzeti



színeket is képviselő magyar válogatott versenyző felkészülését a Magyar Súlyemelő Szövetség nem támogatja, pedig Kingában megvan a lehetőség, hogy a világversenyeken elért top tízes eredményeket dobogós helyezések váltsák fel. Idén a versenyzőre még vár a korosztályos magyar bajnokság, de már most a jövő évi nemzetközi versenyekre fókuszálva tervezik meg edzőjével a napi munkát.

TIPPELJ ÉS NYERJ!



**A FORMULA.HU
ÉS AZ AVPLANET.HU
KÖZÖS TIPPJÁTÉKA**

**MINDEN F1-ES
NAGYDÍJAT
KÖVETŐEN
KISORSOLUNK
EGY WAYTEQ
X850-ES
NAVIGÁCIÓS
RENDSZERT,
AZ ESZTENDŐ
VÉGÉN PEDIG
A TIÉD LEHET
EGY ÁLTALAD
KIVÁLASZTOTT
TÁBLAGÉP**

RÉSZLETEK: WWW.FORMULA.HU VAGY WWW.FACEBOOK.COM/FORMULA.HU

A 2012-es idényre meghirdetett játékonk, minden F1-es nagydíjat követően kisorsolásra kerül egy WayteQ X850-es navigációs rendszer. A játékosoknak nincs más teendőjük, mint megjósolni az aktuális nagydíj versenyének első három helyezettjét, valamint válaszolni az alkalmanként feltett külön kérdésre. A nyereményért nincs szükség pontos tippre, csak a részvételre és a feltett kérdésre adott helyes válaszra. Az év végi fődíjra azok esélyesek, akik minden egyes feltett kérdésre helyesen válaszoltak, valamint a 20 versenyből 15-re elküldték tippjeiket az első három helyezettet illetően. A Brazil Nagydíjat követően vagy egy iPad, vagy egy Samsung Galaxy táblagép legújabb modellje kerül kisorsolásra. A tippet minden alkalommal, az időmérő edzés kezdetéig kell eljuttatni a Formula.hu szerkesztőségnek, a következő levelezési címre: levelezés@formula.hu

Ismétlés

Latvala nyerte a Wales Ralit

Ismételni tudott Jari-Matti Latvala Nagy-Britanniában, és a Wales Ralin megszerzett győzelmével megtörte Sebastien Loeb Argentín Rali óta tartó győzelmi sorozatát.

SZÖVEG: AMBER PR • FOTÓ: SZÁNTÓ FRIGYES

Nagy fegyvertény ez a Ford számára, hiszen Latvala utoljára a Svéd Ralin szerzett győzelmet, még februárban. Ugyanakkor Sebastien Loebnek sem kell szomorkodnia, hiszen csodás küzdelemben gyűjtötte be a második helyezést a finn márkatársától, Petter Solberg-től, aki így kénytelen volt beérni a harmadik helyezéssel.

Jari-Matti Latvala domináns versenyzés mellett megérdemelten vehette át a győztesnek járó trófeát. A pilóta még pénteken megszerezte a vezetést a kora őszi időjárási körülmények között rendezett Wales Ralin, és a vasárnapi célig ki sem engedte azt a kezei közül. „Fantasztikus érzés. Egyike a kedvenc ralijaimnak, tavaly megnyertem, és nagyszerű ismét nyerni itt ilyen nagy harc után. Az igazat megvallva a győzelem a csapatnak köszönhető. Nagyon sokat dolgoztak az autón, ami

nagyszerűen ment ezen a versenyen. Elégedett voltam a beállítással és a remek teljesítménnyel. A Finn Ralit követően voltak kétségeim, de ilyen erős teljesítménnyel visszatérni a csúcsra tényleg nagyon jó a világbajnokság szempontjából” – szögezte le a győztes.

A rali talán legnagyobb küzdelmét Loeb és Solberg vívta meg, háromszor is helyet cseréltek az utolsó napon. Miután végül alulmaradt, nem volt a norvég pilóta maradéktalanul



A finn és a norvég fordos is keményen küzdött Walesben, de végül csak beférközött közéjük Loeb

elégedett, érzése szerint az első és harmadik hely helyett kettős győzelmet kellett volna a Fordnak elkönyvelnie.

Mads Östberg nagyon hajt jövőbeni gyári helyére a kék ovális csapatánál, hiszen ezúttal is a kiváló negyedik helyezést szerezte meg a norvég privát induló. Őt Mikko Hirvonen követte az ötödik helyen. Nem sikerült túl jól ez a verseny a Citroen finn ➔

Loeb: Rali helyett WTCC

A Citroen Racing bejelentette, hogy jövőre is két DS3 WRC-t nevez a rali-világbajnokságra, amelyből az egyiket a finn Mikko Hirvonen kormányozhatja, ám a csapat másik autójában két pilóta váltja egymást, mivel Sebastien Loeb úgy döntött, nem vonul vissza, de teljes szezonra már nem vállal. A francia váltótársa a csapat második autójában alkalmanként az Abu Dhabiból érkező, szponzorpenzket mozgó Khaleed Al-Qassimi lesz, de az biztos, hogy a szezonnyitó Monte Carlo Ralin még Loeb szerepel Hirvonen mellett.

És mi lesz a jövőben a nyolcszoros bajnokkal?

„Egyrészt megfordult a fejemben, hogy kicsit lassítok, és abbahagyom a versenyzést, másrészt viszont még a gondolattól is irtózom, hogy visszavonuljak. Ezért most itt egy új kihívás és egy más típusú versenyzés, amiről nekem és a Citroennek is rengeteget kell tanulnunk, és ez nagyon nagy izgalommal tölt el minket” – feledezett el egy pillanatra magáról, és



beszért immár kijelentő módon Loeb a Citroen WTCC-s szerepvállalásáról, amit eddig ő és a francia gyártó is csak feltételes módon említett.

A raliban az a legjobb, amikor ténylegesen az autóban ülünk és versenyzünk: maga az a szenzációs érzés, amit ilyenkor érzünk és az a mód, ahogy folyamatosan improvizálnunk kell a kanyarokban. Én viszont már hosszú évek óta itt vagyok, és már mindent megnyertem, amit lehet. Most itt ez a lehetőség, amit a Citroen új projektje kínál számunkra, azé a gyártóé, amellyel mindent közösen nyertünk meg a raliban, ezért úgy gondolom, hogy itt az ideje továbblépni” – fogalmazott a francia, aki idén az amerikai X Games ralikrossz-versenyét is megnyerte egy Citroen DS3-mal.

IRC: Ez már a vég?

Dimitar Iliev magabiztos győzelemmel fejezte be a Sliven Ralit, az IRC bajnokság tizenegyedik futamát. A szombaton élre álló bolgár versenyző 11,2 másodperccel verte a mezőnyt, amelyből Jalta után ezúttal is hiányoztak az élmenők. Ilievnek összességében ez a hatodik Sliven-győzelme volt. A bajnokságot továbbra is Mikkelsen vezeti, Hanninen és Kopecky előtt, és két fordulóval a vége előtt nem is túl sok az esély a változásra, különösen annak tükrében, hogy a sorozat promotere, az Eurosport kiszivárogtatta: jövőre az Intercontinental Rally Challenge helyett a Rali Eb küzdelmeire helyezi a hangsúlyt.



Hyundai-visszatérés



A Hyundai évekkel ezelőtt már megpróbálkozott a rali világában, de sikerek híján hamar feladta a küzdelmet, és nem folytatta pályafutását a WRC-ben. Most azonban készítettek egy új versenyautót, és meg is mutatták a közönségnek, mégpedig a Párizsi Autószalonon. Az új versenygép az i20-as formáját örökölte, de nincs kétségünk afelől, hogy csak annyi köze van a szériamodellhez, amennyire a szabályok miatt szükség van. A részletekről egyelőre keveset tudni, csak annyi biztos, hogy 1,6 literes turbómotort használnak majd szekvenciális sebességváltóval és összkerekhajtással, hiszen ezekre szükség lesz a versenyképesség eléréséhez.



„Nagy siker ez a Fordnak, hiszen Latvala utoljára a Svéd Ralin szerzett győzelmet.”



pilótájának, de legalább a Power Stage-győzelemmel és az azért járó pontokkal vigasztalódhatott a verseny végén.

A hatodik hely az orosz Novikové lett, miután csapattársa, Ott Tänak kitért Fiestája jobb első kerekét. Thierry Neuville első Wales Raliján a hetedik lett, ami figyelemre méltó teljesítmény a belga újonctól. Matthew Wilsoné a nyolcadik hely, pedig a brit pilóta január óta nem állt rajthoz a Rali Világbajnokságban.

Őt Martin Prokop és Nasser Al-Attiyah követte a két utolsó pontszerző helyen.

A Wales Ralit követően ismét hosszabb szünet következik, ugyanis majd csak októberben kerül megrendezésre a Francia Rali (2012. október 5-7.) A 35 évig Korzika Raliként ismert Francia Rali elköltözött Sebastien Loeb szülővárosába, Alsace-ba. Így nem meglepő, hogy a francia pilóta a verseny fő esélyese...



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

Peugeot 208 Type R5

Lehullt a lepel a Miskolcra származó Bocs Attila által tervezett Peugeot 208 Type R5-ről a Párizsi Autószalonon: a 208 R2 után a Peugeot Sport ezzel nyit új kaput a 208 sportváltozatainak életében. Az S2000 kategóriában a márka díjaival, technikájával és sportteljesítményeivel etalonnak számító 207 Super 2000 örökébe lépő 208 Type R5-ben testet ölt a gyártó minden felhalmozott tapasztalata. Az R5 kategória az FIA egységesítési törekvései alapján jött létre, amelyben már komolyan módosított autók indulhatnak. Az IRC és a rali-Eb futamain is ilyenekkel harcolnak – itt már engedélyezett a turbófeltöltés, így az autók alig gyengébbek a WRC-versenyeken anno részt vevő gépekénél.

Az autó 2013 második negyedévében vesz részt az első futamain, illetve vásárolható meg, hogy a rákövetkező idényben országos és nemzetközi bajnoki címek megszerzésére összpontosítsan.



A motorja 1,6 literes, turbós, 280 lóerő csúcsteljesítménnyel és 400 Nm csúcsmomatékkal. A erejét ötfokozatú szekvenciális váltón át kapják meg a kerekek – mind a négy. A hajtásból kimaradt a központi differenciálmű, de a technika egyébként csak egy kis lépésre van a WRC-szinttől. A rajtkész versenyautót nem csak a gyáriak használhatják: bárki vásárolhat egyet, ha van erre a célra 180 ezer eurója, plusz áfa. Ezért a pénzért versenykész autót kapnak a vevők, bár nyilván ez csak az első lépés – egy szezon ennek az összegnek a többszörösébe kerül.

Végeredmény

1. Jari-Matti Latvala	Ford Fiesta RS	3:03:40,3
2. Sebastien Loeb	Citroen DS3	3:04:08,1
3. Petter Solberg	Ford Fiesta RS	3:04:09,0
4. Mads Östberg	Ford Fiesta RS	3:04:50,9
5. Mikko Hirvonen	Citroen DS3	3:05:09,8
6. Jevgenij Novikov	Ford Fiesta RS	3:07:17,3
7. Thierry Neuville	Citroen DS3	3:07:52,2
8. Matthew Wilson	Ford Fiesta RS	3:09:40,7
9. Martin Prokop	Ford Fiesta RS	3:10:39,2
10. Nasser Al-Attiyah	Citroen DS3	3:13:12,4

A világbajnokság állása

Piloták		
1. Sebastien Loeb	Citroen WRT	217
2. Mikko Hirvonen	Citroen WRT	155
3. Petter Solberg	Ford WRT	119
4. Mads Östberg	Adapta WRT	114
5. Jari-Matti Latvala	Ford WRT	112
6. Jevgenij Novikov	M-Sport Ford WRT	63
7. Martin Prokop	Czech Ford Rally Team	40
8. Thierry Neuville	Citroen Junior WRT	38
9. Dani Sordo	Mini WRC Team	31
10. Sebastien Ogier	Volkswagen Motorsport	31

Gyártók		
1. Citroen WRT		348
2. Ford WRT		237
3. M-Sport Ford WRT		123
4. Qatar WRT		63
5. Adapta WRT		61
6. Citroen Junior WRT		60
7. Mini WRC Team		26
8. Brazil WRT		20

Kassai kirándulás

Kazár első aszfaltgyőzelmét aratta Szlovákiában

Szeptember elején került sor az országos ralibajnokság utolsó előtti fordulójára, Miskolc helyett a határon túl, Szlovákiában csatáztak a legjobbak. Kassán a magyar ob mellett szlovák, lengyel és Közép-Európa Zóna Trófea versenyt is rendeztek.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ

FOTÓ: FARKAS TAMÁS, MÁTÉ ZSOLT, BÉRES GÁBOR

Az előjelek a futam előtt jónak ígértek, amit a verseny adatai is tükröztek: 550 kilométer versenytáv, 164 kilométer gyors, összesen 13 szakasz. A pályákat a legtöbb magyar induló már ismerte a régmúlt időkől, így nem csoda, ha a csapatok is nagy várakozással készültek a szomszédos országba. „Nagyon várjuk ezt a versenyt. Izgalmas futamnak ígérkezik, ráadásul teljesen aszfaltos pályákon, amit különösen szeretünk. Remélem az idei évadra már kimerítettük a balszerencsénket, és ezúttal semmi sem hátráltat abban, hogy jó eredményt érjünk el. Bízunk benne, hogy nagy meccsekkel örvendeztetjük meg a nézőket” – fogalmazott Turán Frigyes. „Kassa nekünk sem idegen. Sőt! Talán nyugodt szívvel állíthatom, hogy Igornak köszönhetően hozánk áll a legközelebb. Az én emlékeim csak három versenyre terjednek ugyan, de a navigátorom már kilenc alkalommal mérettette meg a tudását ezeken a pályákon, ami remélhetőleg



Osváth és Trencsényi egyaránt elégedetten térhetett haza Kassáról, de a legboldogabb azért nyilvánvalóan Kazár volt

Visszakapta, de nem mindet

Újabb fejleményekkel gazdagodott az aradi Kazár-dossier. Az ORB romániai futamán történeteket követően az ügy kivizsgálására létrejött háromtagú testület a kizárást visszavonta, de a hatos gyorsasági szakaszon történetek miatt Kazár Miklóst és Ferencz Ramónt öt perc büntetéssel sújtották. Ez pedig annyit jelent, hogy a pályán elért győ-

zelem helyett a Maximun Racing Team párosát a magyar értékelésben a hatodik helyre sorolták, és a power stage megnyeréséért járó pontokat is megtarthatták, így 11 egységgel gazdagodtak. A csapatnak lehetősége nyílt fellebbezni a döntés ellen, de ezzel nem kívánnak élni, tehát az eredmény véglegesnek mondható.

igen nagy segítség lesz számunkra a pályák feldolgozásában” – nyilatkozta a futam előtt Herczig Norbert.

Nos, ezek a jóslatok nem igazán váltak be, hiszen a verseny első negatív momentuma éppen Herczigék nevéhez volt köthető, és Turánék is már az első szakaszon búcsúztak. A bajnoki cím védői egy komolyabbnak mondható esést éltek át péntek kora délelőtt. A páros épségben megúszta, a Fabia azonban már nem maradt százszázalékos – mondhatni, ki kell dobni. A rali-vb-t is megjárta másik kettős előbb a differenciálművét törte össze, majd a fékolajuk folyt el, így szombaton már csak a szuperrali szabályaival – és esélytelenül folytatták.

Az első szakaszt csak körülbelül tíz páros teljesíthette versenytempóban, míg a többiek egy átlagolt idővel lettek gazdagabbak. Harmadik Botka Dávid lett a pénteki nap vége – hátránya az első két versenyző különb-

ségéhez képest nagyobb volt, 17 másodperc Kazárral szemben. Az első nap hét gyorsaságiját követően két miskolci állt az élen: a subarus versenyző, Hadik András 5,3 másodperccel vezetett Kazár előtt. Az abszolút értékelésben a lengyel bajnok Kajetan Kajetanowicz bizonyult a legjobbnak.

A szombat majdnem hasonlóan kezdődött a péntekihez – annyi különbséggel, hogy nem az első gyors lett etap, hanem a második – a 26-os rajtszámmal nevező Ondrej dobta el a Mitsubishijét, így az öt követő versenyzők átlagolt időt kaptak. Kazárék számára fordult a kocka, hiszen győzelemmel zárták a bajnokság ötödik futamát. Kazár a pénteki öt másodperces hátrányát Hadiikkal szemben lefaragta, majd hat másodpercet még adott sporttársának, így megnyerte a bajnokság szempontjából nagyon fontos csatát.

A kassai futam leggyorsabbja eközben abszolútban a lengyel Kajetan



Budavári Zoltán már egy futammal a vége előtt megnyerte az S csoport küzdelmeit, így ismét bajnokként zárta az évet. Ettől függetlenül a zárófutamot sem hagyja majd ki, ott lesz a komlói Baranya Kupán is



hétvégét csak így lehetett a legjobb magyar párosként zárni. A bajnoki cím szempontjából is sokat léptünk előre. Az éves elsőséget még nem mertük megünnepelni, de a mostani teljesítményünkre is lehet alapozni. Győztünk, és a jövőbe tekintünk” – értékelt a győztes.

„A pénteki nap nem indult túl jól, hiszen Herczig Norbi rögtön össze is törte magát. Zavart minket, hogy nem tudtuk, mi van velük, de a kerekeink is kihültek a 20 perc várakozás miatt. Az első nap végére sikerült öt másodperc előnyre szert tennem, amit reméltem, hogy szombaton is megtarthatok. Sajnos azonban elrontottam egy gyorsaságit, és Miki ott megvert engem, és meg is előzött, így visszaestünk a második helyre. Végül a magyar bajnokin másodikként, az összetett-

ben pedig negyedikként zártam. Fontos még, hogy érdekelt vagyok a szlovák bajnokságban is, ott egy harmadik hellyel gazdagodtam, így összességében jó hétvégén vagyok túl” – vélekedett Hadik András.

„Minden rendben volt, a gyorsaságik is nagyon jól sikerültek. Szombaton pró-

báltunk kicsit gyorsabban menni a pénteki tempónál, hogy előrébb kerüljünk az összetettben, mert csak 5-6 másodperces lemaradásunk volt az előttünk állóktól. A beállítások szintén jól sikerültek, és a gumiválasztásunkkal sem akadt gond, néhány megforgáson múlt,



Kajetanowicz volt Grzegorz Gryzb előtt, de a magyaroknak sem volt okuk szégyenkezni, harmadikként következett az ORB-t élen záró Kazár Miklós, akit Hadik András követte a negyedik helyen.

„Egy nagyszerűen szervezett, és sportszakmai szempontból is komoly rendezvényen vehettünk részt” – mondta Kazár Miklós. „Nagyon sajnáljuk, hogy Herczigék már az elején búcsút intettek a csatának, ezután viszont Hadikékkal és Botkákékkal vívtunk óriási harcot. Rendkívül bevállalóan, de végig maximális koncentráció mellett autóztunk. Egy ilyen



Rongits Attilának az első és a harmadik szakasz is defektet hozott Kassán, így hamar kénytelenek voltak feladni a további küzdelmeket. Azt tervezik, hogy San Marinóban, a Rali Legend során egy VFTS-sel majd meg tudják vigasztalni magukat



Hadik András kék Subaruja akár első helyen is végezhetett volna, ha nem forog meg az autó az egyik gyorsaságin



A Kassa Rali végeredménye			A bajnokság állása	
1. Kazár-Ferencz	Mitsubishi Lancer EVO IX	1:32:14.4	1. Kazár-Ferencz	82
2. Hadik-Kertész	Subaru Imprenza	1:32:22.2	2. Botka-Mihalik	68
3. Botka-Mihalik	Mitsubishi Lancer EVO IX	1:34:04.8	3. Herczig-Bacigal	66
4. Balogh-Holczer	Mitsubishi Lancer EVO IX	1:36:09.8	4. Bútor-Tóth	42
5. Bútor-Tóth	Mitsubishi Lancer EVO IX	1:37:00.4	5. Matics-Viczena	38
6. Osváth-Farnadi	Mitsubishi Lancer EVO IX	1:37:52.6	6. Hadik-Kertész	32
7. Pethő-Rubóczky	Mitsubishi Lancer EVO IX	1:38:08.7	7. Osváth-Farnadi	30
8. Matics-Viczena	Mitsubishi Lancer EVO IX	1:38:09.3	8. Turán-Zsiros	29
9. Trencsényi-Verba	Mitsubishi Lancer EVO IX	1:38:42.4	9. Pethő-Rubóczky	29
10. Matók-Szabó	Honda Civic Type-R	1:43:09.5	10. Balogh-Holczer	27

hogy csak a harmadik helyen végeztünk” – összegzett Botka Dávid.

A dobogósok mögött egy harmadik miskolcinak, Balogh Janinak sikerült megszereznie a 4. helyet, lemaradása ráadásul csak 16 másodperc volt a fekete Mitsubishihez képest. Bútorék és Osváthék 50-50 másodperccel bizonyultak lassabbnak, majd Pethő-Matics-Trencsényi befutó következett. A leggyorsabb két-kerekes, Matók a 10. helyen ért célba.

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



H-2457 Adony,
Dózsa György u. 5.
email: info@beta-q.hu
www.beta-q.hu
Tel.: +36 25 514400

SZÁRAZFÖLDI
ÉS VÍZ ALATTI
KOTRÁSOK

HIDROMECHANIZÁCIÓS
MEDERKOTRÁS

SPECIÁLIS
FÖLDMUNKÁK

AUTÓ- ÉS RALIKROSSZ
PÁLYÁK KARBANTARTÁSA



Drágának találja az új autókat?

Vásároljon! Jó minőségű használt autót, elérhető áron, Akár 1 év Garanciával, Olcsó szerviz háttérrel!



Kövesdán Kft.
Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz

1221 Budapest, Hajó Új 11 www.kovesdan.hu
Tel.: 06-1-229-2500 info@kovesdan.hu
Nyitva tartás: H-P: 8:00-18:00 Sz: 9:00-14:00

Az első aszfaltgyőzelem



Kazár és Ferencz megnyerte a Kassa Ralit

Szlovákiában a Maximun Racing Team kettőse tizedekre menő harcot vívott a Hadik-Kertész egységgel, de végül ők jöttek ki győztesen a párharcból. Ebben a bajnoki sorozatban Bükfürdő és Arad után ismét az élen végeztek, amivel hatalmasat léptek előre az éves értékelés szempontjából. Ugyanakkor a kétkedőket is sikerült megnyugtanni, hogy nem csak murván, hanem aszfalton is komolyan, nagyon komolyan kell számolni Mikiékkel.

SZÖVEG: MAROSRÉTI ERVIN • FOTÓ: DUEN

„Egy nagyszerűen szervezett és sportszakmai szempontból is komoly rendezvényen vehettünk részt” – mondta Kazár Miklós. „Nagyon sajnáljuk, hogy Herczigék már az elején búcsút intettek a csatának, ezután viszont Hadikékkal és Botkáékkal vívtunk óriási harcot. Rendkívül bevállalóan, de végig maximális koncentráció mellett autóztunk. Egy ilyen hétvégét csak így lehetett a legjobb magyar párosként zárni. Ramón és az egész csapat kivette a részét a sikerből, amivel ismét bebizonyítottuk, hogy komolyan kell velünk számolni. A célba érés után az volt az első dolgom, hogy gratuláljak Hadik Andrásnak. Egy ilyen színvonalas futamon méltó vetélytársak voltunk. Szárazban és esős körülmények között is csupán tizedek döntöttek egyikünk vagy másikunk javára. Emellett hatalmas élményt jelentett, hogy a szlovák és a lengyel mezőnnyel mehettünk közösen. Egy másodperc csúszás sem volt, a futam valamennyi közreműködőjének csak köszönettel tartozunk. Nagyon boldogok vagyunk,

mert rendkívül kerek, már-már tökéletes volt ez a hétvége. Idén már nem először. A bajnoki cím szempontjából is sokat léptünk előre. Az éves elsőséget még nem mertük megünnepelni, de a mostani teljesítményünkre is lehet alapozni. Győztünk és a jövőbe tekintünk.”



Kazárék Kassán nagy lépést tettek a bajnoki cím irányába, hiszen az utolsó futam előtt előnnyel várhatják a finálét

„A Kassán megszerzett serlegek nem hullottak az ölünkbe, azokért kőkeményen meg kellett dolgozni – értékelt a futamot követően Ferencz Ramón. „Az egész csapat profi és



hibátlan munkát végzett, abszolút jól volt felépítve a szlovákiai hétvége. Bevallom őszintén, előzetesen azt gondoltam, hogy Hadik Andrist ezeken a pályákon nem lehet megfogni, mert korábban rengeteget versenyzett itt. Aztán úgy a harmadik gyors környékén már éreztem, hogy nagyon együtt vagyunk, szoros időket autóznak egymáshoz, ezért meglehet a győzelem. Bebizonyítottuk, hogy aszfalton is tudunk nyerni, aminek borzasztóan örülök.”

„Meggyőződésem volt, hogy az előző hetekben elvégzett munka és a jó itinerer mehozza az eredményét” – fogalmazott Szabady Levente csapatvezető. „Aszfalton is abszolút versenyképesek, sőt a legjobbak voltunk, ami 25 pontot hozott a konyhára. Egy pici szerencse is kellett ehhez az eredményhez, az egyébként szakmailag kiválóan rendezett futamon. Nagyon örülünk az idei harmadik győzelemnek, de dolgoznunk kell tovább. Minden külső körülményt igyekszünk kizárni, és a lehető legjobban fel fogunk készülni a szezonzáró komlói futamra.”



Cseh és szlovák megmérettetés

A Matics–Viczena páros Csehországból Szlovákiába indult versenyezni

A Matics–Viczena párosnak már a tavalyi évben is nagyon tetszett a Barum Rali, ezért nem is volt kérdés, hogy 2012-ben visszatérnek az IRC-fordulóra - bár az eredmények vegyesen alakultak. A futamot követően aztán sokat nem pihenhetett a páros, hiszen szinte azonnal indultak is Kassára, ahol a magyar bajnokság soron következő fordulóját rendezték.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: DUEN, FARKAS TAMÁS

„A verseny idén is szenzációs volt, de sajnos nekünk most sem sikerült túl jól. Az időjárás elég mostoha volt, de ez nem befolyásolta magát a rendezést. Talán még soha nem mentünk ennyit esőben, pontosabban vizes pályákon” – kezdte mondandóját Viczena Gábor navigátor. „Annyira mégsem élveztük, mint amennyire lehetett volna. A harmadik gyorsaságin sikerült 180 km/h-s sebességgel lecsúszni az útról. Óriási szerencsénk volt, hogy megúsztuk. Elfértünk a fák között, egyet sem vertünk teli- be... Ötödik padlón értünk az ominózus hely-

színhez, ahol a bukkanó után volt egy jobb 1-es kanyar, és én nem számoltam azzal, hogy a bukkanó el fog emelni, pedig elemelt. Becsúsztuk az út mellé, ott egy partoldal átdobott minket a másik oldalra, ahol szétütöttünk egy karámot. Majd a karám után jött egy sövény, ami- ben szerencsére nem volt fa, csak ilyen össze- tákolt drót-fakerítés. Azon is átrongyoltunk, de az már elég sokat fogott, és utána már vissza- találtunk az útra” – fogalmazott Gábor.

A gyorsat még befejezték, és a szervizparkig is eljutottak, de az autón maradandó sérü-

lések keletkeztek. Megsérült a cooler-hűtő, elszakadtak a csövek, rongálódott a szélvédő és a sárvédő is. A csapat csak azzal törődött, hogy a kocsit olyan állapotba hozzák, amivel folytathatják a versenyzést.

„A második nap már sokkal nyugodtabban telt, nem volt semmi kalandunk, az autón sem keletkeztek újabb sérülések. Sikerült ismét célba érniük. Abszolút értékelésben előrébb végeztünk, mint tavaly, de a kategóriánkban most sajnos hátrébb szorultunk. Mindezek el- lenére a terv az, hogy jövőre újra nekivágunk



a gyorsokat. Ilyenkor lép fel az a probléma, hogy hideg gumival kell elindulniuk a versenyzőknek, és még pár perc, mire felmelegszik a technika is. „Később kaptunk egy defektet, a többiek büntettek is, és egy percet adtak nekünk. A végeredmény az lett, hogy nem sokkal, de lemaradtunk a dobogóról. A bajnokságban köztünk és Pethőék közt nem történt változás, így a döntés az utolsó futamra maradt, reméljük számunkra kedvező eredménnyel. Természetesen nem felejtjük el megköszönni támogatóinknak és szervizcsapatunknak is, hogy jelen lehettünk a versenyeken, valamint a nézőknek, hogy szurkoltak nekünk” – zárta mondandóját Viczena Gábor.

A duó egy kis pihenést követően előbb San Marinóba, a Rally Legend-versenyre utazik, mielőtt a Baranya Kupán állna rajthoz. Mindez természetesen nem valósulhatna meg, ha támogatóink és szervizcsapatunk nem teljesítettek volna emberfeletti, köszönjük!

ennek a kalandnak, és reméljük szerencsésebbek leszünk, mint eddig. A Barum Ralis pályák a legnehezebbek közé tartoznak, össze sem lehet hasonlítani egy Egerszalók–Verpeléttel, mert itt 500 méteren belül van annyi kanyar, mint ott az egész pályán. Fontos, hogy megköszönjük a nem kevés magyar nézőnek, hogy a Barumon is szurkoltak nekünk” – foglalta össze gondolatait Viczena Gábor, a csehországi kihívással kapcsolatban.

A csapat aztán hazafelé vette az irányt, és vasárnap éjjel érték haza. Sokat azonban

nem pihenhetek, hiszen kedden már indultak is tovább Kassára. „A verseny alatt éreztük a fáradtságot, és természetesen a Barumon bemutatott mutatványunk sem múlt el nyomok nélkül. Vissza kellett rázódni, hogy újra versenytempót tudjunk menni. Vezetjük a bajnokságot, mindenképpen pontokat kellett szereznünk, ha lehet minél többet. Rohannunk persze nem kellett, de a többieket figyelni annál inkább” – fogalmazott Matics Mihály. Kalandos verseny ez a párosnak, hiszen többször is előrtük állították meg





„A Velencei–Csiki kettős műszaki gondjai ellenére is nyerni tudott.”



Évadzáró száguldás

Young & Partners Rali-Túra Bajnokság, Vác

Szeptember utolsó hétvégéjén durrogó raliutók hada száguldott a váci Tesco parkolójában szombaton, valamint vasárnap Gombás és Sejce, illetve Kóspallag és Márianosztra között: ez volt az RTE szezonzáró, a III. PM Peugeot Vác Rali.

SZÖVEG: JUHÁSZ VERONIKA • FOTÓ: BENCZE, KUMMER, FARKAS, PASIFOTO.TRY.HU

A Historic autókkal és a licenceseikkel együtt 128 versenygép (plusz 13 előfutó) állt rajt-hoz a kicsit szűkös pályára szabott prologon, nem mellesleg a licenzesek közül is nagy nevek (Asi, Botka, Pethő, Kakuszi, stb) indul-

tak el a megmérettetésén. A közönség sem volt kevésbé népes, mint a mezőny, így mindenki kiválóan szórakozott.

Vasárnap aztán már változott a helyzet. A technikásabbnak számító első gyorson egy Mitsubishi VI-osnak sikerült tetőre állni, majd a tempósabbnak jellemezhető kóspallag–márianosztrai szakasznak esett több kocsi áldozatául. A második gyorson Asi autója csúszott le kanyarban, a licenceseik közül még egy Lada is az árokba



esett, és ugyanígy járt egy másik Zsiguli is a H1-es kategóriából.

A második körben történt a legtöbb váratlan esemény. Az izgalmak fokozásaképpen egy terepjáró bukkant fel a gyorsaságán, de szerencsére ezt az éppen versenyző páros még időben észlelte, elkerülve ezzel a balesetet. Ezután egy historicos Opel járt a gyors menti árokban – kitaláltak és folytatni tudta a versenyzést –, majd a Ford Caprinak tört ki a kereke. Egy H1-es Lada is beesett, valamint egy Seat akadt még fenn az egyik lassító gumiján. A harmadik kör az előzőhöz képeset már nyugodtabban telt, ahol csak egy A3-as Lada csúszott ki és akadt fel egy kanyar külső ívéen.

Az abszolút értékelést tekintve nagy küzdelmek zajlottak, és csak másodpercek döntöttek az elsők között. Végül a rossz hajtáspumpa ellenére is Velencei–Csiki kettős bizonyult a leggyorsabbnak. 3,7 másodperccel lemaradva a második helyre az ifj. Vincze–Csernai duó került, akik magyar szlalom bajnokként most a rali felé kacsintgatnak. Harmadik helyen – rossz futómű-beállítások miatt 4,7 mp-es hátrányt szerezve – az ifj. Kiss–Varga páros

végzett, akik a H4-es bajnoki címet itt ünnepelelheték meg. Mögöttük 2 perces lemaradással a H4-ben Gönczöl és Koskár állhattak fel a dobogó második fokára.

A H3-ban szép előnnyel győzött a Tajmel–Csendes kettős, akik ezzel a bajnoki címet is megszerezték. Így lett második a Horváth–Adorján kettős, akik mellett a szerencse is kitartott, hiszen az egyik gyorson elnéztek egy elágazást, majd az utolsó körben fék nélkül versenyeztek. A H2-es kategóriában az első helyet az idén először célba érkező Vargha–

Magyar duó érdemelte ki, mivel most végre különösebb műszaki problémájuk nem akadt. Mögöttük második legjobbként a Papp testvérpár autózott, akik ezen felül itt szerezték meg a kategória bajnoki címét is. A Ruszó–Jobbágy kettős pezsgőtől gyönyöröző autóval gurult be a parc fermébe, hiszen a H1-es kategória első helyét és a bajnoki címet is megszerezték. Csak 4 másodperces lemaradással a Szilágyi–Treitl formáció érdemelte ki az ezüstérmét.

Közel két másodperces előnnyel a Kondella–Fülep páros győzedelmeskedett az

N3-as géposztályban, másodikként Kovács „Puki”–Kovács G. gurult be a célba. Az N2-es kategóriában a Markó–Gerő páros nyert, akik már csak örömautóztak, hiszen már az előző versenyen megszerezték az év végi bajnoki címet. Az N1-ben legjobbnak járó kupát a Barna–Pálinkás duó a Suzukit áttolva szerezte meg, ezzel együtt az övék lett a bajnoki második helyezés is.

A Kolencsik–Groholy kettőst a kis piros villámautóval még egy megforgás sem tarthatta vissza, hogy átvessze



Íjabb Kanyik Antal váci eredménye elég volt ahhoz, hogy kategóriájában harmadik helyet szerezzen az RTE bajnokságában





A kék-fehér-fekete Mitsubishi, a volánja mögött Domonkos Lászlóval, az abszolút 6. helyet tudhatja a magáénak



az aranyérmet az A3-ban. Az A2-ben a Csizmadia–Marcsa páros élete első kategóriagyőzelmét ünnepelhette vasárnap a túrában. Az A1-es kategóriában csak egy induló, a Balázs–Szabó formáció akadt, amely egy Trabanttal problémamentesen végigszágulotta a napot.

Élvezték a szezont

Gönczöl Ferenc eredményes évet zárt

A Vác Rali szinte hazai versenyének számít Gönczöl Ferencnek, ezért külön élvezte a megmérettetést.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: BENCZE, FARKAS

Hogyan sikerült a váci kihívás?

Nagyon jó kis versenyen vagyunk túl. Összesítettben a 13. helyen végeztünk, kategórián belül pedig a második pozíciót csíptük meg. A szervezésre semmilyen panaszunk sem lehetett, minden nagyszerűen zajlott. A pályákat jól jelölték ki, a hangulat pedig remek volt, hála a sok kilátogató nézőnek. Egyre többen találnak rá a ralitúrára, aminek külön örülök. Egyedül az időjárásról tartottunk kicsit, de végül azzal sem volt gond.

Az elején azért megijedtetek kicsit...

Valóban, pontosan ezért féltünk a rossz időtől. Az első gyorson a hűvös miatt nagyon hidegek voltak a fékek és a gumik, valamint mi sem találtuk meg a ritmust, ezért becsúsztuk az árokba. Szerencsére azonban



a telet nem a szerelésével, hanem a fejlesztésével tölthetjük.

Összességében milyennek értékelnéd az idei szezont?

Éves szinten megszereztük a harmadik helyezést kategóriában. A magunk módján mindent meg is tettünk azért, hogy ez sikerülhessen. Sikeresnek titulálom a 2012-es idényt, hiszen az autó jól ment, bírta a gyűrődést, ami rólunk is elmondható. Persze egy kis fejlesztés még ráférne a télen, ha minden jól megy, ez meg is fog történni. Néha kicsit fáradtan indultunk neki egy-egy fordulónak, de ez bárkivel megeshet, erre nem fogunk soha egy gyengébb szereplést. Mindenképpen szeretnénk megköszönni a szponzorainknak, a segítőknek, a szerelőknek és mindenkinek, akik bármilyen módon közrejátszottak az autó felkészítésében, hogy mindvégig támogattak minket. Természetesen hálásak vagyunk a szurkolóknak is, akik nélkül az egész semmit sem érne.

Jövőre újra, ugyanitt?

Reményeink szerint igen. Imádjuk ezt a sportot, és szeretnénk folytatni. Ez persze az időn, energián és egyéb körülményeken is múlik, de mi azon leszünk, hogy 2013-ban is rajthoz állhassunk.



Egy álmom vált valóra...

Kondella-Fülep: N-es bajnokok lettek

Év elején, amikor elhatározták, hogy az RTE összes futamán rajthoz állnak, még álmodni sem mertek arról, hogy ilyen eredményt is elérhetnek. Voltak év közben technikai problémáik, vezetéstechnikai hibáik, de megpróbáltak mindentől tanulni és fejlődni. És sikerült. A pilóta beszámolója az RTE szezonzáró futamáról és a nagy sikerről.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: HAJÓKA

„Sajnos, csak az utolsó verseny előtt újítottuk fel a motort, a váltót és a kuplungot. Így utólag, a versenyen tapasztaltak alapján azt kell mondanom, hogy ezt már jóval hamarabb kellett volna elvégeznünk.

Tavaly a váci verseny volt az első futamunk, ahol a kategóriában indultunk, és az első,



amelyik idő előtt véget ért, ezért az idei hétvégét más hangulatban közelítettük meg, mint a többi.

Már az N3-as kategória bajnokaiként rajtoltunk el, de az N csoport bajnoki címe még a szemünk előtt lebegett, ugyanis 5 ponttal vezetünk az összesítésben. Elég lett volna a dobogón végeznünk az összesített elsőséghez, de az első kör után úgy láttuk, hogy még akár meg is tudjuk nyerni a versenyt. A kategóriánkat közel fél perccel vezettük két gyorsasági után, az N abszolút értékelésben pedig 4,3 másodperccel voltunk lemaradva az első helytől. Próbáltam a teljesítményre koncentrálni, és Edina jó navigálásával sikerült is



a végére 0,4 másodperces előnnyel megnyernünk a csoportot, valamint az N3 kategóriát.

A versenyen semmilyen problémánk nem volt, és kijelenthetem, életünk legjobb futamán vagyunk túl. Pörgős rendezvény volt, egyszer volt csúszás, kb. 15 perc, de ez elhanyagolható. Nagyon tetszettek a pályák, a hangulat...

Életünk első bajnoki címét szereztük meg N abszolútban és N3 kategóriában egyaránt. Köszönet ezért a támogatóinknak, a szervizcsapatnak, a barátoknak, akik segítettek bennünket, és természetesen Edinának, aki az odaadásával, munkájával sokat hozzáértett a közös versenyzésünkhöz.”

Támogatóink: Royal Defend Kft., Dokutech Center Kft., EB-EZ Business Kft., Ecooffice Technology Kft., Evolution Consulting Kft., ExcellIT Informatikai Szolgáltató és Tanácsadó Kft., FPO Hungary Kereskedelmi és Szolgáltató Kft., Gündert Zoltán vezető tanácsadó, gyerekek.hu, Innovitas Közhasznú Nonprofit Kft., M.B.S. Plus Kft., MICRO-TOP Távközlési Kivitelező és Tervező Kft., Next Generation Group, Olasz és Társai Kft., Pannon Tobacco Kft., PWENT Kft., Rowa Chemicals Kft., Sikeres Projekt Kft., Starter Electronic Kft., V4 Transport Szállítmányozási Kft.

Látványra mentek

A László Racing Team több versenyzőpárossal is képviseltette magát a Vác Ralin

Nem alakult szerencsésen a László Racing Team számára a Rali-Túra szezonzáró futama Vácott. László István és Kurtos Róbert már az első szakaszon búcsúzni kényszerült, míg a Bódi Sándor-féle páros, valamint Tóth Attilák inkább a látványos autózásra koncentráltak az eredmények helyett.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: PASIFOTO.TRY.HU



A sárga Astra technikája ismét akadozott, így László István és Kurtos Róbert csak a Mikulás és Szilveszter Ralin javíthat

Pedig minden jól indult a László-Kurtos párosnak, hiszen a prologon nagyszerűen teljesítettek. Az első gyors szakasz negyedik kilométerénél aztán kifogott rajtuk a technika ördöge, hiszen eltörött az első felfüggesztésük, így feladni kényszerültek a idény utolsó futamát. „Sajnos elmondható, hogy idén ez már visszatérő probléma nálunk. A prologon min-

den rendben volt a technikával, de az első par lelegején bekövetkezett a baj. Inkább a prologon tört volna el a felfüggesztés, hiszen akkor este még nekiállhattunk volna megszerelni, így a továbbiakban nem adódott volna ilyen gondunk. Sajnos azonban ez van, el kell fogadnunk, ami történt” – fogalmazott a csapat vezetője, aki a többi páros szerepléséről is mesélt.



Targo Trans Kft. PASIFOTO TRY KFT.

MISAWA SRO

KZ Invest Kft. OSIP

CORWOOL Kft.

Classic Truck & Bus Kft.

Animax 2006 Bt. PASIFOTO TRY KFT.

Vissz-Wall Kft.

ARCHEOCOMPLEX KFT. HÁZ-PLUSSZ 2006 KFT.



„Bódi Sándorék egy Ladával vágta neki a megmérettetésnek, de már a verseny előtt elmondták, hogy a látványra fogják fektetni a hangsúlyt. Ez be is jött, hiszen mind a prologon, mind a verseny egészében őrijongott a közönség, amikor megjelentek. Kategóriájukban még így is a nyolcadik helyen zártak a tizenöt indulóból, ami a korábban elmondottakat nézve szép eredmény” – fogalmazott László István.

„Tóthék, akik szintén egy Ladával álltak rajthoz, az egész verseny során kisebb problémákkal küszködtek, de végül sikeresen célba értek. Idén ezzel be is fejeződött a Rali-Túra sorozat, amelyet nagyon élveztünk. Persze lehetett volna kicsit kevesebb gondunk a technikai részleggel, de jövőre talán nem lesz ennyi hiba” – foglalta össze gondolatait a csapatvezető, aki röviden kitért a következő szezonra is. „Őszinte leszek, még nem foglalkozunk konkrétan a 2013-as idénnyel. Egyelőre annyi bizonyos, hogy idén még indulunk a Mikulás Ralin, és a Szilveszter Ralin is tervezzük a részvételt.”

Csodálatos méterek



Sajtóséknak nem tartott sokáig a Vác Rali, pedig...

Ahogy tavaly, az idei évben sem sikerült a Sajtós-Diósi páros számára, hogy eljusson a Vác Rali rajtjáig. Történt ugyanis, hogy a verseny előtt frissen beszerelt gyári versenykuplung a maga 10 kilométer etap útvonalának megtétele után felmondta a szolgálatot.

SZÖVEG, FOTÓ: SÁRI PÉTER

„A verseny előtt kuplungot kellett cserélnünk. Otthon volt egy, amit az 1,6-os motornál használtunk, de sajnos ez csúszott, ezért egy másik után kellett nézni. Találtunk is egyet, egy gyári Tiltont, és még péntek délután ki is tudtuk cserélni, amiért óriási köszönet a Honda Heart Club-os Gyurinak. Ekkor azt gondoltuk, minden rendben van, de sajnos nem így volt...” – kezdte a történetet Sajtós Dénes.

„Mivel a kuplung cseréjére az utolsó pillanatban került sor, ezért a várva várt teszt elmaradt. Pedig lett volna mit gyakorolni, ugyanis az új alkatrész után picit meggyúlt a bajom a rajtolással, továbbá a futóművünk

nagy tempónál nem az igazi, ezért ezen is jó lett volna állítani.

Az ominózus „gyári” alkatrész aztán úgy működött összesen tíz kilométert, hogy versenytempóban egyáltalán nem is használtuk. Míg más a prologon szórakozott, addig mi szétszedtük az autót, és kiderült, kitekerete a tárcsa közepén a ricnit. Ez egy jó tanulság volt számunkra, és ezek után inkább gyártunk magunknak kuplungot. Ezt szeretnénk volna a verseny előtt is, de sajnos nem sikerült. Viszont most már felvettük a kapcsolatot a Whistler Racinggel, hogy készítsenek egy ilyen alkatrészt nekünk.

De nem adtuk fel. Az autót addig fogjuk csinálni, míg megbízható nem lesz. Mert valójában, amikor működik, az élmény leírhatatlan, és minden egyes méter megtétele csodálatos érzés, mert úgy működik, mint egy igazi gyári Kit-car.

A folytatásban szeretnénk a novemberi tabányai Rali2-es versenyen előfutni, hogy az új, gyártás alatt lévő alkatrészeket maximálisan le tudjuk tesztelni” – osztotta meg velünk terveiket a versenyző.



Háromszoros élmény

Bakó Rally Team: Vácott több dologra is figyeltek



A váci RTE-verseny elég összetett volt a Bakó Rally Team számára, ezért minden érintett személyt megkérdeztünk azzal kapcsolatban, hogy érezték magukat.

SZÖVEG: TIBA ANITA

FOTÓ: BENCZE, PASIFOTO.TRY.HU



Bakó László–Tóth Szabolcs versenyzők:

Mire fektette a csapat a hangsúlyt a Vác Ralin?

Ezen a hétvégén szerettünk volna Veres Csabikának minél több adományt gyűjteni, hogy segítsük a gyógyulását. A kisiút a nap 24 órájában egy gyomor-szonda táplálja és tartja életben.

Sikeresen zárult a verseny számotokra?

Minden tekintetben fantasztikus futamot tudhatunk magunk mögött. Sikerült megszereznünk a kategória 2. helyét, valamint az idei évben az M1 kategória bajnoki címét.

Milyen tervek van a jövőt illetően?

Az idén még egy jótékonysági rendezvényen, az Örömautózáson, Zsámbékon veszünk részt, ahol beteg gyermekeket fogunk megismertetni a versenyzés élményeivel. Majd az év hátralévő részét fejlesztéssel és teszteléssel fogjuk tölteni, így készülve a 2013-as román bajnokságra. Az első helyünket pedig egy év végi csapatépítő bulival koronázzuk meg.

Veres Csabika és családja:

Hogyan ismerkedtetek meg a Bakó Rally Teammal, és mi volt az oka?

A csapat keresett meg minket, hogy segíteni szeretnének Csabikának, és állták a szavukat. Folyamatosan kapcsolatban voltunk a Vác Rali kezdetéig és azóta is, örülünk, hogy befogadtak minket. Remek emberek, akik önzetlenül segítenek nekünk.

Csabika és testvérei mennyire élvezték a ralit, és hogyan segíti ez Csabó gyógyulását?

A rali eddig idegen volt a család számára, de ez a sok autó, a környezetváltozás és az emberek, akik mind barátként kezeltek minket, egyszerűen mesés volt. Elég, ha annyit mondom, hogy Csabó a hétvégén evett, és először kért inni!

Mit üzennétek a team-nek?

Köszönjük az ajándékokat, az adománygyűjtést és az új barátságokat. Csodálatos ralicsapat és emberek vagytok. Köszönjük, amit értünk tettetek!

Erdélyi György–Növényi Norbert versenyzők:

Immár második ralitúra versenyeteken vagytok túl, hogyan értékelitek a váci futamot?

Szenzációs volt minden, egyre jobban megy ez nekünk. Éreztük és élveztük, hogy sokat gyorsultunk magunkhoz képest, de azért van még mit tenni.

Mennyire összeegyeztethető a ti párosotok és a csapat céljai a raliban?

Százszázalékosan! A csapat felkészült, naprakész minden versenyen, és örülünk, hogy a tagjai lehetünk ennek a társaságnak. A jó szándék és a segítőkészség vezérli őket, hozzánk hasonlóan.

Vége az idei ralitúra bajnokságnak, jövőre is előfutóként, vagy már a mezőnyben indultok majd?

Igen, szeretnénk jövőre az A3 kategóriában indulni, és lehetőségünkhöz mérten addig is együtt edzünk Laciékkel, és tanulunk tőlük.

Tesztelni kell

Lieszkovszkynak hiányoznak a tesztkilométerek

A tavalyi szezonban futamgyőzelmet és több dobogós helyezést is szerzett Lieszkovszky Gábor, és az ötödik helyen zárta a bajnokságot. Egy fordulóval a vége előtt jelenleg is ebben a pozícióban várja a szezonzárót, de nem erre az eredményre számított.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: TDK

Tavaly nagyon jól mentél. Mi változott az idei szezonban? Miért nem jönnek a helyezések?

Az összetettben egy versennyel a vége előtt ugyanott állok, mint tavaly, de mégis gyengébb ez a szezon. Talán a céges elfoglaltságok miatt, hiszen több időt vesz el most a versenyzéstől, mint tavaly. Sokkal kevesebbet tudunk tesztelni, kimaradtak az edzések. Fontos megemlíteni, hogy a mezőny is nagyon sokat erősödött. Oka még a gyengébb szereplésnek, hogy pechesek voltunk. Szinte mindig akadt valami technikai probléma, ami hátráltatott minket. Általában a nap végére találtunk valamilyen érdeemes megoldást, de azok sem voltak az igaziak.

A gokart alkalmas arra, hogy még többet hozzatok ki belőle?

A mostani egy 2011-es, Fernando Alonso vázas gép. A motor új, idei fejlesztés, amit az év elején kaptunk meg a dunaszerdahelyi versenyre. Akkor a harmadik helyen végeztem,



és azt hittem, minden rendben lesz, tudunk majd jó teljesítményt nyújtani vele. Most már elmondhatom, hogy tévedtem. A vázzal minden rendben van, azt időközben beállítottuk, csak az erőforrással kell küzdenünk. Sajnos máshol adja le a nyomatékot, mint kéne, és az áttételek is mások, mint az elődjénél.

Mi lehet a megoldás? Min kellene változtatni a javuláshoz?

Sokkal többet kéne tesztelni, ami által lehetőleg megismerhetném a motor visel-

kedését. Persze ebben a géposztályban mindenkinek nagyon sok az elfoglaltsága, ezzel tisztában vagyok, de rajtunk akkor is ez segítené. Az idei szezon minden szempontból nagyon nehéz. Tavaly az idény közben is sokat tudtunk edzeni, tesztelni, gyakorolni, idén viszont egyszer sem. Aztán amikor egy-egy versenyen mégis jól ment, akkor közbeszólt a technika ördöge, vagy éppen kilöktek. Ilyenkor persze kicsit lement a redőny. Kétszer is előfordult, hogy az utolsó helyre estem vissza, igaz, a hatodik és a hetedik helyre küzdöttem fel magam.

Nem lehet esetleg megoldás egy kategóriaváltás is?

Nem, semmiképp. Szeretem ezt a géposztályt, nem váltanék. Tény persze, hogy a Kálmán Motorsport pilótáival nem könnyű tartani a lépést, motorerőben is jól állnak. Nehéz felvenni velük a küzdelmet, de összességében nem lehet más az ember célja, mint legyőzni az élménőket.

Mik a célok a következő szezonra?

Mindenképpen komolyabban kell venni a 2013-as szezon. Már a felkészülés is. Fizikálisan is fittebbnek kell lennem, és muszáj lesz megoldást találni a tesztelésre. A technika remélem jobb lesz kicsit. Az Alonso-váznál maradunk, csak a 2013-as konstrukcióra váltunk, a motornak pedig meg kell ismernünk a határait.



Közel a vége

Bruckban rendezték a bajnokság utolsó előtti fordulóját

A mezőny egy része úgy érkezett meg Ausztriába, hogy eldőlhet számára a 2012-es szezon kimenetele, a másik része pedig az utolsó fordulóra tolta a döntést. Ennek ellenére, vagy talán éppen ezért Bruckban jó hangulat uralkodott...

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: TDK

A brucki magyar bajnoki forduló egyben nyílt CEE hétvége is volt, így népes nemzetközi mezőny is képviseltette magát a versenypályán. A Micromax géposztály tagja már szinte bajnokot avathattak, hiszen az élen álló Barkóczi Kevin rendkívül magabiztosan dominálta végig mindkét versenyt. Az elődöntőt megnyerte legnagyobb ellenfele, Tuzson Bence és Piotr Wisnicki előtt, tehát az első helyről várhatta a döntő rajtját. Kevin rajt-cél győzelmet aratott, amivel szinte biztossá vált, hogy ő lesz 2012 bajnoka Micromax kategóriában, hiszen előnye az utolsó fordulót megelőzően már 67 pont.

Hasonlóan magabiztos formát mutatott a KMS versenyzője, Kancsár Ferenc is, bár az ő bajnoki címe még nincs bebiztosítva. A nemzetközileg is elismert és sikeres pilóta számára amellet, hogy győzelmet aratott és sikerült elépnie kicsit legnagyobb ellenfelétől, az összetettben öt követő Ferenc Márktól, akadt még oka az öröme, hiszen Zóna Trófea forduló lévén eljött a futamokra Ukio Sasahara is, akit mindkét versenyen kénytelen volt Kancsár há-

tát figyelni. A dobogó harmadik fokát mindkét esetben Ferenc foglalta el, hátránya az utolsó megmértetés előtt mindössze hét pont.

A DD2-es mezőny szintén készülhet a bajnokavatásra, hiszen a hazai pályán versenyző Jan Wünschek, hiszen az elődöntőben és a döntőben egyaránt harmadik helyen végzett, de mindkét versenyen olyan pilóta előzte csak meg Sandro Lukovic és Simon Wagner személyében, akik nem érdekeltek a magyar bajnokság küzdelmeiben. Az osztrák versenyző Gaál Pált és Madár Róbertet, így drámára lenne szükség ahhoz, hogy megforduljon az állás az összetettben.

A Super World Formula (SWF) indulói még izgulhatnak, hiszen Baló András előnye mindössze 34 pont Tuzson Attilával szemben. Az elődöntőben Baló magabiztosan tudott győzni Tuzson és Attramini Mirko előtt, a döntőben viszont mindketten megelőzték őt, így csak egyetlen ponttal tudta növelni előnyét a bajnokságban, persze még így is egy kie-



melkedően gyenge utolsó fordulót kéne produkálnia ahhoz, hogy ne ő nyerje a 2012-es magyar bajnokságot kategóriájában.

Kétség kívül a Rotax MiniMax géposztály tartogatja az egyik legizgalmasabb véghajrát a gokartos mezőnyben. Igaz ez annak ellenére is, hogy a bajnoki címért harcoló két pilóta között nőtt a különbség az utolsó forduló előtt. Bruckban ugyanis az élen álló Nicolas Schöll az első versenyen csak a negyedik helyen tudott célba érni ifjabb Szalontai Arttila, valamint két CEE induló, Daniel Machacek és Wojciech Garbacz mögött, de a végső győzelemért folytatott harcban a legnagyobb ellenfél, Kovács Zsombor egy hellyel így is mögötte zárt. A döntőben ez a két fiatal már nem bízta a véletlenre és az élre törtek. Nagy csatát vívtak, melynek végén Schöll állha-

tott fel a dobogó legfelső fokára, Kovácsnak ezúttal meg kellett elégednie a második hellyel, hátránya így öt pontosra nőtt.

Hasonlóan érdekfeszítő küzdelem folyik a Rotax Max Junior géposztályban a bajnoki címért. Az utóbbi években győzelmet győzelemre halmozó Hercsik Vince szorososan követi vetélytársát, lemaradása mindössze kilenc egység az

osztrák Mick Wischofer mögött, akiben ellenfelére akadt. Már Bruckba is hasonló állásban érkeztek, és nem könnyítette helyzetüket, hogy az elődöntőt Thomas Preining, Max Hoffer, Florian Wiesinger, Peter Huber és Constantin Schöll mögött csak a hatodik (Hercsik) és nyolcadik (Wischofer) helyen tudták zárni, kettejük közé még Filip Panas férközött be. Ők azonban

A bajnokság állása				
MicroMax		Super World Formula		
1. Barkóczi Kevin	622	1. Baló András	294	
2. Tuzson Bence	555	2. Tuzson Attila	260	
3. Válint Bence	536	3. Attramini Mirko	209	
4. Kun Ruben	479	4. Béres Csaba	204	
5. Sugár Dániel	453	5. Péntes József	79	
Rotax Max		Rotax MiniMax		
1. Kancsár Ferenc	594	1. Nicolas Schöll	588	
2. Ferenc Márk	587	2. Kovács Zsombor	583	
3. Fodor Árpád	511	3. Ifj. Szalontai Attila	563	
4. Sípós István	503	4. Sövér László	525	
5. V. Joost	477	5. Gellér Axel	490	
DD2		Rotax Max Junior		
1. Jan Wünschek	581	1. Mick Wischofer	567	
2. Gaál Pál	519	2. Hercsik Vince	558	
3. Madár Róbert	519	3. Bende Dániel	515	
4. Hargitai Győző	489	4. Kele Evelin	487	
5. Mókusz Szilveszter	465	5. Rónai Tamás	484	
		Rotax Max Masters		
		1. Fekete Balázs	586	
		2. Fodor Géza	554	
		3. Gyutai Péter	541	
		4. Ellenés László	526	
		5. Liesz Gábor	522	

A gokartosok kecskeméten tartják a bajnoki zárófutamot, ahol nagy csaták várhatóak a bajnoki dobogós helyekért

nem neveztek a magyar bajnokságra, így összességében első és második helyen hajtottak át a célvonalon. A döntőben aztán fordult a kocka, hiszen ezúttal az osztrák fiú győzött az országos bajnokságot tekintve, és Kálmán Motorsportos csapattársa érkezett mögötte a második helyen. A teljes mezőnyt nézve a hatodik, hetedik pozíciót szerezték meg. Kettejük között a különbség Kecskemét előtt kilenc pont, ami azt tekintve, hogy mindketten eldobják majd a legrosszabbul sikerült forduló pontjait, még kevesebb.

A Rotax Max Masters mezőnyét továbbra is Fekete Balázs vezeti, aki egy második és egy harmadik hellyel biztosan halad a végső siker felé. Őt csak Gerhard Fenz tudta megelőzni, aki mind a két versenyt megnyerte, ráadásul először indult a magyar mezőnnyel együtt idén. Az összetett második helyét továbbra is Fodor Géza őrzi, akinek az utolsó fordulóban 32 pontos hátrány kéne ledolgoznia.

A DD2 nemzeti bajnokság küzdelmei sem dőltek még el, de Mókusz Szilveszter előnye brucki dupla győzelmével már tetemesnek mondható, lévén Kovács Gábor Roland hátránya már 67 pont.

A KZ2-es kategória két futamát Solymosi Gábor nyerte meg, és így 30 pontos főrál utazhat a zárófordulóra hangai Tamással szemben, a DD2 Masters géposztályban pedig Madár Róbert áll az élen 38 pontos előnnyel Mókusz előtt.

Bajnokot nem avattak még a csapatversenyben sem, ám a Kálmán Motorsport majd száz pontos előny már behozhatatlan egyetlen hétvége alatt.



Itt is – ott is

A 16 éves Klausz Kristóf egyszerre több sorozatban is helytáll

Kristóf három évvel ezelőtt került az autó- és motorsport világának körforgásába, amikor kapott egy épített autót. Tavaly aztán élesben is nekivágott a versenyzésnek, szlalom- és ralisprint futamokon indult. Idén pedig a ralikrosszban is debütált, amelyről édesapja, Klausz László mesélt lapunknak.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: TDK

Előbb a ralisprint, aztán a ralikrossz. Hogyan jött az ötlet az új kalandra?

Már tavaly látszott Kristófon, hogy a ralisprinteken nagyon jól érzi magát, és a BMW-t is magabiztosan kezeli. Idén vettünk egy erősebb autót, de márkát nem váltottunk. Legutóbbi versenyén, a Rába-ring éjszakai futamán például az abszolút harmadik helyet szerezte meg a 76 induló között. Úgy tapasztaltam, hogy fogékony az új kihívásokra, így tavaly elmentünk a junior ralikrossz nyírádi teszt napjára.

Mennyiben különbözik a két szakág, és okozott-e ez gondokat?

A ralikrossz ismeretlen volt számunkra. Más, mint az eddigi kategóriák és sorozatok, ahol indult a fiam. Az autó egy elsőkereskes széria Suzuki, ami sokkal gyengébb, mint az eddigi

versenygépe, és egy kicsit más vezetési stílust igényel. Alapvető különbség volt az is, hogy több autó egyszerre, egymás ellen volt versenyben. A test-test elleni küzdelemben eddig nem szerzett tapasztalatot.

Ehhez képest mi történt az első két futamon?

Motorhibánk adódott mindkét esetben, pedig az időmérőket mindegyiken megnyerte, Kakucsón egészen a döntő futam első rajthelyéig bírta a motor. A szerencsétlen körülmények ellenére Kristóf a második helyen zárta a bajnokságot, lemaradása mindössze két pont lett.

A ralisprintek eközben jobban sikerültek?

Azokon a versenyeken, amelyeket sikerült befejezni, már a felnőttek között is többnyire dobogóra tudott állni a kategóriában vagy akár az



A junior ralikrossz bajnokság idei második helyezette állt a dobogó tetején is, de arra legalább olyan büszke, hogy a rali mesterfogatásait ifj. Tóth János magyarázza neki

abszolút sorrendben. Április óta szinte majdnem minden hétvégénk versenyzéssel vagy teszteléssel telt. Itt segítségünkre volt ifj. Tóth János is, akinek a tudása és biztatása sokat jelentett. Ami a jövőt illeti: 2013-ban mindkét szakágban tervezzük az elindulást, a ralikrosszban is már önállóan.



Sikeres bemutatkozás

Marton Gergely a dobogón zárt

A junior ralikrosszosok bemutatkozó évében Marton Gergely nagyszerűen teljesítette első igazi versenyszezonzát, hiszen megszerezte az összetett harmadik helyet. Megkérdeztük a pilótát, hogyan látta belülről a küzdelmeket.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: KUMMER GYULA

Miként alakult számodra az első év, és hogy érezted magad a versenypályán?

A juniorok részére végére ért a bajnokság, hiszen mi Fuglauban már nem indulunk, de azért hat verseny valóban mögöttünk van. Azt hiszem, minden versenyzőtársam nevében mondhatom – de a magam nevében mindenképpen –, hogy nagyon élvezetes volt az idei, első ralikrossz junior sorozat résztvevőjének lenni. Jó érzés volt a pályán belülről, versenyzőként megélni a futamokat, és nem csak nézőként ábrándozni arról, hogy milyen jó lenne részt venni a bajnok-



Marton Gergely Máriapócsón egy második hellyel kezdett, az év végén bronzérmes lett

ságban. Köszönöm mindenkinek, aki ehhez hozzájárult, és segítségét adta. Nagyon jó társaság jött össze, amit a leginkább az bizonyít, hogy a versenypályán belül voltunk csak ellenfelek, a pályán kívül több barátság is szövődött a résztvevők között.

A bajnokságban a dobogón végeztél. Számítottál erre az eredményre az évad kezdetén?

Az első verseny Máriapócsón nagyon jól sikerült, bár csak a második helyet sikerült elérnem, de nagy csata volt köztem és az első helyen végző Góth Viktor között. A döntőben négy-négy alkalommal előztük



meg egymást, és csak ezred másodpercekkal maradtam alul a csatában. A bajnokság derekán egy ideig vezettem is a pontversenyt, de az utolsó futamon Greinbachban még többünknek volt matematikai esélye a bajnoki cím megszerzésére. Annak ellenére, hogy Ausztriában sikerült a dobogó legfelső fokára felállnom, az összesítettben csak a harmadik helyen végeztem. Összesen egy ponttal maradtam le Góth Viktortól, de mivel csupán az első öt legjobb eredmény került értékelésre, így Klausz Kristóf állt a végző összesítésben a dobogó második fokára. Természetesen én is, mint mindenki más, meg szerettem volna nyerni a bajnokságot, de a harmadik hellyel is elégedett vagyok, hiszen ez volt az első évem az autósportok világában.

Lehet tudni valamit a folytatásról, mik a terveid a 2013-as évre vonatkozóan?

A folytatás? Ralikrossz, ralikrossz és ralikrossz. A 2013. évi versenysorozatban a Magyar Kupában szeretném megmérgettni magam, immáron egy kategóriával feljebb. Ebben nagy segítségemre lesz Fodor György, aki a juniorban mentoromként, versenyzői tapasztalataiból merített, hasznos tanácsaival segítette a dobogóra. A jövőben Gyurival, ha lehet azt mondani még szorosabb lesz az együttműködésem a ralikrossz vonatkozásában. Bízom abban, hogy a közös munka közös sikereket is fog eredményezni.





Jött, látott...

Kádár Patrik és a junior ralikrossz

A 13 éves tehetség idén soha nem lett ötödiknél rosszabb, sőt kétszer a dobogóra is felállhatott, amely bizakodásra adhat okot a jövőre nézve. Erről beszélgettünk édesapjával, Kádár Ferencel.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: TDK

Hogyan került kapcsolatba Patrik az autóversenyzéssel?

Már 22 éve van egy karosszériaműhely, ő pedig sokszor sürgött-forgott ott körülöttünk.

Mindig érdekelték az autók, ennek tudható be az is, hogy már több éve tud ki- és beállni az autóval mindenhová, tükrökből tolatni, annak ellenére, hogy még nincs jogosítványa. Termé-

szetesen csak zárt területen. Egyszer aztán elmentünk Nyirádra, egy ralikrossz versenyre nézőként, és nagyon élveztük az eseményt. Akkor találtunk egy szórólapot a szélvédőn, ami tehetségkutatásra hívta fel a figyelmet. Elmentünk Patrikkal, és a Kakucsringen őt is kiválasztották.

Milyen tapasztalatokkal gazdagodtak az első szezonban?

Patrik ellenfelei majdnem mind idősebbek nála, és a legtöbben versenyzői tapasztalatokkal is rendelkeznek: ezért fontos kijelenteni, hogy jó szezont futottunk. A fiam a B-döntőig három-négy alkalommal is eljutott, amit rendre megnyert, sőt az A-ban sem vallott kudarcot. A bajnokságot végül az ötödik helyen zárta, de semmi szégyenkeznivalója nincs. Nagyon sokat fejlődött Máriapócs óta.

Mik a tervek jövőre, ha Patrik továbbra is ilyen ütemben fejlődik?

A következő szezonban a ralikrosszon belül kategóriát szeretnénk ugrani, elhagynánk a junior géposztályt. A célunk mindig a dobogós vagy legalábbis a pódium körüli helyezések elérése, jövőre sem lesz ez másképp, ha minden jól jön össze. Az első néhány futam persze még a tanulásról fog szólni. 2013-ban is szeretnénk Suzukival versenyezni, mert kedveljük a márkát. Vagy egy 1,3-as GTI-vel indulunk, vagy pedig egy Swiftbe kerül majd az 1,6-os sportmotor. Ami viszont bizonyos, hogy Ujházi Lászlónak sok hálával tartozunk a lehetőségért, amit idén elénk tárt.



Jövőre jobban nyomják

Gerencsér Kincső és Dávid: Jól sikerült a bemutatkozás

Izgalmas szezonon van túl a Gerencsér család, amelynek két legifjabb tagja, Kincső és Dávid eredményesen zárta első teljes ralikrosszos versenyszezonját a junior géposztályban. Az idény első fele még a tanulásról szólt, de a második részben már az értékesebb helyezések is elkezdtek jönni.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA



Kincső egy olyan 15 éves pilótalány, aki a fiúkkal igyekszik felvenni a versenyt, és mi sem bizonyítja jobban a tehetségét, mint az év végén szerzett dobogós helyezése. „Elég nehezen indult az év, de számítottunk rá, hogy így lesz. Meg kellett ismerkednünk az autókkal, a versenypályákkal és a közeggel. Ez az év nem másról szólt, mint a tanulásról. Az utolsó versenyeken azonban észrevettem magamon, hogy kezdem érezni a ritmust. Jól ment a vezetés, és az utolsó futamot követően

a dobogóra is felállhattam a fiúk közé, erre nagyon büszke vagyok. A következő szezont még egészen biztosan a juniorok között töltöm, mert szeretem és édesapám szerint is szükség van további tapasztalatokra. Fejlődni szeretnék, és erre itt lehetőségem lesz. Konkrét céljaim is vannak. Idén a tanulás volt a főszerep, amiben Bálint Zoltán és Májerszky Gábor is sokat segített, jövőre azonban minden versenyen a dobogó a cél, és az év



végén is a legjobb három között szeretnék végezni” – fogalmazta meg terveit Gerencsér Kincső, akinek testvére, az egy esztendővel idősebb Dávid is az idén mutatkozott be a hazai motorsport társadalom előtt.

„Valójában úgy kezdtük el a versenyzést, hogy sem a húgom, sem én nem tudtunk igazán vezetni. Sok mindent meg kellett tanulnunk, olyan helyzetekben edződünk, amikből még hasznunk származhat a jövőben.

A szezon második felében aztán már nem a mezőny mögött kullogtunk, a versenyek alakulásába is beleszóltunk. A legfontosabb most, hogy rögzítsük a tanultakat, és megpróbáljuk reflexszé alakítani azokat. A 2013-as felkészülést is ezzel kell folytatnunk most ősszel. Ami engem illet, jövőre még maradok a juniorok között. Nagyon fontos, hogy jól éreztem magam a versenyeken, hiszen remek

hangulat uralkodik egy ilyen hétfőn. Külön élmény volt, hogy éreztem magamon a fejlődést, és az utolsó két versenyen már az A-döntőbe is bejutottam. Ez nagyban köszönhető a családomnak és Benyó Mikinek, akik folyamatosan támogattak mindkettőnköt – zárta mondandóját Dávid, aki csakúgy, mint Kincső, a Bálint Zoltán nevével fémjelzett Top Driver Schoolnak is köszönetet mondott a szezon végén.

A 2012-es Historic Rally bajnokság második futamán ismét rajthoz állt a "kizöldített" Trabant 601 Monte Carlo-val a Kóváry-Thoth kettős. A 2012-es szezonban a versenyautó károsanyag-kibocsátása zöld projektek támogatásával megváltásra került. A nagysikerű prolog után a vasárnapi első kört követően a kis Trabi kilebelte a lelket. Belgyógyászhoz kell vinni, nem plasztikai sebészhez. Találkozunk a bajnokság következő futamán, a Komló-rally-n (Baranya-kupa)!

Zöld hajtás
Fenn tarthatósgal és alternatív autós megoldással
www.zoldhajtás.hu

B! **XLAVINA** **Szilcom** **ARKUS** **Professzionál** **BEST MEDIA**
Ride **Zöld hajtás** **TT RISK** **SRT** **SYBASE** **PROJEX**

Fotó: Hajósi Miklós



Legjobb magyarként

Bánkuti Gábor különleges meglepetése Ausztriában

A magyar ralikrossz bajnokság hatodik futamát szeptember elején rendezték Greinbachban. A verseny az osztrák és cseh pontvadászatnak is része volt, így rendkívül népes és rangos nemzetközi mezőny gyűlt össze a helyszínen. A nézők és a szakemberek szerint a nap leglátványosabb döntőjét Bánkuti produkálta.

SZÖVEG: BORBÁS • FOTÓ: HAJÓKA, KOLLÁR

Mivel idén nyílt bajnokságnak számít a magyar, ezért a külföldi versenyzők eredményét is értékeli a hazai küzdelmekben. Így állhatott elő az a különös helyzet, hogy a nyolcszoros magyar bajnok Bánkuti Gábor hiába végzett legjobb magyarként a Super1600-ban, csak a hatodik helyért járó pontokkal gazdagodott, mivel öt külföldi riválisa is előtte ért célba, és mind olyanok, akik autóikkal együtt az Eb-futamok döntőinek rendszeres résztvevői. A Bánkuti Motorsport versenyzője ezzel együtt is pozitív élményekkel gazdagodva tért haza Greinbachból, hiszen több élvezetes csatában is része volt a hétvége során, és büszkeséggel tölti el, hogy ismét sikerült legyőznie a bivalyerős Suzukit és pilótáját, Ország Zsoltot, az idei magyar bajnoki cím fő várományosát. „Nagyon jó, élvezetes versenyt futottunk Greinbachban, és az eredménnyel is elége-

detek lehetünk” – fogott az ausztriai versenyhétvége történéseinek felelevenítésébe Gábor. „Az osztrák Erwin Frieszllel (Peugeot 207) nagyon komoly csatát vívtunk az első előfutamban, többször is oda-vissza előztük egymást, ami a nézőknek is nagyon tetszett. Sajnos a kiélezett küzdelmünk vége az lett, hogy kiforgattott, majd pedig belement a falba, így végül csak én tudtam befejezni azt a futamot. (Frieszl akcióját a bírók egy utolsó figyelmeztetéssel honorálták.) Aztán a harmadik előfutamban megint nagyot küzdöttünk egymással, és mindketten a B-döntőbe jutottunk, ahol a legfőbb magyar riválisom, Ország is a mezőnyt erősítette.”

„A fináléban a rajt után Zsolt és Erwin is elmentek mellettem, de később a hátsó murvás visszafordítónál egy erőszakos manőverrel OZS-t meg tudtam előzni – ahogy később



megtudtam, öt később egy technikai probléma is hátráltatta. Ezt követően üldözőbe vettem Frieszlt. Hatalmas, de végig sportszerű csatát vívtunk egymás ellen – a jokereznél még én voltam kedvezőbb helyzetben –, amiből végül egy hajszállal ő került ki győztesen, így Erwin jutott fel az A-döntőbe, míg nekem maradt a hetedik hely. Hogy miért? Az egyenesekben elnyúlt tőlem a 207-es, de a kanyarokban már lökhárító a lökhárítón autóztunk. A verseny után egy pilótát még kizártak előlem, így lettem végül a hatodik, és a magyarok



közül ezzel én végeztem a legjobb helyen. Szenzációs döntő volt” – lelkesedett Gábor. „Kis ürom az örömben, hogy mivel nyílt a bajnokság, így hiába győztem le OZS-t, a győzelemért járó 20 pont helyett csak a ha-

a futamot. Csapattársam, Gábor minden lényeges tudnivalót megosztott velem a pályáról, így viszonylag gyorsan fel tudtam venni a tempót. Az időmérőre kemény gumikat tettünk fel, ami nem működött túl jól,



Bánkuti és Frieszl csatája az egészverseny során érdekesen alakult

odik helyért járó 11 pontot kaptam meg, vagyis nem tudtam jelentős mértékben faragni hátrányomon az összetettben.

A bajnoki címre matematikai esélyem még maradt, ezért a szezon utolsó futamán, az osztrák NordRingen még számítok Fortuna segítségére. Amit elvett év elején, azt most visszaadhatja, és akkor nem fogok nehezeltetni rá. Nem mellékesen, Zsolthoz hasonló szituációban vesztettem már el így bajnokságot, az utolsó futamon, műszaki hiba miatt.”

A Bánkuti Motorsport másik pilótája, a Magyar Kupában szereplő Varga Viktor számára nem alakult ilyen jól a greinbachi hétvége. Az időmérőn még ugyan a biztónak mondható nyolcadik helyen végzett, ám az első előfutamban eltört a Peugeot 306-os féltengelye, így nem tudta teljesíteni a távot. Ezt követően a csapat mindent megtett, hogy időben újra menetkész állapotba hozza az autót, ám végül két perccel lecsúsztak a második előfutamban rajtjáról, így Viktor számára idejekorán véget ért ez az egyébként reményteljes hétvége.

„Korábban nem versenyeztem még Greinbachban, úgyhogy izgatottan vártam ezt

A megszállott



Nem túlzás azt állítani, hogy a nyíregyházi Vaskó Dominik az autóversenyzés megszállottja, holott még csak 10 éves.

Domi idén lehetőséget kapott a ralikrossz-ob Suzuki Junior Kupában való szereplésre. Ebben a kupában a 10-18 éves korosztály versenyezhet, így a kilencfős mezőny legfiatalabbjaként állt rajtához. De a várakozásokkal ellentétben nemhogy azt kellett figyelni, hogy bírja-e a fizikai és mentális terhelést a nagyobbak között, hanem – nem kevés borsot törve ellenfelei orra alá – nekik kellett megtanulniuk, hogy ügyeljenek a legfiatalabb versenyzőre, hiszen egyes futamokon várakozáson felül teljesített és dobogóra is állhatott. De mint minden technikai sportot űző versenyző tudja, ez nem mindig jön így össze, hol a technika ördöge, hol a pilóta tapasztalatlansága miatt...

Ekkor jött a segítség a BM Sportirodától, amely Bánkuti Gábor közel húszéves ralikrosszos múltját felhasználva kezdte egyengetni az ifjú pilóta útját. „Az első két év elsősorban a tapasztalatszerzésről kell hogy szóljon” – mondta Gábor. „Ennek érdekében az ilyen fiatal pilótának egyrészt a pályák sajátosságait kell megismernie, másrészt pedig azt, hogy itt nem csak az idővel, hanem test a test ellen is folyik a küzdelem. Domi a többiekkel szemben, bár korban jelenleg le van maradva, ezt nem éreztetik vele a versenytársak, mert eredményeivel máris kiharcolta magának a helyet közöttük. A következő szezonban már egész évben együtt tudunk dolgozni, az eredményeknek mutatkoznuk kell, és bízunk benne, hogy mutatkozni is fog hamarosan. De persze addig is türelem, türelem, türelem.”

majd az első előfutamon eltört a féltengely, és mivel nem tudtuk időben megjavítani az autót a második előfutamban rajtjára, ezzel számomra véget is ért a hétvége. Egy-két perccel múlt minden, de nagyon sűrű volt a program, és a rendezők előre megmondták, hogy nem várnak senkire. Az utolsó futam pályáját, NordRinget kedvelem, így bízom benne, hogy sikerül pozitív módon befejezni ezt a szezont is. A géposztály harmadik helyéért még hatan állunk harcban, szeretnék idén is a dobogóra állni az év végén” – mondta el Varga Viktor.

Családi Párizsokba szállás 40 főtől!

Börköstölő a Hantuséthy Pincészet tájélagdíjmentes borok-szállással!

Házi készítésű étel

Ékszerprogram, fotószettek, Horgászati, horgászháló, titkosítás



Pánzó-Kriszta Kft.
3330 Szentgyörgyi Albert köz. 11.
E-mail: panzokriszta@panzo.hu
Tel: 06-37-550-320; 06-20-9333-243


LA-FER-CAR
PEUGEOT & CITROËN
ALKATRÉSZKERESKEDEÉS ÉS SZERVIZ

06-27-390-228
06-20-430-1099 H.-Cs.: 09.00-17.00
06-70-966-0229 P.: 09.00-15.00
06-70-411-9035 Sz.-V. Zárva

2120 Dunakeszi, Pallag utca 45.

- Bocolt, új és utángyártott alkatrészek francia típusokhoz
- Francia autók szervize, teljeskörű szerviz
- Gumjavítás, szerelés akár 21" méretben is, téli és nyári gumik raktarral
- Hátsóhid felújítás

15% kedvezmény a hirdetés felmutatójának!



MINDEN EGY HELYEN!
MÁRMELY TÍPUSŰ GÉPJÁRMŰET VÁLLALUNK!

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

KEDVEZMÉNYEK AZ ALÁBBI MÁRKÁKRA

PEUGEOT CITROËN

INGYENES CSEREAUTÓ A JAVÍTÁS IDEJÉRE!

SÁS AUTÓKAROSSZÉRIA KFT.
cím: 1037 Budapest, Pomázi út 7-15.

tel.: 06-1/250-4743
mobil: 06-30/925-3085
06-70/619-8195

e-mail: sasauto@t-online.hu



A biztos partner a változó világban!

FERVILL

Autóvillamoság
Autóklíma
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!

- KONI, BILSTEIN, ÖHLINS lengéscsillapítók
- sport és verseny célú
- Egyszerűsített megközelítés sport futamoknál kerekekre és gyártásvezető alkatrészekre
- Alkalmazható magassági sport futamoknál, változtatható csatlakozási karakterisztikával
- Egyszerű, nagyprémium lengéscsillapítók adóvezető ártóhatással, szorítás
- Lengéscsillapító felújítás
- Sport rugók
- Csurgóvezető lengéscsillapító csere k. sz. (szorított állapotban)
- Profesionális technika, garancia minőség / ISO 9001:2000

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



VIP CONTROLL SYSTEM

- Könyvelési szolgáltatás
- Adó- és gazdasági tanácsadás
- Teljeskörű közigazgatási, jogi képviselet

1062 Budapest, Bojza u. 45. Mobil: +36-70-9400-771
Tel./fax: 06 1 301 0883 E-mail: vipcontrollsystem@gmail.com
301 0884 Web: vipcontrollsystem.hu



BM sportiroda

MINDEN, AMI RALLYCROSS

info@bankutimotorsport.hu www.bankutimotorsport.hu

- rallycross tehetségek felkutatása, menedzselése
- élményutaztatás
- autós sportrendezvények és kiállítások szervezése
- versenyautók felkészítése, szervizelése
- autók és versenyautók kerékcserén történő valódi teljesítménymérés és programozása
- három utas KONI-Karaszy speciális rallycross lengéscsillapítók kereskedelme
- Peugeot rallycross versenyautók, motorok, váltók beábrázolása versenyre, tesztelésre, használt és új alkatrészek, gumik eladása
- rallycross versenyautók, alkatrészek börzeje



DÁVID PONYVA REKLÁM KFT.

PONYVAKÉSZÍTÉS
XL COD minősítés (EN 12641-2 szabvány)
SafetyNet biztonsági ponyva

PONYVAJAVÍTÁS
VASSZERKEZETI MUNKA
AUTÓKÁRPITOZÁS

REKLÁM FESTÉS, MATRICAZÁS
Telefon: 06 24 520 150 Fax: 06 24 520 161
davidponyva@invitel.hu



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




DYNO

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

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

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



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



Parázs csaták

Évadzáró papírfomával és meglepetéssel

Túrkeve adott otthont az autókrosszosok idei utolsó futamának. Bár a végső megmérettetésen csak 13 versenyző állt rajt, izgalomban azonban nem volt hiány.

SZÖVEG: GERLEI SÁNDOR • FOTÓ: TDK

A karosszériás kocsik mezőnyében Pallag-Bozsák Csaba az edzésen és az előfutamok során is a leggyorsabbnak bizonyult, megelőzve Kis Ádámot, a már bajnokként rajtba álló Emődi Jánost és Luigit, aki viszont az év végi dobogó harmadik fokát célozta meg ezzel a futammal. Kis Ádám a Nissannal a tisztas helytállásért és a bajnoki második helyért rőtta a köröket.

A döntő rajtját is Pallag-Bozsák Ford Focusa kapta el a legjobban, mögötte Kis Ádám, Emődi János és Luigi volt a sorrend, mígnem a harmadik körben Emődi az első kanyarban megpróbált beférni Kis mellé, aminek következményeként Kis felborult, és a bal hátsó kereke kitért. A futam piros zászlóval leállítást kapott.

A megismételt rajtot követően is Pallag-Bozsák vezetett a mezőnyben, mely immár Kis nélkül vágott neki a végső köröknek. A hatodik körben az élen haladó Focus azonban a bal hátsó futóművét teljesen elvesztette, majd a pálya szélére kényszerült. A futamot így az idén 70. életévét betöltő Emődi János nyerte, amely verseny egyben sikeres pályafutásának is utolsó megmérettetése volt. A második helyen a döntőre felkészült Mitsubishivel Luigi fejezte be a futamot.

A Buggy 1600 mezőnyének első három helyezettje az edzésen mindössze 5 tized másodpercen belül volt a különbségek tekintetében, így ez is jelezte, nem mindennapi futamokat láthat majd a közönség. A tabellát vezető Brezovszki Sándor és a mögötte 2 pont hátránnyal álló Klenáncz Szabolcs küzdelmei már az előfutamok során is megmutatkoztak, annak ellenére, hogy az első versenyt a harmadik helyen álló Illés Tamás nyerte, miközben Brezovszkinak technikai problémái adódtak. A további két előfutamban Klenáncz diadalmasodott, szorosán követve öt Brezovszki.

A hátsóbb régiókban Bognár Balázs és Zámbo Mihály is begyűjtöttek egy-egy 3. helyet.

A döntő rajtja aztán Klenáncznak sikerült jobban, ám az első kanyar előtti fékezése meglepte Brezovszkit, aki hátulról belerohant. Szabolcs ennek ellenére a versenyt folytatni tudta, ám a pálya hátsó részén lévő fordítóban kiszakadt első kerekekkel a partoldal segítségével jött vissza a pályára, hogy a domb előtti kanyarban végleg megálljon. Szabolcs a pályára való (nem a legszabályosabb) visszatérése következtében néhány, a pályát határoló gumit tolt a pályatestre, ezért a versenyigazgató piros zászlóval leállította a futamot.

A megismételt döntő futam rajtját Brezó kapta el jobban, megelőzve Szabolcsot, majd Zámbo, Bognár, Illés volt sorrend. A bajnoki élvonalas lassan növelte az előnyt, ám a harmadik körben, a hátsó fordító után Szabolcs megelőzte, mint utóbb kiderült, azért, mert eltörött Brezó váltókarja, így a továbbiakban már a kör befejezése után nem is folytatta a kilátástalan küzdelmet. Zámbo Mihály eddigi legjobb eredményét elérve futott be a második helyen, míg harmadikként a váltóproblémával küszködő Illés Tamást intették le.



A SuperBuggy bajnokságát Ábrahám Károly vezette a verseny előtt, a kérdés az volt, meg tudja-e őrizni előnyét, illetve ki ér fel a dobogó harmadik fokára. Karcsi nem sokat várt, az első két előfutam sikeres teljesítésével (mindkét futamát nyerte) bebiztosította a bajnoki címét. A többiek – Tóth Richárd, Tóth Sándor és Oros Sándor – próbáltak minél jobb döntőbeli rajtpozíciót kivívni az előfutamok során. Ez legjobban Tóth Ricinek sikerült, ő várhatta a döntő rajtjelét a második helyről, míg Tóth Sanyi az első 3. helyéről indulhatott. Mindez azonban nem sok gondot okozott a bajnoknak: Ábrahám jó rajt után végig vezetve gyűjtötte be a győzelemért járó 20 pontot, megelőzve Tóth Richárdot és a bajnokság harmadik helyét is megszerző Tóth Sándort.

A bajnokság végeredménye	
Touring Autocross	
1. Emődi János	123
2. Kis Ádám	79
3. „Luigi”	54
Buggy 1600	
1. Klenáncz Szabolcs	124
2. Brezovszki Sándor	118
3. Illés Tamás	97
SuperBuggy	
1. Ábrahám Károly	128
2. Tóth Richárd	115
3. Tóth Sándor	80



„Lesz ez még így se...”

Pallag-Bozsák Csabának nem alakult szerencsésen az idei éve

Csaba idén autókrossz és ralikrossz futamokon is indult, ám Fortuna 2012-ben nem fogadta kegyeibe. Igaz, hogy új kategóriákban első szezont töltötte versenyzéssel, de a kezdők szerencséje nem állt mellé. Mindez persze nem tántorítja el céljától, amely a bajnoki cím, és az utolsó futamot látva erre esélye is lehet a következő idényben.

SZÖVEG: NÉMETHVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: TDK



Az idei évben nem indultál minden futamon, mondhatni hézagos volt a szezon. Pedig a helyszíneken majdnem mindig kint voltál. Mi volt ennek az oka?

Az, hogy a szezonunk összességében rosszul alakult. Az első versenyünkön szenvedtünk, aztán amikor éppen jól indult egy futamunk, akkor vagy a motor, vagy a váltó robbant fel. Emiatt előfordult, hogy több versenyt ki is kellett hagyni, hiszen az ilyen javítási munkálatok időbe telnek. Amikor visszatértünk

– mondanom sem kell –, ismét a technika ördöge szúrt ki velünk, ráadásul egyszer még a versenyautót szállító busz is megadta magát. Na, akkor tele lett az a bizonyos hócipő.

Közben külföldön is indultatok?

Igen, versenyeztünk Belgiumban és Hollandiában. Előbbi helyszínen egy versenyballesztben totálkárosra tört az autó, de a helyi csapatoknak köszönhetően össze tudtuk rakni. Hollandiában aztán a kuplung füstölt



Az utolsó körig tökéletesen dolgozott a technika, aztán kitért a bal hátsó kerék: így úszott el az első ob-futamgyőzelem

el. Ez persze hatott a lendületünkre, és nem pozitív értelemben. Szerencsére a támogatók az ilyen helyzetekben is mellettünk állnak.

Mi történt az utolsó futamon, a túrkevei autókrossz pályán?

Minden összeállt. A forma és a technika is. Megnyertük az időmérőt, és háromból három előfutamot is. A döntőben végig vezettem, de az utolsó körben szimpla anyagfáradás következtében eltört a toronycsapágy zégergyűrűje, majd emiatt kiesett a bal hátsó futómű és kerék. Tökéletesen jellemezte az eset az idényünket. Viszont egyben jó jel is volt, hiszen az autó ettől a hibától eltekintve jól ment, és simán esélyes lehetek vele jövőre akár a bajnoki címre is.

Mik a konkrét tervek a következő szezonra?

Október elején még vár ránk egy futam Fuglauban, amely egyben osztrák bajnoki és Zóna Kupa is lesz. Az autó alkalmas a jövő évre, egy egész autókrossz Eb-t szeretnénk teljesíteni, és persze a magyar bajnokságon is indulunk, ahol a bajnoki cím a cél. Ahol indulunk, ott nyerni akarunk.

Megvan a hatodik

Ábrahám Károly újabb bajnoki címet szerzett, ezúttal SuperBuggyban

Az autókrossz 2012-es bajnokságának utolsó fordulóját Túrkevéren rendezték, melynek szervezésében oroszlánrészt vállalt maga Ábrahám Károly is, aki egyben hatodik országos bajnoki címét készült megszerezni. Lakóhelye autókrossz pályáján saját formája mellett azonban már kisfia teljesítményét is figyelemmel követhette.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: TDK



Balra az első helyért folyt nagy csata, fent ifjabb Ábrahám Károly és az édesapja, alattuk a túrkevei szurkolók kemény magja

Mindent megtettél annak érdekében, hogy létrejöhessen a bajnokság zárófutama. Gerincproblémák miatt azonban majdnem meghiúsult az indulásod a finálén, és ezzel a bajnoki cím megszerzése is veszélybe került. Mi történt konkrétan?

Ezt a sérülést még tavaly szereztem egy kacsusi versenyen, amikor a célegyenes előtt a betonfalnak csapódtam. Akkor porcsérülést szenvedtem a négyes és ötös csigolyáimon. Akkor úgy nézett ki, hogy rendbe jött, de ismét kiújult az utolsó forduló előtt, és valóban kétségessé vált az indulásom. Szerencsére azonban Dr. Bánk András áldását adta a versenyemre, amiért hálával tartozom neki. A szervezés nem csak az én érdemem. Váratlanul kaptuk a feladatot, hiszen eredetileg Nyírádon zárult volna az idény, ehelyett kellett Túrkevéren lebonyolítani a versenyeket. Szabó Ildikó, a helyi önkormányzat és jómagam együttes erőfeszítéseinek köszönhető, hogy mindezt meg tudtuk valósítani.

Ez már a hatodik magyar bajnoki címed, amit ezúttal SuperBuggy géposztályban szereztél. Honnan jött a váltás ötlete? Megérte új fába vágni a fejszedet?

Összesen 11 évet versenyeztem az 1600-asok között, ezért vágytam már valami nagyobb kihívásra. Idén indultam először SuperBuggy-

ban, és eleinte voltak gondjaink. A tavalyi versenygépem 230 lóerős volt, a mostani már 420-as, ráadásul sokkal nehezebb is az elődjénél. Szlezák Miki nagyon sokat segített, hogy sikerüljön belerázódni az itteni körülmények-

jobb tízben végezni a szezon végén. Mindez persze nem szól bele a hazai küzdelmekbe sem, és már csak a szurkolóink miatt is rajt-hoz állunk az összes magyar bajnoki fordulón.

be, amiért igencsak hálás vagyok neki. Eleinte nem ment a munka, de a végére beállt a technika, és én is megtaláltam a megfelelő ritmust, amit az is mutat, hogy az utolsó három versenyt megnyertem.

Jövőre nemzetközi és hazai fronton is harcba szállsz. Milyen szinten változtat ez az ideji konstrukción? Milyen elvárásokat támasztasz 2013-ra?

Jövőre szinte teljesen új autóval vágunk neki, egy remélhetőleg hosszú, de eredményes szezonnak. Más felépítésű versenygéppel indulok, csak a motor marad ugyanaz, mint az ideji. Nagyon szeretnénk, ha a következő lenne az első olyan év, amikor minden egyes Eb-futamon elindulhatunk. Ez sok helyszínt jelent, de akkor is szeretnénk a leg-

Az utánpótlásról

„Idén három versenyen indult 11 éves kisfiam, Karcsika. Kaptunk kölcsön egy autót, amivel rajthoz állhatott. Természetesen rögtön vérszemet kapott, ahogy megízlelte a versenyzést. Persze még nagyon az elején jár a dolgoknak, de rutin nélkül is elmondható, hogy sikerült tisztessen helytállnia. Jövőre persze kicsivel már jobb eredményeket várok el tőle, de szerintem ez természetes. Fizikálisan még most annyira nem bírta, de ez változni fog, ebben biztos vagyok. Az egyik szemem sír, hiszen ismerem ezt a sportot, tudom, hogy nem lesz teljes biztonságban a gyerek, de a másik nevet, hiszen láthatom a fiamat is versenyezni, ráadásul ő is nagyon élvezte ezt a közeget.”





Jó úton jár

Bognár Balázs: Belekóstolt, és nagyon bejött neki

Bognár Balásznak ez volt az első szezonja, de már alig várja, hogy jövőre ismét harcba szállhasson, akár a dobogós helyezéseket is megcélozva.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: KUMMER GYULA

Hogyan kerültél kapcsolatba az autókrossz-szosok világával?

Egy kedves barátomnak, Oros Sanyinak köszönhetően. Többször is invitált a versenypályákra, hogy megnézzem a futamait, és egyre inkább kezdtem megkedvelni ezt a sportot. Végül úgy döntöttem, miért ne próbálhatnám meg én is. Az egyik pilóta új versenygéppel vágott neki a szezonnak, így lehetőségem nyílt megvásárolni tőle az addig használt autót.

Milyen technikáról van szó?

Ez egy Suzuki Hayabusha motorral felszerelt szöcske, amit természetesen teljesen szét kellett szednünk az idény előtt. Az első versenyre sajnos nem készültünk el a gép felkészítésével, de a másodikokon már mi is ott voltunk a többiek között. Nagy élmény volt. Ebben is sokat segített nekem Oros Sanyi, aki felajánlotta, hogy csapatával és buszával utazhatok én is a versenyhelyszínre, amíg ki nem építem a saját egyetemet. Ennek hála, két-három futamon kívül mindegyiken ott lehettem.

A bemutatkozó szezon milyen benyomást tett rád?

Ez egy tanulóév volt, minden velejárójával. Elég sokszor akadt technikai gondunk, és

a pozícióért. Túrkevéen, a záró fordulóban például a második helyért is küzdöttem, majd a harmadikról estem ki, technikai hiba miatt.

Az ideai tapasztalatok birtokában mik a tervek a jövő évre?

Szeretnék teljes szezont futni, minden versenyen elindulni. Emellett nagyon boldog lennék, ha ott lehetnék egy nyírádi Eb-futamon is. A cél mindkét esetben a tisztes helytállás, bár nem tagadom, örülnék neki, ha a magyar bajnokik némiükén a dobogós helyezésekért küzdhetnék. Mindehhez nagy szükségem van a családom és barátaim támogatására, akik eddig is mellettem álltak és segítettek megélni az egyik álmom. Külön kiemelném Szombat Zoltán segítségét, aki időt, energiát nem sajnálva, mindig nagyon keményen odatette magát, hogy az autót felkészítse a versenyekre a műhelyében.



A túrkevei záróversenyen komoly csatákat láthattunk Bognár Balásztól



Magasabb kategória

Kis Ádámot az ellenfelek mellett idén a balszerencse is kergette

Először három éve indult amatőr autókrossz versenyeken Kis Ádám, akkor egy 1,6-os Nissan Sunny volánja mögött, majd 2010-ben és 2011-ben egyaránt a második helyen végzett a Duna Kupában. Ezt követően döntött a váltás mellett és tette le a legmagasabb kategória, a Touring Autocross mellett a voksát.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: TDK

Az ob-n az első évemben a második helyen zártam a bajnokságot, mégis úgy nyilatkoztam, idén nem alakult úgy a szezon, ahogyan korábban elképzelték. Miért?

Idén nagyon nem volt szerencsénk, a technikai sportoknál pedig nem árt, ha abból is akad egy kevés. Már az első versenyen, Kakucson megadta magát az erőforrás, még a hétvége előtt egy nappal. Akkor egy egész éjszaka ráment, de sikerült megjavítani az autót, és végül a második helyen zártam a fordulót. A balszerencse viszont nem akart elengedni minket. Csehországban szétszakadt a futómű, ami egy majdnem totálkáros állapothoz vezetett. Utána bérautóval kellett versenyeznünk, amit Luigitól kaptunk meg. Az utolsó futamon pedig megint olyasmi történt, amiről nem tehetünk.

Erről tudnál kicsit részletesebben mesélni?

Túrkevéen mindenki láthatta, mi történt. A képek önmagukért beszélnek. Kár, hogy videó még nem került fel az esetről, de a lényeg, hogy erős szándékosságot éreztem az eset mö-

gött. Jó helyről estem ki, de inkább nem kommentálnám, mi a konkrét véleményem a történetekről.

Mik az elképzelések a következő szezonnal kapcsolatban?

Az autót már elkezdtük szétszedni, apró darabokra. Minden egyes csavart át kell vizsgálnunk. Nagyjából megismertük a technikát és a gyengéit is, így jövőre jó autóval versenyezhetünk. Kell viszont egy új futómű, és a motorhoz is hozzá kell nyúlnunk, át kell alakítani. Az már biztos, hogy a Zóna Trófeában indulunk, és a legjobb ötben szeretnénk végezni.



Mi a helyzet a hazai küzdelmekkel?

Magyarországon képlékeny a kategóriánk helyzete. Nem biztos, hogy megrendezik a bajnokságot. Az is biztos, hogy ha lesz, és mi neveznénk egyedül, akkor hagyjuk az egészet, és nem indulunk. Persze amennyiben minden elrendeződik, akkor csakis a bajnoki címmel lennénk elégedettek.



A kék Nissan az országos bajnokság második helyét hozta Kis Ádámnak, de a pilóta így sem elégedett

112-113



FOTÓ: VÁMOS-NAGY GERELY

Kemény csaták után

György Szilveszter az idei drift bajnok

A Hell Energy Országos Drift Bajnokság szezonzáró futamát győnyörű versenyzéssel Varga Tamás „Puci” nyerte meg. A kvalifikációt is ő teljesítette a legjobban, mögötte Lakatos Zoltán, majd az E500-as Mercit terelő Szabó Szilárd végzett.

A profi mezőny döntő versenyén 23 pilóta állt rajthoz, amelyből a selejtezők után a páros csatákkal csak a legjobb 16 folytathatta. Az összecsapáson Szabó Szilárd lett a második, így eredménye az összetettben is ezüstérmet hozott számára. Az idei utolsó driftversenyen

Aki látványos motorsporteseményt akart látni, 2012-ben is driftversenyekre vett belépőt



2012. évi Hell Energy Országos Bajnokság Pro kategória végeredménye

- | | |
|-----------------------|-----------------------|
| 1. György Szilveszter | 17. Galacs Gábor |
| 2. Szabó Szilárd | 18. Smidélíusz Bálint |
| 3. Lakatos Zoltán | 19. Fehér Zsolt |
| 4. Zentai Sándor | 20. Temesvári Péter |
| 5. Porkoláb Péter | 21. Rózsa András |
| 6. Zalabai Zsolt | 22. Hetvési Zsolt |
| 7. Varga Tamás | 23. Korin Gábor |
| 8. Ládi Attila | 24. Dely Domonkos |
| 9. Szilágyi Kálmán | 25. Szőlősi Tibor |
| 10. Szántó Nikolett | 26. Kalydy Tamás |
| 11. Tóth Géza | 27. Nagy Gergely |
| 12. Grózinger Zsolt | 28. Varga Attila |
| 13. Zentai Attila | 29. Simon Csaba |
| 14. Énekes Árpád | 30. Szegesdi Gábor |
| 15. Szili Krisztián | 31. Adam Frank |
| 16. Zahuczki Zsolt | |

a dobogó harmadik fokára pedig hazánk egyetlen női pilótája, Szántó Nikolett állhatott.

György Szilveszter ezúttal csak a 6. helyen zárt, de ez is elegendő volt számára, hogy megtartsa vezető pozícióját, és ezzel bezsebelje élete első címét, Tóth „Alapos” Gézát váltva a bajnokok sorában.

Jövőre dobogó a cél

Porkoláb Péter és az ötödik hely

Ifjabb Porkoláb Péter 2006-ban csöppent az autósport világába. Trabanttal kezdett el versenyezni, amit egy Zsiguli, majd egy BMW követett. Később azonban rájött, hogy a ralizás nem neki való, ezért döntött a drift mellett.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: DUEN

Miért váltottál annak idején szakágot, amikor a testvéreid is raliznak?

2010 előtt ralitúra versenyeken és amatőr futamokon indultam. Előbb Zsigulival, majd utána BMW-re váltottam. Hátsó kerekű autó lévén könnyen kitör a fenéke, én pedig többet mentem keresztbe a pályákon, mint egyenesen. Ez ugyan a rali világában látványos, viszont nem eredményes. Én viszont nagyon élveztem, ezért úgy döntöttem, lépnem kell. A raliban nem volt maradásom, ekkor döntöttem a driftelés mellett.

Milyen eredményeket sikerült eddig elérned a sportágban?

2011-ben futottam az első, teljesen mondható szezont. Rajthoz álltam itthon a Hell Energy Országos Bajnokság keretein belül, ahol az év végén nyolcadik helyen végeztem, és az Európa-bajnokságon is elindultam, ott végül a 20. helyen zártam egy elég népes mezőnyben. Idén az Eb kicsit gyengébbre sikerült, egy helyet visszacsúsztam, de az ob-n három pozíciót javítottam, és ötödikként zártam a szezont.

Mesélnél egy kicsit a technikáról, amivel versenyzel?

Egy 4000-es, V8-as BMW E30-as modellel indulok. A karosszéria szinte minden eleme üvegszálalás, a futóműve pedig természetesen

keményített, és nitrósított is a versenygép. Nagyjából 350 lóerő fért bele. Csúcsgépek nem nevezhető, de ebben a sportágban nagyobb hangsúlyt kell fektetni arra, hogy megbízható legyen, ezzel pedig szerencsére nem akad gondunk.

Már építed a következő autót is, amivel jövőre szeretnél rajthoz állni. Miben lesz másabb a mostaninál?

Az egy E36-os BMW, amibe már egy 4,2-es Audi motort szerelünk. Versenykomputer és nitró is lesz benne, így összesen már 450 lóerőt érhetünk el vele. Ha minden jól megy, idén már tesztelhetem is, jövőre pedig mindkét autóval a hátam mögött várhatom a szezonnyitót.

Mesélnél nekünk egy kicsit a versenyek hangulatáról, közegéről?

Nagyon jól érzem magam itt. Általában sokan kilátogatnak a versenyekre, és szurkolnak is becsülettel a pilótáknak. Sok barátom jön el a versenyeimre, és a családom is mindig jelen van. A testvéreim szervizelnek nekem, az anyukám a séf, apukám a minden. Mindig jó hangulat uralkodik. Az egyetlen, amit nem annyira szeretek, az eredmények eldöntése. Túlságosan is a bírák egyéni értékelései és elképzelései szerint kerülnek kiosztásra



a pontok, és ezt sokszor nem érzem igazságosnak, amivel nem is vagyok egyedül. Így is sikerült azonban idén már elérnem egy második helyezést, jövőre viszont győzni szeretnék.

Mit kell tenned ennek érdekében?

Tavaly nyolcadik lettem, idén ötödik, 2013-ban szeretnék minimum a harmadik helyen zárni. Persze erős a mezőny, és technikai sport lévén a szerencsére is szükségem lesz, viszont a dobogót így is reális célkitűzésnek érzem. Jövőre szeretnék néhány Eb-futamon elindulni, akárcsak a hazai versenyeken, és több közönségszórakoztató eseményen is tervezzük a megjelenést.



A tavalyi Európa-bajnokságon 20. helyen zárt, idén a kontinens 21. legjobbjává lett Porkoláb Péter



Csörgő Gréta

és a K-1 Attack

114-115



Lány

Név: Csörgő Gréta

Kor: 18

Lakhely: Dunaszerdahely

Foglalkozás: tanuló

Autó

Név: K-1 Attack

Gyártási év: 2011

Teljesítmény: 294 LE

Motor: 2998 cm³



Helyszín: Slovakiaring
Fotó: Örsik Ödön



Az 1963-ban alapított német csavarkereskedés mára egy nemzetközileg is elismert és ismert szereléstechikával foglalkozó nagyvállalattá nőtte ki magát.

Akár autószervizek, építőipar, fémmegmunkálás,

a FÖRCH mindenki számára professzionális megoldást nyújt a minőségi munka elvégzéséhez, lehel az

szerszám, vegyi anyag, kötőelem, vagy a mintegy 40 ezer cikket tartalmazó áru kínálatunk bármely más terméke.

Területi képviselő kollégáink folyamatosan tartják üzletfeleinkkel a kapcsolatot és segítik munkájukat.



Értékesítési akció 2012.04.01-től

cikkszám: 6710 0849

Klíma fertőtlenítő 150 ml

24 db rendelése esetén az akciós ár:

28 560 Ft

(az akció vállalkozások számára érvényes)

Elérhetőségünk:

Förch Kereskedelmi Kft.
8000 Székesfehérvár, Bakony utca 4.
Tel.: 00 36 22 348348
E-mail: info@foerch.hu
internet: www.foerch.hu

Kivételes publikum

Vizin a WSR hétvégén is dobogóra állhatott

Szeptember közepén rendezték a WSR hungaroringi versenyhétvégéjét, ahol a népes publikum előtt a Lotus Cup Eastern Europe versenyzői, köztük Vizin Tamás is pályára léphetett.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: GÉMESI BALÁZS

A World Series by Renault versenysorozat neves nemzetközi szériának számít, így természetesen hazánkban is nagy az érdeklődés, amikor a Hungaroringre érkeznek a pilóták és a csapatok. Idén azonban a rendezvény keretei között nem csak a francia gyártó modelljeinek pilótái, hanem a Lotus Cup Eastern

Europe versenyzői is harcra szálltak. Vizin Tamás, a bajnoki cím egyik esélyese is az indulók között volt, és először rögtön a kilátogató szurkolókat dicsérte.

„Néhány évvel ezelőtt, még a Renault Clio Kupa tagjaként versenyeztem már WSR hétvégén, amikor több mint 40 ezer ember előtt

harcoltunk a dobogós helyekért. Mivel akkor Renault autókkal indultunk, kiemelt helyet biztosítottak a szervezők, de most sem volt ez másképpen. Ezúttal is ámulatba ejtett, hogy mennyi embert érdekel a motorsportok világa. Akármerre tekintettem, nézőket láttam, és egy versenyző számára ez nagyon sokat jelent” – nyilatkozta Vizin, aki a hétvégén új támogatót, az Optimum Solar Kft.-t is a háta mögött tudhatta.

Tamásnak jól ment az időmérő edzésen, bár több verseny óta szenvednek egy technikai problémával, amire talán most sikerült megtalálni a megoldást. „Mindent megvizsgáltunk az autón, szóval valószínűleg kiszűrtük a gondot. A csapat nagyszerűen dolgozott, a futómű pedig kiválóan teljesített. Az időmérőt végig a pályán töltöttem. A rajt előtt viszont a piros jelzésnél bemozdult az autó, így hiába harcoltam nagyot Burkus Egonnal, a negyedik körben kiugrásért



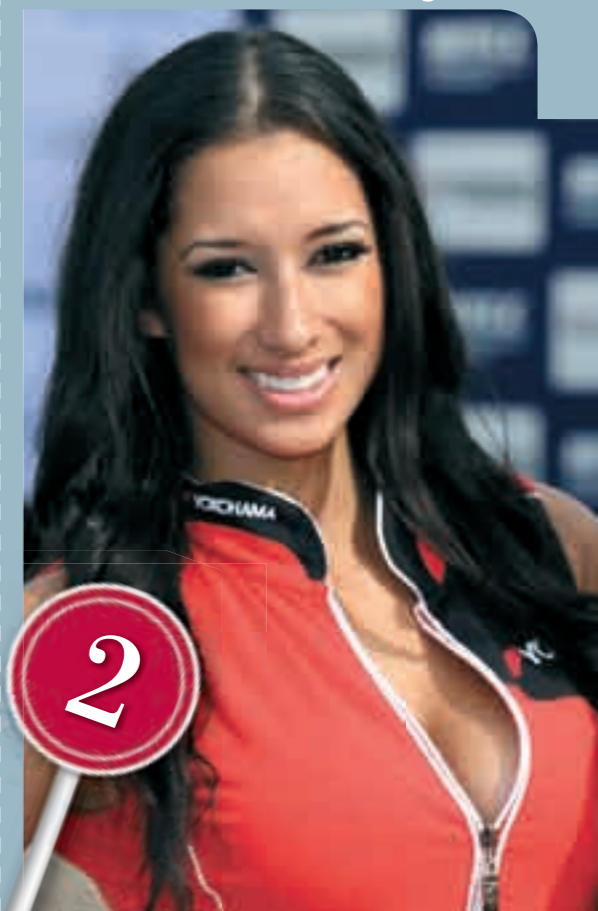
„Ámulatba ejtett, hogy mennyi embert érdekel a motorsportok világa.”



bokszutca-áthajtásos büntetésre hívtak ki, amit azonnal teljesítettem is. Végül légüres térbe, a harmadik pozícióba térhettem vissza, és ott is fejeztem be a futamot. Major Benedek nyerni tudott, de a következő fordulóban, októberben talán faraghatok kicsit a hátrányomon a bajnokság végkimenetel érdekében” – összegzett a Kaloplasztik Kft., a Magtár Kft. és a Jamex Kft. által támogatott pilóta, aki most is kihangsúlyozta, hogy a csapata mellett a családjának és a szponzorainak köszönheti, hogy versenyről versenyre jó teljesítményt nyújthat. „Fontos szerep hárul a támogatóimra, akik lehetővé teszik, hogy a győzelemért küzdhessek, így a már fentebb említettekén kívül szeretném még megköszönni a Bács Kft.-nek és a 24h Service Kft.-nek is a segítségüket.

Rajtrácsfotók

Az elmúlt hónapban ők voltak a versenypályák legszebbjei



1. WSR
Hungaroring
2. WTCC
Sonoma
3. IRC
Barum Rali
4. Salakmotor Eb
Miskolc

FOTÓ: WTCC, IRC, GÉMESI BALÁZS

Well

©



☑ Reklám

☑ PR

☑ Online

www.well.hu

Kilenc nemzet harca

Rába Kupa, Ikrény: Így ért véget a 2012-es szezon

A Magyar Jet-Ski Szövetség a 2012. évi Országos Bajnokság záró, ötödik versenyét, a Rába Kupát a Győr melletti ikrényi wakeboard tavon rendezte meg, kilenc nemzet (magyar, szlovák, szlovén, orosz, német, horvát, olasz, osztrák, cseh) pilótáinak részvételével, az Alpok Adria Kupasorozat részeként.

SZÖVEG: MAGYAR JET-SKI SZÖVETSÉG • FOTÓ: TESÁNSZKI KRISZTINA



A borongós péntek délutáni újonc Runabout szlalomverseny női kategóriájában ismételt a 18 éves szlovák Sandra Lamyova győzedelmeskedett, Vásári Ildikó a második és D'Ess Sabina Alexandra a harmadik helyen végzett, míg a férfiak között Gacsál Balázs vihette el a győztesnek járó kupát, Jantos Gábor és Nagy Róbert előtt. A Runabout versenygépek női amatőr bajnoki címét Sandra Lamyova, a férfiak bajnoki címét Gerencsér Dominik szerezte meg. Az újonc állós, Ski versenyben kiélezett küzdelemben Tóth Ádám érte el a legjobb időeredményt, tizedmásodperccel megelőzve a szlovák Hovorka Viktort és Szép Attilát. A kategória bajnoka Tóth Ádám lett.

Szombaton sem volt túl szép az idő, de ez nem zavarta a részt vevőket. A délelőtti edzést követte a zárt pályás futamok első szériája, mely során 6 közös és 6 Alpok-Adria kategóriában mérkőztek meg a versenyzők.

Ezt követte a magyar bajnokság offshore verseny, ahol profi jet-skisek hosszú távú Formula-versenyén új és nagy teljesítményű versenygépek szálltak vízre. A csúcsmodell 350 LE-s volt, 135 km/h végsebességgel. A Runabout Offshore Formula 2 kategória versenyében a világbajnoki bronzérmes Kasza György magabiztos versenyzéssel állhatott fel a dobogó legmagasabb fokára, megelőzve Zsidai Attilát és a Szlovákiából érkező Mario Lamyt. A magyar bajnoki címet is Kasza György szerezte meg.

A Ski Formula 1 kategória 16 perces offshore versenyét a Szlovákiából érkező, Európa-bajnoki

ezüstérmes Bohuslav Jozef nyerte, a világlklasszis Sümegi László fia, a 17 éves Sümegi Martin és a 17 éves győri Szabó Barnabás előtt. A magyar bajnoki címet a szlovák, ám magyar színekben versenyző Bohuslav Jozef nyerte el. A magyar bajnokság Formula 1 „királykategóriáját” Kasza György nyerte, a magyar bajnok Heller Krisztián és a cseh Tomas Pazler előtt. A 2012. évi magyar bajnoki cím Kasza Györgyé lett.

A vasárnapi versenynapra enyhült az időjárás, és kellemes, kora őszi idő fogadta a versenyzőket és a nézőket; a benzingöz, a sáros férfi és csinos női, versenyfelszerelésbe

öltözött pilóták vonzották a látogatókat. A depó tele volt tuningolt versenygépekkel, a víz pedig száguldozó jet-skikkel.

Az Alpok Adria Kupasorozaton a 16 évnél fiatalabb, illetve a teljesen kezdő versenyzők számára rendezett Junior Ski Stock & Absolute Beginners kategóriában Konyecsik Edina az első helyen ért célba, a szlovák Martin Stelzer lett a második és az olasz Francesco Buiatti állhatott a dobogó harmadik fokára.

Az újoncok állós (Novice Ski F2) kategóriájában 18 induló közül a cseh Havlin Tomas az első, az osztrák Flo Mayer a második és az osztrák Piensipp Hans Christian a harmadik helyen végzett. A magyar bajnoki címet a Szlovákiából érkező, ám magyar színekben versenyző Hovorka Viktor szerezte meg.

Novice Ski F1 kategóriában (csak Alpok Adria kategória) a dobogó legfelső fokát Flo Mayer szerezte meg, megelőzve a szlovén Dejan Djukicot és a cseh Havlin Tomast.

Az Alpok Adria Kupasorozatba tavaly új kategóriaként bevezetett Expert Ski Lites kategóriában Sümegi Martin győzedelmeskedett, maga mögé utasítva az osztrák Martin Kraust és Mizers Gergőt.

Ski F2 (Stock) kategóriában magabiztos versenyzéssel diadalmaskodott az osztrák világbajnok, Kevin Reiterer, második helyen végzett a 2011. év felfedezettje, a 17 éves Szabó Barnabás, mögöttük a cseh Lukas Binar állhatott fel a dobogó harmadik helyére. A Ski F2 kategória 2012. évi magyar bajnoka Szabó Barnabás lett.

Az Alpok Adria Kupa Ski Limited kategóriájában Lukas Binar diadalmaskodott, megelőzve az Szabó Barnabást és Kevin Reiterert.

Az Alpok Adria Kupa hölgyek, Ladies SKI Limited kategóriájában a cseh 16 éves ifjú tehetség, Sarka Procházková elsőként, húga, a 14 éves Terezie Procházková másodikként és az osztrák Martina Dusswald harmadikként ért a célba.

A 35 évnél idősebb versenyzők számára rendezett Pro-Am Ski Gentleman Open kategóriában 14 versenyző közül a cseh Ivo Grman az első helyen, az olasz Giuseppe Dona a második helyen ért célba, és Pelei Sándor állhatott fel a dobogó harmadik fokára. A magyar bajnokságot Pelei Sándor nyerte.

Ski F1 (Superstock) kategóriában két futamgyőzelemmel nyert az osztrák Kevin Reiterer, ezzel megszerezve a hétvége második aranyát, míg az osztrák Markus Erlach másodikként és Lukas Binar harmadikként ért célba, a magyar bajnoki címet Puskás Zoltán szerezte meg.

Az újoncok zárt pályás versenyén ülős kategóriában (Novice Runabout F1) a KAMSE színeiben versenyző Jantos Gábor az első, Soós Roland a második és a szlovák Richard Kovalcik a harmadik helyen végzett, a magyar bajnoki címet Jantos Gábor szerezte meg.

Runabout F2 (Stock) kategóriában a győztesnek járó kupát Kasza György vihette el, a cseh Tomas Pazler a dobogó második és a szlovák Mario Lamy a harmadik helyet csípte meg, a magyar bajnoki címet Kasza György szerezte meg.

A 45 év feletti ülős kategória Runabout Gentleman F1 versenyén az Európa-bajnok Czeller Béla diadalmaskodott, megelőzve Zsidai Tibort és a Szlovákiából érkező Ivan Lamyt. A 2012. évi Runabout Gentleman F1 kategória bajnoka Gerencsér Csaba.

Runabout F1 (Superstock) kategóriában ismét folytatódott a szombati nagy küzdelem az első helyért. A két futam végeredményeként fölényes rajt-cél győzelemmel Kasza György lépett a dobogó legmagasabb fokára, megszerezve így a hétvége negyedik aranyát, megelőzve Mario Lamyt és Tomas Pazlert. A magyar bajnoki elsőséget Kasza György szerezte meg, ezzel a kimagasló teljesítménnyel idén négy magyar címet gyűjtött be.

Az X2 kategóriát Hoffer György nyerte, Szilvási Péter a második és Csüllög Zsolt a harmadik helyen ért célba, a magyar bajnoki címet Hoffer György szerezte meg.

A Freestyle-verseny alkalmával láthattuk az elkápráztató ugrásokat, fejen állásokat, a tűzoltó gyakorlatok és a víz alá merülések fergeteges kompozícióját, ahol a Stefán Péter vihette el a győztesnek járó kupát, a kategória tavalyi győztese, az örökös magyar bajnok Pelei Sándor lett a második. A Freestyle 2012. évi magyar bajnoka Stefán Péter lett.

Az ünnepélyes díjkiosztón az Alpok Adria Klub és a Magyar Jet-Ski Szövetség képviselői adták át a serlegeket a győztes versenyzőknek.



Egy színes év

Gerencsér Csaba segített elemezni az idei évet

Több helyszín, hangulatos versenyek, egyre gyarapodó nézősereg és mezőny, valamint nemzetközi szintű elismerés. Nagyjából így lehetne jellemezni az országos jet-ski bajnokság 2012-es évét. Hogy kicsit konkrétan is kifejtessük a felsoroltakat, abban a Magyar Jet-Ski Szövetség alelnöke, Gerencsér Csaba volt segítségünkre.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: TESÁNSZKI KRISZTINA

„Az idei szezon nagyon színesre sikeredett, ami annak is köszönhető, hogy több nagyon szép és igényes helyszínen rendeztünk bajnoki fordulókat. A mezőny ellátogatott többek között Dunaharasztra, Nagykanizsára, Nyíregyházára és Győrbe is. Nagyszerű körülményekről lehetett csak beszélni mindegyik esetében. Sokszor olyan helyen is versenyezhetünk, ahol utoljára 20 évvel ezelőtt nyílt csak erre lehetőség. Többször az is előfordult, hogy a magyar bajnokokkal párhuzamosan nemzetközi versenyeket is lebonyolítottunk. Október elején például világbajnoki futamot rendeztek hazánkban” – fogalmazott Gerencsér Csaba, aki azonban nem csak erre büszke, hanem arra is, hogy a versenyek mellett már a versenyzőkkel sincs semmilyen probléma.

„Eddig az évig sajnos szezonról szezonra csökkent a versenyzők száma. Ezt a tendenciát viszont most sikerült megállítanunk. A helyszínek és a versenyzők gyarapodása egyben több nézőt is jelent, ami a legboldogabbá tesz minket. Azon vagyunk, hogy a lehető legteltesebb módon kiszolgáljuk a látogatókat. Ez a sportág a Formula-1-hez hasonlóan kicsit követhetlenné válik egy idő után, ami a sorrendet illeti, de a speakerünk mellé már tervezzük az óriás kivetítők telepítését is” – foglalta össze a szezonnal kapcsolatos gondolatait a szövetség alelnöke, aki maga is versenyzett ebben az évben.

„Én már nagyon régi motoros vagyok. Nem dicsekedni akarok, de magam sem tudom pontosan, hány bajnoki címet nyertem eddig. Idén a Runabout Gentleman géposztályban indultam és nyertem meg a bajnoki címet, ami egy amolyan senior kategória.”

A sportág egyik nagyja azonban rendelkezik megfelelő utánpótlással, hiszen fia, Gerencsér Dominik a Novice Runabout Slalom kategóriában nem talált idén legyőzőre. „Domi profi sportoló, de nem a jet-ski az egyetlen szerelme. Kitűnő jégkorongos és kosárlabdázó. Pontosan ebből fakadóan nyáron nem indulhatott zárt pályás versenyen, mert túlságosan nagy volt a sérülésveszély. A Novice-kategóriában három évvel ezelőtt második helyezést ért el, és most meg is nyerte, aminek természetesen nagyon örül, mert egy komoly mezőnyben sikerült ez neki. Amit még fontos megemlíteni, hogy a kisebbik fiam, Olivér is belekóstolt már a sportág szépségeibe, és ebben a szezonban álló szlalomban indult. Jövőre már vele is számolni kell majd” – zárta mondandóját Gerencsér Csaba, egy igazi jet-skis család feje.



A szépség nem minden

Nissan Terra: Üzemanyagcellás, elektromos, 4x4-es



A Nissan-szalonn legszébb autója címre biztosan nem pályázhat, mégis érdemes alaposan szemügyre venni a Párizsban bemutatott tanulmánymodelljét.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: NISSAN

Az autó formája és a végtelkéig leegyszerűsített belső tere ugyan valóban futurisztikus, de ha a japánok fejlesztőmérnökei nem lódtának, az üzemanyagcellás elektromos hajtás messze nem csupán elképzelés. Az első kerekeket a Leafben is használt elektromotor mozgatja, a két hátsó kereket – ha összkerekhajtásra van szükség – egy-egy kerékagymotor hajtja. Ezek konstrukciója a három, egymást követő Pivo koncepcióautó működő prototípusán alapul. Mivel a hátsó kerekek hajtásához nincs szükség kardántengelyre, az utastér padlóján és az autó fenéklemezén nincsenek kiemelkedő részek.

Az autó belülről feltűnően egyszerű, a műszerfal szerepét egy kivethető tablet-PC-re bízták, ezenkívül alig látni kezelőszerveket a járműben.



A táblagépek terjedési sebességét nézve hosszabb távon akár életképes is lehet ez a megoldás.

Ami a csomagolást illeti: a formatervezők szeretik meglepíteni a közönséget, de mintha kezdenék elvetni a sulykot. A Nissannál a Micra előző generációja fura békapofájával még inkább vicces volt, a Juke már erősen meglepett, a Terra azonban a szaksajtó véleménye szerint a legnagyobb jóindulattal sem nevezhető szépnek.

A tanulmány azonban nem csak formai szempontból formabontó. A hajtását hidrogén táplálta üzemanyagcellával oldották meg, azaz az autót villanymotorok mozgatják, és közben csupán vízpára távozik a járműből, ami így tiszta üzemű, mégis jóval nagyobb hatótávolságot érhet el, mint egy hagyományos villanyautó. A megoldás legnagyobb hátrányát egyelőre a Nissan sem tudta kiküszöbölni – az üzemanyagcellába egész kis vagyont érő platínát kell beépíteni – így szériamodellben aligha látjuk viszont, de jó hallani, hogy a japánok sem adták fel a fejlesztést.

Pedig a kocsit üzemanyagcellás csomagja rendkívül tömör építésű, 2,5 kW/l-es teljesítménysűrűséget produkál. A cég 1996 óta fejleszt hasonló egységeket, a mostani, legújabb generációs csomag ára egyhatoda 2005-ös elődjének. Ez a korábbinál sokkal visszafogottabb ritkafém-felhasználásnak köszönhető.

„A csomagolást illetően a formatervezők szeretik meglepíteni a közönséget.”



 AQUAPROFIT



„A vízzel való törődés a természettől a fogyasztóig.”

Olyan gazdaságos és fenntartható beruházások megvalósulását segítjük elő, amelyek az emberi egészség és környezet megóvását célozzák.

Szakterületeink:

KÖRNYEZETVÉDELEM | VÍZGAZDÁLKODÁS | TERÜLETFEJLESZTÉS | TURIZMUS

Amiben segíteni tudunk:

- vízbeszerzés, vízbázisvédelem, monitoring
- vízellátás, víziközmű-fejlesztés
- felszíni vízgazdálkodás
- megújulóenergia-hasznosítás
- energetikai racionalizálás
- vidék- és településfejlesztés
- turisztikai fejlesztés
- projektfinanszírozás

Szerteágazó tevékenységeinknek köszönhetően komplex szolgáltatás-csomaggal állunk ügyfeleink rendelkezésére.

További információ:

1013 Budapest, Krisztina krt. 32. | Tel.: +36 1 472 2130 | Fax: +36 1 269 3552

www.aquaprofit.com

A háromajtós verziót utánzó, ám öt nyílászárót tartalmazó dizájn nem újdonság az autópárhazban, de már a Honda is kénytelen volt alkalmazni, hiszen a kényelmetlenebb megoldásra egyre kevesebb a megrendelés



Úrhajó light

Honda Civic 1.8 Sport

Az elődjénél kevésbé feltűnő karosszériával készült friss Civic-et tettük próbára 1,8 literes benzinmotorral és alapfelszereltséggel.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

Nem könnyű a dolga Hondának, mert két fronton is helyt kell állnia. Az egyik oldalon ott vannak ellenfélnek a pörgős motorral szerelt lóerőgyárak, így a sportos márkaképet erősítendő, már idén néhány futamon részt vesznek a túrakocsi-vb-n Tarquinivel és Monteiroval. (Jövőre teljes évadot futnak, közben az angol túrakocsi-bajnokságban is igen jól szerepelnek a Civic-ek.) A másik oldalon a zöld hullámot meglovagló gyártók ellen kell harcolni, számukra az Insight, a Jazz, a CR-Z

hibridek jelentik a választ, hiszen ezek a modellek a gazdaságosság bajnokai.

A két dolgot ötvözni nem könnyű. Ám az új alsó-középkategóriás modellnek talán még is sikerült...

A kifutott Civic-úrhajónak kinéző külsejével és az Alfa holdbázist megszegyénítő műszerfalával az elmúlt évek legmerészebb formatervezési vállalkozása volt. Az erős egyéniség be is jött a vevőknek, ezt követi a friss kivitel, de csak óvatosan. A karosszériából kiemelkedő hátsó lámpa, az előre emlekedtető orr a legjellegzetesebb részek, de a korábbi összkép már kevésbé hangsúlyos, mint az elődnél.

Az 1,8 literes motor karakterisztikájáról elmond mindent a 6500-as fordulaton mért 142 lóerő és a 4300-on ébredő 174 Nm. Ez nyakon öntve a start-stop automatikával és a kijelzővel, amely



a gazdaságosságot szem előtt tartva mutatja, hogy le vagy fél váltson az ember. Aki nyomtatékgazdag, friss fejlesztésű turbós benzinesből vagy turbódizelből száll át, az a váltások sokaságától persze nem lesz elájulva, még akkor sem, ha ez az egység Honda-színvonalú, így panasz nem lehet rá.

Az utastérben mindent visznek a varázslatos hátsó ülések, a variálhatóságot látva néhány egyterű tervezője elszégyellheti magát. A csomagteret a zseniális 467/1200 literes számok jellemzik. A vezetőt körülölelő műszerfal, a központi helyet elfoglaló fordulatszáméró sportossá teszi a fülkét. Az egyetlen csalódás a sportos imázs ellentéte, a kulcsos indítás: csak magasabb felszereltségi szinten találjuk meg a piros start-stop gombot.

Műszaki adatok	
Hossz/szé./mag.:	4300x1700x1470 mm
Motor:	1798 cm ³ , 142 lóerő/6500
Gyorsulás (0-100 km/h):	9,4 s
Alapár:	5 220 000 Ft
Tesztautó:	Honda Hungary



Beállt a sorba

Mercedes-Benz B200 CDI

A politikusokon kívül csak az autórajongók várták jobban, hogy beinduljon a kecskeméti Mercedes gyár, de most mi is szemügyre vehettük a legfrissebb magyar autót.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK



vel, nőies formatervével igazi különlegességnek számított, szó nélkül nem lehetett elmenni mellette.

A Mercedes is a mi autónk lett, ez a harmadik márká, amely itthon készül, ebből kettő prémiumtermék. A stuttgartiak szeretnek az élen lenni, ez a technikában és a karosszériák formálásánál is így van. Az elit ligában jelenleg csak a csillagosok kínálnak egyterűt, az elsőkerék-hajtású, hasonló kialakítású BMW csak jövőre jön, de talán mások is gondolkodnak ennek a piaci résnek a betöltésén. A kifutott modell a szendvics padlólemezé-

Az új modell azonban szakított a hagyományokkal, és beállt a „megszokott” formavilágú, technikájú autók közé.

Az új B-osztály beleilleszkedik a Mercedes arculatába, sima aljával, ügyesen vezetett hűtőlevegőjével 0,26-os légellenállási együtthatóval, ami rekord a kategóriában. A feletrázott tesztautó tízmillió forint körüli vételárán nem kell meghökkenni, a vevőkör nem a Suzukit vásárló réteg, hanem azok, akiknek

van egy vagy több tízenmilliósi prémiumautója és a feleségnek kell valami jó márkájú egyterű, amivel helyt tud állni a gyerekek fuvarozása, a bevásárlás és a mindenkori jó megjelenés háromszögében. Szóval itthon nem lesz népautó a Mercedes B.

A friss tervezésű karosszéria mellé új motor és váltó is jár. A 200 CDI jelzés picit megtevésztő, mert a nagyobb modellekben használt kétkliteres dízelmotor 1,8-as kivitele ketyeg a motorházban. A 200-as felirattal ellátott kivitel 136 lóerőt és 300 Nm-t teljesít, hozzá tartozik a start-stop rendszer, amivel a hat liter körüli fogyasztás könnyen teljesíthető. Természetesen jár az autohoz a ma elérhető szinte összes elektronikai segédesszköz.

A teljesen személyre szabható belsejű Mercedes fabetétei szépek, jó az anyagválasztás, érezni némi ellentétet a négy részre osztott légbeömlő és a háromágú csillag között, talán egy bordát el lehetett volna hagyni. A műszerfalból kiálló táblagép (vagy navigáció?) formájú (de nem kivethető) kijelző kinézete, kidolgozása kissé kínaias, és talán még ennél is furcsább élmény a csomagtartó felől érkező zörgések zenéje. Bizzunk benne, hogy mindez csak az első széria hibája...

Műszaki adatok	
Hossz/szé./mag.:	4359x1786x1557 mm
Motor:	1798 cm ³ , 136 LE/3600
Gyorsulás (0-100 km/h):	9,5 s
Alapár:	8 150 000 Ft
Tesztautó:	Mercedes-Benz Hungária Kft.

Divatcikk 2.0

Volkswagen Beetle 1.2 TSI

A Volkswagen Bogár legfrissebb kivitele megváltozott külsővel, használhatóbb belsővel csábítja a vevőket: így már valódi divatcikk az egykori legenda.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

A VW robbantott a retró bogárral a piacon, követte a Mini, a Fiat 500 és számos régi amerikai autó, mind új kontosben. A Bogár népszerűségéről annyit, hogy az elődje különösebb módosítások nélkül 13 évig volt forgalomban

(1997–2010). Az eredeti árszabáshoz képest magas, a konkurenciához képest elfogadható vételárért jobban kihasználható járművet kapunk, de ha a formába szerelmes lesz valaki, nem számít a pénz, megállíthatatlan a vétel.



A Beetle-nek megmaradt a jellegzetes alakja, de azért jól megkülönböztethető az elődjétől: döntősebb a szélvédő, a tető kevésbé magasodik az ég felé és hosszabb az autó. A műszerfalon megjelent



a kocsi színére fényezett csík, más retró elemet nem nagyon találni a fülkében, sajnálatos, hogy eltűnt az előd bájos virágvázája. A csomagtartó mérete a két véglet között mozog, alapállapotban 310 literrel lehet gazdálkodni, lehajtott hátsó ülésekkel 905 literes a tér.

A motornál semmi nosztalgia nincs, az 1,2 literes, turbós négyhengeres 105 lóereje 10,9 mp alatt lövi fel százra a 180 km/óra végsebességű Bogarat. A 7,2 mp-es 80-ra szökkenés biztató városban és közúti közlekedésor is. A motor dízelekre jellemző nyomatékleadása igen jó, keveset kell használni a hatsebességű váltót.

Műszaki adatok	
Hossz/szé./mag.:	4278x1808x1486 mm
Motor:	1197 cm ³ , 105 LE/5000
Gyorsulás (0-100 km/h):	10,9 s
Alapár:	4 790 000 Ft
Tesztautó:	Miskolc Autóház Kft.



Fuvarozó, Kereskedelmi és Szolgáltató

Korlátolt Felelősségű Társaság

- ✓ Szóródó anyagok közúti szállítása
- ✓ Gépi földmunka
- ✓ Építési terület előkészítése
- ✓ Út-, térkö- és járdaépítés

3412 Bogács, Viola utca 18.

Tel.: 30/303-5484

www.middlecourse.hu

Lány

Név: Lakatos Anna

Kor: 28

Lakhely: Miskolc

Foglalkozás: ügyintéző

Autó

Név: Bentley GT63 Mansory

Gyártási év: 2005

Teljesítmény: 650 LE

Motor: 5998 cm³



Fotó: Rogosz Péter



Lakatos
Anna
és a Bentley



1971



70 éve a versenysportban

A Gulf olajtársaság a kimagasló minőségű kenőanyagok gyártásához szükséges tapasztalatait a - legnagyobb igénybevételt jelentő - hosszú távú, megbízhatósági pályaversenyeken szerezte. Ezek közül a legismertebb a 24 órás Le Mans-i futam, amelyen a Gulf több mint 40 éve rendszeresen részt vesz. **Váljon egy legenda részévé! Használja a Gulf prémium motorolajait!**



Gulf Competition verseny kenőanyagok

Az Aston Martin együttműködésével kialakított kenőanyagcsalád, melyet kifejezetten verseny körülmények között üzemelő járművekhez ajánlunk. A vegytiszta észter bázisú motorolajok, és hajtóműolajok, valamint az extrém magas forráspontú fékfolyadékok lehetővé teszik, hogy a technika megbízhatóan üzemeljen a teljes versenytáv alatt, még akkor is ha 24 óráról van szó!

Gulf Racing extrém teljesítményű személyautó kenőanyagok

Teljesen szintetikus alapolajokból és korszerű adalékokból előállított kenőanyag család, amely kiválóan teljesít verseny és hétköznapi használat esetén is. Ezek a motorolajok kifejezetten a nagyteljesítményű, modern benzinmotorokhoz lettek kifejlesztve, hogy helyt álljanak akkor is amikor Ön padlóg nyomja a gázpedált!



Hi-Tech

Csúcskütyük: Modernek és gyönyörűek

Nem csak a versenypályákon száguldó autók, motorok számítanak csúcstechnikának, hanem sok használati tárgy, elektronikai eszköz is. Az AFM rendszeresen szondázza a kínálatot, az utóbbi hetek terméséből munkatársaink a következőket találták a legjobbnak.

IPHONE 5

Az Apple az iPhone 5-öt 7,6 mm vastag eloxált alumíniumházával a világ legvékonyabb okos-telefonjának hirdeti. A gyémántvágásos technológiával lekerékített élek és az üvegerakások igazán fantasztikus külsőt kölcsönöznek a készüléknek. Újdonság a 4 hüvelykes Retina-kijelző, az A6 chip, amely hihetetlen sebességet biztosít a feladatok megoldásaihoz, és egy 8 megapixeles iSight kamera is bekerült a telefon fegyverzetéjébe. Az iOS 6 szoftver a világ legfejlettebb mobil operációs rendszere, mely 200 új funkcióval gazdagítja az eszközt.

Ár: 209 890 Ft-ról (apple.hu)



SONY VPL-VW1000ES PROJEKTOR

Egyértelműen a 4K felbontás felé mozdul a tévétechnológia, a Sony ennek kapcsán be is mutatta a világon elsőként házimoziizásra szánt 3D-s multimédiás projektorát, ami már ebben a 4096 x 2160 pixeles minőségben szórja a 3D jelet. A Sony VPL-VW1000ES berendezése az új SXRD 4K-panelnek és a saját fejlesztésű Isis3 technológiának köszönhetően 2000 ANSi lumenes fényerősség mellett 1 000 000:1-es dinamikus kontraszttal és 2.1-es motorizált zoom-mal büszkélkedhet. A benne dolgozó 330 W-os égő mintegy 2000-2500 órányi élettartammal bír, és bátran lehet vele vetíteni 60 colostól akár 300 (!) colos képátolós felületekre. A 3D-s projektor leghasznosabb funkciójának minden bizonnyal a Reality Creation ígérkezik, segítségével bármilyen SD vagy HD felbontású anyagot fel lehet 4K-s szintre skálázni, és külön jó pont, hogy ez 2D-re és 3D-re is egyaránt vonatkozik.



Ár: 5 900 000 Ft (sony.hu)

MEDION UNIVERZÁLIS TÁVIRÁNYÍTÓ

A miskolci Kondor Gergő által tervezett Medion (korábbi F1-es partner) univerzális távirányító a sötétben két, hullámosan futó, kéken világító csíkkal segíti a felhasználót. A készülék szinte belesimul a tenyérbe, tökéletesen alkalmazkodik annak formájához, ezáltal használata nem csak praktikus, hanem rendkívül kényelmes is. A gombok elhelyezése ideális, mivel könnyedén tudjuk egy kézzel, ujjváltás nélkül hangosítani vagy halkítani a televíziót, és ezzel egy időben váltogatni a csatornák között. A távirányító középső része a különböző készülékek közti váltogatás célját szolgálja.

Ár: 29 000 Ft (medion.hu)



F1 2012

Megérkezett a Formula-1 szerelmeseinek talán leginkább kedvelt virtuális játéka, az F1 2012. Elérhető minden HD konzolon: Xbox 360-on, PlayStation 3-ason, valamint PC-n is. A Codemasters egyedülként rendelkezik a Formula-1 kereskedelmi jogait birtokló FOM támogatásával, így minden reklám, autó, csapat, pálya, pilóta és egyéb szereplő teljes valóságában jelenik meg a felhasználók képernyőjén. A program rendelkezik single player és multiplayer verzióval is, de most bemutatkozik egy új mód is, a Young Driver Test is, ami segít még inkább beleélni a játékosnak a száguldó cirkusz forgatógatójának történéseibe és küzdelmeibe.



Ár: 11 490 Ft (konzolokszervize.hu)



UNIFILTER Szűrőtechnika Kft.
H-3300 Eger, Mester u. 8. Tel: (36) 424 136 Fax: (36) 510 211
H-1239 Budapest, Grassalkovich út.255. Tel./Fax: (1) 267 0588

OLVASÓINKTÓL

Maldonado 10 rajthelyes büntetése

Hát reméljük, ez intő jel neki a következőkre nézve. Agresszíven nem lehet versenyt futni és nyerni. Értse már meg. Hol van az a régi Maldonado, aki a győzelme előtt volt? Azt szeretném látni, mert ez a mostani nagyon nem tetszik.

Nagy Zsuzsanna

Kubica győzelemmel tért vissza

Lehet, hogy megnyerte egy direkt neki átalakított autóval, de a kezét könyöktől lefelé nem mozgatja. Az ujjait sem. A Formula-1-es autó kormányára mindkét kezére szüksége lenne. Szerintem ő sajnos megmarad most már a ralizásnál. Jó pilóta volt, de lássuk be, hogy semmi esélye visszakerülni a száguldó cirkuszba.

Ürmösné Kovács Magdolna

Raikönnen csöndben lopakodik

Kellene ehhez egy Alonso-nullázás és/vagy egy Kimi-győzelem. Ahhoz, hogy reális esélye legyen a világbajnoki cím újbóli elnyerésére, kicsit több szükségeltetik, amire szerintem nincs túl sok reménye. Egyébként visszatérő évében már így is bőven túlteljesítette a legtöbb ember előzetes várakozásait.

Varga Ákos

Elhunyt Sid Watkins professzor

Pont most néztük meg a Senna-filmet, és láttuk, amikor beszélgetett a háromszoros világbajnokkal Imolában. Tanácsolta neki, hogy ne induljon el, hanem menjenek el horgászni inkább! Hát, úgy néz ki most jött el a közös horgászás ideje... Nyugodjon békében!

Durai Péter

Hamilton távozása

Sokan el sem olvasták a cikket, csak a címe után írtak. A cikkben csak esetleges helyzetről van szó. Ha elmegy a McLarentől, azt nem Alonso fogja bejelenteni. A Ferrarit én sem szeretném, hiszen ott szabotálják versenyzőik futamát, úgyhogy ha már megy, akkor odamenjen, ahol nem utasítják az egyik pilótát a másik elengedésére. Ugyebár a Scuderia nem éppen ilyen. Amúgy szerintem is átmegy Lewis a Mercedesbe, most már kezdek megbárátkozni ezzel a gondolattal.

Bakos Balázs

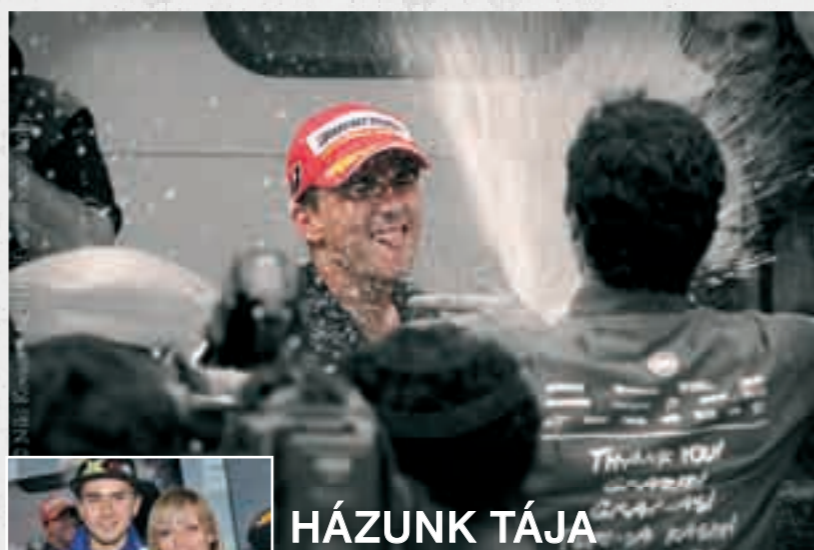
10 ÉVE ÍRTUK

– Flavio Briatore megtalálta Schumacher utódját, méghozzá Fernando Alonso személyében. „Amikor sok évvel ezelőtt szerződöttük Michaelt, tudtuk, hogy valami különleges történik. Most ugyanaz az érzésem. Minden csapat Michael Schumacher kvalitású pilótát keres, de én azt hiszem, megtaláltam. Ő a csapatunk jövője” – nyilatkozta az olasz csapatvezető, akit rengeteg kritika ért, mióta kusza körülmények között megvált Buttontól, és helyébe ültette Alonsót. Ezzel a lépéssel mindkét Renault-ban egy-egy Briatore-pártfogolt ül, ami szintén ellenérzéseket váltott ki a paddockban.

– David Coulthard úgy véli, Michael Schumacher számára eljött a visszavonulás ideje. „Nagyon tisztelem Michaelt, de a helyében mostantól több időt töltenék a feleségemmel és a gyerekeimmel” – mondta a McLaren skót versenyzője. A McLaren-Mercedes pilótája elismeri Schumacher eredményeit, de szerinte azokban a szerencsének is szerepe van. „A tehetsége mellett a szerencse is segítette, és minden együtt volt a sikerhez. Különösen fontos, hogy a csapata mögötte áll” – mondta, majd hozzátette: „Az én pályafutásom alatt sohasem volt minden tökéletes.”

– „Rendben vagyunk” – kommentálta Paul Stoddart csapatfőnök a következő évet firtató kritikákat. A csapatvezető rövidesen be fogja jelenteni a motorszerződést, amelyről előzetesen meglehetősen talányosan nyilatkozott. „A motor, amit meg fogunk kapni, Monzában az első háromban végzett.” A lehetőség ezzel az első két helyet megszerző Ferrarira és a meglepetésre harmadik helyre odaérő Jaguar motorszállítója, a Cosworthra szűkült. Stoddart igen optimistán ítéli meg a csapata jövőjét: „Véleményem szerint fantasztikusan sikeres év elé nézünk, minden kétséget kizárólag ez lesz a valaha volt legjobb Minardi. Szépen haladunk az ötéves tervünk felé.”

– Az Autosport magazin értesülései szerint, a hónapok óta súlyos problémákkal küszködő Arrows-istálló az idény fennmaradó két versenyén már nem áll rajthoz. A brit lap úgy tudja, a csapat leafieldi főhadiszállását bezárták, és az alkalmazottakat szabadságra küldték. Állítólag az Arrows távolabbi jövője is veszélybe került, mert elakadtak a tulajdonosváltással kapcsolatos tárgyalások. A csapatot főreszvényese, a Morgan Grenfell befektetési bank hozta szorongatott helyzetbe, mivel jogi úton követeli az Arrows eladását. A bíróság megalapozottnak ítélte a bank igényeit, de a helyzetet bonyolítja, hogy maga a Morgan Grenfell is bajban van, mert a Deutsche Bank felszámolási eljárást kezdeményezett ellene.



HÁZUNK TÁJA

Hiába is próbáltuk visszatartani Kovács Niki kolléganönket, hogy harcba szálljon a világ legjobb fényképészeivel és sokmilliósi felszereléseikkel, csak beadta pályázatát a Bridgestone fotóversenyére – és a mellékelt képpel meg is nyerte azt. Az ünnepélyes díjátadóra a misanói MotoGP-viadalon került sor, az arbronsgyártó 100. nagydíjgyőzelmének apropóján. Gratulálunk!

SZÁMTAN

- 0,4 **MÁSODPERCCEL** volt lassabb körönként Lewis Hamilton Belgiumban csapattársánál a Les Combes-kanyar előtti szakaszon
- 3 **MILLIÁRD** forintnyi eurót hozhat Timo Glock szingapúri 12. helyezése a Marussianak, amivel jelenleg ez az alakulat a legeredményesebb a kiscsapatok közül
- 7 **FUTAMGYŐZELMET** szerzett mindössze Jacques Villeneuve F1-es karrierje során
- 9 **PILÓTA** lett világbajnok azt követően, hogy 16 évvel ezelőtt útjára indult az F1 Racing magazin története
- 13 **ÉVES** koruk körül a női gokartversenyzők érdeklődése elkezd elfordulni a motorsportoktól
- 26 **PONTOT** szerzett 2006-ban a megszerezhető 30-ból Alonso az utolsó három versenyen, amivel második bajnoki címét aratta
- 60 **MILLIÓ** forintba kerül egy F1-es szélcsatorna modellautó karosszériája és felfüggesztése
- 64 **VERSENYT** nem tudott befejezni karrierje során Michael Schumacher

G-SHOCK EXTRÉM CASIO KARÓRÁK



A STÍLUSTEREMTŐ: FEKETE & ARANY

200 m vízálló, „mindenálló” karórák 2 év garanciával g-shock.eu

: G-Shock Hungary

2 év garanciával csak a hivatalos importőr partnereinél:
www.casio-watch.hu



Fa
MEN

2013 DAKAR LEGHOSSZABB
LEGNEHEZEBB
LEGVESZÉLYESEBB



ARGENTÍNA - CHILE - PERU

www.dakar.hu
facebook.com/opeldakarteam