

A világ vezető F1-es magazinjának legizgalmasabb cikkeivel

# Autósport és **Formula**



MÁGYARORSZÁG MOTORSPORT MAGAZINJA

XI/12.-XII/1. szám, 2010. december-2011. január

## KICSIT MÁSKÉPP



Túraautózás  
magyar  
módra

### KÜLÖNDÍJASOK

A 2010-es évad legjei

### FI-ES ADATGYŰJTÉS

Autónként 5000 DVD-nyi információ

### A MI WTCC-S FIUNK

Michelisz makaói futamgyőzelme

### VOLT CSAPATA

Talmácsi bizonytalan jövője

### TEREPRALI

Szalay első magyar bajnoki címe

### SPORTKOCSI

Turbinahajtásos Jaguar

**ELLENÁLLHATATLAN HAJRÁVAL  
LETT A LEGFIATALABB VILÁGBAJNOK**

# VETTEL



9 771785 948009



1 1 0 0 1

795 Ft



Az MNASZ  
kiemelt  
média-  
partnere

**RED BULLETIN**

Ajándék minden olvasónknak



www.formula.hu





**EDIFICE**  
Sebesség & Intelligencia  
Fejlett Technológia, Dinamikus Dizájn



A CASIO  
a Red Bull Racing  
Csapat Partnere

EF 550RBSP-1A

**EDIFICE + RED BULL  
= NYERŐ PÁROS**



EFA 131RBSP-1A

Mark Webber és  
Sebastian Vettel,  
a Red Bull Racing pilótái



Csapat  
VB 1.

Egyéni  
VB 1.

EFE 504RBSP-1A



**RED BULL RACING LIMITÁLT KIADÁSÚ  
EDIFICE KARÓRÁK 2010**

[www.casio-watch.hu](http://www.casio-watch.hu)

JEGYZET

BETHLEN TAMÁS

# DECEMBERI AJÁNDÉK

Véget ért a F1-es év és lapunk életében is új korszak kezdődik

Minden jó, ha jó a vége – gondolhatják a Red Bull és Vettel szurkolói, illetve azok, akik az F1-ben nem nézték volna jó szemmel egy a csapatsorrendet nyíltan felvállaló istálló győzelmét.

Eközben persze a Ferrari szerelmesei kígyót-békát kiabálnak egy szerencsétlen Renault-pilótára, aki csak a dolgát tette, azaz versenyzett, csakhogy ezzel most éppen elütötte a Scuderia reménységét egy újabb világsőstől. Mindezen csodálkozni kár, a motorsportnak éppen ez a kettősség adja azt a természetét, ami miatt hajnalban közvetítéseket nézünk, a munkahelyünkre érve internetes híreket keresgélünk – vagy az Önök esetében – újságot olvasunk.

Újságot, de nagyon nem mindegy, melyet.

A mai világban egyre többen vizionálják a kézbe vehető és lapozható sajtó végnapjait, sőt, akadnak hirdetőik, akik már el is búcsúztak a papírtól és a nyomdafestéktől. Mindez pedig a gazdasági válsággal súlyosbítva sok kiadónak el is vette a kedvét a további erőfeszítésektől.

Az Autósport és Formula Magazin az újságoknak szerencsére egy másik csoportjába tartozik. Jövőre a XII. évfolyamunkat kezdjük, miközben egyre nő a terjedelmünk, és egyre szaporodnak azok a sportágak, amelyek helyet kapnak hasábjainkon. A száguldó cirkusz körüli információk mellett az utolsó esztendőben lassan belopta magát a tartalomjegyzékbe a pályaversenyzés szinte minden válfaja, majd jött a rali, a MotoGP, meg a saras, piszkos szakágak összes létező szériája.

Itt az idő, hogy most megint a Forma-1-et erősítsük.

Évekkel ezelőtt minden hónapban örömmel vártam egy angol magazin megjelenését. Amikor ritkábban jutottam hozzá külföldön, megrendeltem, és ahogy megjött, mohón lapozgattam. Csodáltam az alkotóit, akik szegről-végről kollégák, de a távoli Britanniában mégiscsak más dimenzióit élék meg az újságkészítésnek. Naponta kopogtatnak be a gyárakba, fotózásra kérik a legnagyobb sztárokat, a világ minden fontos eseményére el tudnak utazni, és exkluzív interjúkat adnak nekik azok az emberek, akiket mi jószerivel csak egyszer, a Magyar Nagydíj idején látunk. Bevallhatom, nem esett jól, amikor egyszer csak magyarul is feltűnt a kiadvány. Mert nem volt könnyű versenyezni ellene. Szerencsére – utólag már így látom – hosszú ideig tartott ez a verseny, mert megerősödve, új utakra lelve kerültünk ki belőle. Az Önök segítségével győztesen.

De az elmúlt egy évben az F1 Racing – mert erről a lapról van szó –, mégiscsak elkezdett hiányozni. Elhatároztuk hát, hogy kapcsolatba lépünk az angol kollégákkal, és ők igent mondtak az elképzeléseinkre.

Ha nem is az eddig megszokott formában, de ismét itt van tehát a világ első számú F1-es magazinja Magyarországon. Mostantól a mi lapunkban találják meg azokat a cikkeket, amelyeket szerkesztőink az adott hónapban a legérdekesebbeknek találtak a friss angol változatból.

Reméljük, Olvasóink is legalább annyira örülnek ennek a decemberi ajándéknak, mint mi magunk, az Autósport és Formula Magazin – és most már a magyar F1 Racing – készítői.



Fotó: Tordai Krisztina



"Az Autósport és Formula Magazin az újságoknak szerencsére egy másik csoportjába tartozik."

J.PRESS®

by Dóra Dósa



<b>ESTI KORONÁZÁS</b>	<b>8</b>	<b>HEVES JEGES</b>	<b>95</b>
Abu Dhabiban Vettelé lett a korona		Élményautózás a havas és fagyos Ausztriában	
<b>EGY VB-CÍM MARGÓJÁRA</b>	<b>17</b>	<b>KÉTSZERES BAJNOK</b>	<b>98</b>
Szujó Zoltán írása		Dömsödi hagyományok: Klenáncz Szabolcs	
<b>KÜLÖNDÍJASOK</b>	<b>18</b>	<b>ÉV VÉGI IZGALMAK</b>	<b>102</b>
Az 61. évad legjei		Raid of the Champions: Slusszpoén	
<b>KÜLÖNVÉLEMÉNY</b>	<b>27</b>	<b>JOBB KÉSŐN, MINT SOHA</b>	<b>106</b>
Dávid Sándor rovata		Fazekas Károly abszolút első helye	
<b>IZGALMAS SZEZONZÁRÓK</b>	<b>28</b>	<b>EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY</b>	<b>112</b>
Ez volt minden idők legjobb éve?		Marcsi és a Formula Master	
<b>MITŐL VOLT OLYAN JÓ...</b>	<b>34</b>	<b>VIZIN VISSZAVÁGNA</b>	<b>116</b>
Pat Symonds a három csúcsautóról		A Seat Leon ezüstérmese jövőre is versenyezni fog	
<b>BIZONYÍTVÁNYOSZTÁS</b>	<b>40</b>	<b>A NAGY FINÁLÉ</b>	<b>121</b>
Hogyan teljesítettek az újoncok		Kancsár Ferenc harmadik lett a világdöntőn	
<b>FÉNYEZÉS</b>	<b>46</b>	<b>ÉV VÉGI JUTALOM</b>	<b>122</b>
Az F1-es autó festése is javíthat a köridőn		Hercsik jövőre a juniorok között indul	
<b>RÉGES-RÉG TÖRTÉNT</b>	<b>50</b>	<b>TURBINÁK SZÁRNYÁN</b>	<b>126</b>
Nevezetes decemberi F1-es események		Jaguar C-X75: Születésnap meglepetés	
<b>MI LETT VELE?</b>	<b>53</b>		
Bertrand Gachot			
<b>TÁVOL AFRIKÁTÓL</b>	<b>65</b>		
A 32. Dakar Rali előzetese			
<b>A VILÁG TETEJÉN</b>	<b>66</b>		
Michelisz Norbert futamot nyert Makaóban			
<b>RÁZÓS ÉVZÁRÓ</b>	<b>72</b>		
Talmácsi menedzser nélkül, új csapatnál, majd csapat nélkül			
<b>LOEB NEM LAZÍTOTT</b>	<b>80</b>		
Wales Rali: A Ford megvédte a 2. helyét			
<b>ASI EZT IS BEHÚZTA</b>	<b>84</b>		
Mikulás Rali 2010			

# MEGLEPETÉS

Race of Champions, Düsseldorf, ESPRIT Aréna

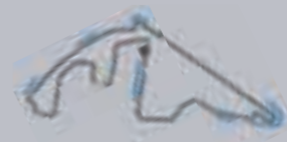
Ha létezne autósport celeblista a világ legismertebb versenyzőiről, összpontszám tekintetében sokat nyomna a latban a foton látható pódium. A sztárok – akiket ugye éppen ezeken a hasábokon nem kell bemutatni – vb-címei, futamgyőzelméi és egyéb sikerei előtt minden rajongónak és fiatalnak illik földig hajolnia, talán éppen ez a ROC év végi versenyének lényege. Hogy Filipe Miguel Delgado (fotónkon bekarikázva) miért gondolta másképpen, arról nem szólnak a krónikák, ám tény: az ismeretlen portugál pilóta az összes nagy nevet elverte idén megnyerte a viadalt.  
Fotó: ROC  
2010. november 27. 10:02





### Abu Dhabi Yas Marina Circuit

A pálya hossza:	5,554 km
Versenytáv:	55 kör – 305,470 km
Időjárás:	száraz
Levegő hőmérséklete:	28-29 fok
Aszfalt hőmérséklete:	29-33 fok
Leggyorsabb kör:	
Lewis Hamilton	1:41,274



# ESTI KORONÁZÁS

Vettel lett az F1 világbajnoka

Sebastian Vettel brazil formáját megőrizve Abu Dhabi futurisztikus versenypálya-komplexumában is győzött, s mivel Fernando Alonsoval a Ferrari hatalmas stratégiai öngólt rúgott, a német az F1-történelem legifjabb világbajnoka lett.

Mészáros Sándor

Hoch2wei, ATP, Kraeling, FOP, Reuters

Mivel az utolsó két futamot mindössze egy hét választotta el egymástól, a csapatokra hatalmas logisztikai kihívás várt a mindent eldöntő összecsapás előtt. Ez nem okozott különösebb fennakadást: az autók és a felszerelések már kedden megérkeztek

Dél-Amerikából a Perzsa-öbölbe. Akit a négyesélyes végjáték és a számos lehetséges bajnoki forgatókönyv nem csigázott fel kellően, annak a helyi meteorológia szolgáltató némi adalékot. Bár az eső ritkán látott vendég a sivatagban, égi áldást jósol-



tak, ami meg is érkezett, de csak a nyitóedzésre jutott belőle, a hétvége hátralevő részére nem.

Vettel kezdett a legjobban, azonban a németet a második tréningén maga mögé utasította a vb-címre legkevésbé esélyes Lewis

Hamilton. Az új hátsó szárnyal szerelt McLaren volánja mögött a brit reményt adott híveinek, a legegésztettebb mégis a hétvégét bajnoki listavezetőként kezdő Alonso volt: bár a Ferrari előzetes szimulációi körönként 0,4 másodperces előnyt jósoltak a Red Bull

javára, a 3. helyen záró spanyol mindössze 0,169 másodpercet kapott az energiatalosok ördögfiókájától.

A fiatal német szombat délelőtt újra kezébe vette az irányítást és a folytatásban nem is engedte át: miután élen zárta az utolsó szabadedzést, az időmérőn begyűjtötte idei tizedik pole pozícióját is. Az utóbbi évek legintenzívebb, legharcosabb kvalifikációján az energiatalos reménység 1:39,394-es idővel végzett az élen, s csak Hamilton tudta megközelíteni, aki 0,031 másodperccel kényszerült a 2. helyre. Alonso hiába bizonyult a legjobbnak a Q1-ben, csak a 3. rajthelyet szerezte meg, de bizakodásra így is volt oka: Jenson Button a másik McLarennel a 4. helyre iratkozott fel, így az 5. rajthely-



Jöhetett biztonsági autó és bármi más, Vettel ellenállhatatlan volt Abu Dhabiban, így megérdemelten lett világbajnok

re szorította a bajnoki tabellán a spanyolt üldöző Red Bull-sofórt, a vb-végjáték súlya alatt a megroppanás jegyeit mutató Mark Webbert. Pozitívumként értékelték a Ferrarinál azt is, hogy az ausztrál mellé a Scuderia másodhegedűse, Felipe Massa sorakozhatott fel a vasárnapi rajtrácscon.

Alonso helyzete kedvezőnek tűnt, de a futamon a Ferrari fatális stratégiai hibát vétett, így a spanyol sofőr harmadszori megkoronázása helyett a viadalon magabiztos győzelmet arató Vettelé lett a trón. Míg a német megőrizte az elsőséget a rajtnál, addig Alonso visszacsúszott Button mögé, a nagyobb baj azonban csak ezután kezdődött a hispán számára. Amikor az első körben Vitantonio Liuzzi a Force Indiával megmászta a megpördülő, s a menetiránnyal szemben álló Michael Schumacher Mercedesét, 4 kör erejéig pályára hajtott a biztonsági autó:

## MINDENFÉLE

Idei tizedik pole pozíciójának köszönhetően Sebastian Vettel 2007 óta datálódó pályafutása során tizenötödik alkalommal rajtolhatott az élről. Javult az újdonsült világbajnok győzelmi mutatója is: idei ötödik diadala karrierje tizedik sikere volt.

Fernando Alonso szemlátomást dühösen nyugtázta a vb-cím elvesztését, s főként Petrovra rágott be: „Egyszer megpróbáltam elmenni mellette, de úgy védte a pozícióját, mintha a bajnokság utolsó futamának utolsó körében mindkét bajnoki címre lenne esélye. Nagyon agresszív volt, de kitűnően vezetett és nem hibázott” – mondta a spanyol a Renault újoncáról. Csalódottsága ellenére a hispán úgy érzi, pozitívumként értékelheti a 2010-es évet: „Az utóbbi pár évben csak küzdöttem azért, hogy a Q3-ban lehessenek, most pedig végre ismét a bajnokságért harcolhattam. Nyertem öt futamot, amivel immáron magam mögött tudom Niki Laudát és Juan Manuel Fangiót is.”

Míg Luca di Montezemolo, a Ferrari elnöke „mérhetetlen csalódottságról” számolt be a futam után, addig Stefano Domenicali csapatfőnök elismerte: kulcsfontosságú stratégiai hibát vétettek, amikor a futamon arra törekedtek, hogy Alonsót Webber előtt tartásák. „Hibáztunk” – fogalmazott Domenicali. „Ez utána rögtön látszott, de szeretném leszögezni, hogy nincs értelme arról beszélni, ki és miért hozta meg ezt a döntést. A csapat döntött így. A jó és a rossz pillanatokban is együtt kell maradnunk.” Olasz lapértésülések szerint a vesztes stratégia kiöltője a vezető verseny-mérnök, Chris Dyer volt, aki a csapategységet hangsúlyozó főnöki kommentár ellenére – állítólag – az állásával fizethet a malőrért.

Webber számára keserű pirulaként hatott, hogy végül fiatal csapattársa, Vettel nyerte a 2010-es Forma-1-es világbajnokságot. Az ausztrál a futam után szűkszavúan nyilatkozott, a csapat ünneplésén nem vett részt, másnap pedig a Sydney Morning Herald hasábjain egy Nietzsche-idézetet nyomatékosította, hogy jövőre újra harcba száll a titulusról: „Eszembe jut az a csodálatos, bölcs mondás, hogy „ami nem öl meg, az erősebbé tesz”. Nos, élek és biztos vagyok benne, hogy az idei szezonnak köszönhetően jövőre jobb versenyzőként vágok majd vissza” – nyilatkozta a sofőr, aki már az évadzáró előtt cáfolta azokat a spekulációkat, amelyek szerint az idei sérelmei miatt nem tölti ki a Red Bullal már a nyáron aláírt 2011-es szerződését.

ezalatt többek között a másik Mercedessel Nico Rosberg és a Renault újonca, Vitalij Petrov is letudta a kerékcserét, ami – mint később kiderült – Alonso szempontjából végzetes fordulatnak bizonyult. Webber az élmezőny tagjai közül elsőként, már a 12. körben a boxba hajtott új gumikért, s amikor a pályára visszatért, némi meglepetésre feltartotta a kistestvér Toro Rosso versenyzője, Jaime Alguersuari. Mivel a Ferrari a pontok alapján veszélyesebb Red Bullra összpontosított, a helyzetre a reagálva kerékcserére rendelte ki Alonsót: céljukat elérték, a spanyol Webber előtt maradt, de nem számoltak azzal, hogy az elsőszámú

Intő jelnek is felfogható, ami Michael Schumacherrel történt a futam elején: csak kis híja volt a komolyabb sérülésnek, amikor Liuzzi „megmászta” a hétszeres bajnok Mercedesét



vb-aspiráns beragad a korai kerékcserével előretörő Rosberg és Petrov mögé. Márpedig ez történt: míg Vettel hibátlan vezetéssel győztesként futott be Hamilton és Button előtt, addig Alonso – akinek legalább az 5. hely kellett volna a végső diadalhoz – a futam háromnegyede alatt sem tudta átverekedni magát a Renault jó egyenesbeli



Fent a verseny meglehetősen hosszú kulcsmomentuma: Vitalij Petrovot csak üldözni tudja Fernando Alonso, így elveszíti az esélyét a vb-cím megszerzésére



formáját nyújtó Petrovnak, s nem maradt el a kölcsönös leszorítódsi sem. Webber kevésbé látványosan nyugtázta az elszalasztott lehetőséget: befutott, röviden nyilatkozott, majd eltűnt a paddock forgatagából és a csapat ünneplésén sem vett részt. Alguersuari a Toro Rossóval végül Webber

mögött, a 9. helyen ért célba, s bár az ausztrál feltartása nem feltétlenül volt sportszerű a részéről, azért mindenképpen dicséretet érdemel, hogy képes volt maga mögött tartani a másik Ferrarit hajtó, s a 10. helyen befutva az utolsó pontot felmarkoló Massát.

**Abu Dhabi Nagydíj végeredménye**

1. <b>S. Vettel</b>	SS-M	Red Bull RB6-Renault	55 kör, 1:39:36,837
2. <b>L. Hamilton</b>	SS-M	McLaren MP4-25-Mercedes	+ 10,162
3. <b>J. Button</b>	SS-M	McLaren MP4-25-Mercedes	+ 11,047
4. <b>N. Rosberg</b>	SS-M	Mercedes MGP-W01	+ 30,747
5. <b>R. Kubica</b>	M-SS	Renault R30	+ 39,026
6. <b>V. Petrov</b>	SS-M	Renault R30	+ 43,520
7. <b>F. Alonso</b>	SS-M	Ferrari F10	+ 43,797
8. <b>M. Webber</b>	SS-M	Red Bull RB6-Renault	+ 44,243
9. <b>J. Alguersuari</b>	SS-M	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 50,201
10. <b>F. Massa</b>	SS-M	Ferrari F10	+ 50,868
11. <b>N. Heidfeld</b>	SS-M	Sauber C29-Ferrari	+ 51,551
12. <b>R. Barrichello</b>	SS-M	Williams FW32-Cosworth	+ 57,686
13. <b>A. Sutil</b>	M-SS	Force India VJM03-Mercedes	+ 58,325
14. <b>K. Kobayashi</b>	SS-M	Sauber C29-Ferrari	+ 59,558
15. <b>S. Buemi</b>	M-SS	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 1:03,178
16. <b>N. Hülkenberg</b>	M-SS	Williams FW32-Cosworth	+ 1:04,763
17. <b>H. Kovalainen</b>	M-SS	Lotus T127-Cosworth	+ 1 kör
18. <b>L. di Grassi</b>	SS-M	Virgin VR01-Cosworth	+ 2 kör
19. <b>B. Senna</b>	SS-M	HRT-Cosworth	+ 2 kör
20. <b>C. Klien</b>	SS-M	HRT-Cosworth	+ 2 kör
21. <b>J. Trulli</b>	M-SS	Lotus T127-Cosworth	+ 4 kör
Nem értek célba:			
<b>T. Glock</b>	M-SS	Virgin VR01-Cosworth	43. kör
<b>M. Schumacher</b>	SS	Mercedes MGP-W01	1. kör
<b>V. Liuzzi</b>	M	Force India VJM03-Mercedes	1. kör

**A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:**



**1. Sebastian Vettel:** „Hihetetlen! Fogalmam sem volt, hogy mi a helyzet. Az utolsó tíz körben a mérnököm utasításokat adott és csodálkoztam rajta, hogy vajon miért nyugtalan? Csak magamra, a vezetésre összpontosítottam, aztán megszólalt a rádió és beleordított, hogy megnyertük a világbajnokságot. Nem is nagyon találok szavakat, felfoghatatlan, ami történt!”



**2. Lewis Hamilton:** „Csodálatos érzem a csapat részéről, hogy mindketten dobogóra kerültünk és megszereztük a második helyet a konstruktőrök között. Egész évben keményen dolgoztunk és büszke vagyok mindenkire. Már nagyon várjuk a következő szezon, amikor az autónk remélhetőleg még jobb lesz és rögtön az idény elejétől fogva az élmezőnyben harcolhatunk a győzelmekért.”



**3. Jenson Button:** „Volt pár jó vasárnapom idén, de szombatonként nagyon nehéz volt a dolgom, ezen változtatnom kell. Elegedtem vagyok a McLarennel töltött első idényemmel. Szeretnék köszönetet mondani a csapatnak, mert minden úgy alakult, ahogyan reméltem. Remélhetőleg az együtt szerzett tapasztalatokból is hasznunk származik majd a 2011-es hadjáratunk során.”

végsebességét okosan használó orosz sofőrön. Ugyan a 8. helyen haladó Webber miatt nem kellett zavartatnia magát, rontotta a helyzetét a másik Renault, Robert Kubica is, aki elegendő előnyt autózott össze ahhoz, hogy boxkiállása után a 4. helyre feltörő Rosberg mögé és az ostromot derekasan álló Petrov elé térjen vissza. Míg a csapatrádió örömeiben tomboló Vettel dicsőítést kapott a két McLarentől a levezető körben, addig Alonso dühöngött: hevesen mutogatott az élete eddigi legjobb

Vitalij Petrov pályafutása eddigi legjobb teljesítményét nyújtotta, ezzel döntően befolyásolta a bajnoki harc végkimenetelét. Bár Alonso valószínűleg a pokolra kívánta, az orosz nagyfokú elégedettséggel nyugtázta az évadzárón történeteket: „Tettem a dolgom” – mondta az F1 Gagarinjaként is emlegetett sofőr. „Ha előzni próbált volna, nem akartam volna ütközni vele, de ez nem történt meg. Azért jöttem ide, hogy harcoljak és a versenyzek a többiekkel. Úgy érzem, ma sikerült megmutatnom, hogy tudok küzdeni.” Eric Boullier, a Renault vezére a futam másnapján elárulta: Petrov valószínűleg biztosította a szerződés hosszabbítást az Abu Dhabiban nyújtott produkciójával.

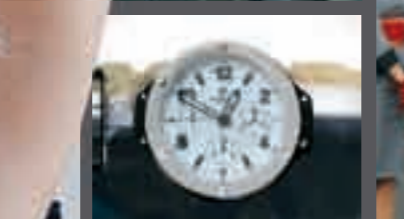
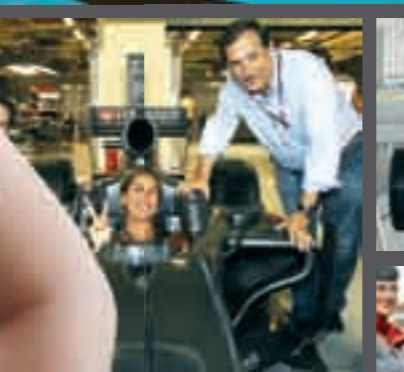
Sebastian Vettel a futam utáni kedden rövid időre visszatért Európába: a Red Bull újdonsült világbajnoka csapattársával, Mark Webberrel, az alakulatot irányító Christian Hornerrel, valamint a műszaki főnökkel, Adrian Newey-val együtt Salzburg felé vette az irányt, ahol osztrák energiatalós cég főhadiszállásán, a Hangar-7-ben sajtótájékoztatót vett részt. Délután Angliában, a Milton-Keynes-i gyárban vizitált a delegáció, majd Vettel visszatért Abu Dhabiba, ahol egy kétnapos quad-túrán vett részt, mielőtt pénteken és szombaton újra autóba ült, hogy tesztelje az gumiszállító, a Pirelli termékeit azok első hivatalos tesztjén.

„Arigatou F1”, azaz Köszönjük, F1 – így szól a Forma-1-től az Abu Dhabi Nagydíjon búcsúzó gumiszállító, a Bridgestone bronzcsokból kirakott üzenete. A vállalat 1997 és 2010 között volt jelen a száguldó cirkuszban, ahol 2006-tól fogva konkurens nélkül gondoskodtak az gumikról. 242 futamára a japán márka 700 ezer bronzcsokot gyártott, 168 pole pozíciót, 175 futamgyőzelmet szereztek és 11 egyéni, illetve 11 konstruktőri vb-cím elhódításában játszottak szerepet. A vállalat termékein Michael Schumacher volt a legeredményesebb, aki 48 rajtelsőséget, 58 győzelmet és 915 pontot szerzett, míg Rubens Barrichello futotta a legtöbb versenyt Bridgestone-gumikon: a brazil összesen 221 nagydíjon koptatta a japánok portékáit. 2011-től a Pirelli lesz a Forma-1 hivatalos gumiszállítója, amely negyedik ciklusát kezdi a sportágban.



# ABU DHABI

Tavaly nem volt teljes az öröme a debütáló pályának, a szezonzáróra már mindkét cím elkelt. Idén viszont dörzsölhették a tenyerüket a szervezők: az Ezeregy éjszaka fényei közt avatott világbajnokot a Forma-1. Nem is akármilyen izgalmak közepette...



Red Bull  
MOBILE



## Szállj be most és fedezd fel a Red Bull Világát!

Izgalmas események, kiemelkedő sportolók, a legjobb bulihelyek, látványos videók, a legújabb Red Bull alkalmazások.

990Ft



simplyAll+ tarifacsomag  
most 9 990 Ft akciós havidíjért\*

400 perc  
400 SMS/MMS  
1 GB adatforgalom  
Exkluzív Red Bull MOBILE mobilportál,  
tartalmak pl. Red Bull TV

RBM®  
Android™ okostelefon

- 2,8" érintőképernyő
- 3G/HSDPA
- Beépített GPS

új, simplyAll+

számlás előfizetéssel

1 éves tarifamegtartással  
2 éves hűségnyilatkozattal



\* A simplyAll+ tarifacsomag jelenlegi kedvezményeit 2011. január 31-ig megkötött szerződés esetén 2011. május 2-ig veheted igénybe!

Csak a Telenor kiemelt üzleteiben kapható. Részletek a [www.redbullmobile.hu](http://www.redbullmobile.hu) oldalon.

Készülékajánlatunk kizárólag a simplyAll+ tarifacsomaggal, lakossági ügyfelek által vehető igénybe 2010. november 16-ától 2011. január 3-ig, vagy a készlet erejéig, illetve az ASZF e tarifacsomagra vonatkozó módosításáig. A tarifacsomagban foglalt hívás-, SMS- és MMS-mennyiség belföldi, normál díjas irányokba, az adatmennyiség belföldön, a Telenor hálózatán belül használható fel. A Red Bull MOBILE mobilportálon található egyes tartalmak, valamint azok letöltése belföldön a Telenor hálózatán belül, a WAP-hozzáférési pont használatával díjmentes. Az ajánlat más kedvezményes ajánlattal nem vonható össze. Az RBM3 készülék megegyezik az RBM3 készülékkel. A készülék csak Telenor SIM-kártyával használható. A Red Bull MOBILE márka hazai szolgáltatója a Telenor. További részletek a Telenor üzleteiben és a telefonos ügyfélszolgálaton: +36 20 200 0000, [www.redbullmobile.hu](http://www.redbullmobile.hu)

PILOTÁK	BHR	AUS	MAL	CHN	ESP	MON	TUR	CAN	EUR	GBR	DEU	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	KOR	BRA	ABU
S. VETTEL	12	-	25	8	15	18	-	12	25	6	15	15	0	12	18	25	-	25	25
F. ALONSO	25	12	0	12	18	8	4	15	4	0	25	18	-	25	15	15	25	15	6
M. WEBBER	4	2	18	4	25	25	15	10	-	25	8	25	18	8	15	18	-	18	4
L. HAMILTON	15	8	8	18	0	10	25	25	18	18	12	-	25	-	10	18	12	18	240
J. BUTTON	6	25	4	25	10	-	18	18	15	12	10	4	-	18	12	12	0	10	214
F. MASSA	18	15	6	2	8	12	6	0	0	0	18	12	12	15	4	-	15	0	144
N. ROSBERG	10	10	15	15	0	6	10	8	1	15	4	-	8	10	10	0	-	8	142
R. KUBICA	0	18	12	10	4	15	8	6	10	-	6	-	15	4	6	-	10	2	136
M. SCHUMACHER	8	1	-	1	12	0	12	0	0	2	2	0	6	2	0	8	12	6	-
R. BARRICHELLO	1	4	0	0	2	-	0	0	12	10	0	1	-	1	8	2	6	0	47
A. SUTIL	0	-	10	0	6	4	2	1	8	4	0	-	10	0	2	-	-	0	47
K. KOBAYASHI	-	-	-	-	0	-	1	-	6	8	0	2	4	-	6	4	1	0	32
V. PETROV	-	-	-	6	0	0	0	0	0	1	10	2	0	0	-	-	-	0	27
N. HULKENBERG	0	-	1	0	0	-	0	0	-	1	0	8	0	6	1	-	1	4	22
V. LIUZZI	2	6	-	-	0	2	0	2	0	0	0	0	1	0	-	-	8	-	21
S. BUEMI	0	-	0	-	-	1	0	4	2	0	-	0	0	0	0	1	-	0	8
P. DE LA ROSA	-	0	-	-	-	0	-	0	-	0	6	0	0	-	-	-	-	-	6
N. HEIDFELD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	2	0	0	6
J. ALGUERSUARI	0	0	2	0	1	0	0	0	0	-	0	-	0	0	0	0	0	0	5
H. KOVALAINEN	0	0	-	0	-	-	-	0	-	0	-	0	0	-	-	0	0	0	0
J. TRULLI	0	-	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	-	0	-	0	0	0
K. CHANDHOK	-	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	0
B. SENNA	-	-	0	0	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-	0	0	0	0	0
L. DI GRASSI	-	-	0	-	0	-	0	0	0	-	0	0	0	0	-	-	-	-	0
T. GLOCK	-	-	-	-	0	-	0	-	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	0
S. YAMAMOTO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
C. KLIEN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0

KONSTRUKTŐRÖK	BHR	AUS	MAL	CHN	ESP	MON	TUR	CAN	EUR	GBR	DEU	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	KOR	BRA	ABU	
RED BULL	16	2	43	12	40	43	13	22	25	31	23	40	18	20	33	43	0	43	29	498
MCLAREN	21	33	12	43	10	10	43	43	33	30	22	4	25	18	12	22	18	22	33	454
FERRARI	43	27	6	14	26	20	10	15	4	0	43	30	12	40	29	15	40	15	7	396
MERCEDES GP	18	11	15	16	12	6	22	8	1	17	6	0	14	12	10	8	12	14	12	214
RENAULT	0	18	12	16	4	15	8	6	10	0	7	10	17	4	6	0	10	2	18	163
WILLIAMS	1	4	1	0	2	0	0	0	12	11	0	9	0	7	9	2	7	4	0	69
FORCE INDIA	2	6	10	0	6	6	2	3	8	4	0	0	11	0	2	0	8	0	0	68
SAUBER	0	0	0	0	0	0	1	0	6	8	0	8	4	0	0	10	6	1	0	44
TORO ROSSO	0	0	2	0	1	1	0	4	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	13
LOTUS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
HRT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VIRGIN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



Fernando Alonso szemlátomást dühösen nyugtázta a vb-cím elvesztését, s főként Petrovra rágott be: „Egyszer megpróbáltam elmenni mellette, de úgy védte a pozícióját, mintha a bajnokság utolsó futamának utolsó körében mindkét bajnoki címre lenne esélye. Nagyon agresszív volt, de kitűnően vezetett és nem hibázott” – mondta a spanyol a Renault újoncáról. Csalódottsága ellenére a hispán úgy érzi, pozitívumként értékelheti a 2010-es évet: „Az utóbbi pár évben csak küzdöttem azért, hogy a Q3-ban lehessenek, most pedig végre ismét a bajnokságért harcolhattam. Nyertem öt futamot, amivel immáron magam mögött tudom Niki Laudát és Juan Manuel Fangiót is.”

# Formula.hu

Egyre több hírrel és szolgáltatással várja régi és új olvasóit az ország egyik legkedveltebb motorsport portálja. A friss külső és megjelenés csak egy része a változásoknak, tartalmában is alaposan kibővült a szájt. Az F1-es hírek mellett felkerül az internetre a tizesztendős Autósport és Formula Magazin cikkeinek összessége, de remélhetőleg az autós rovat információi is sok örömet szereznek majd mindenkinek. Ennél is fontosabb azonban a rali vb és a MotoGP szekció, illetve a hazai és az egyéb nemzetközi autósport rovat, amelyek a száguldó cirkuszhoz hasonló részletességgel készülnek és ugyanolyan sűrűséggel frissülnek. A vásárlási lehetőségeket kereső olvasóinknak ajánljuk Webshopunkat, amelyben F1-es és más sportos termékekből válogathat minden rajongó.

WWW.FORMULA.HU



# KLICKELJ A LEGJOBB AJÁNDÉK ÖTLETEKÉRT!

# WWW.AQUA.HU

**APÁNAK APPLE IPAD**

**NAGYPAPÁNAK HIFI**

**NAGYMAMINAK BOTMIXER**

**HUGINAK MP3 LEJÁTSZÓ**

**ÖCSIKÉNEK XBOX 360**

**ANYÁNAK HAJSZÁRÍTÓ**

**AQUA**  
e l e c t r o m a x

KÖZPONTI INFORMÁCIÓ  
**[06-1] 24-2424**

AQUA - Fehérvár  
Székesfehérvár, Tolnai utca 1.  
Tel: [22] 766-024

AQUA - Kelenföld  
XII. Budapest  
Károlyi Fülöp utca 17.

AQUA - Moszkva tér  
VI. Budapest  
Moszkva tér 10.

AQUA - Belváros  
VI. Budapest  
Dömény utca 35.

AQUA - Pótlás (Center)  
XV. Budapest Szendrői utca 131  
UJHELYEK, MAGYOROK VÁLASZTÉKAU



# 12V<sup>-OS</sup> INDÍTÓ AKKUMULÁTOROK

Tökéletes választás az Ön számára



**UNIFILTER Szűrőtechnikai Kft.**



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

## EGY VILÁGBAJNOKI CÍM MARGÓJÁRA

Sebastian Vettel november 14-i győzelme után a népszerű újságíró, sportriporter, műsorvezető is megírta véleményét a német világraszóló sikeréről, majd azt az egyik internetes közösségi portálon közzé is tette. Most ezt közöljük változatlan formában.

Tudtuk, hogy meg fogja csinálni. Tudtuk, hogy ha valaki, ő biztosan világbajnok lesz egyszer. Csak azt nem gondoltuk (OK, gondoltam...), hogy már most, 2010-ben felér a csúcsra. Sebastian Vettel Abu Dhabiban minden idők legfiatalabb Forma-1-es világbajnoka lett. Én meg egy jó nagyot tévedtem. Alonsónak 70, Webbernek 30 százalék sanszot adtam a vb-cím megnyerésére az időmérő edzés után. Vettelrel úgy voltam, még ha simán meg is nyeri a futamot, Alonso és a Ferrari innen már nem szűrhatja el. Másképp alakult, de pont ezért szép a sport. Ismét kiderült, hogy a sport- és versenypályákon születnek a legeredetibb, legizgalmasabb történetek, újfent bebizonyosodott, hogy mennyi és pokol sokszor centikre, századokra van csak egymástól, és pontosan ez adja a játék borzongató szépségét. Ijesztő volt látni, ahogy Alonso egyre görcsösebbé válik, és a sivatag porában lassan szem elől téveszti a harmadik vb-címet, aztán meg azt, ahogy Petrovnak mutogat a leintés után. Persze a fotelből könnyen beszél az ember, ott és akkor még biztosan dolgozott az adrenalin, és már a könnyeket, a keserű könnyeket is nyelni kellett... Alonso érdekében őszintén remélem, hogy a Ferrarihoz érkezik olyan ember, aki nem úgy beszél a spanyolhoz, mint mostani csapatfőnöke. Minden megalázkodás benne volt a „tudjuk, hogy a tehetséged megvan hozzá, előzd meg Petrovot!” rádióüzenetben. Valahogy nem érzem egészségesnek ezt a viszonyt pilóta és csapatfőnök/mérnök között... Nem szerencsés, ha egy versenyző túlságosan dominál egy istállót (emlékszünk még Alonso sértett panaszkodására /"ez nevetséges!"/ Massa mögött, ugye?) A nagy kérdés, hogy vajon Webbo kerül-e még valaha ilyen közel a világbajnoki címhez, mint most. Valami azt súgja, hogy már soha, pedig ha valaki, az ausztrál megérdemelné a végső sikert. 2002-től van szerencsém közelről figyelni a szimpatikus pilóta pályájának alakulását: közelről láttam a fantasztikus

antrét Melbourne-ben (5. pozíció élete első futamán a Minardival, hazai közönség előtt; Stoddart csapatfőnök úr örömeiben úgy hátra vágott, hogy még most is sajog, ha viszszagondolok rá...), a szenvedést a Jaguarral, aztán a Williams-es „felöltötté válást” most meg a Red Bull-os beérést. Látva az idei szezonját, nem csoda, ha a kezdeti lazaság már nyomaiban sincs meg, az üldözési mánia kialakulásának okait pedig egy kezdő pszichoterapeuta is percek alatt megfejtene. Két világbajnok még soha ilyen jól nem érezte magát egy csapatban, mint Button és Hamilton. Utoljára a Senna-Prost páros alkotott világbajnokként egy csapatot, most egy picit jobban sikerült egymásra hangolni a fiúkat, mint '89-ben az akkori nagyágyúkat. Igaz, Ron Dennis ex-csapatfőnök most csak vendégként fontoskodott a boxban, és sugdosott nyilvánvalóan okos dolgokat az egyik mérnök fülébe a futam alatt. Martin Whitmarshnak, a jelenlegi főnöknek szemmel láthatóan jobban megy a csapatépítés, mint elődjének... Újabb fejezet íródott a Forma-1 történelemkönyvébe: ilyen fiatalon még senki nem nyert világbajnoki címet. Egy-két hét és



Fotó: [www.szujozoltan.hu](http://www.szujozoltan.hu)

▶ "Örülj Heppenheim, örülj Németországnak!  
Sebastian Vettel ist Weltmeister!"

maga a főszereplő is elhiszi, hogy megcsinálta. Nem csak őt kaptuk azonban a 2010-es szezontól. Egy világ ismerte meg Kamui Kobayashit, ismét szurkolhattunk egy Sennának, újra kimondhattuk, hogy Lotus, és szemtanúi lehettünk a hétszeres világbajnok közepesen gyengére sikerült visszatérésének. Apropó, Mercedes: valami elindult a német istállónál, meggyőződésem, hogy jövőre velük is számolni kell majd! 2011 azonban még messze van, most a kölyökképzés Vettelnek KELL ünnepelnie. Örülj Heppenheim, örülj Németországnak! Sebastian Vettel ist Weltmeister!

# KÜLÖNDÍTÁSOK

## Az F1 61. esztendejének legjei

Nagy vita zajlik a Forma-1 világának jeles képviselői között, hogy a 2010-es évad a világbajnokság eddigi legjobb idénye volt-e vagy sem. Az AFM nem rágódik ezen, inkább az évad „leg”-jeinek számbavételével visszatekint a szezonra.

Mészáros Sándor



Hochéwei, FOP, ATP



### A LEGJOBB VERSENYZŐ:

#### MARK WEBBER

Sebastian Vettel az F1-történelem legifjabb világbajnokaként mindent tiszteletet megérdemel, de az AFM mégis inkább Mark Webber mellé teszi a voksát. Míg a német aranyifjútól mindenki a vb-címet várta, addig az ausztrált eleve fegyverhordozónak kiáltották ki, s bár a csapat újra és újra hangsúlyozta az egyenrangúságot, senkinek ne legyen kétsége afelől, hogy kiért szorított a csapatvezetés... Webbernek nemcsak az ellenfelekkel, hanem saját csapatával is harcolnia kellett a bajnoki esélyekért. A végére ugyan megtorpant a teher alatt, de nem szabad elfelejteni, hogy nehéz helyzete ellenére klasszikus helyszíneken aratott győzelmeket.



### A LEGJOBB ÚJONC:

#### KAMUI KOBAYASHI

Kamui Kobayashi tavaly két futam erejéig a Toyota színeiben már megízeltte a Forma-1 világot, így sokak szerint nem volt igazi újonc, de az első teljes idényét futó japánt mégis ebbe a kategóriába kell sorolni. Peter Sauber a japán csapat távozása után mentőövet dobott az egykori szusi-szakácsnak és a nagy tehetségkutatót ezúttal sem csalta meg az orra: a pilóta 32 pontjával a 12. helyen végzett, amivel ténylegesen is a legjobb elsőéves volt 2010-ben. Bár a szezonja nehezen indult, tavaly is megcsillogtatott előzési képességeivel, bátor vezetésével a mindig mókás Kobayashi sok kellemes pillanatot szerzett a száguldó cirkusz rajongóinak.



## A LEGNAGYOBB BOTRÁNY: HOCKENHEIMI CSAPATUTASÍTÁS

„Fernando gyorsabb nálad, vetted az üzenetet?” – hangzottak Rob Smedley versenymérnök szavai az élen álló Felipe Massá-hoz a Német Nagydíjon, ahol a brazil 17 körrel a vezető pozíciót és ezzel együtt a győzelmet Alonsónak. Bár a Ferrari húzása felidézte a Schumacher-Barrichello éra sötét időszakát, az utóbbi évek botrányainak – sportpolitikai torzalkodás, kémügy, meggyás – fényében már az évad előtt is kiegyeztünk volna ennyi extra „adalékban”. Pozitívuma is volt az esetnek, ugyanis mind az FIA, mind a csapatok rászánták magukat, hogy megpróbáljanak megoldást találni a csapatutasítások kérdésére.

## A LEGÉRZELMESEBB BÚCSÚ: BRIDGESTONE

Tavaly a BMW és a Toyota vett búcsút az F1-től, idén pedig a sportág utóbbi másfél évtizedének talán legfontosabb szereplője, a Bridgestone gumigyár köszönt el. Az 1997-ben debütáló vállalat előbb a Goodyearrel, majd a Michelinnel háborúzott, míg 2006-tól már konkurens nélkül voltak jelen a királykategóriában. 242 futamára a japán cég 700 ezer abroncsot gyártott, 168 pole pozíciót, 175 futamgyőzelmet szerzett és 11 egyéni, illetve 11 konstruktóri vb-cím elhódításában játszott szerepet. „Arigatou F1!, azaz „Köszönjük F1!” – így szólt a cég stílszerűen gumiból kirakott búcsú-üzenete az évadzáró Abu Dhabi Nagydíjon.



## A LEGNAGYOBB LEÉGÉS: USF1

Egy évvel ezelőtt több tekintetben is nagy durranásnak ígérkezett a USF1 istálló indulása, amiből végül egy honlapon, néhány autó-komponensen és ki-fizetetlen számlák garmadján kívül nem lett semmi. Az amerikai álom újra meghiúsult a Forma-1-ben, s ezzel együtt megtépződött a jó tollú újságíró, a korábban a Williams és a Ferrari csapatmenedzserként ténykedő Peter Windsor hírneve is. Az ötletgazda sportigazgató lett volna az alakulatnál, de a kudarc után egy időre felszívódott a paddock-ból, ahová alig várja, hogy valamilyen formában visszatérhessen.



## A LEGJOBB VERSENY: ABU DHABI NAGYDÍJ

Hála az égnek, 2010-ben számos izgalmas futamot láthatott a nagyérdemű, így a bőség zavarával küzd az, aki a legjobb kiválasztására pályázik. Alapos mérlegelés után az AFM az évadzáró Abu Dhabi Nagydíjra voksol: a versenynaptár legvarázslatosabb helyszínén már a szabadedzéseken is igazi csata dúlt, ami az utóbbi évek talán legintenzívebb időmérőjével folytatódott és a futamon lebilincselően izgalmas stratégiai thrillerré fajult. Volt komoly tét (a vb-cím), örömnövep (Vettel bajnoki diádala), baleset (Schumacher-Liuzzi), meglepetés (Petrov) és némi botrány (Alonso viselkedése a levezető körben) is. Mi más kell egy jó évadzáróhoz?



## A LEGHATÉKONYABB CSAPATVEZETŐ: CHRISTIAN HORNER

Noha a közvélemény szerint Christian Horner csak egy báb a Red Bull-vezér Dietrich Mateschitz jobb keze, Helmut Marko mellett, a mezőny legfiatalabb, 37 esztendőes szakvezetőjének elévülhetetlen érdemei vannak a sikerben. Versenyzői múltjának köszönhetően tökéletesen belát a sofőrök fejébe, s higgadságának, kiegyensúlyozottságának köszönhetően jól kezeli a legkritikusabb helyzeteket is. Vettel és Webber isztambuli ütközése után kevesen hitték, hogy összebékíthető a két dudás: barátok ugyan nem lettek, de Hornernek sikerült megfékeznie a háborút, aminek elfajulása könnyen az idei vb-címekbe kerülhetett volna.



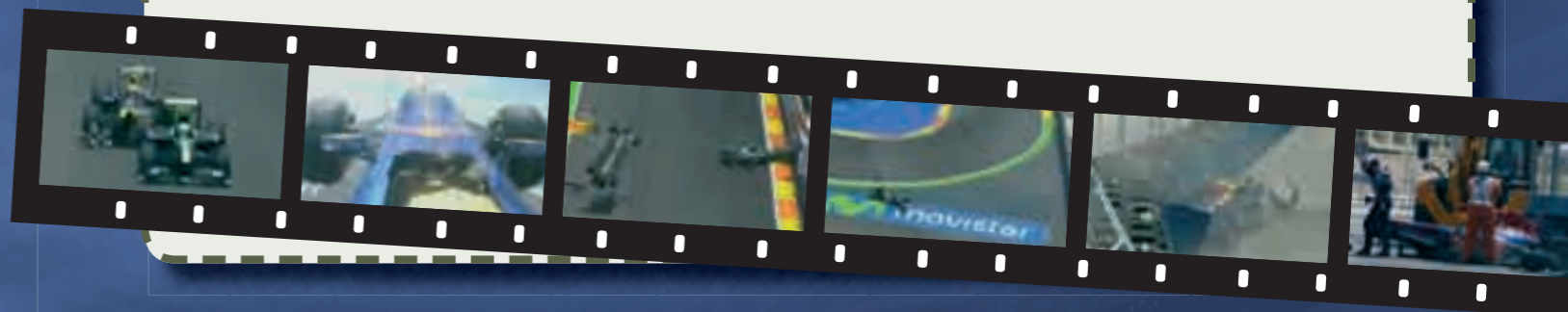
## A LEGNAGYOBB CSALÓDÁS: FELIPE MASSA



Igaz, hogy Felipe Massa a hungaroringi fejsérülés miatt fél évet kihagyott az idei szezon előtt, de ez sem szolgál kellő magyarázattal arra, hogy a Ferrari brazil versenyzője miért szerepelt ennyire harmatosan idén. Saját bevallása szerint a keskenyebbé váló első gumik felmelegítése okozta a legtöbb bosszúságot számára, de egész éves poroszalkáláshoz kétségkívül köze van Alonso határozott színre lépésének is. Hockenheimben ideiglenes győzelmi esélyétől fosztották meg, amit természetesen rossz néven vett, de nem valószínű, hogy ez érdemben változtatott a helyzetén. Nem csoda, hogy nyár végén a menesztéséről is tárgyalt a Scuderia.

## A LEGSÚLYOSABB BALESET: MARK WEBBER VALENCIAI SZALTÓJA

Michael Schumachert saját bevallása szerint halálra rémítette Vitantonio Liuzzi Force Indiája, amely a forgalommal szemben megálló Ezüstnyílon landolt az Abu Dhabi Nagydíj első körében, s nagy volt az ijedtség akkor is, amikor Monacóban Jarno Trulli a Lotus-szal átszánkázott Karun Chandok Hispaniája felett. Ezek is eltörpülnek azonban Mark Webber valenciái szaltója mellett: a Heikki Kovalainen tébláboló Lotusát hátról eltrafálta, majd a levegőben píruttezve a pálya felett elhelyezett reklámtáblát is lezúzó Red Bull látványa egyenesen vérfagyasztónak bizonyult. Az ausztrál esete jól demonstrálta, hogy mennyire biztonságos manapság az F1.





## A LEGNAGYOBB OSTOBASÁG: BRUNO SENNA ÉS AZ ELTÉVEDT E-MAIL

Minden Forma-1-es istállónál alapkövetelmény a vasfegyelem, még a legkisebbeknél is: ezt Bruno Senna a saját bőrén tapasztalhatta meg a Brit Nagydíj előestéjén, amikor egy e-mail-ben élesen bírálta Colin Kolles csapatfőnököt és a levélke végül – mivel a pilóta rossz címet választott a címtárból – a szakvezető kezében landolt. Senna helyett Sakon Yamamoto indult a silverstone-i futamon, s bár az egyfutamos mellőzés után a brazil visszatért a volán mögé, az évad hátralevő részét gyaníthatóan csak főszponzora, az Embratel pénzügyi támogatásának köszönhetően húzta ki.



## A LEGJOBB CSAPAT: RED BULL

Tavaly kitört a középszerűségből, idén pedig minden tekintetben csúcsra jutott a Red Bull Racing alakulata. Adrian Newey körül az utóbbi néhány évben stabilizálódott egy remek műszaki stáb, aminek az ultragyors RB6-os versenygép lett a végterméke, ami a tökéletes csapatmunkának köszönhetően annak ellenére is elpusztíthatatlannak bizonyult, hogy sebezhetősége több ízben is megmutatkozott. Talán túlzásként hat, de a Milton-Keynes-i egyetel és fél éves története marketing-tankönyvek lapjaira kíváncsiok: előbb energiatal-brand, aztán parti-csapat, végül világverő Forma-1-es istálló. Ki tudja, hol a határ?



## A LEGBÁNATOSABB ARC: MARIO THEISSEN

Talán nehéz elhinni, hogy a paddock népe láthatott búskomorabb arcki-fejezést annál, mint amit a vb-cím elvesztése után mutatott Mark Webber vagy épp a Ferrari-elnök Luca di Montezemolo, márpedig Mario Theissen lefőzte mindannyiukat ezen a téren. A BMW csupaszív sportigazgatója az évad első európai futamán, Barcelonában búbanatos arccal járt-kelt a Formula-BMW-s sátor és a tavaly még a bajorok gyári csapatának otthonul szolgáló Sauber-motorhome között. A jövő nyáron nyugdíjba vonuló szakember képtelen volt leplezni csalódottságát, amit nyilvánvalóan a márka tavalyi Forma-1-es kivonulása miatt érzett.

## A LEGJOBB ÚJONC ISTÁLLÓ: LOTUS RACING

Bár Tony Fernandes és Mike Gascoyne projektjének első idényére árnyékot vet a sok megbízhatósági probléma és az év végi névbotrány, a hinghami együttes joggal bizonyult az évad legjobb újonc alakulatának. A semmiből kezdtek építkezni, de hozzáértéssel és az agyfúrt, a Lotus-tradíciókra alapozott marketinggel megszilárdították helyüket az F1-ben. A csapat szervezettsége, profizmusa előtt a nagyobb alakulatok is kalapot emeltek, a jövő pedig még ígéretesebbnek tűnik: bár a Lotus nevet a Proton autógyár miatt elveszíthetik, a Renault V8-as és a Red Bull váltó még inkább lendületbe hozhatja a gárdát.



## A LEGSZEBB JUBILEUM: A 25. MAGYAR NAGYDÍJ

Kezdetben a nyugati sajtó azt jósolta, hogy a Hungaroring nem jut el még az ötödik Forma-1-es versenyig sem, 2010-ben azonban már 25. alkalommal sorakozott fel a mezőny a három forrás völgyében kialakított aszfaltcsík rajtrácsára. A létesítmény meg is adta a módját a különleges esemény megünneplésének: a futam első edzésnapjának estéjén Schmitt Pál köztársasági elnök fogadta a mezőnyt a Parlament Vadásztermében, vasárnap pedig a paddock-ban ezer szeletes tortát vágta fel. „Nagyon remélem, hogy a Magyar Nagydíj mindörökké a versenynaptárban marad” – mondta az AFM-nek a csemege elfogyasztása közben a cirkuszigazgató, Bernie Ecclestone.

## A LEGÉRDEKESEBB ÚJDONSÁG: F-CSATORNA



Míg tavaly a Brawn GP, a Williams és a Toyota által kifundált, az elveszített leszorítóerő kompenzálására használt dupla diffúzor volt az idény legérdekeesebb újítása, addig idén a McLaren állt elő egy érdekes rendszer. Az F-csatornáról az autóbemutatók idején még csak találgat-

ták, hogy mire szolgálhat, majd miután a riválisok is rájöttek, hogy az autó egyenesbeli végsebességét javítja, elkezdődött a jól ismert nóta: mindenki nekilátott a rendszer lemásolásának. Jövőre az előző két évad legérdekeesebb újításait betiltják, de a McLaren máris megígérte: több innovációs ötletük van a 2011-es versenygéphez...



## A LEGCIKIBB SZEREPLÉS: MICHAEL SCHUMACHER

Michael Schumacher visszatérését lehetne csalódásnak is nyilvánítani, de a három év után újra versenybe szálló hétszeres világbajnok idei produkciója inkább a ciki-kategóriába tartozik. Nem kérdéses, hogy a német sokáig volt távol az F1-től, s az autót sem rá szabták, de így is égő, hogy a csapat egyértelmű támogatása ellenére is csak az utolsó néhány futamon tudta tartani valamelyest a lépést fiatal csapat- és honfitársával, Nico Rosberggel. Schumi reputációja egyértelműen halványult idén, de ez akár jót is jelenthet 2011-re: a mezőny korelnöke vélhetően nagy erőbedobással próbálja majd feledtetni idei küszködését.



## A LEGNAGYOBB JUTALOM: BAJNOKI PRÉMIUMOK A RED BULLNÁL

Sebastian Vettel és a Red Bull istálló a világbajnoki címek elhódításával valóra váltotta az osztrák energiaital-báró, Dietrich Mateschitz álmát és a dúsgazdag milliárdos hála nem maradt el. Az újdonsült világbajnok német a kiszivárgott információk szerint 3 millió eurós prémiumot kapott, míg a csapat 550 dolgozója – beleértve a Milton-Keynes-i gyár recepcióseit és takarítóit is – a munkaszereződés bajnoki címről szóló passzusa értelmében 10 ezer font, azaz körülbelül 3,3 millió forintos jutalmat kapott.

„Természetesen a bajnoki bónusz minden egyes szerződésben szerepel. Úgy gondolom, hogy meg is engedhetjük magunknak...” – nyilatkozta ezzel kapcsolatban Mateschitz.



## A LEGNAGYOBB MEGLEPETÉS: NICO HÜLKENBERG POLE POZÍCIÓJA

Az idei év legnagyobb meglepetését az újonc Nico Hülkenberg szolgáltatta a Brazil Nagydíj esős időmérő edzésén, ahol megszerezte az elsőseget, így az egykoron szebb napokat megélt Williams istálló a 2005-ös nürburgringi kvalifikáció óta először könyvelhetett el pole pozíciót. A gyorsan száradó pályán a GP2-bajnoka jókor váltott slick gumikra és sikerült összeraknia egy tökéletes kört. Willi Weber menedzser új pártfogoltja nem sokat mutatott az évad során, de sikerével egy-csapásra meggyőzött mindenkit a képességeiről. Nem kérdéses, hogy a grove-i egylet anyagi okok miatt vált meg a némettől.



## A LEGFURÁBB JÖVEVÉNY: VIRGIN RACING VR-01

Aligha lehet kétséges, hogy a 2010-es évad legfurább jövevénye a Virgin Racing VR-01 típusjelű konstrukciója volt. Nick Wirth, aki '90-es évek közepén a Simtek istállótól egyszer már kudarcot vallott, újfent innovátorként lépett fel és a szélcsatorna teljes mellőzésével, kizárólag számítógépes áramlástanai simulációkkal (CFD) alkotta meg a rakétavörös-fekete alakulat Cosworth V8-assal hajtott versenygépét. Bár a kezdet nyögvényelősre sikeredett és a csapatot tervezési bakik, illetve megbízhatósági gondok is akadályozták, Timo Glock néhány körös szingapúri remeklése rámutatott, hogy nem egészen elhibázott a követett irányvonal.

## Ízelítő a 2010-es választékból:

**Kabát "Windbreaker"**  
V04LW  
ár: 28.990,-  
méret: S, M, L, XL  
anyaga: 100% polyester

**Pulóver "Team"**  
V055  
ár: 25.990,-  
méret: S, M, L, XL, XXXL  
anyaga: 100% merino gyapjú

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

**Sísapka "Team"**  
cikkszám: V04SH  
ár: 5.290,-

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

**Sapka "Lewis"**  
cikkszám: V05D2C  
ár: 6.990,-

**Sapka "RBR Fan"**  
cikkszám: M-101914  
ár: 7.990,-

**Sapka "Champion"**  
cikkszám: M-104922  
ár: 8.990,-

**Sapka "Driver"**  
cikkszám: Vettel: M-103578  
Webber: M-103580  
ár: 7.990,-

**Sapka "Team Logo"**  
cikkszám: 950RB1120  
ár: 3.490,-  
méret: 40x40cm  
anyaga: 100% polyester

**Sapka "Team"**  
cikkszám: M-103576  
ár: 7.490,-

**Kabát "Team Logo"**  
M-100681  
ár: 19.990,-  
méret: S, M, L, XL  
anyaga: 100% polyester

**Pulóver "Racing"**  
M-103491  
ár: 24.990,-  
méret: S, M, L, XL, XXL  
anyaga: 82% polyester, 13% pamut

**Póló "Champion"**  
cikkszám: M-104929  
ár: 8.990,-  
méret: S, M, L, XL, XXL  
anyaga: 100% pamut

**Top "Champion"**  
cikkszám: M-105116  
ár: 8.990,-  
méret: S, M, L, XL  
anyaga: 100% pamut

**Póló "Champion by Puma"**  
cikkszám: M-105006  
ár: 12.490,-  
méret: M, L, XL, XXL  
anyaga: 100% pamut

**Bögre "F1 Car"**  
cikkszám: M-103695  
ár: 3.990,-

**Törölköző "Team Logo"**  
cikkszám: 400RB1120  
ár: 5.490,-  
méret: 80x160cm, anyaga: 100% pamut

**Ágynemű "F1 Car"**  
cikkszám: 600.RB3.120  
ár: 10.990,-

**Ágynemű "Team Logo"**  
cikkszám: 600RB1120  
ár: 10.990,-

**Törölköző "Alonso"**  
cikkszám: 400F32100  
ár: 5.490,-  
méret: 75x150cm, anyaga: 100% pamut

**Pléd "Alonso"**  
cikkszám: 900F31100  
ár: 4.990,-  
méret: 130x150cm  
anyaga: 100% polyester

**Pléd "Double Logo Soft"**  
cikkszám: 900F33a100  
ár: 6.990,-  
méret: 150x200cm, anyaga: 100% polyester

**Pléd "Vettel"**  
cikkszám: 900RB4120  
ár: 4.990,-  
méret: 130x150cm  
anyaga: 100% polyester

**Díszpárna "Scudetto"**  
cikkszám: 950F33a100  
ár: 4.490,-  
méret: 40x40cm  
anyaga: 100% polyester

**Hosszúujjú póló "SF Duocolor"**  
cikkszám: piros: 76079203 / fekete: 76079202  
ár: 14.990,-  
méret: M, L, XL, XXL anyaga: 100% pamut

**Napszemüveg "Performance"**  
cikkszám: FR0081/67A  
ár: 24.490,-

**Sísapka "Scudetto Lifestyle"**  
cikkszám: 55600801  
ár: 5.990,-

**Top "Evolutione"**  
cikkszám: 32.005.06.02  
ár: 8.990,-  
méret: S, M, L, XL  
anyaga: 95% pamut, 5% elasztan

**Top "Scuderia Ferrari"**  
cikkszám: 320051301  
ár: 7.990,-  
méret: S, M, L, XL  
anyaga: 100% pamut

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

**Kabát "Team"**  
cikkszám: 76073001  
ár: 41.990,-  
méret: M, L, XL, XXL  
anyaga: 100% polyester

**Pulóver "SF"**  
cikkszám: 55253901  
ár: 21.490,-  
méret: M, L, XL, XXL  
anyaga: 80% pamut, 20% polyester

**Karácsonyi akció!**  
**-10%, -20% kedvezmény\***  
ünnepi nyitvatartás  
[www.gpshop.hu](http://www.gpshop.hu)

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

### Rendelési információk:

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

**www.GPSHOP.hu**

Hivatalos Forma 1, WRC és MotoGP rajongói termékek legszélesebb választéka

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

Tel./sms: 06 70 254 7906, e-mail: [info@gpshop.hu](mailto:info@gpshop.hu)

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

\* 25.000Ft feletti vásárlás esetén -10%, 50.000Ft felett -20%. További részletek és információ az ünnepi nyitvatartásról: [www.gpshop.hu](http://www.gpshop.hu)

# ELŐFIZETÉSI AKCIÓ!

Fizessen elő most az  
Autósport és Formula Magazinra



és az Öné lesz  
egy eredeti  
F1-es szett  
(parfüm  
+ Teddy maci)

AJÁNLOTT FOGYASZTÓI ÁR:  
4990 FT/DOBOZ

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

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

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

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!

**Autósport és  
Formula**  
Előfizetés!

A fentiek szerint megrendelem  
az Autósport és Formula Magazinra:

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

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

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

HÜLLÖNVÉLEMÉNY

DÁVID SÁNDOR

# EMBER!

Néhány nappal ezelőtt Londonban egy idős (80 éves) embert, aki fiatal barátjával késő este hazafelé tartott a Hyde Park szélén lévő otthonába, négy csirkefogó, közel a házuk bejáratához megtámadott és kirabolt. A férfit összeverték, sebeit kórházban látták el, majd hazaengedték, a nő nem szenvedett különösebb sérülést, elszedték viszont minden náluk lévő ékszereket, mintegy kétszáz-ezer font értékben.

A férfit Bernard Ecclestone-nak hívják, fiatal barátja pedig Fabiana Flosi. Ha nem Bernie-ről van szó, és a bulvárlapok nem kürtölik azonnal világgá, hogy szerintük 235 ezer font értékű zsákmányról van szó (forintban közel 80 millió), akkor az egész rablás nyilván figyelmet sem érdemel, pláne világméretűt nem. Hiszen a Hyde Park környéke Ecclestone szerint is veszélyesebb még Interlagos (Sao Paulo, Brazília) utcáinál is, ahol néhány héttel ezelőtt Jenson Buttonékat és a Sauber mérnökeit támadták meg, - mire fel jegyezte meg Bernie a fentebb leírtakat. Hozzáteve, hogy amit elvittek a rablók, az messze nem ért annyit, mint amennyiről az újságok írnak.

Ennek ismeretében viszont felmerül a kérdés, hogy ugyan mi a fenét keresett Bernie a barátjával ezen a csaknem éjfélbeli utcán, miért szállt ki a kocsijából, amint a hírekben szerepel, hogy jól összeverjék, ha egyszer tisztában van a londoni utca veszélyeivel. Hogy most, pláne a válása óta éppen hol lakik, azt nem tudom, de arra emlékszem, hogy egyik házáat tulajdonképpen azért adta el Londonban, mert a nagyszerű palotának kicsi volt a garázsa, mindössze huszonhárom autó fért el benne, a megnagyobbítása pedig többre került volna, mint új házat venni. Meg Slavica, a feleség sem szeretett ott lakni - valahogy így szólt a történet. Azt meg éppen nem tudom elhinni, hogy most garázs nélküli házában lakna, akkorát fordult volna a sorsa.

Mások azon akadtak fenn, hogy miért nincs egy ilyen ismert és gazdag embernek például testőre? Erre egyszerű a válasz: mert neveltségesnek és igen kellemetlennek tartaná, hogy állandó kíséreléssel kelljen járnia. Annak ellenére, hogy támadták már meg korábban is, akkor viszont nem tudták ellopni a Mercedesét, le tudott lépni. Engem egyébként, aki közel ötven éve ismerem Ecclestone-t (főleg természetesen a munka közbeni rigolyáit, rendszeretét, de derűs és közvetlen, sőt humorra érzékeny természetét), először az aggodás töltött el

az egészsége miatt, majd érzéseim átfordultak a tehetetlen haragba. Ugyan kik lehetnek azok az eldurvult lelkű barmok, izomra gyúrt agyú gengszterek, akik egy apró termetű, nyolcvan éves emberen élnek ki a sötét természetüket, néhány font reményében?! Igen! Néhány font - Ecclestone-nak. Aki, mint nyilatkozta is a támadás után: „Sosem tartok magamnál sok készpénzt, de még drága ékszereket sem hordok, így ez most sem volt másképp... Ez a támadás hatalmas ostobaság volt, ráadásul teljesen felesleges, hiszen minden ütlegelés nélkül is odaadtam volna minden ékszereinket és pénzünket, mindent...”

Bernard Ecclestone Anglia egyik leggazdagabb embere. Benne van az első tízben. Egy néhány évvel ezelőtti kimutatás szerint gazdagabb, mint a királynő. Hogy ma hányadik a rangsorban, azt nem tudom. De azt gondolom, hogy a minap, nyolcvanadik születésnapja alkalmából csak viccelt, amikor azt mondta, hogy: „Azért kell dolgoznom még mindig, mert szükségem van a pénzre!” (Még valamit a humoráról: akit érdekel és nem látta, nézze meg a RTL Kész átverés műsorából azt a történetet, amely Szujó Zoli átveréséről szól, amelynek főszereplője Ecclestone...)

Idáig jutottam Bernie megtámadásáról szőtt gondolataimban, amikor (sajnos) a hozzá kapcsolódó híreket keresvén, véletlenül rákattintottam egyik legnagyobb internetes lapunk e

tárgyú fórumára. Bár ne tettem volna! Akkor nem olvastam volna nyolcvanhárom (igen, 83) mocskosabbnál mocskosabb szájú véleményt, Ecclestone megveréséről és kirablásáról.

A nyolcvanhárom hozzászólóból, „Mária országában”, amelynek alkotmányában rövidesen helyet kap majd a Szent Korona is, összesen három, viszonylag semleges hangú vélemény találtatott, amely a rablók ellen szólt. A többi, azon a legenyhébb megnyilatkozásokon túl, hogy: „Megérdemelte”, minősíthetetlen hangú élcélődés az idős ember és a fiatal barátja „viszonyáról”, hihetetlenül indulatos, sőt gyűlölködő kirohanások a gazdagság, „a gazdagok” ellen, idevonva Bill Gatest és „soros gyurit” - is, elfojtott indulatok kirobbanása, hogy végre valaki „megkapta”, amit szerintük érdemelt. De főleg a „60 milliós óra” (ami nyilvánvaló félreértés) borzolta az idegeket, miközben fogalmuk sincs, hogy tulajdonképpen kicsoda is valójában ez a kis ember. Ami tulajdonképpen mindegy is. Elég lenne annyi is, hogy: EMBER!

De, ha maga a sátán lenne is, a maga nyolcvan évével, 163 centiméter magasságával, és mintegy ötven kilójával, miután négy bandita kis híján agyonverte, akkor is tölünk, keresztény emberektől, minimum az együttérzésünket, esetleg a szánalmunkat érdemelné, és a latrok elítélését.

Hát ettől még messze vagyunk. Valamint attól is, hogy „a nép, az istenadta nép”, negyedszázad múltán fölfogja végre, hogy Bernie Ecclestone nem „kifosztotta” Magyarországot, hanem föltette a világ térképére, és 25 éve gazdagítja, anyagiakkal és felmérhetetlen értékű reklámmal egyaránt.



"Ha maga a sátán lenne is, tölünk, keresztény emberektől minimum az együttérzésünket, esetleg szánalmat érdemelné."

**5** POTENCIÁLIS  
BAJNOK

**3** CSAPAT  
KÜZDELME

LEGALÁBB **12** KITŰNŐ VERSENY

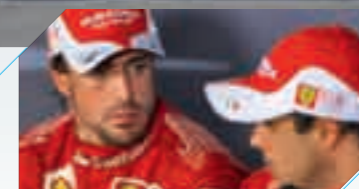
ÉS **1** HATALMAS VITÁT  
KIVALTÓ BOTRÁNY

Lenyűgöző kilenc hónap volt. **Maurice Hamilton** elemzi 2010-et más F1-es évadokkal párhuzamban és felteszi a kérdést:

**VAJON EZ VOLT  
MINDEN IDŐK  
LEGJOBB SZEZONJA?**



FOTÓK: ALBERTO CRIPPALAT, GLENN DUNBARLAT, CHARLES COATES/LAT



# C

supán néhány nappal a Japán Nagydíj után összefutottam Ken Tyrrell legidősebb fiával, Kenneth-tel a főutcán. Az első kérdése, melyet szinte az előtt tett fel, hogy befejeztük volna egymás üdvözlését, jól összefoglalta a 2010-es F1 szezont. „Milyen nagyszerű évad! – mondta sugárzóan. „Vajon ki fog nyerni?”

Kenneth, a British Airways 747-esének visszavonult pilótája, otthonról követi az eseményeket és még mindig el van bűvölve. Épp olyan szúrósan néz, mint annak idején az édesapja, miközben folytatja a faggatózást.

„Mondjad már! Neked tudnod kell! Ki fogja megnyerni?”

Mikor azt válaszolom, hogy fogalmam sincs, nevet. „Pontosan. Remek, nem?” A faggatózás után kacarászva elvonul. Ugyanúgy, mint az édesapja.

Ken Tyrrell 2010 minden percét élvezte volna, épp annyira, mint amennyire gyűlölte volna a politikával és botrányokkal bemoskolt három előző szezont. Elég régóta jelen lett volna ahhoz, hogy visszaemlékezzen a többszereplős világbajnoki döntőkre, mint 1962, 1968 és 1986 – melyek közül az egyikben az ő csapata is főszerepet játszott – de 2010 magával ragadta volna a végletekig kiélezett küzdelem miatt.

Vidáman dörzsölte volna a tenyerét az egész éven át tartó küzdelem láttán,

mely a korábbiakkal ellentétben nem két, hanem három csapat között zajlott. És egyértelmű volt azzal, hogy két istálló, melynek mindkét versenyzője harcban volt a címért, hagyja őket küzdeni egymással.

Az egyedi szituáció soha nem látott mértékű médiaérdeklődést okozott. Ez egy lényeges tényező, amikor a 2010-et az 1950-ban alapított világbajnokság szoros küzdelmet hozó szezonjaihoz hasonlítjuk.

Ha megvizsgáljuk a statisztikákat, láthatjuk, hogy 1962 volt az utolsó olyan évad, melynek befejezése előtt három futammal még öt versenyző is esélyes volt a cím megszerzésére. De az azóta eltelt 48 év olyan értelmetlenné tette az összehasonlítást, mintha az X-faktort egy öt évtizeddel ezelőtt, fekete-fehérben sugárzott szombat esti showműsorral akarnánk összevetni.

Az 1962-es szezon nem sokat tudott tenni annak érdekében, hogy tömeges érdeklődést váltson ki. Csak kilenc verseny volt abban az évben. Arra gondolhatnánk, hogy ilyen kevés esemény mellett minden futam számított. Erről szó sincs. Egy nonszensz szabály előírta, hogy egy versenyző csak az öt legjobb eredményét veheti figyelembe az összpontszám kiszámításánál, ahol a győzelemért kilenc, a hatodik helyért pedig egy pontot lehetett kapni. Aztán, hogy minden várakozást megöljenek, a zárófutamot december 29-én tartották.



Annak ellenére, hogy a két versenyzőjük is harcban volt a címért, a britek alig írtak valamit 1962-ről

Mégpedig Dél-Afrikában, 12 héttel az utolsó előtti, USA Nagydíj után. Milyen bolond dolog volt ez?

Így aztán nem is hat meglepetésként, hogy az 1962-es Dél-Afrikai Nagydíj alig került megemlítésre a brit sajtóban. A Motor Racing – mely a korabeli megfelelője az F1 Racingnek – egész oldalas előzetest közölt a decemberi számában. És ez aztán tényleg a maximum volt akkoriban. Ráadásul abban is három bekezdés csupán régimódi füstölgés volt amiatt, hogy a helyi Syd van der Vyver számára mindössze 150 font startpénzt ajánlottak fel. Persze ez még egy évtizeddel Bernie Ecclestone színrelépése előtt történt, aki elérte, hogy a versenyszervezők segítsenek a csapatoknak pénzt keresni és ne fordítva.

Lehet, hogy 1962-ban így működött a Forma-1 és a média világa, de ami még kevésbé teszi érthetővé a szóban forgó szezon iránti gyér érdeklődést, az az, hogy a világbajnoki címért két brit versenyző küzdött brit autókban: Jim Clark (Lotus) és Graham Hill (BRM). Ekkorra már John Surtees (Lola), Phil Hill (Ferrari) és Bruce McLaren (Cooper) is elveszítették bajnoki esélyeiket.



„Kilenc verseny, nonszensz pontrendszer és egy december 29-én, Dél-Afrikában megrendezett szezonzáró – az 1962-es évad nem váltott ki tömeges érdeklődést.”

# 1962

# 1976

„Kizárások, fellebbezések, Lauda megégése és hat hét alatti hihetetlen felépülése – mindez ráébresztette a médiát, hogy érdemes a Forma-1-et nézni és írni róla.”



Az angol playboy, James Hunt, és a zárkózott osztrák, Niki Lauda közötti csata az 1976-os év egyik legnagyobb sportsztorija volt

több pontot – de ez a tudósítások hosszából nem volt lemérhető.

A fordulópontra 1976-os év volt. A Hunt és Lauda közötti csata nem csupán az utolsó futamig tartott, de sok érdekes összetevője is akadt: kizárások, fellebbezések, Lauda megégése és hat hét alatti hihetetlen felépülése – mindez ráébresztette a médiát, hogy érdemes a Forma-1-et nézni és írni róla.

A lázadó Hunt szőke fürtjeivel Nagy-Britanniát képviselve szembeállt a szörnű Ferrari csapatban versenyző arrogáns osztrákkal, és máris a bajnokságot eldöntő Fuji volt az a hely, ahol mindenkinek ott kellett lenni. Hunt vált az autósport első bulvár hősiévé, mivel az F1 hivatalosan is szexi és érdekes lett.

Tíz évvel később a Forma-1 már fontos dolognak számított, főleg azért, mert Nigel Mansell és Nelson Piquet (Williams), valamint Alain Prost (McLaren) az utolsó Adelaide-i futamon kellett, hogy megküzdjenek a világbajnoki címért. Az Ausztrál GP során mindhárman álltak nyerő pozícióban. A legnagyobb esélyesnek a pontversenyt vezető Mansell számított, míg 290 km/h-s sebességnél fel nem robbant a bal hátsó kereke. A Williams-pilóták árnyékában Prost nyerte meg a bajnokságot, melyet az tett még drámaibbá, hogy ő volt a legkevésbé esélyes.

Volt egy pont, három versennyel korábban, mikor Ayrton Senna is eséllyel rendelkezett. A Lotus-Renault versenyzője jerezi és detroiti győzelme után rövid ideig vezette a világbajnokságot. Piquet csupán kétszer állt a táblázat élén az év elején, míg Prost a bajnokság harmadánál vezetett imolai és monacói győzelmét követően. →

Clark a 82 körös East London-i verseny 59. körében 30 másodperccel vezetett, mikor a gyújtáselosztójából kiesett egy csavar. A skót világbajnoki esélyei az olajjal együtt elillantak és a cím tulajdonképpen Hill ölébe hullott. Az Autosport következő heti számának címlapjára tűzte Hillt, majd leadta a szokásos versenytudósítást, de többet nem foglalkozott vele. A brit napilapokban is csak rövid cikkek jelentek meg. Aztán beköszöntött az újév, és 1962 a történelem része lett.

A TV sem közvetítette a versenyt. Csupán az egyórás Sportsview című műsor sugárzott egy ötperces összefoglalót a következő szerda este. És ez volt minden. Ha a sport sokadrangú dolog volt a televíziózásban, akkor az autóversenyzés szinte láthatatlan. Hasonló volt a helyzet 1968-ban is, amikor Jackie Stewart (Tyrrell-Matra), Denny Hulme (McLaren) és Graham Hill (Lotus) az utolsó, Mexikói Nagydíjra hagyták a világbajnokság sorsának eldöntését. Ismét Hill gyűjtötte a leg-





De a lényeg az, hogy Mansell dominálta az 1986-os szezon második felét, hogy egyértelmű favoritává váljon. Ha időben eszébe jut, hogy egyes sebességet kapcsoljon az utolsó előtti, Mexikói Nagydíj rajtjánál, biztosan bajnok lett volna, függetlenül attól, hogy látványosan kiesett Ausztráliában. A Williams a korábbi 11-ből 8 versenyt megnyert.

Nem mondható el ugyanez a 2010-es szezonról, amikor a Red Bull, a McLaren és a Ferrari formája kéthetente ingadozott. Az elmúlt három szezonban is az utolsó futamig tartott a küzdelem – de sohasem három csapat részvételével. És semmiképpen sem öt versenyző között.

A hatalmas küzdelem példa nélküli fejlesztési versenyt vont maga után, hogy legalább egy csekély leszorítóerő-növekedést sikerüljön elérni. A csapatok nem állhattak le, mert nem tudhatták, hogy mi lesz az ellenfelek következő húzása. És a nyomás csak nőtt, mert három csapat állt harcban. Korábban az ellenfél utánzása elégségesnek bizonyult. Az idén nem, mert sokszor előfordult, hogy az egyik

futamon még csak harmadik leggyorsabb csapat a következő futamon újítást vezetett be és visszavágott.

1986-ban a legnagyobb fejlesztés azt volt a Williamsnél, hogy új fékhűtő nyílásokat alakítottak ki és búvárpipa szerű légbeömlőket készítettek a Honda motor-nak. (Manapság aerodinamikai szakemberek nem engednék, hogy egy ekkora elemet szereljenek az oldaldobozok tetéjére) Attól eltekintve, hogy a McLaren függőleges légterelő elemekkel kísérletezett az autó hátsó traktusában, más változást nem vezetett be Prost autóján Adelaide-ben. Ez volt 1986-ban.

Manapság az autó minden négyzetcentiméterét folytonosan vizsgálják

a maximális hatékonyság érdekében (a tökéletesen kialakított borítás alatt és felett is) olyannyira, hogy akár azt is hihetnék, hogy egy ottfelejtett ujjlenyomat miatt nyer vagy veszít a csapat. A boxkiállások minden milliszekundumát árgus szemek figyelik.

Az a tény, hogy Alonso Monzában Button mellett jött ki a boxutcából, majd az első sikan előtt átvette a vezetést, jól mutatja, hogy ez miért lényeges. Mikor 1986-ban, Ausztráliában Piquet óvatosságból végrehajtott egy kerékcserét, mely a címébe került, 7,2 másodpercig állt. Monzában a McLaren 4,2 alatt végzett Buttonnal – mégsem volt elég.

Az 1986-os bajnokságot eldöntő futam előtt Mansell és Piquet 11-ből 8-szor győzött Williams-szel – a végelszámolásnál azonban Prost örülhetett



„A mindent eldöntő 1986-os Adelaide-i futam különböző szakaszaiban Mansell, Piquet és Prost is állt a világbajnokság megnyeréséhez szükséges pozícióban.”

# 1986

„Hihetetlennek tűnik, hogy az eseménytelen bahreini versenyre alapozva egyes vészmadarak már temették a 2010-es szezont.”

# 2010



2010-ban 48 év óta először fordult elő, hogy három versenyyel a vége előtt öt versenyzőnek is matematikai esélye volt a cím megszerzésére

A sport jellegéből adódóan hibák és rosszul megítélt helyzetek mindig adódnak. 1986-ban Mansell kicsúszott a szezon első körében, Prost ütközött egy másik autóval Magyarországon, Piquet fálnak csapódott Detroitban, Senna pedig nem látta a figyelmeztető zászlókat, és megperdült Franciaországban.

Az idei év sem volt kivétel: Alonso Kínában kiugrott a rajtnál, a monacói edzésen pedig összetörte az autót, Hamilton Olaszországban és Szingapúrban is ütközött, Webber Ausztráliában elvesztette az eszét, Valenciában és Koreában pedig rosszul mérte fel a szituációt, Vettel rontott Törökországban és Belgiumban, míg Magyarországon nem látta át a helyzetet, Button pedig hibamentesen autózott, de sokszor középszerűen – főleg Koreában. Semmit sem lehet biztosra venni, míg a kocás zászló le nem csap. De a baj még utána is történhet, mint ahogy a Ferrari németországi esete mutatja.

Egy kis botrány minden emlékezetes szezonnak fontos eleme. Ezzel persze lehet vitatkozni, de a Forma-1 hasznát húz ezekből, ha emiatt a sportszerkesz-

tők előtérbe helyezik a labdarúgással szemben a következő újság összeállításánál. A rossz hír az, amikor ezek a sztorik a hátsó oldalra kerülnek, mint például a Kémügy, a Mosley-ügy, vagy Piquet szándékos ütközése.

Összehasonlításképp: a Ferrari Hockenheimben alkalmazott burkolt csapatutasítására nem szabad másként tekinteni, mint egy buta szabály szerencsétlen alkalmazására. De a kiéhezett média, mely végre szeretett volna egy botrányt látni, az esetet főbenjáró bűnnek minősítette, mely még nagyobbra duzzadt, mikor Fernando Alonso, aki a nyertese volt a helycserének, a bajnoki cím közébe került, ahogy arra a Ferrari számított.

A médiaérdeklődés a tetőfokára hágott, ami a verseny utáni sajtótájékoztató elhangzott dühös kérdések számából is látszik, de tagadhatatlan, hogy az eset növelte a feszültséget és az érdeklődést, ahogy a szezon olyan izgalmas befejezés felé közelített, melyre hat hónappal korábban senki sem számított.

Hihetetlennek tűnik, hogy az eseménytelen bahreini verseny után egyes vészmadarak már temették a 2010-es

szezont és az F1-et a keskeny első gumik és a tankolás hiánya miatt. Ugyanezek a szakértők 1962-t sem találták volna szórakoztatónak.

Ekkor az idénynyitó nagydíjon, Hollandiában csupán 20-an indultak, de ezek egy része privát nevező volt, a leggyengébb 13 másodperccel volt lassabb körönként, mint az élmezőny. A második helyért zajlott egyetlen előzésen kívül nem sok említésre méltó esemény történt. Csak hét autó ért célba, az utolsó öt körrel lemaradva a győztes mögött.

„Amikor a múltból beszélünk” – jegyezte meg 1995-ben Ken Tyrrell, – „sok embernek nosztalgiabetegsége támad. Azt mondják: 'Azok voltak a szép idők! Már nem olyan, mint régen.' Ez butaság. Most is ugyanakkora a küzdelem – sőt még nagyobb is.”

Bárki, aki kedveli a Forma-1-et az oltahatatlanság miatt, mely mindhárom topcsapatot állandóan fűti, vagy az ennek következtében kialakult rendkívül szoros harcot és állandó kiszámíthatatlanságot, az biztosan támogatja a gondolatot, hogy a 2010 kétségkívül a legnagyobb F1 szezonok egyike volt. **F1**

ÉLJEN A KIPUFOGÓ-DIFFÚZOR!

# MITŐL VOLT OLYAN JÓ 2010-BEN A RED BULL RB6?

Biztosan volt gyenge pontja, de Adrian Newey alkotása a Formula-1 egyik mesterműve lett. Pat Symonds, a Renault egykori technikai igazgatója megfejti a titkát



Az RB6-os kétség kívül külön kategóriát jelentett 2010-ben. A szezon előtti teszteken az autó gyorsnak mutatkozott, de ekkor még senki sem tudta, hogy mennyire is jó a sebessége valójában. A tesztek első napján azonban már egyértelműen látszott abból, ahogyan a csapat az autó hátulját védte az avatatlan szemektől, hogy az idei év egyik legfontosabb kérdése a kipufogó-diffúzor rendszer lesz. Amint az gyakran megessik, az RB6-os lenyűgöző teljesítménye kérdések sokaságát indította el az ellenfeleknél, leginkább az ügyben: vajon szabályos-e a csodafegyver? A szezon közepén újabb kérdések merültek fel a Red Bull hajlékony első légterelő szárnyainak és a padlólemezeinek a hajlékonyságával kapcsolatban. A növekvő nyomásnak engedve az FIA vizsgálata kis mértékben csökkentette a kocsik hatékonyságát, a dominanciájuk azonban így is megmaradt a legtöbb erőt igénylő pályákon.



## Nem csak a gyors kanyarokban jó...

Az RB6-os konstrukciónál tökéletes harmónia alakult ki a forma és a funkcionalitás között. Adrian Newey talán mindenki másnál tovább ment, ő az aerodinamikai tökéletességet kereste, de az eredmény egy nagyon szűk tartomány lett. Az autó hihetetlen teljesítményt nyújtott a gyors kanyarokban is, de nem szabad elfelejteni, hogy a legfőbb lényesebb rajtelsőséget a lassú kanyarokban bővelkedő Hungaroringen szerezték, ahol nem kevesebb, mint 1,2 másodperccel voltak gyorsabbak, mint a legközelebbi riválisaik. Az első tesztek elmulasztása - ami az összes tesztkiló-

méter 25 százalékától fosztotta meg a csapatot - azonban később a megbízhatóságban jelentkezett. A szezon eleji kiesések csak a véletlennek voltak köszönhetőek, vagy az okok a tervezésben keresendők? A lényeg az, hogy ezen hibák nélkül a konstruktóri bajnoki cím megszerzése sokkal könnyebb lehetett volna a Red Bull számára. Ettől eltekintve azonban a csapat nagyon jól teljesített a versenyhétvégék alatt és a futamokra való felkészülés során, ugyanakkor a csapaton belüli elkerülhetetlen rivalizálást a szezon folyamán mások sokkal jobban kezelték.

### Egyé válik a két F-csatorna

Monacóban a csapat egy új hátsó szárnyat mutatott be, ahol egy központi nyílást helyeztek el a szárny fő eleménél és azt a leszorítóerő növelése érdekében egy fékszárnyval egészítették ki. Az F-csatornát Törökországban mutatta be, de versenyen azt Valenciáig nem használták. A két változatot Szingapúrban egyesítették, ahol a csapat a Renault megoldását másolta.

### A ragyogó mechanikai dizájn

A csapat mechanikai tervező mérnökeinek komoly kihívással kellett szembenézniük, mert alkalmazkodniuk kellett az aerodinamikai szakembereinek merész terveihez, de a csapat ezt kiválóan és kompromisszumok nélkül képes volt megoldani. Úgy sikerült előrelépniük az előző évhez képest, hogy az egyik alapvető tervezési koncepciót sem kellett figyelmen kívül hagyniuk.

### Szokatlan motor-karakterisztika

A Red Bull volt az első, aki kiaknázta a kipufogó-diffúzor rendszerben rejlő lehetőségeket. Ugyanakkor az ő alkatrészük kevésbé sikerült radikálisra, mint a többi csapaté, bár Valenciában bemutatott egy sok szárnyas, boltíves változatot. A Red Bull azonban valószínűleg az egyetlen csapat volt, amely képes voltak a motort is úgy használni, hogy az segítse a kipufogó-diffúzor rendszer leszorító erejét növelni.

### A felfüggesztés is lehet okosabb...

Amíg az RB6-ot mindenki az aerodinamikája miatt csodálta, addig a felfüggesztése is nagyszerűen ötvözte az alacsony sebességű tapadást a sima futással. Az első nyomórudakat úgy pozícionálták, hogy elegendő útja és tökéletes aránya legyen a lengéscsillapítóknak, ami elsősorban a magas üzemanyag-terhelés mellett volt lényeges kérdés. Az év eleji problémák miatt a fék is a csapat fejlesztéseinek egyik központi eleme volt.

### Az első szárny fokozatos fejlődése

Az RB6-os első szárnya folyamatosan fejlődött az évad során, bár nem volt annyi változata, mint egyes riválisainál. Az első nagy változtatást a Red Bull Kínában mutatta be, ahol lapát-szerű képződményeket ragasztottak az autó orrához, majd Kanadában, Silverstone-ban és Szingapúrban számtalan változtatást hajtottak végre - a véglemezeket és a közöttük lévő területeket egyaránt.

MIÉRT NEM GONDOLT MINDENKI AZ F-CSATORNÁRA?

# MITŐL VOLT OLYAN JÓ 2010-BEN A MCLAREN MP4-25?

Pat Symonds szerint a rejtett szépség az igazi zsenialitás ismérve, és ez az, amiért a McLarennel mindig számolni kell a világbajnoki küzdelemben.



## Rázós versenyek a merev felfüggesztéseken

Sokat vártunk a McLarentől idén. Kétség kívül rengeteget javultak 2009-hez képest, ráadásul a 2010-es szezont egy erős pilótapárossal és jelentős potenciállal kezdték. A szezon előtti tesztek is erős alapot jelentettek, ahol a csapat kifinomult mérőeszközöket használt, hogy megértsék az autó összetett aerodinamikáját. Ez kétségkívül kifizetődött, bár talán az MP4/25-ös kemény rugózása mutatja, hogy az autó áramlási szempontokból sokkal

érzékenyebb, mint amilyen a riválisaié volt. Bizony a csapat mindig szenvedett, amikor a pálya felülete hullámosabb vagy göröngyösebb volt, Monacóban, ami tradicionálisan a McLaren egyik legerősebb pályájának számított, ők most több mint fél másodperccel maradtak el a Red Bulltól. Az olyan futamokon, ahol a hosszú egyenesek domináltak, a végsebességük és az extra leszorító erejük azonban versenyképesé tette a McLarenetet.



A McLaren hosszú idő óta az egyik leginnovatívabb aerodinamikai megoldással mutatta be a versenyautóját, amit F-csatornának neveztek

el. Ezzel megragadták a lényegét, mivel ez nem más, mint egy áramlástechnikai kapcsoló, amivel a pilóta levegőt irányít a hátsó szárnyra egy keskeny csatornán keresztül, amely révén elősegíti a légörvények leválását a szárnyról, csökkentve ezáltal a légellenállást. Korábban a versenymérnököknek egy nagyon fontos kompromisszumot kellett kötniük és meg kellett találniuk az egyensúlyt a leszorító erő és a végsebesség között, az F-csatorna azonban teljesen újragondolta mindent. Természetesen mindenki lemásolta a McLaren ötletét, és némely későbbi újragondolás vitathatatlanul hatékonyabb is lett, mint az eredeti. A McLaren aerodinamikai osztálya azonban a babérjaikon ücsörögve nem változtatott. Azért a szezonban folyamatosan feltűnt néhány szép részlet az MP4/25-ösökön, így a csapat autói a Brit és a Magyar Nagydíj közötti rövid időszakot leszámítva végig az élmezőny közelében tudtak maradni.



### Az F-csatorna másolatainak másolata?

A McLaren volt az úttörő az F-csatorna rendszer kitalálásában, néha mégis hezitáltak, hogy használják-e vagy sem. Egészen a Japánig nem követték a rendszerüket tovább gondolók példáját, de ekkortól kezdve már ők is a hátsószárny központi elemére vezették ki az F-csatorna nyílását. Ez világosan mutatta, hogy mások, különösen a Renault rendszere hatékonyabb volt.

### Hosszabb nyomtáv – alacsonyabb tank

A McLaren MP4/25-ös volt az egyetlen versenyautó, amely az F-csatorna rendszer köré épült, és szinte megtestesítője volt ennek az összetett rendszernek. Úgy tűnik, hogy a McLaren azért választott egy kicsit hosszabb tengelytávot, hogy ezáltal a megnövekedett üzemanyag tankot némileg alacsonyabb pozícióban építhessék be, csökkentve ezáltal az autó súlypontját.

### A kipufogó-diffúzor késői bevetése

Kezdetben a csapat dupla-diffúzora nagyon konzervatív volt, pedig a 2009-es évad végén nagyon sokat fejlesztettek ezen a területen. Bár a szezon ötödik nagydíján, Spanyolországban bemutatott egy sokkal agresszívebb változatot, a Silverstone-ban feltűnt kipufogó-diffúzor rendszerükkel fejlesztési problémák adódtak, ezért a Német Nagydíjig azt nem is vetették be a versenyen.

### A kemény felfüggesztés problémákat okozott

A felfüggesztés volt a leggyengébb pontja ennek a hatékony versenyautónak. A kocsik rugózása kemény volt, hogy ellenőrzésük alatt tarthassák a túlságosan érzékeny aerodinamikát. A rugalmas mozgás hiánya nélkül azonban a lengéscsillapítók nem működtek megfelelően, így az autó gyakran pattogott a fékezések alatt.

### Egyre bonyolultabb első szárny

A McLaren első szárnya a szezon elején nagyon kimunkáltnak tűnt, a fejlődés azonban nem állt meg, újabb és újabb finom megoldások jelentek meg rajta. A vége a Szingapúrban bemutatott megoldás lett, amely ékes bizonyíték arra, hogy mennyire fontos megérteni a légáramlatokat és ezért milyen jelentős szerep hárul a Formula-1-ben az első vezetősárnyakra.

KEMÉNY FEJLESZTÉS, RADIKÁLIS GONDOLKODÁS:

# MITŐL VOLT OLYAN JÓ 2010-BEN A FERRARI F10?

Az első félidőben akadozott a gépezet az F1 legnagyobb múltú csapatánál, de Pat Symonds szerint a folyamatos fejlesztés és az ötletes megoldások bizonyították küzdelmük hatékonyságát.



A Ferrari radikális célokat tűzött ki idei autója tervezése során, a motort és a sebességváltót jelentősen eltérő szögben építette be, hogy így teljes mértékben hasznosítsa a dupla-diffúzorban rejlő lehetőségeket és elegendő hely legyen egy hatalmas felső csatorna számára. A kezdeti eredmények annak ellenére ígéretesek voltak, hogy a bahreini győzelem inkább csak a véletlen műve volt, de a versenyben futott körök megmutatták igazi teljesítményüket. Sajnálatos módon azonban ez a kiegyensúlyozottság nem állt rendelkezésre és az autó elvesztette versenyképességét, amire Törökország és Magyarország volt a legemlékezetesebb példa. Ennek ellenére azonban volt néhány meglepően jó eredményük – az időmérő edzéseken elszenvedett hátrányuk ellenére is. A szezon vége felé a motorok megbízhatósága okozott számukra fejfájást, és a fejlesztések révén sem tudtak áttörést elérni a Red Bullokkal szemben. Ugyanakkor a két ellenfelüktől eltérően a csapat csak egyetlen pilótára összpontosította az erejét, emellett az aerodinamikai fejlesztéseik különösen kiegyensúlyozottak és hatékonyak voltak.

## Az aerodinamikai tökéletesség kutatása

A szezon előtti tesztek követően a Ferrarinál nagyon magabiztosak voltak, Fernando Alonso egyenesen kijelentette, hogy az F10-es „a legjobb autó, amit valaha is vezettem”, és a dupla-diffúzor kihasználása extrém mértékű volt, köszönhetően a hatalmas oldalsó bemeneti és az óriási kilépő területnek. Ugyanakkor, az eltolt hajtáslánc ellenére is, a dizájn inkább továbbgondolt volt, mintsem forradalmi. Mindazonáltal végső megtestesülése volt a 2009-es aerodinamikai szabályoknak.

A csapat az F-csatornára gyorsan reagált és már a negyedik Kínai Nagydíjon tesztelték a saját változatukat, Spanyolországban a versenyen is bevetve azt, a kipufogó-diffúzor azonban egészen a kilencedig nagydíjig, Valenciáig várattott magára. Az aerodinamikai fejlesztéseik ugyanakkor bizonyították, hogy minden versenyre külön figyelmet fordítottak. A tesztek nélküli részletes változtatások pedig azt mutatták, hogy a csapat nagyon bízik az aerodinamikai osztályának a munkájában.



### A kétfékes első szárny a siker záloga

Az első szárny véglemezének nagyobb módosítása a második versenyen vette kezdetét, aztán az egész szezonban a kifinomult változatok széles skálája volt megfigyelhető ezen a területen. A legjelentősebb változtatást a Ferrari Silverstone-ban mutatta be, a két fékszárnas megoldás valószínűleg közelebb juttatta őket a Red Bullhoz, mint a többi módosítás.

### Számos F-csatorna variáció

Az F-csatornát először Kínában tesztelték, majd Spanyolországtól használták a versenyen, de Monacóban és Szingapúrban eltávolították azt az autóról. A Ferrari nem félt számos változatát kipróbálni az F-csatornának, volt kisebb, alacsonyabb légellenállású változatuk Belgiumra és Olaszországra, ennek ellenére a légáramlatot végig a fékszárnra és nem a szárny főlemére vezették.

### Radikális, kockázatokat rejtő aerodinamika

Nagyon kockázatos volt megemelni a motor hátsó részét, mert az, ha csak 4 milliméterrel is, de növelte az autó súlypontját, és a Formula-1-ben minden milliméter számít. Ugyanakkor a legnagyobb teljesítménynövekedést az aerodinamika révén lehet elérni, de a Ferrarinak jobban át kellett volna gondolnia, mielőtt meglépik ezt a radikális változtatást.

### A kipufogó-diffúzor folyamatos felülvizsgálata

Az évet a dupla-diffúzor végső megtestesülésével kezdték, ez azonban nem tántorította el a csapatot attól, hogy rövidesen módosításokat hajtsanak rajta végre. Kínában aztán egy még extrémebb átalakítást végeztek el, míg végre a kipufogó-diffúzor Valenciában megérkezett. Ezt követően is minden versenyen módosítottak rajta, hogy növeljék a megbízhatóságát és a hatékonyságát.

### Összekapcsolt felfüggesztés

A felfüggesztéssel kísérletezni még akkor is cseles volt, amikor szezon közben lehetett tesztelni. Ennek ellenére a Ferrari bemutatott egy új hátsó felfüggesztést és sebességváltóházat, amely nagyobb szabadságot jelentett a diffúzor megtervezése során. A másik jelentősebb változtatás az volt, hogy a szezon közepétől egy összekapcsolt felfüggesztéssel futottak a csapat autói.

# HOGYAN TELJESÍ- TETTÜNK 2010-BEN?



Nem könnyű Formula-1-es újoncnak lenni. **Lucas di Grassival, Bruno Sennával, Vitalij Petrovval és Nico Hülkenberggel** beszélgettünk a négy elsőéves pilóta idei évadjáról.

**SZÖVEG** JONATHAN REYNOLDS  
**KÉPEK** LORENZO BELLANCA/LAT

Ahogy Vitalij Petrov kímászott összetört Renault-jából a Koreai Nagydíjon – néhány versenyen belül már ez volt a második komolyabb balesete –, sokan azonnal levonták azt a következtetést, hogy az orosz pilóta nem érzi az F1-et. Ennek ellentéte volt Nico Hülkenberg, aki Braziliában öt év után megszerezte a Williams első rajtelsőségét. Ebből is látható: az újoncok mellé ebben az évben különböző módon szegődött a szerencse. És ne feledjük, a tesztkorlátozás miatt Petrov, Hülkenberg, valamint Bruno Senna és Lucas di Grassi tulajdonképpen a Formula-1 történetének legnagyobb kihívást jelentő bemutatkozó szezonját teljesítették. A tisztánlátás érdekében: Lewis Hamilton 11 309 tesztkilométert teljesített 2007-es debütálása előtt. Az idén Bahreinben bemutatkozók összesen osztoztak 16 898 kilométeren, és – a későbbi brit bajnokkal ellentétben – szezon közben nem tesztelhetek. Mindezt ismerve ültünk le a négy, teljes szezont végigversenyzett újonccal, és így beszélünk velük a hullámhegyekről és -völgyekről...

**Lucas di Grassi:** Pályafutásom legnehezebb éve volt 2010. A Virginnél egyszerűen nem tudtunk versenyezni az első néhány futamon, nem voltunk megbízhatóak, ráadásul üzemanyag-takarékos módban kellett mennem, mert túl kicsi volt az autó tankja.

**Bruno Senna:** Igen, kihívást jelentő év volt számomra is. Tesztelés nélkül és a csapatban egymás számára majdnem vadidegenként kezdtük az évet – ezt nektek nem is kell elmondani, mit jelentett.

**Vitalij Petrov:** Megkockáztatom, hogy minden idők legnehezebb évkezdete volt az ideje az újonc pilóták számára – én magam például csak két napot tesztelhettem száraz időben, majd máris a versenyhétfőre következett. A szimulátor segít megismerni a pályát, de ez nem ugyanaz. A pályán eltöltött idő a legfontosabb dolog az F1-ben.

**Nico Hülkenberg:** Izgatott voltam Bahreinben, a verseny előtt pedig már ideges.

**LdG:** Vegyes érzéseim voltak a kötelezettségek, az izgalom és a teljesítménykényszer miatt.

„Ez volt pályafutásom leges-legnehezebb évadja”

„Jobb pilótaként jöttem ki ebből a szezonból, mint ahogyan elkezdtem.”

„Minden idők legnehezebb éve volt az ideje az újonc pilóták számára.”

„Sokkal-sokkal magabiztosabb, hasznosabb és nyugodtabb lettem 2010-ben.”



**VP:** Azt hiszem, a szezon végén nagyobb volt a nyomás, mert kezdetben minden új volt számomra. Nehéz volt akkor komolyabb teljesítményt várni tőlem.

**BS:** Én nyugodt voltam. Az első néhány futamon a cél csak a kockás zászló lehetett, mert fogalmunk sem volt, az autó mire képes és mennyire megbízható. Aztán pár verseny után, amikor már tudtuk, mi lehetséges, elkezdődött a nyomás.

**NH:** Ha visszagondolok az első 2010-es időmérő edzéseimre, Bahreinre, Ausztráliára, Malajziára, Kínára, és ezt összehasonlítom a mostani érzéseimmel, akkor elmondhatom, hogy év végére sokkal magabiztosabb és nyugodtabb voltam, így sokkal jobban meg tudtam választani a beállításokat és tudtam, mit kell változtatni az autón. Pilótaként sokat javultam.

**LdG:** Én is, de nem csak technikailag, hanem minden területen.

**VP:** Igen, sok dolgot jobban megérték már, magát az autót és a beállítást is. Most már érzem a javulást, amint egy olyan új alkatrész kerül autómra, mint például az első szárny. De azt hiszem, a többiek nagyobb előrelépést értek el.

**BS:** Én még erősebben tudtam volna fejlődni, ha sokkal több minden kerül az autóra és az innovációk gyorsabbak. De az idei szezon mindenképp jobb pilótaként fejeztem be, mint ahogyan elkezdtem. Különösen fejben, mert ott lehetsz a körülményekhez képest a legjobban motivált.

**LdG:** Igen, mentálisan felkészülten kell megérkezni a Formula-1-ben. Ha problémád van és fejben nem tudsz vele megbirkózni, akkor a probléma olyan, mint egy hógolyó, versenyről versenyre egyre nagyobbá válik. Teljesen koncentrálnak kell maradni.

**BS:** Nem volt a legkönnyebb dolog számomra két zászlókat látni, mert korábban a junior kategóriákban a győzelemért és a dobogós helyezésekért harcoltam. A legnehezebb dolog az volt, hogy motiválnak kellett maradni, akkor is, ha tudtam, a legjobb időmérő edzés eredményével sem lehetek jobb a 20., vagy 21. helynél. De végül ettől erősebb lettem és valójában ez a legfontosabb dolog.

**NH:** Igen, nehéz megbirkózni az ilyen helyzetekkel, nem az élen állni a versenyen, nem az első helyen haladni és

„Megfelelő technikával bárkit le tudnék győzni. 2005-ben, Makaóban például **Kubica** és **Vettel** is mögöttem végzett.” – **Lucas di Grassi**



Új fiúk a rajtrácson: Sennát, di Grassit, Hülkenberget és Petrovot komolyan hátráltatta az idei teszttilalom

a futamgyőzelemért küzdeni. Meg kell tanulni ennek kezelését.

**LdG:** A GP2-ből érkezve minden sokkal nehezebb volt, de egy újabb szintre érkeztem a Formula-1-ben. Akár élcsapatnál, vagy sereghajtó alakulatnál versenyzel, a szint nagyon, nagyon magas. Mindig 100 százalékot kell nyújtani, máskülönben lemaradsz. Ez nehezebb, mint gondoltam.

**BS:** Azt hiszem, kívülről nézve nehéz értékelni, mennyire versenyképesek a pilóták a Formula-1-ben. Úgy gondolom, mindenki az első pillanattól odateszi magát és folyamatosan a maximumot nyújtja. A GP2-ben öt-hat pilóta áll egy szinten, de a Formula-1-ben mindenki.

**NH:** Ha az élcsapatok pilótái hibáznak az időmérő edzésen és néhány tizedet veszítenek, még akkor is az első ötben vannak. Ahol mi állunk, a mezőny sokkal szorosabb és versenyképesebb, nincs lehetőség hibázni – ha hibát vétek, három helyet esek vissza. Nagyon nehéz egy újoncnak tökéletesen összerakni egy kört az időmérő edzésen, a futamon jól teljesíteni.

**LdG:** Az autó vezethetősége, a pálya megtanulása, a mérnökökkel folytatott párbeszédet és a sajtó kezelése sokkal gondosabb munkát igényel a Formula-1-es versenyhétvégén, mint a GP2-ben.

**VP:** Ezzel egyetértek. Szeretek a verseny előtt aludni, de most erre nincs idő.

**NH:** Jó megnézni a tavalyi évet, amikor tartalékpilóta voltam. A teszttilalom miatt nem tudtam túlságosan sokat vezetni, de tudtam, hogyan működik egy Formula-1-es versenyhétvége és mire számíthatok. Nagyon szerencsés voltam, hogy olyan csapattársam volt az idei évben, mint Rubens Barrichello. Mert soha nem mondta, hogy „próbáld ki ezt a fék felmelegítésére”, vagy „próbáld ezen a vonalon menni a kanyarban”, ezt nem is akartam. Számomra a tanulás az volt, amikor az eligazításra együtt leültünk és hallottam, amint a beállításról és az autó fejlesztéséről beszél.

**BS:** Igen, azt hiszem, a legjobb ötlet, hogy egy tapasztalt pilóta legyen a csapatnál, mert tőlük lehet tanulni. Amikor saját magadra vagy utalva és mindent meg kell tanulnod, valamint fejleszteni az autót és javítani teljesítményeden – az meglehetősen nehéz.

**VP:** Ezzel egyetértek, mindig jobb egy erős csapattárs. Ha utol tudod őt érni, az jó. De nekem kettős munkát kellett végezni, gyorsan kellett mennem az autóval és a lehető legközelebb kerülni csapattársamhoz. Ha Kubica ül az autóba, mindig ki tudja hozni a legjobbat a beállításból. Meg kellett tanulnom a pályát, majd javítani a beállításán, végül a teljesítményen, így mindig háromszor, négyszer annyi munkát kellett végezni, mint a csapattársamnak. Ő csak beült az autóba, és tudta, mit kell tennie.

**LdG:** Azt hiszem, két oldalról kell megközelíteni a gyors, tapasztalat csapat-

társat. A jó oldal, hogy folyamatosan nyomnod kell, hogy legyőzd őt, így a motivációval a határaid sűrűlöd. A rossz oldal, hogy ha a csapatnak döntenie kell a két pilóta között, akkor mindig a tapasztaltabbra szavaz. Egy új csapatnál az alkatrészek minden nap érkeznek, Timo Glock és én több alkalommal mentünk más autóval. Tudom, ha a csapatnak lehetősége lett volna mindkét autóra ugyanazokat az alkatrészeket szerelni, megtették volna. Nem egy ideális helyzet és sokszor hátrányt szenvedtem emiatt a szezon során.

**NH:** Amikor összehasonlítom magam Rubensszel, akkor nem lehetek elégedett a szezon első harmadával, de azt követően úgy gondolom, jó munkát végeztem. Budapesten jó versenyt futottam, erős voltam Monzában, hosszú ideig magam mögött tudtam tartani Webbert. Majd rajtelsőséget szereztem Braziliában, ez nagyon érzelmes és történelmi pillanat volt. Sokkal családiasabb Formula-1-et kaptam a csapattal – minden könnyebb volt, így sokkal jobban tudtam menni az autóval.

**BS:** Megfelelő munkát végeztem. Beismerem, hibáztam néhány alkalommal, de mindenki hibázhat, senkinek sem lehet tökéletes szezonja. Fő dolog, hogy tanuljak hibáimból. Remélem sokkal erő-

sebb szezonom lesz a jövő évben, és akkor boldogabb és büszke lehetek magamra. De vannak pozitívumok is: sokat tanultam és érettebb lettem. A 2010-es helyzet miatt valójában nem tudtam olyan eredményt elérni, amely pályafutásomat meghatározná.

**VP:** A szezonom jól sikerült, de tudom, sokkal jobb is lehetett volna. Amikor ötödik lettem Budapesten, tudtam, még jobb munkát is végezhetek. Céлом az volt, hogy kevesebbet hibázzak és próbáljak mindig célba érni, mert egy másfél órás versenyből többet lehet tanulni. De jól éreztem magam - a Formula-1 volt a céloom és itt is szeretnék maradni.

**LdG:** A Formula-1 megismerése szempontjából pozitív évem volt. A rendelkezésre álló technikából azonban nem lehetett volna többet kihozni. A valenciai verseny, ahol az időmérő edzésen és a versenyen is legyőztem Timo Glockot, az volt a csúcspontom.

**NH:** Ha osztályozni kellene első szezonom, akkor hármast írnék a bizonyítványomba. Talán szigorúbb vagyok magamhoz a kel-

leténél, de versenyképesnek érzem magam - győzni szeretnék egy napon. Azt hiszem, keménynek kell



# Egy Formula-1-es autó 5000 DVD-re való adatot gyűjt össze egy szezon alatt



Hogyan? A válasz a több mint 150 érzékelőben keresendő, amelyek az autó minden rezdülését figyelemmel kísérik. Kiderítettük, hová építik be őket és pontosan mi a dolguk...

SZÖVEG JAMES ROBERTS KÉPEK GLENN DUNBAR/LAT


**A** Formula-1-es versenygép a karosszériában és a motorban elrejtve akár 150 érzékelőt is hordozhat, amelyek az autó minden rezdülését figyelemmel kísérik. A rajtuk keresztül beáramló adatokat összegyűjtve és kielemezve a csapat az autó teljesítményét folyamatosan javíthatja, legyen szó beállításokról, vagy a karosszéria hosszabb távon való optimalizálásáról.

A Virgin Racing csapatnál az információtechnológiát (IT) a CSC nevű cég koordinálja, amely több évtizedes IT tapasztalattal rendelkezik az ipari, egészségügyi és pénzügyi szférában. Egyik fontos feladatuk az erőforrást szinte körbevevő, az extrém

vibrációknak és a rendkívül magas hőmérsékletnek is ellenálló, valamint a karosszéria alján és a pilótafülkében elhelyezett szenzorok által begyűjtött adatok tárolása.

Az érzékelők számtalan adatot figyelemmel kísérek, mint például a motor és sebességváltó hőmérséklete, a gumibroncsban és benzinszivattyúban uralkodó nyomás, valamint a kuplung teljesítménye és információ a hidraulikus nyomásról. A kódolt adatokat élőben „közvetíti” a boxba az autóban található rádió, amelyeket a Virgin kamionok orrára épített két rádióantenna gyűjt be mindkét VR-01-esről. A garázsban az adathalmazt a McLaren Electronics Atlas program segítségével értelmezhető formátumba alakítják. Az ada-

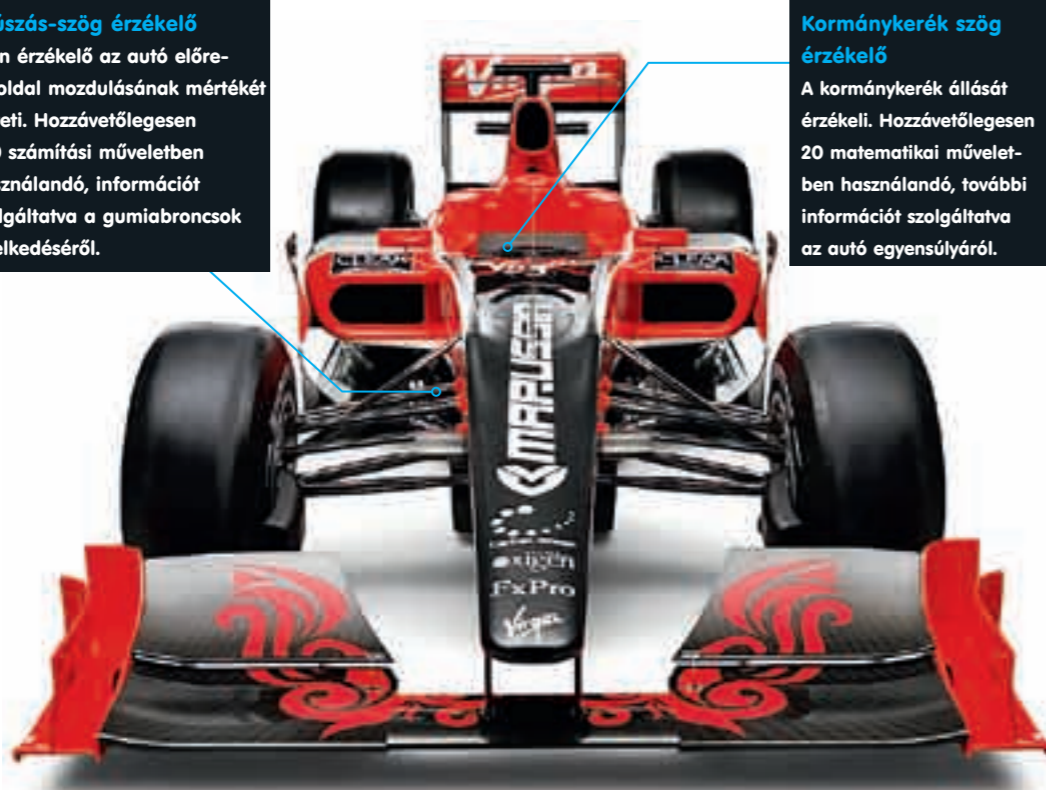
tok a két versenyző, Timo Glock és Lucas di Grassi minden mozdulatát rögzítik, mint például a kormánykerék pozícióját, a féknyomást, a fordulatszámot, a sebességfokozatot és a gázpedál pozícióját.

A Virgin Racing IT részlegvezetője, Joe Birkett elmondása szerint „egy hétvége folyamán 100 gigabyte adatot gyűjtünk be, amely 250 DVD-nek felel meg, vagyis két terrabyte-nak egy szezon leforgása alatt, amely felér 5000 DVD-vel. A szabaddedzések hivatalos Formula One Management felvételeit is rögzítjük. A fedélzeti kamerák felvételeinek hangját kiértékeljük, ezekből többek között a riválisok sebességfokozat-beállításaira következtetünk”. Semmi sincs tehát a véletlenre bízva. 

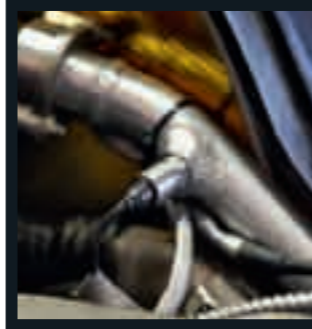
**Csúszás-szög érzékelő**  
Ezen érzékelő az autó előre- és oldal mozdulásának mértékét követi. Hozzávetőlegesen 100 számítási műveletben használható, információt szolgáltatva a gumibroncsok viselkedéséről.

**Kormánykerék szög érzékelő**  
A kormánykerék állását érzékeli. Hozzávetőlegesen 20 matematikai műveletben használható, további információt szolgáltatva az autó egyensúlyáról.

**Adattorony**  
Ha egymásra pakolnánk az éves adatokat tartalmazó 5000 DVD-t, 5,8-szor magasabb tornyot kapnánk, mint maga a Virgin VR-01-es.



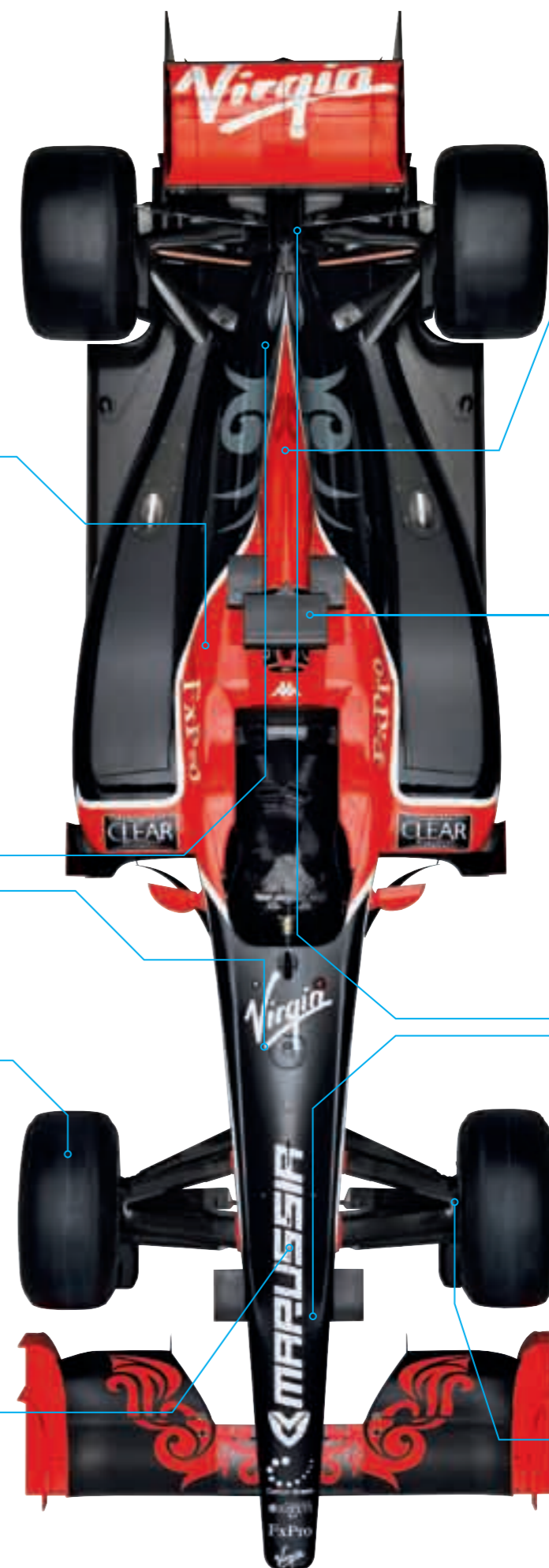
**Motornyomás és -hőmérséklet érzékelő**  
A szenzor az olaj- és víznyomást illetve a hőmérsékletet követi, amely nagyon fontos a motor megbízhatóságának és teljesítményének szempontjából.



**Lengéscillapító szenzor (elől és hátul)**  
Az itteni szenzorok a lengéscillapító hossza segítségével a felfüggesztés pozícióját méri. Akár 50 számítási műveletre is használják ezen adatokat (más szenzor által begyűjtött adatokkal együtt), többek között az autóra ható aerodinamikai erő meghatározására.

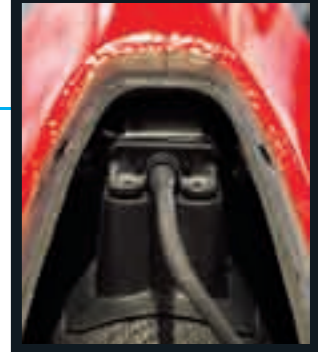
**Gumibroncs-nyomásmérő**  
Minden egyes gumibroncs nyomását követi. Segít a gumidefekt megelőzésében, valamint hogy a csere alkalmával felhelyezett új gumibroncsokban helyes nyomás uralkodjon.

**Orr-érzékelő**  
A pilóta előtt, az autó orrában található, a levegőáramlást érzékeli és rendkívül fontos az aerodinamikai számításokban.

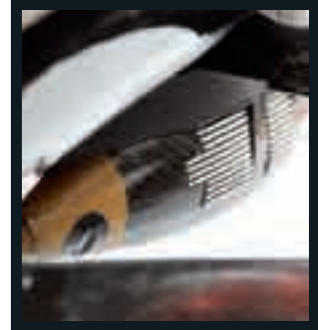


**Sebességváltó-tengely érzékelő**  
A sebességváltóban található tengelyek forgását érzékeli, biztosítva a zökkenőmentes szekvenciális sebességváltást.

**Levegőbeömlő nyílásban található gumibroncs nyomást követő rendszer**  
Jeleket gyűjt be a kerekekben található érzékelőktől, amelyeket az ECU-hoz (Electronic Control Unit) továbbít, hogy onnan majd a garázsban található számítógépekhez juthassanak.



**Lézerek (elől és hátul)**  
Az autó futás-magasságát érzékeli. Aerodinamikai számításokban nagyon fontos, valamint azon tény meghatározásában, hogy az autó alján található padlólemez mennyire közelíti meg a pályafelületet az egyenesekben.



**Felfüggesztés-cellák**  
A felfüggesztésre ható erőt érzékeli, az aerodinamikai erő kiszámítására, valamint az autó magasságának beállításánál használatosak.



# A festés is javíthat az F1-es autó köridején

(köszönhetően ennek a fura masinának)

A száguldó cirkuszban apró részletek is sokat nyomnak a latba, nem is gondolnánk, hogy mennyire. Lewis használta orrkúpját az F1 Racing festette le, miközben felfedeztük a precízió egészen új szintjét.

SZÖVEG JONATHAN REYNOLDS KÉPEK PATRICK GOSLING

Mr. Dennis szavaival élve: „Az autón meg kell látszania az egymillió dollárnak”. Ugyanezt mondja George Langhorn is, aki a gyártósorról 1979 óta legördült összes McLaren F1-es festéséért felelős. Ahhoz, hogy a McLaren Group elnökének vágya teljesüljön, a McLaren MP4-25 elragadó színezetet kapott, azonban ez több pusztán festésnél. Ha figyelembe vesszük, hogy az F1-es autó esetében minden kilogramm üzemanyag körönként 0,05 másodpercnyi idővesztést jelent, a festés súlya pedig körülbelül 2 kilogramm, akkor érthetővé válik, hogy teljesítmény terén milyen komoly különbséget teremthet a festés.

Éppen befejeződött az F1 kéthetes nyári gyárbezárása és a McLaren Technology Centre-ben beindult a nyüzsgés, amikor az F1Racing megérkezett, hogy újrafestse a Lewis Hamilton által Magyarországon használt orrkúpok egyikét. Az orr a Belga Nagydíjon újra használatban lesz, de most javításra szorul, mert az egyébként kifogástalan krómot felsértették a kavicok és látható rajta egy kisebb sérülés is, amit Langhorn szerint a nyalókás ember okozott, amikor a boxkiállásnál leengedte a rudat.

A makulátlan megjelenés beleívódott a McLaren pszichéjébe, de a csapat nem csak a külsőségek miatt végez rendszeres karbantartást az autó festésén, hanem azért is, hogy az aerodinamikai felület tökéletesen sima legyen. Akárcsak az összes többi, újrafestésre váró alkatrész, a „mi” orrkúpunk is átment a sérülés-ellenőrzésen, ahol versenyzésre alkalmasnak minősítették. A munka első fázisa a szponzori matricák és a régi festés eltávolítása, ami akár több órán át is eltarthat.

„Ha valamit újrafűjsz, biztosnak kell lenned benne, hogy a régi festést teljes egészében eltávolítottad, mer így elkerülöd az úgynevezett „rejtőzködő súlyt” – magyarázza Langhorn. „Bizonyos komponensek



Újrafestés előtt az összes régi matricát le kell szedni. Egyszerű feladat ez, ha van egy szikéd!

esetében a festéssel a súly akár meg is duplázódhat, így mivel a gyárban mindenki spórol a súllyal, mi sem halmozhatjuk azt.”

A matricákat és az egyedi króm színezetet szikével könnyű lekaparni, aztán csiszoló segítségével a fennmaradó festékréteg eltávolítása következik egészen az alapozóig, amelynek három rétege a szén-szálat borítja. Semmilyen vegyi anyagot nem használnak a folyamat során, mert az hatással lehetne a kompozitokra.

Nem meglepő módon egy új sasszé – az autó legnagyobb alkotóeleme – a legkomolyabb feladat Langhorn és csapata számára. „A váz a kompozit-részlegről érkezik hozzánk, miután elvégezték rajta a szükséges ellenőrzéseket” – meséli a főnök. „A festés előtt és után is mérjük a súlyt, illetve aero-inspekciókat is végzünk a festési folyamat során, mert vannak bizonyos területek, ahol engedélyezett a festés és vannak olyanok is, ahol nem. Ilyen az alja, például. Egy sasszé lefestése nagyon, nagyon hosszú feladat, egy vagy két kiló festéket használunk el. Ha hétfőn reggel látunk neki a munkának, akkor általában szerda este vagy csü-

„Egy kilogramm üzemanyag körönként 0,05 másodpercnyi idővesztést jelent, a festés súlya pedig körülbelül 2 kg.”

törtök reggel adjuk át az autópépítőknak.” Minden komponensre előbb az alapozót viszik fel, amit magas hőmérsékleten rásütnek, így jöhet a következő réteg: a tiszta lakk. Ha ez megvan, fel lehet vinni a forradalmi króm festést. 2008-ba Ron Dennis úgy döntött, hogy egyedi króm színezetet akar a csapat autóiára, s mivel nem talált megfelelő terméket, a világ legnagyobb festékgyárához, az AkzoNobelhez fordult. A vállalatnak három hónapja volt arra, hogy előálljon a Dennis által óhajtott színnel és olyan festékekkel, amely minden más terméknél könnyebb és gyorsabban szárad. „Hatalmas kihívás volt, amivel korábban még soha nem szembesültük” – mondja Marc Michelsen az AkzoNobeltől. „Ron tetszését nagyon elnyerte ez a festék, ezt használja a magánrepülőgépén is.”

Idén az AkzoNobel tovább csökkentette a festék súlyát, ráadásul már alapozó sem szükséges és a krómozási folyamat során hat réteg helyett csak négy és fél réteg krómra van szükség. Talán kevésnek tűnik a különbség, de mint arra Paddy Lowe, a McLaren fejlesztési igazgatója rámutat, az F1-ben az ilyesféle dolgok komoly hatással vannak a teljesítményre: „A modern érában nagyon nehéz rátalálni a teljesítmény-különbözetre, ugyanis



Lewis győzött Spában azzal az orrkúppal, amit mi festettünk. Nem akarunk henecegni. Oké, akarunk...



„Bizonyos komponensek súlya a festéssel meg is duplázódhat, így mivel a gyárban mindenki spórol a súllyal, mi sem halmozhatjuk azt.”

apró eltéréseket kell keresni. Ez azt jelenti, hogy nagyon alaposan, mindenre odafigyelve kell megtervezni az autót. Festéket az autó minden látható pontján használunk és jelentős a súlya, amikor felvisszük. Ezen a területen súlycsökkentést elérni komoly technikai kihívás. Csak keveset lehet nyerni, de ha sikerül, az komoly előnyt jelenthet.”

A festők nem ragadnak le a lakkok súlyának csökkentésénél: arra is törekednek, hogy a festés minél hamarabb megszáradjon, és ennek felgyorsításához rendelkezésükre áll néhány izgalmas high-tech szerkezet. Ezek egyike egy ultraibolya LED-pisztoly, amely UV-sugarakkal szárítja az autó felületére felvitt festéket. Egy másik ilyen az infravörös „boltív”, amely szintén pillanatok alatt rágyógyítja a festéket a komponensekre.

„Egy normál utcai autó gépházátetőjének bevonata 60 Celsius-fokon 40 perc alatt köt meg” – mondja lelkesen Langhorn. „Az infravörös boltívvel ugyanez hét perc alatt elvégezhető. A krómozási folyamat eddig öt órát vett igénybe, immáron azonban csak másfelet.”

A festési folyamat felgyorsítása sokkal fontosabb, mint gondolnánk: „Minden futamra készítünk új alkatrészeket, s minél hamarabb szereljük fel azokat az autóra, annál hamarabb javul a teljesítmény” – magyarázza Lowe. „Ha a festési folyamat több napot vesz igénybe, azzal elvesztegeted a teljesítményt, viszont ha ez néhány óra alatt megvan, az nagyon sokat számít. Mindig van némi késedelem az újdonság megalkotása és az autós bevetés



Egy normál utcai autó gépházátetőjének bevonata 60 Celsius-fokon 40 perc alatt köt meg, míg a McLaren infravörös boltívvel mindez csak 7 percet vesz igénybe. Meggyőző, nemde?



Óh, egek! Jonny-nk a festékszóróval – Ront idézve – az optimum alatt!

A festékréteget lecsiszolják, így csak az alapozó marad

között, amit próbálunk mérsékelni.” Amikor a króm felkerült, orrkúpunkat egy másik festőhelyiségbe viszik, ahol festékszóró pisztollyal elkészítik a „rakétavörös” védjegyet. Ezt kézzel hajtják végre: lenyűgöző képesség, valamint precizitás szükséges ahhoz, hogy a vonalak egyenletesek legyenek. Bár simának és síkosnak tűnik, a festés nincs jelentős hatása az aerodinamikára. „Arra törekszünk, hogy a festés az autón aerodinamikailag észrevehetetlen legyen” – avat be Lowe. „Igyekszünk minimalizálni a felület degradációját, ezért előre számításba vesszük a festés vastagságát. Ha például egy szárny belépőjét nézzük, ezek a felületek rendkívül kritikusak. Ezek a területeken mindent meg kell tennünk annak



Az autó felmatricázásához két ember öt órányi munkája szükséges, ráadásul nagyon figyelmesen kell dolgozniuk, nehogy felsértsék az aerodinamikai felületeket

érdekében, hogy minimalizáljuk a felület egyenetlenségeit, így ha van ilyen, azt kis léptékben kompenzáljuk.”

Langhorn és csapata számára az előkészületek utolsó fázisa a komponensek felcímkézése a megfelelő szponzori matricákkal, illetve orrkúpunk esetében Lewis Hamilton rakétavörös 2-es rajtszámával. Akárcsak a festés esetében, itt is mindent elkövetnek annak érdekében, hogy minimalizálják az aero-felület zavarait. Az autó teljes felmatricázása két ember számára 4-5 óra munkát jelent, a versenygép csak ezt követően kerül vissza a szerelőkhöz. „Észen kell tartanunk, hogy miután mi lefestettük, valakinek össze is kell raknia.”

A festőcsapat Spa előtt rendkívül elfoglalt, s bár a mi orrkúpunk csak egy a sok száz régi és új, a verseny előtt festésre szoruló komponens közül, magától értetődő, hogy az F1Racing úgy döntött, hogy jelentős részt vállal a Lewis győzelmét övező elismerésből. Amikor a pályán látják a munkájukat, a festőcsapat is úgy érzi, hogy megérte a sok erőfeszítés, igaz, ezt nem mindenki méltányolja.

„Rendkívül fontos, hogy a McLaren megtartsa a vizuális megjelenését” – mondja Lowe. „Mérnöki szempontból az lenne a legegyszerűbb döntés, ha az autón egyáltalán nem lenne festés. Úgy biztosan könnyebb lenne.”

**T+**  
**TISSOT**  
SWISS WATCHES SINCE 1853  
INNOVATORS BY TRADITION



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



**TISSOT COUTURIER**

Michael Owen választása

A sport és az elegancia egyensúlya.  
Automata kronográf, robusztus 316L rozsdamentes acél ház, karcálló zafránüveg és vízállóság 100m/330ft.

**MEGÉRINT AZ IDŐ**

AUTOMATIC  
CHRONOGRAPH

**Btech**  
DISTRIBUTION

• BL Óraszalon - Auchan Budaörs • BL Óraszalon - Auchan Soroksár • BL Óraszalon - Auchan Dunakeszi • BL Óraszalon - Auchan Solymár • BL Óraszalon - Mammut I. / 2.em R219 • BL Óraszalon - Aréna Pláza Fsz. K09 • BL Óraszalon - Fórum Debrecen -1. szint  
[www.oraszalon.hu](http://www.oraszalon.hu) • Ügyfélszolgálat: [info@oraszalon.hu](mailto:info@oraszalon.hu) • Tel.: 06-20-4242-550

# Réges-rég történt

Nevezetes Forma-1 események decemberben, sok-sok évvel ezelőtről...



EBBEN A HÓNAPBAN

11

ÉVVEL EZELEŐTT

## Elsőre nem is rossz!

Bár még csak épphogy elmúlt 18 éves, Fernando Alonso 1999. december 13-án Jerezben megtette az első lépéseket egy sikeres Forma-1 karrier felé. Mivel abban az évben megnyerte a spanyol Forma Nissan bajnokságot, a fiatalember 18 kört kapott ajándékba a Minardi M01 vezetőségében, de ilyen rövid idő alatt is mély benyomást tett az olasz csapatra. 1:43,474-es körideje jobb volt, mint a másik két tesztelőjéé, és ugyan Alonso 2000-ben az F3000-ben versenyzett, a következő évben bemutatkozott a Forma-1-ben a faenzaiak pilótájaként.



EBBEN A HÓNAPBAN

51

ÉVVEL EZELEŐTT

## Leküzdeni a fáradtságot

A Forma-1 egyik legdrámaibb szezonzárójára 1959. december 12-én került sor a Sebringen. Jack Brabham (fent) a bajnokság élvonalaként kezdte a nagydíjat, de még Stirling Moss és Tony Brooks is elhalászhatta volna előle a címet. Moss korán kiesett, így Brabham a győzelem felé száguldott, mikor az utolsó körben Cooper-Climax-e megállt, mivel kifogyott a benzinjé. Az ausztrál a célig több mint egy mérföldön át (!) tolt az autót, és végül negyedik lett. Mivel Brooks csak a harmadik helyen végzett, így a vidám, de nagyon fáradt Brabham lett a bajnok. (jobbra)



EBBEN A HÓNAPBAN

29

ÉVVEL EZELEŐTT

## Az F1 ízelítőt kap a keleti világból

Lehet, hogy az első Forma-1 világbajnoki futamot csak 2004-ben rendezték a Közel-Keleten (Bahreinben), de 23 évvel korábban az Al Nasr Sports Club már megtartotta az első Dubai GP-t, hogy az Egyesült Arab Emírségek létrejöttének tizedik évfordulóját megünnepeljék. A rendezvény egyik részében néhány F1-es autó tartott bemutatót, és John Watson McLarenjével (fent) 1:04,03 perces (143 km/h) nem hivatalos körrekordot állított fel. Patrick Tambay (Theodore) és Dave Scott (Lotus) szintén futottak aznap.

# START<sup>®</sup> auto

## Minőségi Autóalkatrészek

Start Autó Kft. Budapest, 1108 Gyömrői út 105.  
tel: 061-434-4043, www.startauto.hu



MI LETT VELE...

# BERTRAND GACHOT



Börtön miatt kisiklott a karrierje – az energitaloknál kötött ki



Akkor

1992-ben Monacóban szerezte egyetlen pontját a betegeskedő Larrousse istálló színeiben

A luxemburgi születésű Bertrand Gachot Franciaországot és Belgiumot egyaránt képviselte zűrzavaros F1-es pályafutása során. 1989-ben az Onyx-nál kezdett, de csak néhány versenyre kvalifikálta magát, így már az évad vége előtt kirúgták.

1990-ben kínkeserves időszakot töltött a reménytelen Coloni istállónál, mielőtt megszerezte az egyik volánt Eddie Jordan akkor induló csapatánál 1991-re. Mivel a Jordan 191-es kellemes meglepetésnek bizonyult, Gachot végre megcsillogtathatta tehetségét: az első tíz futamon három alkalommal pontszerzőként ért célba, azonban egy pályán kívüli történet megváltoztatta az életét. London belvárosában egy közlekedési incidens részese volt, ami azzal végződött, hogy gázspray-vel arcon fújt egy taxisofőrt és ennek eredményeként börtönbe került.

Két hónap múlva szabadult, de addigra az F1 örökre megváltozott: a debütáló Michael Schumacher briliáns módon helyettesítette a Jordannél, s bár csak egy futamról volt szó, többé már nem volt szabad volán számára a csapatnál. Gachot 1992-re a küszködő



Most

Egy nemzetközi Red Bull-vadász energital-vállalatot, a Hype-ot irányítja

Larrousse istállóhoz szerződött, ahol egyetlen árva pontot szerzett, mielőtt 1994-ben és 1995-ben a sereghajtó Pacific társtulajdonosaként és versenyzőjeként lezárta F1-es karrierjét.

„1995 végén azt mondtam magamnak: 'Elég. Tovább kell lépnem.' Örültem neki, hogy egy olyan csapatnál fejezhettem be a pályafutásomat, amelynek felépítésében segédkeztem. Csalódott voltam amiatt, hogy nem lettem világbajnok, de volt néhány remek évem és találkoztam pár bámulatos emberrel. Izgalmas idők voltak, túléltem és nincs okom panaszra.”

„Az F1 után két évig Japánban Super GT autókkal versenyeztem,

ami segítette az átmenetet a versenyzés és az üzlet között. Ahelyett, hogy túraautó versenyzőként egyre öregedve lelassultam volna, inkább befektettem több üzletbe. Ezek egyike volt a Hype, egy energitalos cég, amely támogatta a Pacificet is. 1998-ban megszereztem a franciaországi disztribúciót. Ez volt a legjobban teljesítő termék, így megvettem a brandet és most én irányítom a céget.”

„Azóta is építgetem, de nehéz, mert a Red Bull uralja a piacot. Hálás vagyok nekik, mert valóban ők nyitották meg az energital-piacot, a cél azonban az, hogy megelőzzük őket. Ez ambíciózusan hangzik, de ki merte volna azt jósolni néhány éve, hogy az Apple-nek nagyobb piaci részesedése lesz, mint a Microsoftnak? Manapság a Hype jól teljesít, főként a Közel-Keleten. Izgalmas új területeken terjeszkedünk... például nemrég vezettük be a Hype rágógumit.”

„Összességében véve boldog vagyok. Mostanság is elmegek néhány nagydíjra, de nem nézek meg minden futamot és nem is hiányzik. Számomra egyértelmű, hogy van élet az F1 után is.”



1989: debütál az F1-ben

Az Onyx ORE-1-essel nem jut túl az évadnyitó brazil futam előkvalifikációján



1991: az F1-es karrier csúcspontja

Kanadában a Jordan színeiben egy kiváló 5. helyezéssel megszerzi pályafutása első pontjait. Ugyanebben az évben a Hungaroringen övé a leggyorsabb kör



Manapság...

47 évesen a Hype energital-brandet irányítja, ami a Közel-Keleten erős igazán

# www.gravirepressz.hu

## Személyre szóló ajándékok

### RENDELJEN ONLINE, KEDVEZMÉNNYEL!

TÖBB, MINT  
**1000** FÉLE  
GRAVIROZOTT AJÁNDÉK  
KÖZÜL VÁLASZTHAT  
WEBÁRUHÁZUNKBAN

...VAGY  
LÁTOGASSON EL ÜZLETEINKBE!



 Tel.: 236-7122 (20) 922-2384 www.gravirepressz.hu Kispest, Újpest	 Tel.: 243-8145 (20) 922-2354 www.gravirepressz.hu Kispest, Újpest	 Tel.: 210-8790 (20) 454-9131 www.gravirepressz.hu Kispest, Újpest	 Tel.: 410-9080 (20) 454-9634 www.gravirepressz.hu Kispest, Újpest	 Tel.: (22) 523-914 (20) 764-1178 www.gravirepressz.hu Kispest, Újpest
--------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------

# JOY RIDE

Ha valakinek volt már szerencséje az Xbox360 konzolhoz, nem sokat kell bízni, hogy karácsonyra beszerezzen magának egyet, ha pedig már rendelkezik valaki ezzel a különleges szórakoztató központtal, most megcélozhat egy Kinectet. A forradalmian új mozgás- és hangérzékelős szenzor, amelyet összeköthetünk Xboxunkkal, egyedi játékményt nyújt a felhasználóknak. Használatával nem lesz szükség többé controllerre, a játékos kezeinek mozgásaival irányíthatja avatárját vagy éppen autóját a képernyőn. Igen, autóját, mert a Kinecthez kifejlesztett szoftverek közé végre bekerült egy versenyzős játék is. A Joy Ride a klasszikus gokartozás örömét és az új, vezérlő nélküli játékményt ötvözi. Öt különböző játékmódban versenyezhetünk végig a pályákon három egyedi, látványos világban. Szalamoszhatunk az akadályok között, farolhatunk a kanyarokban, és lenyűgözhetjük az ellenfeleket a levegőben bemutatott nyaktörő mutatványokkal. A játék közben összedehető turbófeltöltéssel, extra energiával és más jutalmakkal még izgalmasabbá válik a verseny. Ilyen az autóverseny Kinect módra...



A Microsoft új fejlesztése lehet a karácsonyi játékpiacon legnagyobb dobása. A Kinect segítségével controller nélkül uralhatjuk Xbox játékaikat, és a képernyők előtt csak keveseket nem szédít el a hirtelen jött szabadság érzése

## FERRARI CHALLENGE

Bízható előjelekkel indult Válint Tibor számára a Ferrari Challenge évadzáró, valenciai hétvégeje. A Warm Up Racing versenyzőjének a szabadedzések során mutatott, a rajtrács első sorára is ígéretes tempója

azonban csak a negyedik rajtkockára volt elég az időmérő edzésre rendkívül csúszóssá vált pályán. Ám a Ricardo Torro pályára 17 pontos előnnyel érkező Válintnak ez a pozíció is elég lett volna a bajnoki címhez – ha célba ér. Az első futamban azonban a cseh Pergl kilökte a pályáról, így a győztes Skryabinnal pontegyenlőségben várták a mindent eldöntő utolsó futamot. A magyar a középmezőnyből szinte percenként

„falta előre magát” az élen már szinte bajnoki mámorban autózó orosz ellenfele mögé, ám az Válint, valamint egy venezuelai pilóta nyomását nem bírva kipördült, majd visszapattanva végleg kiütötte a magyart a bajnoki címért folytatott küzdelemből – és követte ki útját a kaotikus futamot és a Challenge-címet egyaránt megnyerő Wido Roesslernek.



Dubai Programok  
AZ EMIRÁTUSOK MAGYAR SPECIALISTÁJA

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

Telefon: +36 30 744-3334

Dubai magyarul  
dubaiprogramok.com





### KALENDÁRIUM

Bemutatták a 2011-es Pirelli naptárat, a sorozat 38. kiadását. A 2008-as naptárban Patrick Demarchelier megörökítette Kínát, 2009-ben Peter Beard festett portrét Botswanáról, 2010-ben Terry Richardson Brazíliát fényképezte, a 2011-es kalendárium pedig a sokoldalú művész, Karl Lagerfeld alkotói géniuszát állítja középpontba, akinek művészi érzékenységét és esztétikai érzékét világszerte elismerik.

Párizsi műtermében készítette Lagerfeld a „Mitológia” képeit, melyek egyik legfőbb szenvedélyét, a görög és római mitológia iránti rajongását tükrözik, mely istenek és istennők, hőszok és hős asszonyok kalandjain keresztül meséli el az emberiség történetének kezdeteit. A 2011-es naptár 36 fotója 24 jelenetet mutat be istenekről, hőszokról és mítoszokról, a kiadásban tizenöt női és öt férfi modell, illetve az amerikai színésznő, Julianne Moore kapott helyet.

### FIA GT3/GT4

Egyre valószínűbb, hogy a Le Mans-sorozat 2010-es hungaroringi vendégjátéka amolyan „egyszer-volt-budán-kutyavásárként” vonul be a történelemkönyvekbe, azonban a hosszú távú versenyzés hazai hívei jövőre sem maradnak látnivaló nélkül. Legalábbis akkor, ha Stephane Ratel legújabb terve megvalósul: a GT1 világbajnokság promotőre ugyanis egy új sorozatot hozna életre az FIA népszerű GT3-as és GT4-es (képünkön) kategóriái számára – ám némi képp az említett géposztályok meglévő bajnokságai kárára.

A „GT Endurance Series” ugyanis három órás versenyekkel, az autónként előírt három versenyzővel, valamint a profi és amatőr pilóták közti megkülönböztetés megszüntetésével működtethetőbb (értsd: kifizethetőbb) alternatívát kínál az európai csapatok számára, mint a sprintfutamokkal járó GT3-as és GT4-es Európa-kupák. A kötelező gumicsere és a kétszeri boxkiállítás további esélyegyenlőséget, és kiegyenlített küzdelmet varázsolhat az évad öt helyszínének aszfaltjára, köztük – a legendás 24 órás spái futamot megelőzően – a Hungaroringre, május 22-én avagy 29-én.



ális esélyét a vb-címre. Enge és Turner, illetve a harmadikként leintett Corvette-legénység (Hennerici/Margaritis) matematikailag még bajnoki esélyesként utaztak a lapzártánkkal egyidőben zajló argentin fordulóra, de miután ott csak Bartels és Bertolini tudott pontot szerezni, ismét az ő javukra dőlt el a küzdelem.



### GT1 VB

Interlagos pályájára már pénteken igazi brazil fesztivál-hangulat költözött, hiszen a Bernoldi/Negrao páros könnyedén szerezte meg a pole-t a szombati kvalifikációs futamra. Az üldöző Aston-csapat (Enge/Turner) gyorsabb csapatmunkája, valamint a brazilokat (Vitaphone-Maserati) sújtó stop&go

büntetés (boxkiállítás-beli szabálytalanság) az előbbieik javára döntötte el a győzelmet, illetve a másnapi első rajtkockát. Enge a bajnoki futam rajtjánál, valamint a boxkiállítások után is tartotta az első helyet, ám a cseh ex-F1-es váltó Turner már nem tudta visszaverni Xandy Negrao erősza-kos, koccanásig fajuló támadását. A brazil duó győzelmével a középmezőnyben nyüglődő (9), ámbár továbbra is első számú bajnoki aspiráns Bartels/Bertolini páros malmára hajtotta a vizet, hiszen a kétszeres bajnokok legfőbb kihívója, a Matech-Fordot kormányzó Thomas Mutsch az utolsó körökben bemutatott megpördüléssel elvesztette re-

GT1 VB	
Andrea Bertolini	138
Michael Bartels	138
Thomas Mutsch	119
Frederic Makowiecki	105
Tomas Enge	104
Darren Turner	104
Marc Hennerici	99

# well

- ☑ Reklám
- ☑ PR
- ☑ Online

www.well.hu

# DTM



A debütáló sanghaji városi pályán korán bebizonyosodott, hogy a bajnoki cím sorsa nem mindennapi körülmények között dőlhet el. A mezőny a négy időmérő-szakasz egyikét sem úszta meg piros zászló nélkül – ebből önmagában kettőért a kirúgott Premat-t helyettesítő Darryl O'Young volt felelős, sőt, a bajnoki esélyes Spengler utolsó reményei is a betonfalban porladtak el (17. rajthely). Másnap a rajtelsőséget megszerző Paul di Resta vezetésével, ám a Safety Car „takarásában” indult a mindent eldöntő futam, annak ellenére, hogy a város vezetése az éjszaka folyamán még a csúszós



## DTM

Paul di Resta	71
Gary Paffett	67
Bruno Spengler	66
Timo Scheider	53
Mattias Ekström	35

útburkolati jeleket is eltüntetve az aszfaltról. Di Resta a boxkiállításig uralta a harmadik körben szabadjára engedett löverőket, ám a hátsó kerék beragadása miatt csak Paffett mögé tudott visszatérni a versenybe. A skót eztán már csak saját „testi épiségével” törődött, a második helyért járó pontokkal is elérhető bajnoki cím reményében. Az idegőrlő körözésnek – és az öt üldöző Scheider (Audi) egyre rohamosabb támadásainak – végül Rockenfeller és Stoddart ütközése és a teljesen eltorlaszolt pálya miatt lendülő piros zászló vetett véget, így di Resta – a két évvel ezelőtt (Scheider mögött) ugyanígy 4 ponttal elvesztett bajnokság rossz emlékét egyszerre felidézve és feledtetve – immár bajnokként gratulált Paffetnek idei harmadik győzelméhez.

## GP2

Novemberben két fronton zajlottak a F1 előszobájának tekinthető géposztály történései. A hónap elején Abu Dhabiban immár nem a bajnoki cím sorsa, hanem



a tabella második helye volt a tét: a biztos F1-es szerződést zsebében tudó Sergio Perez azonban már az első futamban aratott főlényes győzelmével bebiztosította év végi ezüstérmét az immár bajnokként a középmezőnyben köröző Maldonado mögött. A másnapi sprintfutamon a negyedik helyről Valsecchi rajtolt villámgyorsan, végül győzelmét csak körökgig tudta veszélyeztetni Luiz Razia, illetve Grosjean. A tabella-bronzért folyó négyes

küzdelemből előbb Bird esett ki (Perezrel való ütközését követően), majd Jules Bianchi gyűjtött tabella-dobogóra elegendő pontot – Ericsson technikai hibájának köszönhetően – a végül negyediként leintett, ám az év végi díjkiosztóra meghívó nélkül maradt Clos ellenében. A bajnoki finálét követően Paul Richard pályáján néhány csapat már az új generációs Dallara-Renault (GP2/11) egy-egy példányát próbálhatta (a szintén jövőre debütáló Pirelli-abroncsokon), a képen látható Maldonado-utód Fabio Leimer (Rapax) azonban egy hét múlva a régi autóval is nagyot villantott: a korábbi Formula Master-bajnok svájci az abu dhabi évadzáró tesztek négy napjából kettőn az élen végzett!

## GP2

Pastor Maldonado	87
Sergio Pérez	71
Jules Bianchi	52
Daniel Clos	51
Sam Bird	48

## INTERNATIONAL LMS

A kísérleti jelleggel bevezetett sorozat jövőre már hat klasszikus hosszú távú versenyt foglalhat magába, ám idei zárófutama is történelmi esemény színhelye volt: az utóbbi évek legsikeresebb prototípusa Zhuhai pályájáról gördülhetett múzeumba, ráadásul a 2006-os bemutatkozása óta csak részleteiben módosított, ám tavalyi 24 órás Le Mans-i győzelmével 18 diadalt arató Peugeot 908 Hdi FAP győzelemmel

ünnepelte nyugdíjba vonulását. Az újdonsült LMS-bajnok Stéphane Sarrazin már az esős időmérőn pole-ba nyargalt az „oldtimer”-rel, ám az öt és fél órás futamon a testvérautó és Sebastian Bourdais segítségére is szüksége volt a történelmi, első ILMC-bajnoki címet érő győzelméhez. A honfitársához képest három kör hátrányban autózó ex-Toro Rosso-pilóta Sarrazin utolsó kiállításakor vitatható módon tartotta fel az üldöző Tom Kristensen-t, aki végül négy másodperccel lemaradva másodikként futott be

a csapattársai, Capello és Dumas autója előtt. A GT2-ben a Schnitzer-BMW első LMS/ILMS-sikeréhez a felvezető körben egymással ütköző Felbermayr-Porsche és az AF Corse-Ferrari asszisztáltak, ám az olasz csapat a fiaskó feletti kesergés helyett már a jövő évi LMP2-es színre lépését dédelgeti egy Lola-Juddal. A „másodosztály” jövő évi erőforrásait immár sorozatgyártású motorokból fejleszthetik, így az olcsóbbá váló kategóriára mégis több neves csapat is bejelentkezett (DAMS, Oreca és 2012-től a Lotus). A szín-

tén megújuló LMP1 irányvonalait a Peugeot nemrég tesztpályára küldött (és Marc Gené által máris összetört) 90x fedőjelű prototípus jelzi (képünkön), amely F1-szerű cápauszonyán, és kéményszerű beömlőnyílásán kívül még számos apró részletben eltér elődjétől. Az Audi új generációs válasza – a két literes, benzines turbómotorral hajtott R18 „személyében” – decemberben kerül bemutatásra.

## RALLYE 2010

Már kapható a 2010-es rallyestendőt különleges nézőpontból bemutató képeskönyv. A Szabó-Jilek Ádám által fémmjelzett kiadvány 250 oldalas és legegyszerűbben a [www.rallyeekonyv.hu](http://www.rallyeekonyv.hu) internetes oldalon szerzhető be, mindössze 4490 Ft-ért.



## F3 – MACAO

Edoardo Mortarának sikerült az, ami előtte még soha, senkinek: ismét győzni Macao gyilkos pályáján. Igaz, nem sokan állnak rajthoz két egymást követő évben a szűk városi ringen a világ F3-as

mezőnyének aktuális élmezőnye sűrűsödik össze – Mortara pedig kényszerűen lépett vissza egy kategóriát tavalyi balsikerű GP2-es évadja után. Mindenesetre az idei megérdemelt pole, valamint a kétszer beküldött Safety Car is a kezére játszott. Először a rajtnál be-

következett balesetek (Haryanto, Munoz) miatt „tévedt” zárt károsteriás autó a pályára, majd az új rajtnál Daniel Abt és Laurens Vantoor lepték meg és lepték le az idei EuroF3-as bajnokot. A német túraautó-bajnok, Christian Abt fia azonban a szűkebb szakaszon palánknak vágódott, sőt,

az élre álló Vanthoor sem tudta kivédeni Mortara szélárnyékból indított visszatámadását, így végül az olasz mögött másodikként, a Wittmannal való oda-vissza csatából nyertesként kikerült Bottassal kiegészülve gratulálhattott a „talján ördög” történelmi duplázásához.



# BAJNOKOK TORNÁJA



Egy ifjú portugál, akinek talán még egyetlen televíziós kommentátor sem ejtette helyesen a nevét, és akinek F-Renault Eb-címe (2006), valamint sikeres AIGP-évadja (2009, 3. hely) sem volt elegendő ahhoz, hogy tehetségéhez méltó reflektorfénybe kerüljön. Ám Felipe Albuquerque (ejtsd: albuquerque), a hajdani Red Bull-junior – aki mostanság az olasz GT-bajnokságban rója a köröket egy Audi volánja mögött – Düsseldorfban



végre borsot tört az autósport jelenlegi lehangzatosabb neveinek orra alá. A csoportmérkőzések során a frissensült

világbajnok Sebastian Vettel utasította a második helyre, majd az egyéni negyeddöntőben honfitársát, Alvaro Parentét gyűrte le. Az elődöntők során ismét – a Schumachert is kiejtő – Vettel akadt a horgára, ám a döntőben Sebastian Loeb ellenében már senki sem tett pénzt a portugál ismeretlen győzelmére. Kettejük között végül csak a harmadik összecsapás döntött utóbbi javára, így a nemzetek kupáját sorrendben

negyedszer megszerző Schumacher/Vettel páros előző napi győzelme után az egyéni cím az ibériai országba került. Mindentől a düsseldorfi közönség nem volt túl boldog, cserébe viszont két nem mindennapi balesetet is láthatott: előbb Michéle Mouton főszervező és ralilegenda borított fel egy S1-es Audit, majd Kovalainen zúzott össze úgy egy R8-ast, hogy az esetet követően az F1-es sztár több napos pihenőre kényszerült...

## DAYTONA

Budapest futómű-szaggató útjain sajnálatosan ritka látvány az ún. „finiser”, az útjavítások során az utolsó aszfaltréteget lefektető gépezet. Ám, hogy a különös „jármű” hogyan áll meg a saját lábán egy oválon, az még inkább különös, mondhatni lélegzet-elállító látvány. A legendás daytonai versenypálya a júliusi NASCAR-futam után zárta be

kapuit, hogy sor kerülhessen döntött szakaszainak teljes körű felújítására. Az 1959-ben épült „Speedway” egyes szakaszairól ugyanis már az idei 24 órán tömbökben szakadt fel az ósrégi burkolat, így mintegy 8000 tonna aszfalt és kő eltávolítására és pótlására volt szükség. Az új felületet először az újév első napjaiban koptatják majd a január végi 24 órára készülő Daytona prototípusok és GT-autók.



# TAKÁCS AUTÓJAVÍTÓ



Márkafüggetlen  
gépjárműjavítás

Autófényezés  
és karosszériaajavítás

Teljeskörű biztosítási  
ügyintézés

30 éves szakmai tapasztalat

Autófesték és autófényezési  
segédanyagok kereskedelme

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

# Drágának találja az új autókat?

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



**Kövesdán Kft.**  
Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz

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



WTCC

Yvan Müller 2008 után ismét világbajnokként szürcsölhet a narancslévét – ám ezúttal már a Macaóba tartó repülőgépen. Csapata merész óvásának köszönhetően ugyanis az FIA törölte a két RBM-BMW Japánban megszerzett eredményét (így Farfus győzelmét is), ezzel a fran-

cia behozhatatlan pontelőnyrel kezdhetné meg edzéseit a kikötői aszfalt-labirintusban. A helyszínen egyébiránt szabályszerűen átvett szekvenciális váltóinak bevetésével a BMW ugyanis joggal súly-előnyt használt ki, és szerzett győzelmet Okayamában – legalábbis a Chevrolet beadványa

szerint: mindegyre az FIA végül saját technikai ellenőreit felülbírálván hozta meg döntését – és ki tudja, nem járult-e ezzel hozzá az eseten mélységesen megdöbbentő dr. Mario Theissen pár nap múlva bejelentett nyugdíjaztatásához. A Chevrolet örömeit Robert Huff előbb a rajtsülés megszerzésé-

vel, majd az első futamban Müller társaságában aratott győzelemmel fokozta a tetőpontig, eközben a Seatok hármasa (az erőteljes támadó Monteiro, Tarquini, valamint a boxutcai szabálytalanság miatt második rajthelyétől megfosztott Michelisz) a 3.-4.-5. helyre már a második futam rajtjára spekulált. Nem hiába: Michelisz villámrajttal szerezte meg a vezetést Poulsen és a második kockában lefulladó Menu kárára, majd a tömegkarambol miatt fél órára megszakított, majd a Safety Car vezetésével újra indított futam leintéséig tartotta maga mögött Tarquinit és Huffot. Az ötödik (!) autós évadját világraszóló győzelemmel megkoronázó magyar versenyző az újoncok számára kiírt értékelés bajnoki címét is Magyarországra hozta, ám sikere a városállam utcáin ezidáig még sohasem győztes spanyol márka számára is kimagasló jelentőségű. A folytatásról azonban a vb-szereplés ügyében eleddig még visszafogottan sem nyilatkozó Seat-vezetők döntenek... (Cikkünk Michelisz sikeréről a 66. oldalon olvasható.)

## INDYCAR

Szenzációs bejelentések vetítik előre a tengerentúli „Formula-1” 2012-ben beköszöntő új korszakát. A jelenlegi V8-as szívómotorokat felváltó, maximum 2,4 literes turbómotorok megjelenésével az eddigi kizárólagos beszállító Honda egyeduralma is megtömi látszik: a japánok mellé – akik a maguk újonnan fejlesztendő V6 turbójukkal további négy évre elkötelezték magukat a sorozathoz – az eleddig szponzorként fellépő Lotus Group is beszáll a motorpiacra, mégpedig a Cosworth-szal közösen fejlesztett, hasonló paraméterű erőforrással. És ha mindez nem lenne elég, két év múlva a nemrégiben látványos csődöt jelentő General Motors is ringbe száll a kilencvenes évek elején sikeres (CART) Penske-Chevrolet házasság újraélesztésével. Roger Penske csapatával kapcsolatban még a saját konstrukciójú autó lehetősége is felmerült, hiszen



Indycar új szabályai akár még ezt is

lehetővé teszik. Az év elején kiírt – végül öt konstruktőr részvételével lezajlott – pályázaton nyertes Dallara ugyanis mindössze a biztonsági kevlár-monocoque gyártására kap megbízást, amelyhez a csapatok pénztárca-szaggató szélcsatorna-kísérletekben fejleszthetik ki a maguk aero-csomagját – avagy választhatnak az egyes tervező-irodák (pl. a Boeing) kínálatából. Azért a jövő évi – még a régi Dallara kasztnival újtúra induló – bajnokság is hozhat érdekességeket, például az első kínai Indycar-pilóta, Ho Pin Tung személyében: a Renault korábbi F1-es „teszttere” nemrég Alex Tagliani csapatának (FaZZT) egyik autóját próbálhatta ki Sebring pályáján.

## AZ AFM TÁMOGATÁSÁVAL

Ha minden a tervek szerint alakul, tavasszal elindulhat „világhódító” útjára az első olyan autó és csapat, amelyet magazinunkról neveztek el. A Formula

logójával díszített jármű a Bosch Elektromobil versenyén áll majd rajt, és Miskolcon méri össze tudását az országos megméretetés többi nevezőjével.





# MEGELŐZHETI A BAJT, hiszen most fillérekért javíttathat!

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

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

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



**Kövesdán Kft.**  
Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz

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

ELŐZETES

DAKAR



## TÁVOL AFRIKÁTÓL

Közeledik a 32. Dakar Rali

A következő futamot 2011. január 1. és 16. között rendezik meg Dél-Amerika hegyei és síkságai között – lássunk kik az esélyesek.

Szabó Imre: Gyártók



Az újévkor induló erőpróba résztvevői Argentína északi, vadregényes útjai után Chilében, majd Peru és Bolívia határvidékén mérhetik össze bátorságukat és tudásukat mielőtt visszaérnének Buenos Airesbe. 9000 kilométernyi járt és járatlan út és dűne, 5000 versenykilométer vár az extrém

megbízhatósági versenyre készülő csapatokra és pilótákra.

Veteránok és újoncok mind készen állnak a kihívásra, és bizony nem kevesen, mivel a 32. Dakar Ralin a szervezők 430 indulóra számítanak, ami 20%-os növekedést jelent 2010-hez képest. A résztvevők számá-



A 2011-es futam útvonala és a tavalyi győztesek. Magyar alakulat sajnos ezúttal nem jelent rájuk veszélyt, hiszen minden honfitársunk visszalépett az indulástól

nak a gyarapodását minden bizonnyal az új szabályok is elősegítették. A motorkerékpároknál mostantól a 450 köbcentiméter lesz például a nevezés felső határa.

A változtatások a gyárak fantáziáját is megmozgatták, akik ezért a szokottnál is erősebb csapatokkal készülnek a győzelem megszerzésére. Az elmúlt öt év győztese, a KTM a háromszoros bajnok Cyril Despres-vel és a kétszeres bajnok Marc Comával sorakozik fel a rajtvonalra. Az osztrákoknak azonban az újabb győzelemhez az Aprilia (Lopez, Duclos), a BMW (Frétygné, Verhoeven), a Yamaha (Viladoms, Rodrigues), a Sherco (Casteu), a Honda (Bethys, Pisano) és a Beta (Boano) legénységét is maguk mögé kell majd utasítaniuk.

Az autóknál a Team BMW X-Raid csapata az elsőszámú kihívó, a bajoroknál a legütőképesebb csapatot a kilencszeres Dakar győztes legenda Stéphane Peterhansel és Guerlain Chicherit versenyző páros alkotja majd, míg a címvédő Volkswagen Carlos Sainzsal készül az újabb diadalra. A 48 éves kétszeres spanyol rali világbajnok mellett Al Attiyah, a 2009-es győztes De Villiers és Miller alkotja majd a Volkswagen csapatát.

A kamionoknál egyértelműen a hatszoros Dakar győztes orosz Vladimir Chagin és félelmetes munkaeszköze a Kamaz az elsőszámú favorit. Chagin legfőbb ellenfele Gerard De Rooy (Iveco), de talán Ales Lopraisnak (Tatra) is lehet még keresnivalója a maratoni viadalon. A versenyautók és a felszerelés elszállítása a Le Havrei kikötőből november 24-én és 25-én már kezdődött, míg a Buenos Airesi géptávitel időpontja december 30-a és 31-e lesz.

# A VILÁG TETEJÉN

Michelisz Norbert  
futamot nyert Makaóban

HANGULATJELENTÉS

WTCC

Szerencsére feltalálták a gépelést, különben remegő kézzel írnám eme cikk minden sorát, igen cirkalmas lenne minden betű. Makaóban nyerni a legnagyobb dicsőség ebben a sorozatban, a világ legkegyetlenebb pályája ez.

Juni György

Ember Ferenc/WTCC



Fokozhatatlan az örömünk, annyira, de annyira megérdemeltük, hogy arra nincs szó. Norbi Japánban még a méltó búcsún törte a fejét, élt a fejében a para, mi lesz jövőre és mi lesz, ha soha nem mutathatja meg, mi van benne.

Megmutatta. És ne gondolják, hogy csak úgy odaesett az élre és kitartott az utcai pályán, ahol nem lehet előzni. Nos, először is lehet, Farfust például megelőzte versenyben az első futamon. Az egész hétvégén kiemelkedőt nyújtott – a csapattal egyetemben. Az időmérőn megverte a világbajnokokat és a második helyen zárt. Az első futamon az ötödik lett, mivel a hetedik helyről kellett végül rajtolnia egy öt helyes rajtbüntetés miatt. Ebből hozott egy ötödik helyet és a második futamon...

Leírom, bár nagyképűnek tűnhet, tudjuk az első pillanattól, hogy ez a fiú világbajnok lehet. A második futamon ugyanis pont úgy versenyzett, ahogy egy bajnoktól elvárható. Emlékeznek, még amikor lefúladt

a rajtnál az év elején? Nos, most három versenyzőt hagyott állva ugyanolyan rajtnál, de olyan magabiztosan, hogy kétség nem fért hozzá, nyerni fog. Jöhetett a safety car, ahányszor csak akart, ezen a hétvégén nem volt, ami kibillentse a tehetségéből, ritmusából. Minden körét, méterét végigigzultuk, toltuk a lelkünkkel a szívünkkel, a könnyeinkkel és mindenkivel, pedig sokat már nem tehattünk a boxban érte. Minden idegszálunkkal csak rá koncentráltunk, és amikor végre szakított az utolsó kör végén, kitört a vulkán. (Auu. Most ölelt meg ez a kis zseni Himesházáról, őóó, ebben az ingben kellett volna utaznom... Csak pezsgő mindene, immá-

ron nekem is, de nem bánom én, ülök én a búzben, ez a legkevesebb.) Szóval a vulkánál tartottunk. Zengő Zoli és Michelisz Norbi élete álma teljesült, de nekünk is, akik egy emberként álltunk mögük és a hitetlenek elé. Nem is tudom, hogy Zoli a könnyektől vagy a pezsgőtől vizes ennyire, de mindegy is. Lehetetlenül kemény és leginkább szerencsétlen szezon volt ez a szempontunkból, örült erős mezőny és mégis ott áll a magyar fiú a dobogó tetején. És gratulálnak neki a nagy bajnokok, akik most csak mögötte autóztak. Tarquini a dobogó második fokáról megpaskolta a győztes vállát, minden mozdulatában ott volt: megérdemelt gyerek! Megható



Szinte hihetetlen, amit Norbi és a Zengő Denson Motorsport segítségével átéltünk 2010-ben: a magyar fiú előbb beverekedte magát a világbajnoki mezőnybe, néhány hete pedig futamot nyert Makaóban

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

Megnyílt Miskolc-Martinkertváros és Szirma között a  
**svájci AVIA benzinkút**  
benzinkút hálózat legújabb tagja.



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

#### Üzemanyagjaink:

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

#### Shop szolgáltatás:

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

#### Egyéb szolgáltatás:

- Gyorsszerviz és gumiszerelő műhely

Teljesgépjárművel rendelkező ügyfelek részére éjszakai őrzött parkolókat vagy telephelyet tudunk biztosítani. A részletekről érdeklődjön a kőbányaállomáson.

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

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

pillanat volt ez a mosolygós lapogatás az ötvenhez közelítő autós legendától. És akkor néhány „apróság” a végére. Az újoncok világbajnokát Michélsz Norbertnek hívják, és mellesleg történelmet is irt a SEAT-nak is, amely soha, tehát még egyszer, soha nem tudott itt futamot nyerni sok millió eurós csapattal sem. Michélsz az első ebben is. Sírtak a spanyolok, sírt a katalán mérnökünk, Arnau is, de most nézem, Norbi könnyei is ömlenek az Eurosport kamerája előtt. Ez olyan érzelmi flash, mint látni egy gyereket felnőni az óvodai ballagástól a diplomaosztóig. Arnau csillogó szemmel áll büszkesége mellett, mindenki előtt dicséri, élteti, soha nem láttam ilyen boldognak. A futamgyőzelemért járó pontokat bezsebelve a 9. helyre ugrott Norbi az összesítésben, megelőzve végül Turkingtont, akivel az emlékezetes összeakadásuk volt Brnóban.



Milyen érzés lehet, ha a WTCC dobogó tetején állva jobbról Tarquini, balról Huff paskolja és locsolja az embert? Aki kíváncsi rá, kérdezze Michélszt

Hát, kérem, ezt hívjuk mi happy finishnek, jól lehet itt Macauban ez egészen mást jelent. Hálával gondolunk minden rajongónkra, szurkolónkra és mindenkire, aki csak tud erről a teljesítményről. A következő lépcsőfok megint távolinak látszik, pont olyan távolinak, mint amikor a Suzuki Swift Kupából kacsintgattunk a vébé felé és lám, mégis itt vagyunk. Elérjük minden álmunkat, bízzanak bennünk, bízzanak Michélsz Norbertben!

## EGY VASÁRNAP REGGEL

Későn ébredtem aznap, de még a család előtt. Félig csukott szemmel lebotorkáltam a nappaliba, kinyitottam a laptopot, bepötyögtem az fiawtcc.com címet, aztán egy pillanat alatt kipattant a szemem: MICHELISZ NYERTE A 2. VERSENYT! Jaj, és éppen ezt nem láttam! Monzában volt szerencsém élőben figyelni az első európai lépéseket, a vasárnapi teendőik közé délután mindig beigazítottam azt a kétszer fél óra Eurosport-tudósítást, erre pont a legfontosabb versenyről lemaradok...

Hátha van ismétlés! Rohanás a tv előtti kanapéhoz, kutatás a távirányítók után, de már csak valami Chevrolet-ünneplést láttam. Tudtam, tudtam, tudtam, megérdemeltem, megérdemeltem, megérdemeltem! Miért is nem állítottam be az ébresztőórát! Aztán egy reklámblokk, és a második futam felkonferálása. Van Isten! Az előbb Huff győzelmének a végét csíptem el! Tudtam, hogy Norbi a végén nyer, mégis a legnagyobb izgalomban néztem végig a startot (azt a fantasztikusot!), az első kanyar előtti előzést, a baleseteket, a piros zászlót (ugye nem lesz új rajt?), a biztonsági utós fázist, Juni Gyuri izgalmát, és végül a befutót. Úgy néztem, hogy soha ne felejtsem, igyekeztem az agyamba égetni Zengő Zoli „Yes, yes, yes!” kiabálását, Szabó Ildi „Megcsináltuk!” sikoltozását, aztán a világ legrövidebb magyar himnuszát, majd a bőség zavarával küszködő Norbi látványát, ahogyan a dobogó tetején azt sem tudja, hogyan vegye a vállára a két babérokoszorút és hová tegye pályafutása legfontosabb trófeáit. Éreztem már ilyet máskor is, emlékszem. Amikor az Olimpián a magyarok a dobogó teteje felé indultak, vagy amikor az utánpótlás vb-n a válogatottunk tizenegyes-párbajt vívott az ellenféllel a négy közé jutásért, és persze amikor Talma Valenciában három éve tiszteletkört motorozott, vállán a piros-fehér-zöld zászlóval. Éreztem már ilyet, ezzel az érzéssel mégsem fogok soha eltelni. És bízom benne, hogy Önökkel együtt még sokszor fogunk örömmel könnyekkel küszködni a WTCC versenyek végén, amelyek egyik főszereplője 2011-ben remélhetőleg Michélsz Norbi lesz...

Bethlen Tamás

## REPSOL-TRIÓ

Nem babra meg a játék a következő szezonban a Repsol-Hondánál. A csapat hivatalosan bejelentette, hogy jövőre három pilótát indítanak a MotoGP-ben, a Repsol olajvállalat pedig újabb 2 évig támogatja az alakulatot. Andrea Dovizioso szerződését is meghosszabbították egy évvel, így továbbra is tagja lesz a Repsol bővülő családjának. Jelenlegi csapattársával, Dani Pedrosával és a Marlboro Ducatitól átigazolozó Casey Stonerrel együtt veszik fel versenyt a királykategóriában 2011-től. A csapat már a megalakulásakor, 1995-ben is három pilótát indított egy kategórián belül, akkor a legendás Mick Doohan, Alex Crivillé, Shinichi Ito trióról volt szó. „Örömmel jelentjük be, hogy megbecsült partnerünk, a Repsol jövőre ismét harcba száll velünk a MotoGP világbajnoki címéért. Annak is rendkívül örülünk, hogy a Repsol Honda Team jövőre újra három pilótát indít”- nyilatkozta boldogan a szezonzáró másnapján Suzuki Tetsuo, a Honda Racing Corporation elnöke.



## ROSSI VÁLLMŰTÉTJE

Motokrossz balesetéből származó vállproblémáival kapcsolatosan Rossin műtétet hajtottak végre az orvosok. A Ducatihoz szerződött olasz fenegyerek ezzel kapcsolatban bolonddá tette az újságírókat: korábbi időpontban és más hol végezték a beavatkozást, mint ahogy azt bejelentette. Annak érdekében, hogy



a média képviselőit lerázza, a kilencszeres világbajnok az állította, hogy Milánóban megoperálni, ezzel szemben Cattolicában feküdt kés alá. Rossi egy motokrossz edzésen sérült meg idén április 14-én. Ezek után váll a szezon hátralévő részében folyamatosan korlátozta a versenyzésben, s olykor még a lábánál is nagyobb problémát jelentett számára. Nyílt lábtörésére június 5-én Mugellóban egy bukás során tett szert, melyet azonnal meg is kellett műteni. Emiatt hat hetet ki kellett hagynia, s Németországban a Sachsenring

## MAGYAR FIM IGAZGATÓ

A Nemzetközi Motorsport Szövetség novemberben, Makaóban tartott kongresszusa után a testületen belül jelentős változások léptek érvénybe. A legfontosabb, hogy Bulcsú Rezső a gyorsasági bizottság



tért vissza a versenyzéshez. Válsérülése azonban továbbra is hátráltatta, s kitarított egészen a valenciai szezonzáró futamig.

(CCR) igazgatója lett. A Magyar Motorsport Szövetség (MAMS) gyorsasági szakágának vezetője eleinte vonakodott az óriási felelősséggel és sok feladattal járó tisztség megpályázásától, ám miután a nemzetközi szövetségtől (FIM) másodjára is megkeresték az ügyben, végül úgy döntött, harcba száll. Négy jelölt közül választották ki a Világ Gyorsasági Motorsportjának elsőszámú vezetőjének. A CCR az utcai és pályaversenyek szabályaival, az ide tartozó szériák bajnokságaival, díjazásokkal, a sprint és a drag-racing kérdéseivel foglalkozik. Felelős minden világrekordot megkísérlő eseményért a meghatározott sportágakban, ahogy az utcai és zárt pályán a történelmi, old timer járművek versenyéért is.

## A MICHELIN VISSZATÉRNE

A hírek szerint a Michelin ismét szívesen beszálna a „MotoGP bizniszbe”, hiszen a 2011-es szezon végén lejár a Bridgestone „egyenabroncs” szerződése a világbajnoki sorozattal. Persze ez nem azt jelenti, hogy nem is lesz meghosszabbítva, de egyáltalán nem vehető biztosra, hogy 2011 után folytatódik a japán egyeduralom. Ezért bukkannak fel egyre gyakrabban olyan hírek, melyek szerint a Michelin komolyan foglalkozik a MotoGP-s visszatéréssel. A francia gumigyártó cég utoljára még 2008-ban szállított abroncsokat többek között a Repsol Hondának vagy éppen Jorge



## SUTER-BMW

A Marc VDS Racing csapatfőnöke, Michael Bartholemy, igen elismerően nyilatkozott a Suter Technology Moto1-es versenypárőről, a Suter-BMW-ről, akárcsak a motort kipróbáló Damian Cudlin. A háromnapos jerezi teszt több szempontból is igen érdekes volt, hiszen végre pályára vitték a Suter azon Moto1-es versenypáróját, amely elvileg 2012-től a királykategóriában szerepel majd. Azon felül, hogy a motorban egyelőre egy BMW S1000RR erőforrással dolgozik, további pikantériaként említhető még az is, hogy Damian Cudlin és Carmelo Morales nem Bridgestone abroncsokon, hanem Michelin gumikkal körözött a jerezi aszfaltcsíkon. Damian Cudlin: „Nem sok embernek adatik meg a lehetőség, hogy királykategóriás motorra üljön, pláne olyan prototípusra, amely csak 2012-től kerül bevetésre. A gépről sikerült rengeteget megtudni, habár ettől függetlenül továbbra is rengeteg a tanulnivaló. Egyértelműen van még bőven potenciál a motorban. Mellesleg a Suter-BMW rettentő hasonló egy Moto2-es versenypáróhoz. Tulajdonképpen azt mondanám, hogy egy Moto2-es motor, a megszokottnál jóval több erővel. Természetesen nagyon büszke vagyok rá, hogy ennek a projektnek a részese lehetek, és már alig várom a végkifejletet. ..



Lorenzónak. A Michelin azonban végül is a 2008-as év végén bedobta a töröközőt, ugyanis akkor nem voltak képesek felvenni a harcot a nagy rivális Bridgestone-nal, ezért a szervezők inkább úgy döntöttek, hogy a mezőnyön belüli „egyenlőtlenségek” eltüntetése érdekében Superbike-ban már bevált egygumis rendszert vezetnek be. A gumiszállító a Bridgestone lett, és ahogyan azt már feljebb említettük, 2011 végéig állapotok meg a jelenlegi állapotokról. Egyébként a Michelin állítólag csak akkor hajlandó visszatérni, ha a Bridgestone ugyanúgy marad a királykategóriában, vagyis ha újjáéledhetne a két abroncsgyártó cég közötti rivalizálás.



# RÁZÓS ÉVZÁRÓ

Talmácsi menedzser nélkül, új csapatnál, majd csapat nélkül

A 2007-es magyar világbajnok évzárója nem egészen úgy alakult, ahogyan azt a közvélemény várta, sőt, a fejlemények még magát Talmát is meglepték...

Ferdei, Perusza



Bucekó, Fehér



Itt még közös utakon: Favaro és Talma egy kocsiban versenyzett a hazai tereprali ob kapuvári futamán. Azóta szétvált a pilóta és a menedzser



„A következő év igen fontos mérföldkőnek számít majd, amelynek hatalmas bizonyítási vágygal a szívemben vágok neki.”

A MotoGP 2010-es szezonjának végén Talmácsi Gábor a 6. helyen zárt. Az eredmény abból a szempontból sikeresnek is ítéltető, hogy a mezőny eddigi pályafutásának legerősebbje, 40 fős volt. Ha viszont azt is belekalkuláljuk, hogy csapattársa 3. lett és Misánóban még maga Gábor is a bajnoki ezüstről beszélt, elégedetlenek is lehetünk. Akár így, akár úgy, a legnagyobb meglepetést mégsem ez, hanem egy döntés okozta a magyar rajongók számára, mely szerint világbajnok motorosunk a jövőben egyedül óhajtja intézni az ügyeit. Mindez annyit jelent, hogy a jelenleg 29 éves versenyző

megvált olasz menedzserétől, Stefano Favarótól, akivel már évek óta együtt dolgoztak. A bejelentés szinte sokkolóan hatott, hiszen a nagy többség fejében soha nem fordult meg, hogy a motoros és menedzsere valaha is külön utakon fog járni.

Talma egyébként a következőképpen nyilatkozott a történekről: „A következő év igen fontos mérföldkőnek számít majd, hiszen támogató háttér csapat nélkül, érdekeimet saját magam képviselve, hatalmas bizonyítási vágygal a szívemben vágok neki. A Faster Management minden tagjának, különösen Stefanónak ezúton szeretném kifejezni őszinte elismerésemet és köszönetemet azért a munkáért, amivel a hosszú évek során a versenyzésemet segítették. Egyúttal köszönöm támogatóimnak, hogy továbbra is feltétlen bizalmukról biztosítottak.”

Természetesen Gábor volt pártfogója, Stefano Favaro, is beszélt a Talmával való szakítással kapcsolatban, aki mellesleg sajnálja a dolgot, viszont inkább a jövőbe tekint: „Szívből szorított Gábornak, hogy akár már jövőre megmutathassa, hogy 2007-ben nem véletlenül lett világbajnok. Egyetértünk abban, hogy elérkezett az idő pályafutása egy új szakaszának megnyitására, amiben én és a management többi tagjai már nem veszünk részt. Év végéig a megkezdett tárgyalások és a közös munka lezárásra kerül, és 2011-től ki-ki a saját útján folytatja az életet. A motorsport azonban az utóbbi évtizedben a szívügyemmé és életem részévé vált. A jövőben is fontosnak tartom a fiatal, tehetségek felkutatását és felkarolását, és bízok benne, hogy lesz olyan méltó utód, akivel legalább akkora közös sikereket érünk el, mint Talmácsi

Gáborral. Nagyon szép időszakot éltünk meg együtt Talmával, soha nem fogom ezeket az éveket elfelejteni.” Egyébként Favaro minden valószínűség szerint a fiatal magyar tehetség, Sebastyén Péter mögé fog beállni és többek között segíti majd fia, Roberto Favaro munkáját, aki a jelenleg 16 esztendő pilóta menedzsere. Visszatérve azonban Talmácsira: A 2007-es 125-ös világbajnokot illetően a másik nagy hír az volt, hogy hivatalossá vált, Gábor jövőre annak a Moto2-es csapatnak (Jack & Jones Racing) a színeiben indul majd, amely alakulat a spanyol-amerikai színész,



## BEMUTAKOZÁS:

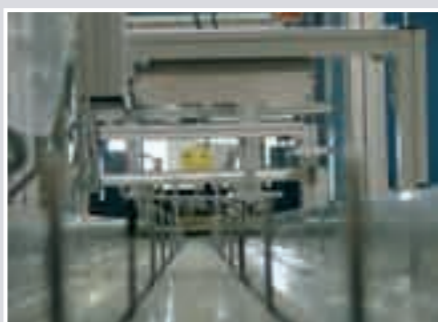
A Napilap Bt. több mint tíz éves szakmai tapasztalattal rendelkezik a nyomdaipari termékek csomagolásával és raktározásával kapcsolatos tevékenységek területén. Jelenleg már 1200-1300 raklap tárolását is képesek vagyunk biztosítani ügyfeleink számára. A lapkiadói igényekhez igazodva 2003-ban tevékenységi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

## TECHNOLÓGIA:

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

## SZOLGÁLTATÁSAINK:

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



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



Volt néhány jó napja Talmának és szurkolóinak, amikor mindenki úgy tudta, hogy Banderas csapata biztosítja a stabil jövőképet. Aztán minden egy pillanat alatt szertefoszlott...

Antonio Banderas tulajdonában áll. Talma és a csapat közti szerződés – a sajtó rendelkezésére bocsájtott információk alapján – már-már főnyereménynek volt mondható, hiszen a 29 éves versenyzőnek egyrészt nem kellett azért fizetnie, hogy ehhez a gárdához kerüljön, másrészt pedig a hírek szerint igen előnyös szerződést kötöttek a Moto2 egyik legnépszerűbb vázgyártó cégével, a Suter Technology-val (2011-ben tizenegy csapat tizenkilenc motorosa fog Suterrel menni). Itt mindenképpen meg kell jegyezni, hogy a Suter teljességgel új lesz a csapat számára, ugyanis a Jack & Jones idén a saját fejlesztésnek mondható Promoharris vázat használta, amivel nemigen tudtak átütő sikereket elérni. Az igazsághoz persze hozzátartozik, hogy a versenyzők sem voltak a legjobban felkészültek, hiszen a spanyol Joan Olive a 125-ös géposztályból feljebb lépve próbált szerencsét a négyütemű hatszázások között, míg az amerikai Kenny Noyes-nak igaz, hogy volt tapasztalata a négyütemű gépeket illetően, viszont ő szinte egyetlen pályát sem ismert

a MotoGP versenynaptárából, ami eléggé megnehezítette a 31 éves pilóta dolgát. Egyébként az év során Olive egyetlen bajnoki pontot sem tudott szerezni, és Noyes is mindössze huszonkettőt gyűjtött, amivel a szerénynek mondható huszonnegyedik helyen zárt az összetettben. Talmácsi szerint a csapatnak a 2010-es szezon volt a tanulóév, így az idén szerzett tapasztalataiknak, valamint a Suter Technology nyújtotta kiváló technikai háttérnek köszönhetően jövőre ott lehetnek az élmenők között. „Szerintem a Suter az egyik legjobb választás, mert technikailag az egyik legfelkészültebb gyár és további fejlesztések is várhatók. Az ellenfelek is kemény munkában lesznek a télen, ezért az idejéhez hasonlóan szoros versenyekre kell készülni. Első találkozásom a motorral és a csapattal nagyon pozitív volt, már most beszélünk a téli teendőkről, ahol szeretném a legjobb formámat elérni a 2011-es évre. A csapat lehetőséget biztosít Barcelonában a mentális és fizikai felkészülésre, ami nagyon fontos számomra. A következő

hetekben szeretnék pihenni és újult erővel megkezdeni a felkészülést”.

A kontraktusról maga a világsztár csapattulajdonos is nyilatkozott: „Hiszek abban, hogy Talmácsi Gábornak a tudása és az eddig szerzett tapasztalata alapján helye van a legjobbak közt, akik jövőre a világbajnoki címért harcolnak majd. Éppen ezért amikor lehetőség nyílt szerződtetni, egy pillanatig sem késlekedtünk Dani Devahive csapatvezetővel” – árulta el Banderas, aki azt is hozzátette, mi fogta meg leginkább Talmában. „Tetszik a magyar versenyző eltökéltsége és bátorsága.”

Amikor aztán már minden szurkoló és sportvezető azt gondolhatta volna, minden rendben a magyar fiú jövő éve körül, sokkoló hír érkezett: az istálló névadó szponzora nem ad pénzt 2011-re, a csapat pedig főtámogató híján visszalép az indulástól. „Talán ez életem legnehezebb döntése az elmúlt tíz év alatt, mióta csapatom van. Azért határoztunk így már most, és nem keresünk szponzort márciusig, mert felelősséggel tartozunk az alkalmazottak és a pilóták felé. Most még megvan a lehetőségük, hogy új csapatot keressenek, de márciusban már túl késő lenne nekik istállót találniuk...” – közölte Dani Devahive, az istálló főnöke.

A magyar motorost érthető módon sokkolta a hír. „Egyszerűen nem értem, hogy kerülhetett a csapat és általuk én is ilyen helyzetbe. Nagyon meglepett például az is, hogy meg sem kérdeztek arról, hogy esetleg a személyes szponzoraimon keresztül tudnánk-e közösen megoldást találni a kialakult helyzetre. Beszéltem csapattársammal, Kenny Noyes-szal is, aki hasonló cipőben jár, mint én. Ő is értetlenül áll a történetek előtt. A jövővel kapcsolatban egyelőre még nem tudok mit mondani, de már a következő lépésen töröm a fejemet, ami megoldáshoz vezethet. Kétségbe esni nem kell, hiszen fél nappal a bejelentés után máris érkeztek megkeresések más Moto2-es csapatoktól, valamint a Superbike versenysorozat is érdeklődik irántam. Azonban semmit sem szeretnék elkapkodni. Én is felvettem a kapcsolatot az illetékesekkel és bízom abban, hogy mielőbb megoldódik a kialakult helyzet, ami most ugyan valaminek a végét jelentette, de egyúttal valami új kezdete is. A történetek ellenére megnyugtató, hogy a rendelkezésemre álló mérnökök – akiket együtt választottunk ki anno a csapattal – várják a fejleményeket, döntésemet és készek velem együtt folytatni a 2011-es szezont. Azért is fontos ez számomra, mert az idej tapasztalatok alapján kiderült, hogy az egyik fő szempont, a csapat biztos anyagi háttere mellett, hogy milyen szakemberekkel dolgozhatok.”

# ÉVZÁRÓ

## Motorozás Portimaóban

Kapetz Gábor – az egyetlen ember Magyarországon, aki folyamatosan szervez külföldi pályanapokat a gyorsasági motorosoknak – év végén sem tétlenkedett.

TDH



Idén már január végén megkezdődött a szezon azon motorosok számára, akik nem akarták megvárni a tavaszt és nem mellékesen, akik a világ legjobb pályáira voltak kíváncsiak. Januárban Portimao és Jerez, Mugello, tavasztól pedig a Szlovákia-Brno és Rijeka pályáit látogatták meg a ride-erek. Ezzel kapcsolatos élményeit az ACIS Motorsport csapatvezetője és versenyzője, Gyuricza Péter osztotta meg velünk. „Hihetetlen élmény számomra ezzel a társasággal motorozni. Általában 8-10 versenyző szánja rá magát egy-egy ilyen

külföldi pályalátogatásra. Januárban voltam először velük, de Kapetz Gábor már öt éve szervezi ezeket az utakat. Az ő rutinjának köszönhető, hogy a repülőjegytől a szálláson, a bérautókon át minden a rendelkezésünkre áll, csak annyi a dolgunk, hogy összepakoljunk és menjünk. A kinti pályanapok nagy múltú szervezők kezeiben vannak, így a szervezetség mindig csillagos ötös. Nagyjából kétszáz motoros jelenik meg egy-egy ilyen eseményen és hogy elférjünk, több csoportra

osztják a társaságot. A köridők alapján a magyar alakulat mindig a leggyorsabb csoportba kerül. De egy kezdőnek sincs miért aggódni, hiszen van lassú csoport és még oktatást is lehet kérni” – újságolta Péter.

„Az ilyen gyakorlatok sava borsát mégis a csapatszellem adja meg. Itt nincs ellenfél, bár a versenyeket mindenki komolyan veszi, de kezdő motorosként is olyan figyelmet kaptam, mint most, amikor már a nyomukban vagyok. Ez szerintem az egyik legfontosabb, mert saját kútfőből éveket tanulhat valaki dolgokat, de ilyenkor ez olyan, mint egy edzőtábor. Türelmesek a gyorsabbak a lassúakkal, segítenek, átbeszéljük a gondokat. Egy ilyen hétvégén akár fél évet is lehet fejlődni. A legrutinósabb közöttünk Balog Csaba, akit elsőre szigorú tanárnak ítéltam, de vajból van a lelke és soha nem türelmetlen, ha kérdéssel fordulok hozzá. Az utolsó pályázásra Portimaóban több ellenfelet is kapott, Tomor Laci, Nagy Zoli és Kurucz Feri személyében. Kicsit rivalizáltak, de a pályáról lejövet mindenki elmesélte a tapasztalatát vagy a felfedezett titkokat. Így a köridők szinte tizedre azonosak voltak. Ez az évzáró motorozás számomra kevésbé volt aktív, mert egy három héttel ezelőtti bukásom sérüléseit még nem hevertem ki, de így is jót motoroztam, csak kevesebbet vállaltam. Csak ajánlani tudom minden motorosnak, hogy csatlakozzon ezekhez a kezdeményezésekhez. Ha szerencsénk van, még egy-egy olyan élményben is részük lehet, mint amit legutóbb tapasztalt a magyar csoport: az utolsó teszt napra megérkeztek a pályára superbike vb versenyzői, őket közelről látni fantasztikus lehetőség volt: mi csodálhattuk meg elsőként a jövő évi motorokat – ráadásul egészen közelről.” Gyuricza Péter hozzátette: felmerült annak a lehetősége is, hogy amennyiben nagyobb érdeklődés lenne, netán az utcai motorosok is becsatlakoznának, akkor a szállításokat is olcsóbbá lehetne tenni. Akit bővebben érdekel a pályamotorozás, vagy a külföldi verseny lehetőségek, amatőr klubnapok, azok a [www.trsportiroda.hu](http://www.trsportiroda.hu) honlapon a témában több információt is találhatnak.



Gyuricza Péter ezúton is szeretne köszönetet mondani az ACIS Benzinkúttechnika Kft-nek és Kapetz Gábornak, közismertebb nevén, a Svédnek a túrán való részvétel lehetőségéért

**DRIFTING**  
HUNGARIAN DRIFT PORTAL .HU

Drift, 2hot Girls  
LiveDj, SexyCarWash

- European & Hungarian Drift Series  
- Drift Festival  
- Drift Majális  
- Team Drift & Show

**2011**

Powered by: Hunakamo Info: +36-70-866-06-81

King Of EUROPE.NET FUSION Red crab films Redcrab.hu

# TÖRETLEN FEJLŐDÉS

Jövőre egymás ellen is harcolhatnak a Pál-fivérek

A Pál-testvérek a hazai mezőny legtehetségesebb fiataljai közé tartoznak. Markó 2006, Vencel 2007 óta versenyez, és azt is elmondhatják magukról, hogy egy energiától létrejöttét inspirálták. Édesapjukkal, Pál Szabolccsal beszélgettünk múltról és jövőről.

H. Pájer Ani

Hummer Gyula

– Ők találták ki, Ön javasolta a fiúknak – egyáltalán hogy jött ennek a sportnak az ötlete?

– Korábban mindkét fiú focizott, de az valahogy nem vált be. Aztán vettünk egy motort, és ezzel eldőlt a kérdés. A családban hobbi szinten szinte mindenki motorozik, így szinte egyértelmű volt, hogy a fiúk is kipróbálják majd a dolgot, de ők továbbléptek és a versenyek ízébe is belekóstoltak. És miután tehetségesnek bizonyultak, ott is ragadtak.

– Milyen motorral kezdtek a srácok, és hol tartanak most?

– Markó 2006-ban egy RM85-ös Suzukival, Vencel pedig 2007-ben egy 65-ös Kawasakival indult. Markó 2009-ben a Suzukival a Suzuki

riában: újoncként ez nagyon jó eredmény. Év elején úgy indultunk, hogy jó volna, ha az első tízbe beleférne, ami sikerült, úgyhogy elégedettek vagyunk. Vencel harmadik lett, ami gyönyörű eredmény, ha azt vesszük, hogy tavaly még csak a hatodik helyet tudta megszerezni, és a feltételek sem voltak száz százalékosak számára, hiszen a bátyja 2009-es motorjaival vágott neki az idénynek.

– Mindkét fiú fejlődik szépen: kitől tanulják és mennyi gyakorlással?

– Valóban, mióta elkezdték, nem volt olyan, hogy rosszabbul zártak volna egy évet, mint az előzőt. Leginkább én szoktam segíteni

az MX2 junior bajnokságban versenyez majd itthon és Szlovákiában, ha pedig a szponzorok is úgy gondolják, Európa egyik legerősebb bajnokságában, Csehországban is kipróbálják magukat a fiúk. Amennyit csak tudunk, megyünk, mert azért reménykedünk benne, hogy egyszer komolyabbá válik a dolog, és addig annyit kell gyakorolni, versenyezni a fiúknak, amennyit csak tudnak. Eddig külön kategóriában mentek, jövőre viszont végre együtt versenyeznek majd, és akkor már mindketten Markó eddigi támogatójától, Bestmotótól kaphatják majd a motorjukat. Egyébként a Bestmoto azon kívül, hogy a támogatónk, képviselőik, Király Titusz és Sárkány Dezső régi családi barátaink is. Mióta a fiúk versenyeznek, erre a két úriemberre mindig számíthattunk, és sokat segítettek. De ha már itt tartunk, meg kell említenem Csarnai István nevét is, aki a kezdetektől segítette, támogatta a fiúkat a céljaik elérésében. Nagyon hálásak vagyunk nekik. És még egy ember van, akinek nagyon hálás vagyok, a versenyszerelőnk, Sztrés Zoltán: ő minden versenyre úgy készítette eddig fel a motorokat, hogy az elmúlt négy évben műszaki hiba miatt egy versenyt sem kellett kihagynunk.



Markó és Vencel az idei Motorsport Expón az MX Energy standján már bemutatták a jövő évi motorjaikat (balra). A kis képen a fiatalabb testvér egyik ideji ugrása

Hollós csapatában megszerezte az MX85 kategória magyar bajnoki címét, Szlovákiában pedig MX85 kategóriában a 3., valamint Közép-Európa Kupában a 4. helyet. Vencel 2009-ben a magyar bajnoki futamok mellett a Közép-Európa Kupa futamain indult, valamint kipróbálta magát a szlovák bajnoki fordulókon, illetve a Kelet-Kupa versenyein.

– Az idei év hogy ment?

– Markó hetedik lett az MX2-ben. Ez volt az első éve az MX85 után ebben a kategó-

nekik: a többiekkel ellentétben mi nem járunk edzőhöz. Sőt, büszke vagyok rájuk, hogy olyanokat is maguk mögé utasítanak, akikkel edző foglalkozik, és akik sokkal többet gyakorolnak, mint mi.

– Tehetségesek, éppen ezért felmerül a kérdés, hogy mi a végcél? Mik a tervek jövőre és a későbbi évekre?

– Igazi nagy célok perpillanat még nincsenek. Annyi biztos, hogy Markó Magyarországon a Pro MX2-ben indul, Vencel pedig

– De nem csak a Bestmoto áll a fiúk mögött, hanem egy komoly energiátalozó cég is.

– A csapat egyik „motorjával”, a már említett Csarnai Istvánnal elgondolkodtunk azon, hogy piacra léphetne egy energiátalozó, amely a motokrosszra lenne kitalálva. A cégüknek sikerült megvalósítani az elképzelést, a termék a nevét is a sportágról kapta (MX Maximum és MX Minimum), és az idei évben már MX Maximum Energy Team néven indultunk a bajnokságban – tulajdonképpen ez a márka a csapat másik mozgatórugója.



“A családban hobbiszerint szinte mindenki motorozik, így szinte egyértelmű volt, hogy a fiúk is kipróbálják majd a dolgot.”





# LOEB NEM LAZÍTOTT

Wales Rali: A Ford megőrizte 2. helyét

Hiába a már régen begyűjtött idei vb-cím, a hétszeres világbajnok Sebastien Loeb nem ad át egyetlen győzelmet sem ad át ellenfeleinek. Különösen, ha az az utolsó WRC-futama a sorozatnak...

Amber PR: Gyártók



A francia fenomén nyerte a rali világbajnokság kétlites world rally car-os időszakának utolsó versenyét, a Wales Ralit. Az évad- és korszakzáró viadalon a második helyen Petter Solberg ért célba, míg a bronzérmes Jari-Matti Latvala lett. Helyezésének köszönhetően Latvala az egyéni ponttábla második, míg Solberg a harmadik helyet foglalhatja el – hátrólva ezzel a fiatal Sebastien Ogjert a negyedik helyre.

„Nagyon nehéz volt, Petter igazán gyors volt a rajttól fogva és kevés hibát vétett. Kemény harcot vívtunk, de nagyon élveztem ezt a ralit, amely az idei szezon leghosszabb csatája volt” – nyilatkozta Loeb. „Ez egy fantasztikusan jó autó és nagyon jó, hogy ezt

Loeb Wales-ben is nyert, így köszönte meg a búcsúzó C4 WRC-nek a fantasztikus sikereket





a győzelmet az utolsó versenyen a C4-essel szereztük meg. Őszintén remélem, hogy az új DS3-assal is hasonló sikereket érünk el. A jövő év új kihívás lesz és az sem lesz könnyű – tette hozzá a Citroen pilótája. Petter Solberg szombaton vesztette el első helyét Loebbel szemben. „Rettentően nehéz egy gyári csapatot megelőzni, de a legjobb formámat hoztam és nagyon keményen nyomtam a gázt” – nyilatkozta a félgéri



Bár a félgéri Citroënnel Solbergnek is komoly esélye volt a vb-második hely megszerzésére, a Ford taktikája hozzásegítette a kék ovált és Latvalát az egyéni ezüsthöz

alakulattal versenyző norvég pilóta. Jari-Matti Latvala bár csak harmadik lett Walesben, de az összetettben megelőzte Solberget és ott ezüstérmes lett Loeb mögött. A finn pilóta negyedikként kezdte meg a vasárnapot, de – egy kis taktikai trükkel – végül felverekedte magát a dobogóra, megelőzve csapatársát, Mikko Hirvont. (A hivatalos magyarázat szerint Hirvont egy sor hibát vétett a csúszós Margam Parkbeli gyorsaságin...)

A befutónál Hirvont Dani Sordo követte a gyári Citroënnel, majd Henning Solberg érkezett, aki a hatodik helyen kormányozta célba autóját. A hetedik Matthew Wilsont Kimi Raikkönen követte a nyolcadikon, ami azt is jelentette, hogy az F1-es világbajnok az egyéni ponttábla nyolcadik helyét is elfoglalhatta a végelszámolásnál. (Debütáló évében ez volt az ötödik pontszerző helye a rali világbajnokságban.) A finn sztár nyomában Mads Ostberg és Andreas Mikkelsen zárja az első tíz helyezett listáját.



#### A Futam végeredménye

1. S. Loeb	Citroën C4	3:14:54,0
2. P. Solberg	Citroën C4	3:15:13,1
3. J.-M. Latvala	Ford Focus	3:16:29,3
4. M. Hirvonen	Ford Focus	3:16:47,3
5. D. Sordo	Citroën C4	3:17:06,2
6. H. Solberg	Ford Focus	3:21:20,5
7. M. Wilson	Ford Focus	3:23:31,8
8. K. Raikkönen	Citroën C4	3:25:21,9
9. M. Ostberg	Subaru Impreza	3:27:07,7
10. A. Mikkelsen	Ford Fiesta	3:28:55,2

#### A bajnokság A bajnokság végeredménye

Pilóták	
1. S. Loeb	276 pont
2. J.-M. Latvala	171 pont
3. P. Solberg	169 pont
4. S. Ogier	167 pont
5. D. Sordo	150 pont
6. M. Hirvonen	126 pont
7. M. Wilson	74 pont
8. H. Solberg	45 pont
9. F. Villagra	36 pont
10. K. Raikkönen	25 pont
Konstruktőrök	
1. Citroën	456 pont
2. Ford	337 pont
3. Citroën Junior Rally Team	217 pont
4. Stobart	176 pont
5. Munchi's	58 pont

## NÉGY A TÍZ ELLEN

Bár a Citroenről már régen kiderült, hogy Sebastien Ogier csatlakozott a hétszeres bajnok Sebastien Loeb-höz az első csapatban, a második alakulat összetételét véglegesíteni kell, és ez komoly spekulációkat váltott ki az elmúlt hetekben az interneten. „Két csapattal indulunk jövőre, de még nem tudom megmondani, kikből áll majd a második, mert a szükséges költségvetés még nem áll rendelkezésre” – mondta Quesnel, a franciák főnöke. „Ez azt jelenti, hogy Dani Sordónak a költségvetés 100%-t elő kellene teremteni, ha a Citroënnel akarja folytatni, és ez nem egyszerű feladat. Ugyanez vonatkozik Kimi Raikkönenre is.” Quesnel, aki szívesen látná a korábbi világbajnok, Petter Solberget a Citroen második csapatában 2011-ben, miután a norvég egy magánkézben lévő Citroen C4 WRC-vel versenyzett ebben a szezonban, azt mondja, hogy adott számos ajánlatot a pilótának. „Sok lehetőségünk van, de mi azt szeretnénk, ha olyan pilóták szereznek meg a szükséges költségvetést, akik nagyon gyorsak” – nyilatkozta a sportvezető. „Nagyon elégedett lennék, ha Kimi és Petter alkotná a csapatot, de biztosan nem lehet mondani. Tavaly, ugyanebben az időben sem volt még kész a csapatösszeállítás, ezért nem is aggódom. Várunk egy kicsit, biztos vagyok benne, hogy két autóval lesz jelen a második csapat, még akkor is, ha ez kissé bonyolult is alakul majd.” Quesnel azt is megerősítette, hogy legfeljebb négy DS3 WRC fog versenyezni Svédországban, mivel a Citroen nem szeretné, hogy az autó az első szezonban privát ügyfelek számára is elérhető legyen. Eközben a Ford csapat főnöke, Malcolm Wilson olyan terveken dolgozik, hogy Svédországban akár 10 Fiesta RS WRC is ott lehessen a rajtdobogón. „Még nem értük el ezt a számot, de megvalósíthatónak látszik az elképzelés” – mondta a Ford első embere.

Canon

TAMRON SIGMA

PENTAX

Camera Kft.



Megbízott magyarországi márkaszerviz, Canon szaküzlet

Canon, Sigma, Pentax, Tamron márkaszerviz

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

Camera Kft.

1085 Budapest, Somogyi Béla u. 19.

Tel.: +36 1 266 8085, 328 0691

Fax: +36 1 235 0831

Nyitva: Hétfőtől péntekig 9-17 óráig.

E-mail: info@camerakft.hu

www.camerakft.hu

BEMUTATÓINKRÓL ÉS AKCIÓINKRÓL ÉRDEKLŐDJON HONLAPUNKON!

# HÓ, JÉG ÉS SZÖGES GUMI

Mikulás Rali: Ahogyan azt mindig szerettük volna

Évek óta először fordult elő, hogy igazi havas raliversenyt rendezzenek Magyarországon, de az eredményt tekintve ez se hozott sok változást: a Mikulás Ralit is a bajnok Asi-Pikó páros nyerte.

Mihályi Csaba

Janics, Pataky, Tenk, Hovács-barna



Eredetileg buli-versenynek indult a Mikulás Rali, ám az elmúlt években az országos ralibajnokság mezőnyével párhuzamosan ez az erőpróba is megerősödött, ami annyit tesz: ezen a versenyen sem lehet labdába rúgni komoly felkészülés, teszt és megfelelő gumi nélkül. Az idén a megfelelő gumi volt a kulcskérdés. A verseny hetében többször is esett a hó, és szerencsére Veszprém környékén meg is maradt, így a gyorsaságik egy része havas, jeges körülmények között zajlott. Volt ugyan vizes,



Sziji Zsolt nagy meglepetésre versenyképes volt a kis Clioval, de Asiékkel persze megint senki nem tudta tartani a lépést



Új, kartonszerűlt és szépséghibás műszaki termékek akár **40-60%** kedvezménnyel!



**Electro Best**  
Műszaki üzlet  
1152 Budapest,  
Szentmihályi út 171  
(China Mart G01-G02)  
Tel: 06 30 934 7647

## NAVIGÁTORBÓL PILÓTA

Zsiros Gábor nemcsak navigátor-ként, hanem pilótaként is profitált az idei világbajnoki szereplésből – legalábbis ez derült ki a vasárnapi Mikulás Ralin, amelyen az abszolút negyedik (!) helyen vitte célba a Skoda Octavia WRC-t. „Jó lenne, ha több téli versenyünk lenne, mert a havas, jeges pályákon fülög ért a szánk menet közben” – mondta az alkalmi pilóta, akinek ezúttal is Őry Tamás diktálta az itinert. „Havon egyébként az a lényeg, hogy nagyon előre kell gondolkodni, s már jóval a kanyar előtt, nagy tempónál megindítani az autót, amely így átsodródik keresztbe a kanyar ívére. Mondjuk a szöges gumi száraz aszfalton kevés élvezeti értékkel bírt, előfordult, hogy százhatszáz csúszkáltunk össze-vissza, de a nézőknek szerintem tetszett. Ami pedig az eredményt illeti, sokan mondták, hogy a nap meglepetései voltunk, én erre azt válaszoltam: sokat tanultam Turán Fricitől az idén és úgy látszik, az átváltóztott havas éjszakák sem múltak el nyomtalanul...”



sőt, száraz aszfalt is, de a jég szöges gumit kívánt. Rádásul nem is a Monte-Carlo Rali apró szögét, hanem a Svéd Ralin használt hosszút. Akinek nem volt ilyen, akár csomagolhatott is a rajt előtt.

A verseny nagy esélyese a bajnok Asi–Pikó páros volt, akik az első szakaszt meg is nyerték Mitsubishijükkel, ám a másodikat egy kicsit elóvatostokdták. Ez volt a legkevésbé jeges része a pályának, ezért Asi

Lent a két S-osztály ellenfél küzd az elemekkel és egymással: a Budavári-Boroznaki csatából ezúttal a Taxi4 pilótája került ki győztesen

úgy gondolta, hogy inkább beosztja a szögeit mind a hat gyorsaságra. Neki lett igaz. A Kazár–Szöke páros a második gyorsasági után ugyan átvette a vezetést, sőt, közel fél perccel el is húztak, de a második körre Kazárnak elfogytak a szögei, így a negyedik gyorsaságin Asi visszavette az elsőséget, és nyert.

A miskolci pilótának később sem volt szerencséje: két gyorsaságin is utolérte az Osváth–Farnadi kettőst, a párosnak azonban az utolsó szakaszon sikerült lehajrázniuk Kazárt és megszerezték a második helyet, míg a quad és SEAT-bajnok harmadik lett.



**MAXIMUM kedvezmény! MINIMUM ár!**

**Az AV Planetnél!**

**-30%**

**-35%**

autóhifi · digitfényképező · CD/DVD erősítő · hangfal · hazimozirendszer · hifi · mp3 lejátszó · navigáció · projektor · televízió · videokamera · háztartási gép



Osváthék olyan ügyesen terelgették a Mitsubishit a fagyos talajon, hogy végül másodikak lettek a Mikulás Ralin

Az amatőrök versenyét a Zsiros-Óry kettős nyerte Skoda Octavia WRC-vel. Zsiros Gábor nem először próbálta ki magát a volán mögött, bár a szezon nagy részét a navigátori ülésben töltötte Turán Frigyesnek a vb-n, Vizin Lászlónak pedig az IRC-n olvasta az itinert. Hivatalosan nem volt ugyan kétkerékhajtású csoport a Mikulás Ralin, azért mégis rangot jelentett a leggyorsabb kétkeresnek lenni.



## AZ AFM KÖZLEMÉNYE

Az Autósport és Formula Magazin a nemzetközi motorsport történésein túl hosszú évek óta figyelemmel követi a hazai szakágak eseményeit, azokról havonta beszámol. A kiadó a Magyar Nemzeti Autósport Szövetség illetékeseinek, valamint a legkülönbözőbb versenyeken induló sportolók, csapatok visszajelzései alapján úgy látja, hogy tevékenysége minden érintett számára hasznos, sőt, alkalmanként egyedülálló, hiszen a nyomtatott sajtó képviselői közül nem egy esetben kizárólag mi tudósítunk egy-egy szériáról. Lapunk feltett szándéka, hogy a jövőben is folytatja majd a megkezdett munkát, és még több teret biztosít a magyar autósportnak. Mindezt azonban csak megfelelő feltételek és korrekt kapcsolatok mellett teheti. Azon személyeknek, cégeknek és csapatoknak, amelyek másképpen járnak el, a jövőben csak speciális feltételekkel lesz helyük hasábjainkon. Kiadónk üzleti partnerei, a velünk különböző megállapodást kötött természetes és jogi személyek közül néhányan már a mögöttünk álló esztendőben sem feleltek meg ennek a szempontnak, tartozásaikat nem rendezték az AFM felé. Lapunk vezetése emiatt úgy döntött, hogy 2010. decemberi számunkban és weboldalunkon közzé teszi azoknak a neveit, tartozásait, akik szolgáltatásokat rendeltek tőlünk, de több mint fél éve nem fizették ki azokat. Az érintettek az időközben eltelt hónapok alatt egyetlen megkeresésünkre (postai levél, e-mail, telefon stb.) sem reagáltak, így nem látunk más lehetőséget, mint Olvasóink tudomására hozni a fent részletezett magatartást.

Cég, egyesület	Megrendelő személy	Szolgáltatás	Ár
ACS Motorsport	Ács Zoltán	PR-cikkek	120 000 Ft
North-Country Kft.	Tábori József	PR-cikkek	262 500 Ft

Ezt a kitüntető címet pedig a Szijj-Nyírfás páros szerezte meg, akik az A8-as Mitsubishi Lancerüket lecserélték egy Renault Clio R3 Maxra, amit egész szépen terelgettek. A kisebbik licenccs kategóriát a veszprémi pályák specialistája, a Zagyva-Tisch páros nyerte Suzuki Swifttel, a Ladák versenyét pedig a Molnár P.-Somodi kettős. Itt a vertmezőnybe került a Puskádi-ifj. Kanyik páros is, akik mind a ketten az első osztály A7-es kategóriájában versenyeznek, mint sofőr és csak erre az egy versenyre ültek össze egy Zsiguliba. Mert a profizmus mellett azért ilyen is előfordul a Mikulás Ralin.

### Mikulás Rali végeredménye

1. Asi-Pikó	Mitsubishi Lancer Evo IX	46:09,6
2. Osváth-Farnadi	Mitsubishi Lancer Evo IX	+47,4
3. Kazár-Szőke	Mitsubishi Lancer Evo IX	+50,6
4. Zsiros-Óry	Skoda Octavia WRC	+2:09,9
5. Matics-Matics	Mitsubishi Lancer Evo IX	+2:17,5
6. Ferencz-Elek	Mitsubishi Lancer Evo IX	+5:19,3
7. Krupp-Becze	Mitsubishi Lancer Evo IX	+6:28,1
8. Balázs-Gál	Mitsubishi Lancer Evo IX	+6:37,5
9. dr. Varga-Varga	Mitsubishi Lancer Evo IX	+6:49,6
10. Boroznaki-Kiss	Mitsubishi Lancer Evo VI	+7:13,8



## Ismét az élen:

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



A magyar autósport támogatója a Magyar Suzuki Zrt.



Way of Life!

# EGY ELÉGEDETT EMBER

Budavári a télen dönt a folytatásról

Bár nem nyert sem kategóriát, sem csoportot, Budavári Zoli mégis elégedett az idei évvel. Jövőre pedig vagy fejlesztenek vagy váltanak – egy telük van, hogy eldőljön a folytatás.

H. Pájer Ani; Bucskó



– **Elégedett vagy az év végi eredménnyel?**  
– Igen, teljesen. Nem is gondoltuk, hogy ilyen jól megy majd: kategória második, és csoport harmadikak lettünk. Ha az év elején valaki azt mondja, hogy abban a kategóriában, ahol Szíj Zsolt és Boroznaki

Tibíék is indulnak, ilyen jól fogunk végezni, akkor minden bizonnyal kinevetem. Persze sok minden kellett ehhez, de összességében boldogok vagyunk.

– **Műszaki problémáitok voltak?**

– Voltak, de szerencsésen voltak, ugyanis, ha baj volt, az mindig az első napon történt, így második nap tudtunk szuperralizni, és pontokat gyűjteni. Volt kardántörésünk és kétszer is leszakadt a kormányoszlopunk, ami egyértelműen szerelő-hiba volt, valamint három versenyen nem úgy szerepeltünk, ahogy kellett volna. Ha ezek a gondok nem lettek volna, még előrébb végeztünk volna, de még így is azt mondom, hogy egy nagyon jó autónk van.

– **Melyik versenyhétvégét felejtend el a legszívesebben az ideiek közül?**  
– Miskolcon a rajt után három kilométerrel tört el a kardánunk. Egész nap semmit nem csináltunk, és az esti versenyzéstől el is ment a kedvem teljesen, úgyhogy ezt szívesen elfelejténém. De a szombathelyi kormányoszladásunk sem szép emlék, mert ott még árokba is csúsztunk.

– **És ha már az egyik véget megemlítettük, legyen szó a másikról is: melyik volt a kedvenced?**

– Jó kérdés... Mindenhol vannak szakaszok, amelyek fekszenek, de hogy egy egész versenyt tetsszen, az nagyon ritka. Idén inkább szerencsés, mint szeretett versenyek voltak: Egerben, Pécsen és a Salgón jól mentek a dolgaink, és a murvák, ahol nem volt problémánk. A murvákat valahogy jobban szeretem, mert szabadabban lehet ott autózni, és többet lehet keresztbe tenni az autót – amit meg nagyon szeretek –, így azok közelebb is állnak hozzám.

– **Jövőre változik valami?**

– Jelen állás szerint nagy változás nem lesz, de szervizcsapatot cserélünk és az autón végzünk kisebb átalakításokat: a súlyát mindenképpen csökkentenünk kell, és a fékrendszert kell fejlesztenünk még. Céljaink között szerepel, hogy kategóriát váltunk, és esetleg N4-be átmegyünk egy S2000-res autóval, de ezek még igazán csak álmok, majd meglátjuk, valóra válnak, vagy sem.



## SZILVESZTER ELŐTT

Az év utolsó motorsport eseménye

Nem a Hungaroringen kezdődött, de már hét esztendeje Mogyoródon rendezik a Szilveszter Ralit. A rendező, Füredi András a 2010-es futamról már konkrétumokkal is tudott szolgálni.

Duen.hu



– **Idén is elfoglalják a ralisok a pályautózási hazai fellegvárat?**

– Igen! Éveken keresztül csak a kerítésen kívül tudtuk megrendezni a versenyt. Vágyakozva nézegettünk be a Hungaroringre, aztán tavaly már megkaptuk a benti részeket, ami egy jelentős változást hozott a verseny életébe, hiszen két különböző gyorsasági szakasz tudtunk megrendezni és a szervizpark is bent kapott helyet. A Hungaroring Zrt-nek köszönhetően a tavalyihoz hasonlóan az egész Hungaroring a rendelkezésünkre áll.

– **A hivatalos honlap információi szerint idén több újdonság is várható a rendezvényvel kapcsolatban...**

– Van pár újdonságunk. A rendezőbizottság tagjai jártak kint a Monzai Rally Show-n és remek ötletekkel tértek haza, amiből megpróbálunk már idén néhány dolgot belecsempészni a versenyünkbe. Például már

a verseny első napján megrendezünk egy gyorsasági szakaszt a ring belső részén.

– **Mi a verseny menetrendje?**

– A hagyományoknak megfelelően december 28-29-én, kedden és szerdán rendezzük. Ez újból hétköznapra esik, de nem szeretünk volna senkinek sem a karácsonyát, sem pedig a szilveszterét keresztbe húzni.

– **Tehát kedden lesz a gépátvétel és a prolog?**

– Nem prolog lesz, hiszen az eredmény beleszámít az értékelésbe. Az átvételek után tehát lesz egy gyorsasági szakasz. Egyébként összesen hat gyorsasági van a tervben. Próbálunk ebben is egy kis pluszt nyújtani a korábbiakhoz képest. A ring külső szakasza a megszokott módon az M3-as mellől, az Ecclestone út elejéről rajt és a ring körül halad, majd a hátsó kapun – ahol tavaly is – bejön a mezőny és a Gold tribün mögött lesz a szakasz célja. Ezt háromszor

kell teljesíteni. A másik gyors a Hungaroring első kanyarjából indul és a boksztucában van a célja, ez is teljesen hasonló a tavalyihoz. Ami az újdonság, az az utolsó gyors, amivel szeretnénk egy méltó végszót adni az évnek. SuperFinal gyorsaságának neveztük, egy 13 kilométeres gyorsaságit takar, ami igazából a ring belső szakasza és ezt kell körgyorsként teljesíteni.

– **Monzából a tapasztalatokon kívül esetleg hoztatok haza néhány WRC-s indulót is?**

– Természetesen próbáltunk több csapattal is tárgyalni, megismertetni velük a versenyünket. Gyanítom, hogy idén még azok a kapcsolatok nem fognak nevezőt hozni. De természetesen számítottunk a szlovák és cseh versenyzőkre, ahogy tavaly is. És persze tudunk több olyan magyar versenyzőről is, akik WRC-vel fognak rajthoz állni, de konkrétumokról csak a nevezések lezárása után tudunk beszélni.

– **Idén is vártok amatőr versenyzőket?**

– Gyakorlatilag mindenkit szeretettel várunk! A hazai élmezőnytől kezdve az amatőrökig mindenki elindulhat a versenyen.





# LÉPÉS RŐL LÉPÉSRE

Sajtós Dénes-Diósi János (Honda Civic Vti A3): Idén összeállt a csapat

Két éve még harmadik, tavaly második volt az alakulat, idén pedig megnyerték a Rali-Túra Bajnokság A3-as kategória bajnoki címet.

Sári Péter



„Az idei év elején a támogatók felé az ígéretünk az volt, hogy az első háromban szeretnénk végezni, de titokban bíztunk benne, hogy ennél jobb is sikerülhet, ha minden összeáll. Télen egy vadonatúj autót építettünk, csak így lehet nekivágni egy új évnek. Ennek tudható be, hogy műszaki hibánk alig akadt, ami mindenképpen nagy előrelépés ahhoz képest, hogy tavaly rengeteg műszaki gonddal küzdöttünk” – mesélte a csapat vezetőjével, Szilágyi Tamás. „Jól sikerült versenyeink voltak, igazából a rendezőknek kellene egy kicsit másképpen kezelni a Rali-Túra mezőnyét, nem 'lelenc-gyerek' módjára, főként amikor a mezőny az ORB-vel közösen megy. A jelenlegi nehéz gazdasági helyzetben különösen meg kellene becsülni bennünket, mert úgy gondolom, hogy csak azért egészítettük ki az

ORB-t, mert ott is kevés volt az induló. Ezzel együtt azt gondolom, hogy a szombathelyi verseny szenzációs volt, az egri verseny is kiválóan alakult, bár voltak gondok a tréningen és a lassítókkal, de ha egy picit jobban oda figyelnének a rendezők, akkor nagyon színvonalassá tudnák tenni az ilyen erőpróbákat. A veszprémi verseny után viszont kifejezetten keserű volt a szánk íze, a kis autóknak ez a helyszín egy anyagilag roppantul megterhelő és nem igazán versenyezhető feltételeket adott” – folytatta a team irányítója. „A tatabányai és az esztergomi versenyek nagyon jól sikerültek, elsőkké lettünk. Aztán jött a szombathelyi futam, ahol bíztunk a jó befutásban, és be is váltak reményeink, ismét megszereztük a dobogó legfelső fokát. Azt mondhatom, hogy ez volt az év verse-

nye. Veszprémben harmadikk lettünk. A kocsin szinte minden eltört, elhajlott, rengeteg munkát adva a csapatnak. Az ózdi versenynek úgy mentünk neki, hogy csak pár pont kell a bajnoki címhez, de ez itt nem sikerült. A Szendrő Ralit második helyen fejeztük be, amihez kellett egy kis szerencse is, de összességében a Sajtós-Diósi páros nem méltatlanul lett 2010 A3 bajnoka. Az eredménnyel természetesen minden támogatónk elégedett volt, és részükről az az elvárás, hogy a bajnoki címet jövőre védjük meg – amit persze mi sem szeretnénk másképpen... Jövőre marad az autó, bár próbálunk fejleszteni a futóművön, váltón, felfüggesztésen. A kocsi a megbízhatóságról idén tanúbizonyosságot tett, azon tehát nem kell sokat változtatni, egyedül a gumimárkát fogjuk kicserélni” – foglalta össze az esztendő t a csapatvezető. „Ezúton szeretném megköszönni a 2010-es évet versenyzőinknek, szerelőinknek, az összes üzleti partnerünknek és Jordan-nak, a sajtófőnökünknek, a Rallyheart.hu-nak, aki a „kisebb” versenyzőkkel is foglalkozik. Továbbá kellemes karácsonyt és raliban gazdag boldog új évet kívánunk mindenkinek!”



# MINDEN IGÉNYT KIELÉGÍT

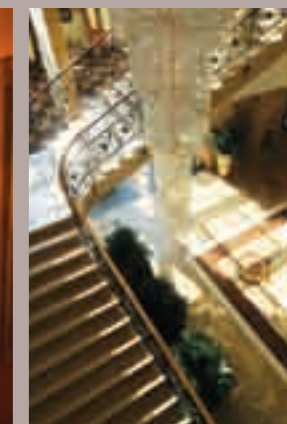
Ramada Resort: Egyedülálló szálloda Budapest határában

Van egy hotel a főváros szélén, amelyik egyre több embernek jut eszébe, ha pihenni indul az ország középpontja felé, vagy üzleti céllal szállna meg Budapesten. De a Ramada Resort ezen túl is számtalan lehetőséget kínál a vendégeinek, többek között a szabadidő felhőtlen eltöltésére, vagy éppen találkozók lebonyolítására.

TDH



Ha szigorúan a tényeknél szeretnénk maradni, akkor is megállapítható, hogy a Ramada Resort Budapest négycsillag superior konferencia- és wellness szálloda szolgáltatásait tekintve egyedülálló a magyar fővárosban. 309 kényelmes szobájából, lakosztályából és apartmanjából kitekintve a zöld környezet miatt fantasztikus látvány tárul a vendégek elé, miközben minden pillanatban érezhetik azt a minőséget, amely körbeveszi őket. A napközben lebonyolított városnézés vagy üzleti tárgyalás után esténként a hotel minden igényt kielégítő saját spa, wellness és fitneszrészlegét, illetve szórakoztató központját is használhatják az itt lakók. Aki ennél is többre vágyik, vagy éppen a gyermekei kívánságainak szeretne engedni, az könnyedén, fürdőköpenyben is átsétálhat Európa egyik legnagyobb fedett vízi témaparkjába, az Aquaworldbe. A szálloda minden helyisége, a szobáktól a hallon át fürdőig a maga tágas terei miatt



## KÖZEL A HUNGARORINGHEZ

Magazinunk olvasóinak nyilvánvalóan eszébe jut, hogy a Magyar Nagydíj idejére mennyire ideális hely megszállni a Ramada Resort Budapestben. Talán nem árulunk el titkot Önöknek, ha leírjuk: a száguldó cirkusz csapatai már a két évvel ezelőtti megnyitást követően felfedezték maguknak a hotelt. Egyrészt a forma-1-es pálya közelsége, a dugómentes közlekedés, másrészt a kényelem az, ami miatt időben le kell foglalnia a szobáit annak, aki július végén itt szeretne eltölteni pár éjszakát...

azt sugározza, hogy itt nincsen korlátok közé szorítva, pihenése, kikapcsolódása alatt szabadon elengedheti magát. Az étteremben mindezt az érzést olyan gasztronómiai élményekkel is kiegészítheti az ember, amelyekre a saját otthonában nem minden esetben van lehetősége vendégnek. A személyzet udvarias és figyelmes, a kiszolgálás elsőrangú, emellett az árak is kedvezőek – különösen ha valamilyen akció (mondjuk a karácsonyi vagy a szilveszteri ajánlat) keretében költözik valaki a Ramada Resort Budapestbe. Mivel az M0-ás Megyeri híd pesti hídfője mellett fekszik, könnyen megközelíthető, érkezzen az ember gépkocsival, busszal, vagy bármilyen messziről, a közeli Ferihegyi repülőtér érintésével. A vendégeknek a parkolás sem okoz gondot, mert a hotel mellett egy több mint 1000 férőhelyes, ingyenesen használható terület áll az autók rendelkezésére.

# BENZINGŐZŐS HÉTVÉGE

Első alkalommal rendezték meg az Autó Motor Sport Expót. Az eseményen több mint 50 kiállító partner révén, közel 5000 m<sup>2</sup>-en több mint 100 versenyjárművet, valamint három világ-, négy Európa- és több magyar bajnokot láthatott testközelből a több mint 15 000 látogató – de magazinunkkal is sokan megismerkedhettek. A seregszemle a HUNGEXPO Zrt. részéről is kiemelten pozitív fogadtatásban részesült és a cégvezetés többször is hangsúlyozta, hogy hosszútávon számítanak a kiállításra a vásárváros éves programjában. Ennek keretében már meg is kezdődtek az egyeztetések egy 2011 március közepén lebonyolítandó, hasonló, csak sokkal nagyobb szabású és interaktívabb rendezvény szervezéséről, melyre minden kedves AFM olvasót is szeretettel várunk.



Fotó: Kummer Gyula

# HEVES JEGES

Élményautózás a havas és fagyos Ausztriában



Nagyon hasonlít egymásra a világbajnokság elitpilótája, a hazai élmezőny képviselője, az alacsonyabb osztályú bajnokságok résztvevője és a civil autós mosolygós arca, amikor kiszáll a kocsijából egy havas-jeges autózás után: ilyenkor minden sofőrnek fülig él a szája. Az érzést most bárki megtapasztalhatja, mondjuk két sielés között, néhány száz kilométerre Budapesttől – akár a saját, utcai autójával is.

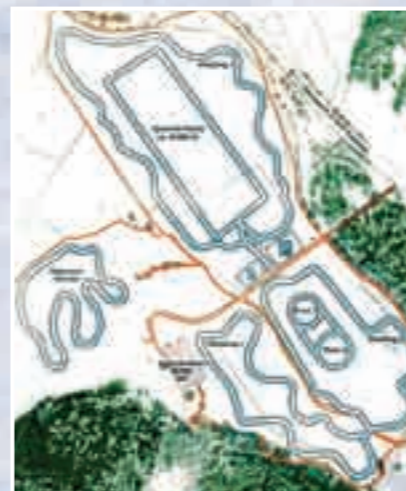
TOH



Ausztriában a lungau sí-régió szakemberei évekként felismerték, hogy a terület elhelyezkedése miatt ideális a téli vezetési gyakorlatokra, emellett könnyen megközelíthető Németországból, Olaszországból, Szlovéniából, de Magyarországról is. Az óriási területen elhelyezkedő pályarendszer december első hétvégéjétől várja az érdeklődőket és a száguldás szerelmeseit. Az időjárási viszonyok állandósága miatt lehetőség nyílik az ide érkezőknek arra, hogy

biztonságos hó- és jégvezetési gyakorlatokra tegyenek szert. Közben pedig a legszebb, legfrekvenciáltabb sítérületek további program-lehetőségeket adnak számukra. Így jó program ez egyéni szórakozásra, vagy akár cégek járművezetőinek képzésére, céges rendezvényekre is. Mivel az érdeklődés egyre nagyobb, az előző évekhez képest a lungau téli tesztpálya idén tovább bővült. Az ide érkezőknek lehetőség nyílik arra, hogy az Alpine Driving Center

tulajdonában lévő autókkal (Ford Sierra 4x4, BMW, Mitsubishi Evo) próbálják ki magukat, a professzionálisan felkészített járművekben ráadásul profi instruktőrök nyújtanak segítséget. További lehetőségként saját kocsival is lehet gyakorolni a téli vezetést, amivel újabb biztonsági ismeretekre is szert lehet tenni. Ez általában minden sofőrnek nagy örömet okoz, hiszen egyrészt „játszhat” szeretett autójával, másrészt közben teljes biztonságban tudhatja azt. A szárnyukat bontogató fiataloknak is kiváló lehetőség Lungau tartományban található pálya, mert az osztrák pályán kockázat nélkül kiélhetik a csúszkálás iránti vágyaikat. *További információk: [www.adc-lungau.at](http://www.adc-lungau.at)*



Szemet gyönyörködtető környezetben, de biztonságos körülmények között gyakorolhatjuk a havas, jeges autózást az osztrák pályán – akár két fásztó sínep szünetében is



# KIENGEDNI A GŐZT

Az év autókrossz versenyzője, Ábrahám Károly



Idén már ötszörös magyar bajnok autókrosszban Ábrahám Károly, a 2010-es díjkiosztón ráadásul „Az év versenyzője” címet is átvehette a szakágtól.

H. Pájer Ani; Anda Irén



– Hétfől öt versenyen győzött itthon idén, 130 pontjával messze a legtöbbet gyűjtötte a bajokságban, és az Eb futamain is jól szerepelt. Meglepte az elismerés?

– Ez volt az első ilyen trófeám, és nagy meglepetés volt, de nagyon kellemes. Sok év munkája van ebben, és jól esett, hogy el-

ismerték. De szerintem ezt nem csak én kaptam, hanem az egész csapatunk, a szereplők, hiszen nélkülük nem sikerült volna ilyen eredményeket elérnem. Ugyan nem tudom a pontos menetét az év versenyzője kiválasztásának, de mindenesetre boldog vagyok a megtiszteltetéstől.



Az év autókrossz versenyzőjének kikapcsolódás a küzdelem, ennek ellenére ugyanolyan sikeres benne, mint az üzleti életben



– Nem volt egyszerű ezt a beszélgetést összehoznunk – talán két hétbe telt – ami jól mutatja, hogy a cége miatt túl sok szabadideje nincs. Hogy tudja mégis beleszorítani a hazai és a külföldi versenyeket ebbe a napirendbe?

– Muszáj valahogy kikapcsolódnia. Valóban nagyon sokat dolgozom, ezért jól esik a versenyek hétvégéin kiengedni kicsit a gőzt. Ehhez persze nagyon kell a csapat, a szerelők munkája, hiszen ők foglalkoznak az autó felkészítésével, nekem sajnos sokszor az edzésekre sincs időm: legtöbbször a futamokon szoktam gyakorolni. Külföldre utazva is általában az a menetrend, hogy a csapatom előremegy, én meg utánuk repülök, amint tudok, és már felkészítve vár minden. Itthon más a helyzet, szombat reggel beszálok a szervizbuszba, és vasárnap estig együtt vagyok a fiúkkal, sőt igyekszem minden munkából alaposan kivenni a részem.

– Sok mindent megmagyaráz, ha beszélünk arról, hogy mi is a munkája: több nagy autógyártó alkatrész beszállítója. Tíz éve egész kicsiben indult: hogy sikerült az apró vállalkozásból ekkora céggé válniuk?

– Kellett hozzá, hogy jó időben, jó helyen legyünk, de talán a legfontosabb a megbízhatóságunk, a pontosságunk és a szavahihetőségünk. 6 emberrel 25 négyzetméteren kezdtük, ma már 238-an vagyunk és csak a gyártócsarnok közel 4000 négyzetméter. Ez mind annak köszönhető, hogy a vevőink ragaszkodnak hozzánk: a válság idején sem veszítettünk vevőt, sőt egy újat is sikerült szereznünk. Tükröket, lámpatesteket, kapcsolókat gyártunk a Mercedes, a Suzuki, az Audi, a BMW és az Opel bizonyos típusaihoz. Korábban én voltam a karbantartó, és magam is ellenőriztem a termékek minőségét, ma már van erre szakemberünk, mert erre nap mint nap igazán nincs már időm. Sokat fejlődtünk az utóbbi években, és ezt a szintet szeretnénk is tartani.

– Mindezekon kívül a szakágot is támogatja...

– Igen, a túrkevei versenyek rendezésében évek óta részt veszek, Szabó Kálmánnal együtt csináljuk a versenyeket. Dömsödön szoktam még besegíteni, és az Eb futamok szervezéséből is igyekszem kivenni a részem. Nekem ez a sport a szívügyem, és ezért érzem úgy, hogy muszáj támogatnom, mert az autókrossz nincs könnyű helyzetben. Nincs komoly utánpótlásunk – talán, ha két juniorunk van –, nincs reklámunk, és nincs médiánk – reméljük, hogy Budai Feri fog majd tudni segíteni ezen.

– Ábrahám Károly csapata körül fog változni valami 2011-ben?

– Terveztem, hogy 2011-ben átmegyek a nagy kategóriába, a divízió 3-ba, de a munkám miatt nem nagyon tudtam intézkedni az ügyben, így az eltolódik, és maradunk az eddigi autónknál. Viszont 2012-re mindenképpen szeretnék váltani, aminek már most elkezdtem az előkészületeit.

– Ha most nagyon röviden Önnek kedvet csinálnia az autókrosszhoz, mit mondana a sportágról?

– Nagyon komoly tradíciója van, és a futamokon mindig nagyon jó a hangulat. A hétvégék, mint egy családban, úgy telnek el. Nincs vita, nincs veszekedés, mindenki ismer mindenkit, mindenki szóba áll a másikkal – nem is hiszem, hogy jól érezném magam egy olyan közegben, ahol ez másképp van. Kicsit sok a por meg a sár, de nagyon jól esik itt lenni – mindenkinek csak javasolni tudom, hogy egyszer jöjjön el, és legyen a részese.

# KÉTSZERES BAJNOK

A dömsödi hagyományok követője: Klenáncz Szabolcs

A sportágválasztás nem jelentett nagy kérdést Klenáncz Szabolcs számára: mivel dömsödi, egyértelmű volt, hogy az ott nagy hagyományokkal rendelkező autokrosszban fog versenyezni. Két hónappal a 14. születésnapja előtt már kétszeres junior bajnok.

H. Pájer Ani

Anda Irén



– Nem gyengék ezek az autók, viszont nagyon könnyűek: szoktál félni a volán mögött?

– Nem, hiszen nincs mitől. Ha borulok, akkor legfeljebb rám hajlik a bukókeret, de még szerencsére erre sem volt példa. Meg szerintem nem is hajlana el: nagyon erősek ma már a teherviselő csövek. Ezek az autók szöcskék, murván megyünk, és mivel a sár néha kicsit zavar, ezért kipróbáltam az aszfaltot is. Az kicsit jobb volt, mert nem kell azzal foglalkoznom, hogy tisztogassam a sisakomat és csak az autóra tudtam figyelni. Kényelmesebb volt, és lényegesen könnyebb.

– Ezek szerint gondolkodtál már más szakágon?

– Igen, bár mostanában még nem tervezem a váltást. Az azonban biztos, hogy a ralit vagy a ralikrosszt mindenképpen kipróbálom egyszer.



– Gondolom azt már te is érzed, hogy nem egyszerű sport ez – és a pénzügyi háttér megteremtése sem könnyű feladat. A korod és az eredményeid révén könnyebb támogatásokat találsz, mint a többieknek?

– Nem, de én nagyon szerencsés vagyok, mert sokat köszönhetek apukámnak és a CBA Kft-nek, a magyar üzletláncnak, valamint a Klenáncz Méhészetnek. De Katona Gábor is sokat segített: a gatlóimat ő szokta fejleszteni és gondozni. A motor programozásában Mátray Gábor, a tuningban pedig Bálint László alkotott kiválót. És ha már itt tartunk, a szerelőimnek is hálás vagyok az idei évért: nélkülük nem tudnék versenyezni.

– Az iskolában hogy fogadják, hogy autóversenyző vagy?

– Annyira nem híresztelem... A tornatanárom szerintem tudja, és néhány barátom is. Aki az autokrossz iránt érdeklődik, az tisztában van vele, aki pedig nem, annak fogalma sincs. Talán fura, de én így szeretem.

– Picit beszéljünk az idei évről: hogy mentek a versenyek?

– Elég sok itthoni futamon nem tudtuk előre, hogy jönnek-e külföldi ellenfelek vagy magyar

juniorok, így ahol nem voltunk elegendően a kategóriában, ott nem erőltettük a dolgot. Jövőre talán már jobb helyzetben leszünk, mert úgy tűnik, van néhány nevező. Túrkevén sajnos egy váltóhiba miatt nem tudtam indulni, amit nagyon sajnállok, mert a másik két srác addig versenyzett, és én is szívesen mentem volna velük. Az egy jó futam lett volna.

– Ebben az évben újjá kellett építeni az autódát...

– Igen, mert kiderült, hogy nem jól van beállítva, és nem tudja azt a teljesítményt, mint a többi, hasonló autó. Kakucson Martinával csatároztunk, és ez igazán ott derült ki. Nem volt elég nyomatékom, lóerőm, úgyhogy volt mit dolgozni rajta. De lényeg, hogy most jó: 105 lóerős, 440 kiló,

összkerekes és a nyomatékom nem tudom pontosan, de már sokkal jobb, mint volt. Aztán lehet, hogy kapok egy új motort: egy 2009-es, 600-as Suzukit, meg egy új komputert is szeretnék belerakni.

– Elég sok pályát kipróbálhattál az elmúlt két évben: van olyan, amelyik nagyon a szívedhez nőtt?

– Igen, szerintem Nyirád a legjobb! Amit pedig mindenkinek ajánlok, mert a legjobb tanuló pálya a cseheknél, az Nova Paka. Az Eb pályái mind kiválóak, voltam már pár versenyen, sőt, jövőre is inkább ott szeretnék majd rajthoz állni. Kint vannak juniorok, főleg csehek, tehát lehet csatázni és versenyezni. Ezek persze tervek, biztosat majd csak 2011 elején tudunk.



„Nincs mitől félnem. Ha borulok, legfeljebb rám hajlik a bukókeret.”

# Fer-Vill:

*Szakértelem,  
modern technológia  
és profizmus*



A cég 1994-ben, mintegy 16 évvel ezelőtt alakult meg az autóvillamossági alkatrész-kereskedelem területén. Az induló létszám három fő volt. 1996-ig fokozatos üzlet-, alkatrész-, partner-, valamint vevőköri hálózatbővítés volt a cél, amit sikerült is megvalósítani.

A nagyobb áttörés 1996-ban következett be, mikor is elkészült az első saját felújítási indítómotor, majd nem sokkal később az első generátor is.

1997-ben a létszám 15 fő fölé került. Kiepült az üzlethálózat, csomagküldés, motoros futárszolgálat, majd az országos nagykereskedői hálózat is. A cég önálló importőr is lett, az alkatrészeket már neves európai gyártóktól szerzi be.

1998-ban jelentős beruházással új telephely készült el, ahol mintegy 1000 négyzetméteren, műhelyek, raktárok, eladótér létesültek, ahol már 30 ember dolgozott.

Jelenleg a cég több mint 60 munkatársat foglalkoztat, országos kiterjedésű nagy- és kiskereskedelmi partnerkapcsolattal rendelkezik és három saját boltja van. Ezen kívül saját céggel rendelkezik Romániában és Horvátországban. A fő profil továbbra is az autóvillamossági alkatrészek teljes skálájának forgalmazása, valamint indítómotorok és generátorok komplett felújítása, javítása. A felújítási technológia megegyezik a nemzetközi piacvezető gyárak (Bosch, Delco, Remy) technológiai módszereivel.

Ennek megfelelően lehetőségük van a felújított termékek exportjára is. Jelenleg Németországba és Franciaországba is végeznek ilyen irányú export tevékenységet, aminek a folyamatos bővítésére van lehetőségük a közeljövőben.

A hazai piac meghatározó, piacvezető cége lett a Fer-Vill, ahol az autóvillamossági szakma minden problémájára van megoldás. Velük bárki nyugodtan vághat neki a holnap kihívásainak!



A világ egyetlen, fémkerámia felületképző adalékot tartalmazó motorolaja!

**XADO** **FOREX**

A fémkerámia adalék itt már bizonyított!

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

**CANDOR CHARTER**

**Hajóbérlés Horvátországban!**

vitorlás hajóink:  
JEANNEAU SUN ODYSSEY 49 • SO 45 DS • SO 45.2 • SO 43  
• SO 42i • SO 40.3 • SO 35 • ELAN 431

motoros hajóink:  
DORAL MONTICELLO • CHAPARRAL 280

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

www.candor.hu

**HORVÁTH**

WWW.HORVATHBORHAZ.HU

Horváth Borház • Zánka, Tegyon-hegy

**A biztos partner a változó világban!**

**Fer-Vill**

Autóvillamosság  
Autóklíma  
Alkatrészek  
Javítás

**Minden egy helyen!**

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

**KÁRÁSZ LENGÉSCSILLAPÍTÓ SPECIALISTA**

**KONI KARASZY.HU**

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

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

- KONI, BILSTEIN, ÖHLINS lengéscsillapítók sport és verseny célokra
- Egyedi igényeknek megfelelően sport futóművek tervezése és gyártása eredeti alkatrészekből
- Állítható magasságú sport futóművek, változtatható csillapítási karakterisztikával
- Egycsőves, nagynyomású lengéscsillapítók időszakos átvizsgálása, szervizelése
- Lengéscsillapító felújítás
- Sport rugók,
- Computeres lengéscsillapító mérés ki és beszerelt állapotban
- Profesionális technika, garantált minőség / ISO 9001-2009 /

**fenstherm NYILÁSZÁRÓK**

**Tartsa pénzét otthonában!**

Értékálló, energiatakarékos nyílászárók

**Fensterm Prémium**

- 90 mm beépítési mélység
- középtömítés vízzáttal
- háromszoros gumitömítés

PASSZÍV-HÁZAKHOZ  $U_g = 0,65 \text{ W/m}^2\text{K}$

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

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





Az esztendő utolsó versenye egy hajszállal sem volt könnyebb, mint a többi futam: a terep az autósokat és a motorosokat egyaránt próbára tette

# ÉV VÉGI IZGALMAK

## Raid of the Champions: Slusszpoén

Több hónapos pihenőt követően november közepén rendezték a tereprali bajnokság szezonzáró futamát. A Győr környékén zajló és a Hungexpón végződő erőpróba egyetlen komoly kérdése az volt, meg tudja-e szerezni első magyar bajnoki címét Szalay Balázs.

Tereprali.hu

Tenk, Hovács-barna

Bár a Dakar-specialista előnye tetemes volt a bajnokságban, a nyitónapon még Korda Erik is bizakodhatott az elsőségében, hiszen a prológot nagy fölényrel nyerte a nissanos versenyző és navigátora. A Rába Ring környékén 41 másodperces előnyt autó-

zott össze a kettős, igaz a második helyen ellenfelük futott be. Az Opel Antara RR legénysége azonban nem szomorkodott az első napi hátrány miatt, hiszen ez a pozíció is tökéletesen megfelelt a számukra. „A pálya nagyon csúszik, tele van sáros részekkel, és

valószínűleg a holnapi szakaszok is hasonlóak lesznek. De készültünk erre, sárgumit tettünk fel, így nem ért, nem érhet minket meglepetés” – nyilatkozta Szalay Balázs, aki az első erőpróba után saját csapattársát, Rónait utasította maga mögé. Szombaton két pálya várta a mezőnyt, az egyik 46,92 km, a másik 75,84 km hosszú, ráadásul a pilótáknak meglehetősen korán neki kellett vágniuk a szakaszoknak: a park ferméből 6.30-kor áll ki az első autó, 7-kor pedig elindult a küzdelem. A nehéz, offroados verseny szombati napján aztán megtizedelődött az amúgy sem túl népes mezőny. Alig akadt valaki, akinek nem tört ki kereke, vagy a nap végén nem forfajtott. A bajnoki címért küzdő Korda és Szalay is bajba került a második szelektívén, de a dakaros pilóta fél órás szerelés után tovább tudott menni.

Így gyakorlatilag már a szombati nap második szelektív szakaszán eldőlt, hogy 2010 abszolút magyar bajnoka a Szalay Balázs-Bunkoczi László alkotta páros.

Az első pályán hiába száguldott táltos paripaként a Korda-Tóth duó, egy fatuskó megálljt parancsolt a csapatnak. A fiúk ki-ütötték a jobb első futóművet, amit csak a szervizben tudtak helyrehozni. Ez pedig annyit jelentett, hogy csak forfajttal és tetemes időbüntetéssel folytathatták a küzdelmeket vasárnap reggel - a győzelmük pedig mindenképpen elúszott. Még akkor is, ha ugyanezen a pályán Szalayéknek is kitört a jobb hátsó kerekük. Nekik annyiban szerencsésük volt, hogy a mögöttük érkező csapattársak, Daráziék megálltak és segítettek a szerelésben, így az újdonsült bajnokok időbüntetés nélkül folytatta. ...

Aki nem panaszkodott, az Fazekas Károly, aki az első helyről készülhetett a befejező napra, a BMW tökéletesen teljesített az összes pályán. Ilyet még hazai bajnoki futamon sohasem élhetett át, és nagyon bízott abban,



hogy végre sikerült győzelemmel befejezni egy versenyt. A Bálint-Martón kettős is pályafutása legjobb eredménye előtt áll. A Honvéd Dream Team legénysége a második helyről folytathatta vasárnap reggel. A Nissant imitt-amott megtörték, az utolsó szelektívén pedig hosszú kilométereket autóztak csak

hátsókerek hajtásban. Rónaiék is ragyogó teljesítményt nyújtottak: a harmadik legjobb időeredménnyel zárták a napot, minek köszönhetően a harmadik helyet foglalták el az eredménytáblán. Őket a csapatfőnök, Szalay követte a negyedik helyen, majd a Darázi-Tóth kettős az ötödik helyen állíthatta be



Kordák mérkőztek meg Szalayékkal a szezonzárón a bajnoki elsőségért. Az elsődleges számolgatás alapján ha megnyerték volna a versenyt és az opelesek a harmadiknál rosszabb helyen érkeznek be, a nissanos páros a bajnok. De nem így történt...

a parc fermébe a harmadik Opel Antarát. (A kora esti órákban csak az első öt páros ideje volt fixnek tekinthető, mivel sokan forfaitoltak, három párost pedig a sötétedés miatt nem engedtek be az utolsó szelektívra, bár mindhárman - Vargáké, Morvaiék és Porizeké is - szívesen megküzdöttek volna az elemekkel

és az ellenfelekkel.) Kéry Szilveszter motorja elfüstölt, a versenyző a legvégén a második helyről volt kénytelen kiállni. Kristófék erőforrása csapágyas lett, Murczinék egy forrait után visszaálltak a sorba, de eltört a hátsó felfüggesztésük, így ők is kiestek. Kordák is úgy döntöttek, hogy reggel folytatják („már

csak becsületből is”), és Lisziék is újra elrajtolnak az utolsó napon. (Ők egyébként azért kényszerültek idő előtt a szervizparkba mert a második szelektívén eltörték a tőcsavarok és kiesett a bal első kerék, a navigátor 800 méterről hozta vissza az elszállt alkatrészt...) A nehéz terepralis esztendő utolsó verseny-

napján, vasárnap délután aztán igencsak mosolygós arcokat lehetett látni. Mindenki, aki a dobogón végzett, élete eddigi legjobb eredményét érte el, de a legboldogabb a negyedik helyezett, a Szalay-Bunkóczi páros volt, akik első bajnoki címüket szerezték meg idén. Az opeles kettős a futam harmadik napján már

csak örömautózás mutatott be, legfőképp az utolsó két szelektívén, amelynek a Hungexpo területe adott otthont. Bajnoknak kijáró fogadtatásban volt részük a céldobogónál, konfettiesővel és pezsgőzuhataggal. Az év utolsó versenyét a Fazekas-Maurer kettős nyerte, ami a pilóta és a navigátor versenyzői pályafutásának eddigi legjobbja. Ugyan nem lett eseménytelen a befejező napjuk, mivel menet közben kigyulladt az autó és meg kellett állniuk, hogy eloltsák az égő műanyag elemeket, ám a kettős öröme tagadhatatlan volt. A Bálint-Martón páros is pályafutása legjobb eredményével zárta a szezont, a Honvéd Dream Team a második helyen ért célba.

Az öröm azonban nem volt felhőtlen, mert a csapatnak ez volt az utolsó fellépése a HDT színeiben - a következő hetekben ismét a laktanyában kell szorgoskodnia a ráckoknak. A Rónai-Galambos kettős sem panaszkodhatott az idényzáró futam után. Az abszolútban az övék lett a harmadik hely, ami szintúgy a páros eddigi legjobbja. Minden tökéletesen működött, ami „alapkéllék” volt a sikerhez vezető úton. Szalayék mögött is egy Opel Dakar Team páros érkezett célba: a Morvai-Erős duó az abszolút 5. pozíció mellett ráadásul megnyerte a dízel kategóriát. (Ebben a mezőnyben a Liszi-Sin-Misubishi trió szerezte meg a második pozíciót.) Darázi Zsolt beugróként is remekelt, hisz a kamionsofőr mindenben eleget tett az elvárásoknak, segítette a csapatfőnököt, és az eredménnyel sem maradt adós. Vargáké utolsó napja sem telt eseménytelenül. Előbb a kormányoszlop vált ketté, majd a hajrában a kuplung mondta fel a szolgálatot. Ezzel együtt is a kategóriában másodikok lettek. A Korda-Tóth páros becsületből végigcsinálta a befejező napot méghozzá úgy, hogy az utolsó nap összes szelektív szakaszát megnyerte.

A motorosoknál egy cseh versenyző szerezte meg a győzelmet, a magyarok közül pedig a quados Fekete László volt a legjobb, aki ezzel megnyerte a bajnokságot Hangodi Zoltán előtt, utóbbinak mindjárt az első nap eltört az egyik hátsó tengelye.

**A futam végeredménye**

Autók	
Fazekas – Maurer	05:31:02
Bálint – Marton	+00:08:04
Rónai – Galambos	+00:14:32
Szalay – Bunkóczi	+00:15:06
Morvai – Erős	+00:35:47
Darázi – Tóth	+02:42:04
Varga – Csató	+05:20:21
Korda – Tóth	+07:47:55
Liszi – Sin	+08:02:33
Motor/Quad	
Fekete László	03:49:53
Horváth Lajos	+00:16:33
Hangodi Zoltán	+00:22:50
Mészöly Tamás	+04:47:36
Somfai Mátyas	+04:51:44

**A bajnokság végeredménye**

Autó	
Szalay – Bunkóczi	182,5 pont
Korda – Tóth	151 pont
Fazekas – Maurer	136 pont
Bálint – Marton	115 pont
Palik – Darázi	62 pont
Rónai – Garamvölgyi	52 pont
Varga – Hujber	39 pont
Lónyai – Garamvölgyi	34 pont
Liszi – Sin	32 pont
Kéry – Simon	30 pont
Motor/Quad	
Fekete László	73 pont
Hangodi Zoltán	60 pont
Somfai Mátyas	54 pont
Mészöly Tamás	53,5 pont
Horváth Lajos	53 pont
Marczinek Zsolt	24,5 pont
Nagy Péter	20 pont
Nyeste Róbert	18 pont
Hodola Richárd	7,5 pont
Győri László	6 pont

# JOB B KÉSŐN, MINT SOHA

Fazekas Károly abszolút első helye

Az idei év és élete első abszolút győzelmét aratta Fazekas Károly az évadzáró tereprali futamon. De ez csak az egyik – bár kétségkívül a legnagyobb – örömük idén, hiszen a bajnokságban így megtartott harmadik helyük mellett a Közép-Európa Zóna kupában másodikak lettek.

H. Pájer Ani; Tenk, Kovács-barna



– Bár a végeredmény számít, azért az utolsó versenyhétvége sem volt olyan sima... Ezúttal mi történt veletek?

– Nem, valóban. Elég nehezen indult, mert a prologon nagyon rossz időt mentünk, ilyen rosszul talán még sosem végeztünk: nyolcadikak lettünk. Nem ott fordultunk el, ahol kellett volna, tolattunk, erdőben forgolódtunk, ami nem volt egyszerű mutatóvány. Aztán szombat reggel az első gyors után azt éreztem, hogy mentünk egy közepeset, mikor odajött hozzám Korda Erik gratulálni. Először nem érttem, de mikor mondta, hogy én nyertem az első gyorsot, nem is kevéssel, mert őt egy, a Balázst hat perccel vertem meg – azt hittem, viccel.

– De aztán kiderült, hogy nem. Hogyan folytatódott a verseny?

– Innentől kezdve jól mentek a dolgaink, a többiek viszont elég pechesek voltak: Eriknek és Balázsnak is kitört a futóműve, úgy-

hogy azt gondoltam, hogy nekünk már nagy bajunk nem lehet. Ennek ellenére kalandjaink azért akadtak. Az egyik hosszú gyors kétszer is szerepelt az itinerben, de mindkétszer borzalmas minőségű volt, nagy sárral, lukakkal, pedig azért örültem volna, ha tudunk egy jóízút menni – persze jó volt így is, de nagyon melós. Az utolsó gyorson defektet kaptunk, megálltunk, kicseréltük, mentünk tovább, mikor 300 méterrel később megállt a motorunk. Megijedtünk, hogy toronymagasan vezetünk, és ki kell, hogy álljunk, de végül nagy nehezen életre tudtam kelteni az autót, és mehettünk tovább.

– Kiderült, hogy mi okozta ezt a problémát?

– Nem, még nem, de mindenképp ki kell deríteni, mert az első után még kétszer csinálta ugyanezt a motor. Szerencsére tetemes előnyünk volt, így nem hátráltatott, de ez nem maradhatott így.

– Be zavart ez a vasárnapba?

– Igen, már sokkal rosszabb időket mentünk, bár még így sem kellett aggódnunk, olyan nagy volt az előnyünk, de a probléma akkor is bosszantott. Talán ez okozta azt is, hogy vasárnap délelőtt ki is gyulladt az autó: nagyon megszívta magát üzemanyag-gal a motor, és amikor elindultunk, égett a kipufogócsőben. Ez egész hétvégén volt, többen mondták, hogy kétméteres lángok jönnek a kipufogóból. Az egyik ilyen csóva begyújtotta a kocsit oldalát. Éreztem, hogy büdös szag volt, mikor a tükörben láttam, hogy lángolunk. Kerestünk egy alkalmas helyet, megálltunk, eloltottuk két poroltóval, és mehettünk tovább.

– Összességében azt gondolom, tényleg minden volt az évben: eső, nap, hideg, meleg, győzelem, vereség – mennyire vagy elégedett 2010-zel?

– Nézd, az évnek nem így vágtunk neki, mert sokkal nagyobb reményeink voltak az



Italian Baja eredményére alapozva, de az első versenyen felborultunk, a másodikokon árokba csúsztunk. Utána szétduzzant a féktárcsánk, és a fák között kötöttünk ki – a pontgyűjtés csak ezután kezdődött. De mindehhez képest ez a harmadik hely nem is olyan rossz eredmény.

– Ezzel a motorproblémával viszont számotokra most a hátradőlés időszaka kezdődik...

– Nem, minél előbb meg kell találnunk a hibát és orvosolnunk kell, mert jövőre tökéletes autóval szeretnénk belevágni a bajnokságba. Most is nagyon számítok a szervizcsapatomra, akiket nagyon-nagyon meg kell, hogy dícsérjek, hiszen nélkülük nem így sikerült volna az év. Mindent megtettek, hogy rajtuk és a technikán ne múljanak az eredmények, és nagyon büszkék voltak, hogy végre sikerült nyernünk – nagyon hálás vagyok nekik az idei munkájukért.

# Hertz®

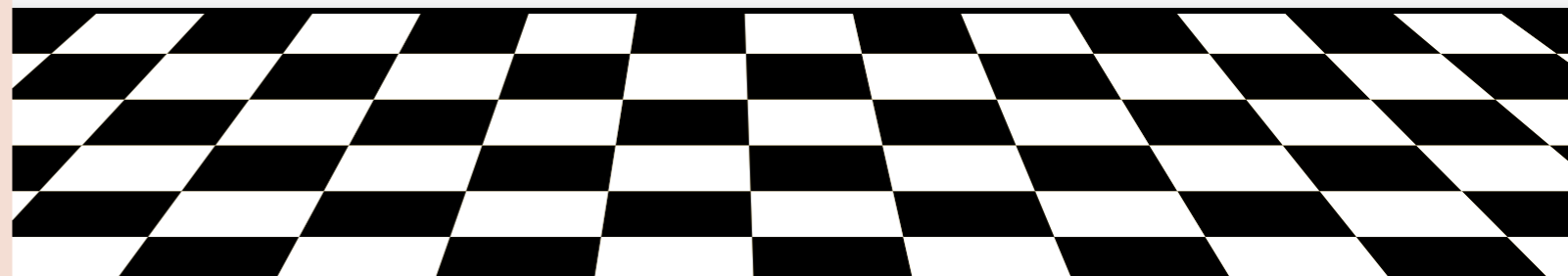
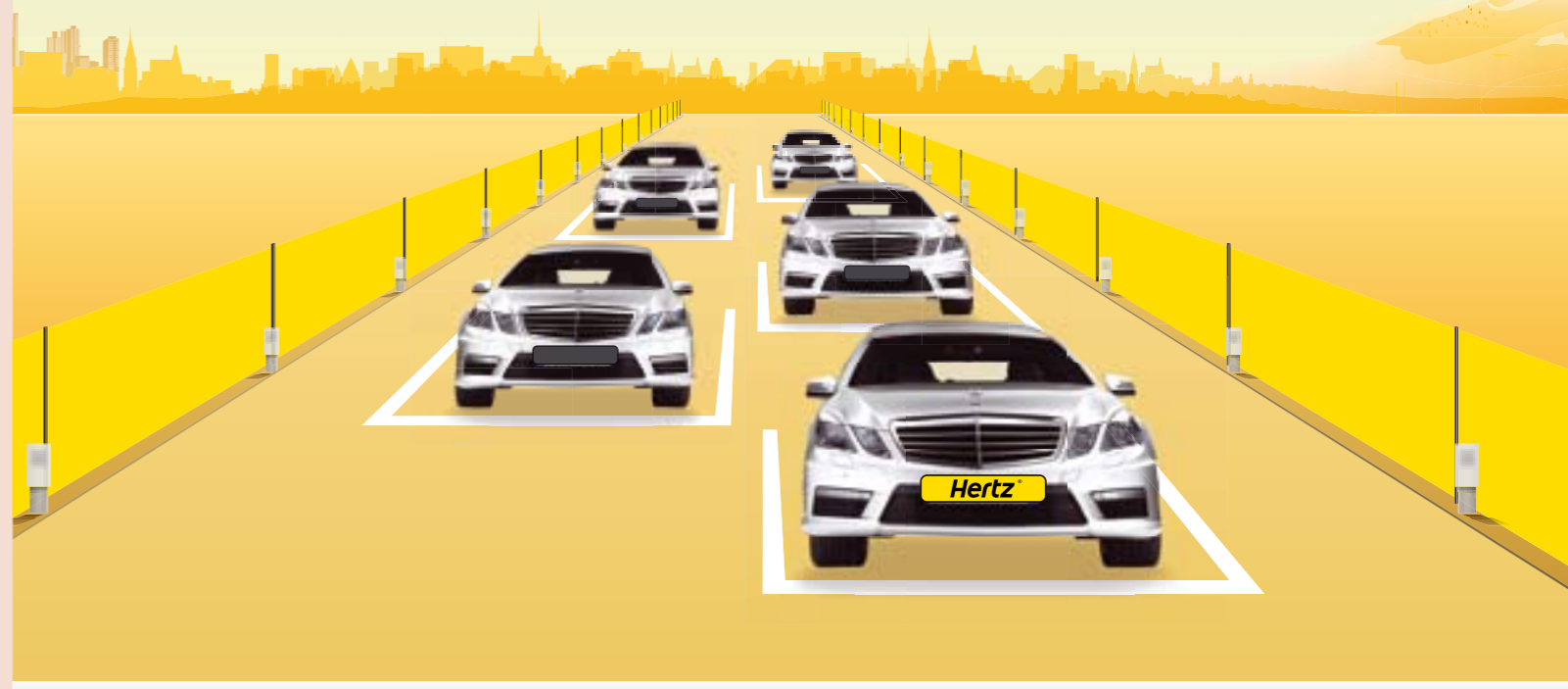
## Induljon velünk az első rajtkockából!

A világ legnagyobb autókölcsönzőjével mindig a legjobb pozícióból indulhat

**Reservation Centre**

**Phone: (36 1) 296 0999**

**E-mail: res@hertz.hu**



# EMELT FŐVEL BÚCSÚZOTT

Korda Erik kategória-győztesként, abszolút 2. helyen zárta az évet

Bár mindent megtett az év végi abszolút bajnoki címért Korda Erik, a Nissan az esztendő utolsó futamán nem bírta a megpróbáltatásokat. A pilóta azonban így sem szomorú...

Szántó Frigyes



Péntek délután egy rövid, alig kilenc kilométeres szakasszal vette kezdetét a tereprali bajnokság szezonzáró futama. A Rába Ring környékén kijelölt prologot meggyőző fölényrel a Korda Erik–Tóth György nyerte, a páros a második helyen célba érkező Szalay Balázs–Bunkoczi László kettős előtt 41 másodperces előnnyel érkezett célba.

„Jól mentünk, de meglepődtem, hogy ekkora előnnyel végeztünk az élen. Nem mesze a rajttól egy bal kanyarban egy picit sok volt, lecsúsztuk az útról és kiüttünk egy oszlopot, de szerencsére azon kívül, hogy 10 másodpercet biztosan ott hagytunk, nem történt nagyobb baj. Nekünk ezen a versenyen csak a győzelem számít, sőt még az is kevés, de örülök, hogy ilyen jól tudunk kezdeni. Holnap hosszú nap vár ránk, természetesen szeretnénk megőrizni a pozíciókat, megyünk, ahogy tudunk” – nyilatkozta a volán mögül a pilóta.

Másnap reggel aztán megint kiválóan alakultak a dolgok, de nem sokáig: a párost egy „láthatatlan” fa megállásra kényszerítette. „Nem is csalódotok vagyok, sokkal inkább bánnatos. Nagyon kedvezően alakult számunkra a verseny, a mai első szakasz után is tartottuk az első helyet, pedig volt bajunk. Tíz kilométert tettünk meg Ace Ventura módjára, mert nem működött az ablaktörőnk, majd kaptunk egy jobb hátsó defektet. A bajnoki cím szempontjából számunkra ekkor tökéletes volt az eredmény, mi vezettünk, Szalay

Balázsék pedig a kilencedik helyen álltak. Aztán a második szelektíven egy teljesen ártalmatlan kanyarban egy picit túlsúsztuk, megtaláltunk egy fát, ami kiütötte a futóművet a helyéről. Az autó mozgásképtelenné vált, eltört kormánymű is, így számunkra itt véget is a mai nap. Tényleg az bosszant, hogy nem is olyan helyen csúszott be a hiba ahol kockáztattunk, második sebességi fokozatban találtuk el a fát, amit sem én, sem Gyuri nem vettünk észre. Bár semmi esélyünk nincs már a bajnoki címre és a futamon sem tudunk már értékelhető eredményt elérni, úgy döntöttünk, hogy vállaljuk a holnapi szakaszokat és vasárnap visszaállunk a versenybe. Azért vagyunk itt, hogy versenyezzünk, szeretnénk emelt fővel búcsúzni az idei szezontól. Most kicsit keserű a szánk íze, de a kategória bajnoki címmel vigasztaljuk magunkat, számunkra az is szépen csillog” – mondta nem túl vidáman Korda Erik a szombati napot követően.

És valóban, mintha a tét nélküli küzdelem megerősítette volna a csapatot: másnap közönségszórakoztató autózással, valamennyi vasárnapi szelektív szakaszt megnyerve búcsúzott az idei szezontól Korda Erik és Tóth György. Vasárnapra a szervezők négy pályát írtak elő, ezek közül kettőt a Rába Ring környékén, majd zárásként két rövid etapot a budapesti Hungexpo területén jelöltek ki. Mivel a kettős a vásárvárosban az eredményes autózás mellé közönségszórakoztató



mutatványokat is társítottak, a kategória bajnoki cím és az abszolút ezüst mellett jó néhány újabb szurkolót is szereztek. „Nem mondanám, hogy örültem, amikor megtudtam, hogy lerövidítik a mai pályát, nem is értettem, hogy miért, hiszen kétszer

Bár a technika szombaton kegyetlen volt Korda Erikhez, vasárnap visszaállt a futamba, hogy közönségszórakoztató autózással minden szakaszt megnyerjen



már végigmentünk rajta és elvégre azért jöttünk ide, hogy versenyezzünk. Szerettük volna megnyerni a mai szakaszokat, ez sikerült is. Sok jelentősége ugyan nincs, a bajnoki cím sajnos tegnapi kiesésünkkel elúszott, és itt a futamon sem tudunk előrelépni, de minden apró sikernek örülünk és mivel elég kevés autó maradt versenyben, szerettük volna a nézőknek is kedveskedni. A Hungexpón kijelölt pályától kicsit tartottam, ennek ellenére jól sikerült, élveztük mi is és a visszajelzések alapján a közönségnek is tetszett, amit csináltunk. Még kicsit bánto-

sak vagyunk, hiszen kaptunk egy lehetőséget, hogy a kategória bajnoki cím mellé begyűjtjük az abszolút első helyet is, de most nem tudtuk élni vele. A bajnoki trófea jó helyre került, Szalay Balázs nagyon sokat tett a magyar terepraliért és nagyon sokat dolgozott a bajnoki címért, őszintén gratulálok neki. Nagyon színvonalas és izgalmas csatákat vívtunk, reméljük jövőre is megküzdehetünk, és nagy csatában elhódíthatjuk tőle a bajnoki serleget. Ezt az alkalmat ragadnám meg ahhoz is, hogy megköszönjem támogatóim egész éves bizalmát, a Korda Racing és a TSP

valamennyi csapattagjának egész éves munkáját és családom türelmét. Köszönöm, hogy lehetővé tették számomra, hogy valóban profi körülmények közt versenyezhetünk kategóriánk bajnoki címét nekik ajánlom!” - foglalta össze az év utolsó versenynapjának eseményeit és tanulságait Korda Erik.

A Korda Racing együttműködő partnerei: Metrober Kft., Bioextra ZRt, Corax Bioner ZRt, TAXI4, J.PRESS, Fitness Trade Kft., Mercuro Rent a Car Kft., Burger King, Admiral Casino, Alabárdos Étterem, D&G, Rouge Café, Study Kft., Colonnell Kft., Metropolisz 2000 Kft., Probart Kft., Alp-Favill 96 Kft., Szerszám Bróker, Tatar Pékség, Tigers Security, Polar-Immo Kft., Polar-Húsz Kft



## FOLYTATÁS 2011-BEN

A Korda Racing másik pilótája, Lónyai Pál kihagyni kényszerült a szezonzáró futamot, de jövőre ismét szeretne harcba szállni. „Sajnos én ezt a versenyt csak kívülről követtem figyelemmel, amely nem volt túl felemelő érzés, de szeretném megragadni az alkalmat, hogy gratuláljak valamennyi célba érkezőnek. Nekünk nem volt könnyű dolgunk idén, sok nehézséggel kellett szembenéznünk, de én mindezek ellenére a szívembe zártam ezt a sportot és jövőre szeretném kamatoztatni a megszerzett tapasztalatokat, szeretnék sok nagy csatában részt venni és megnehezíteni versenyzőtársaim dolgát” – mondta a versenyző.

Költséghatékony, megbízható  
informatikai megoldásokért forduljon  
a Synergon Rendszerintegrátorhoz!



## EGY HAJSZÁLON MÚLT

Évadzáró előtt és után: Varga Imre az esélyekről és a jövőről

A szezon utolsó versenye előtt és után is felhívtuk a mezőny piros Nissanjának gazdáját, mesélje el, mi jár a fejében.

TDK

Hovács-barna Károly

– Milyen tervekkel vágtok neki a bajnokság utolsó futamának?

– Szeretnénk egy helyet előre lépni az év végi értékelésben és akkor a hatodik helyen tudnánk zárni 2010-et. Be kell vallani, ez az év rosszul sikerült számunkra, ezért is próbálunk az utolsó futamon minden eddiginél eredményesebben versenyezni. Ha jól számoltam – ami nem biztos –, akkor elég egy 8. hely is az előrelépésünkhöz. Ez szerintem elérhető.

– Milyen problémák hátráltattak benneteket idén és hogyan próbáltátok meg orvosolni a problémákat?

– Az első versenyen, az Italian Baján Olaszországban egy nagyon gyenge prologót produkáltunk. Úgy gondoltuk, másnap az első szelektív szakaszon ezt jóváteszük. Ez részben sikerült is, de sajnos a vége előtt kb. 10 km-rel eltört a váltó kihajtása és amire kiértünk a szakasról, olyan hátrányt szedtünk össze, hogy inkább feladtuk a versenyt. Mivel nem nagyon szeretünk rágódni azon mi volt, megpróbáltunk előre tekinteni és az első magyar bajnoki futamra koncentráltunk. Itt azonban ismét a technika ördöge húzta keresztül számításainkat és a mai napig meg-

állapíthatatlan módon csapágyas lett a motor. A mohácsi versenyen kuplungproblémáink voltak, ahol csak a forait miatt tudtuk folytatni a versenyt. Ezt követően Kapuváron egy téves itinerjel miatt csúnyán összetörtük az autót – én meg magamat. Ekkor már látszott, hogy az idei év nem rólunk szól, ezért úgy döntöttünk, a hátralevő versenyeken csak teszt céljából veszünk részt. Így is történt: a következő futamokon megfontolt tempóban mindig célba értünk. Most, az utolsó verseny előtt pedig megpróbáljuk az előbb említett pozíciót megszerezni.

\*

– A múltkori beszélgetésünk óta az utolsó futam is lezajlott. Mi történt veletek?

– Sajnos valamit nagyon elnéztem... Kiszá-moltam, hogy egy kényelmes nyolcadik hely is elég lenne az év végi hatodik pozícióhoz. Csakhogy ez nem így volt, és erre kissé későn eszméltem rá. De miután rájöttünk a hibára, azt gondoltuk, hogy így is van még esély a kitűzött célt elérni. Mindent egy lapra feltéve, és ennek a célnak alárendelve folytattuk a versenyt. Egy darabig úgy nézett ki, sikerül is, azonban az utolsó szelektívén, ami-

kor már minden sínen volt, ismét meglepett bennünket a technika ördöge. (Ez sosem alszik?) Kicsúszott a kormányoszlop a csukló-ból, mi pedig szerszám nélkül vártuk a csodát és töprengtünk a hogyan tovább című megoldáson. Köszönet Liszi Lacinak, aki meg-állt segíteni és a szerszámait hátrahagyva kihúzott minket a pácból. Azonban a gyors javítás annyi időt vett igénybe, hogy a ke-véske, de biztató előny, amit összeszedtünk, behozhatatlan hátránnyá fordult át.

– Maradtatok a bajnoki táblázat 7. helyén, de gondolom ez nem veszi el a kedveteket a folytatástól...

– Sajnos ez az év elment, de jövőre ismét megpróbálunk egy jobb eredményt elérni. Most mindenesetre nem rágódunk a múlt-on, inkább a lehetőséget megragadva szeretném megköszönni a fiúknak az autó felkészítésében és a versenyeken nyújtott munkájukat, mert nélkülük még ez sem sikerült volna. Külön hálás vagyok Mikinek az egész évi segítségéért.

És természetesen köszönöm minden támo-gatómnak a lehetőséget és a bizalmat, hogy lehetővé tették a 2010-es évben számomra és az egyesület számára a versenyzést.





# EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY



## AUTÓ

Név: Formula Master  
Gyártási év: 2008  
Teljesítmény: 285 LE  
Fotó: Vámosi-Nagy Gergely

## LÁNY

Név: Bánovics Marcsi  
Kor: 32  
Lakhely: Budapest  
Foglalkozás: modell



# FELEMÁS ÉV

Egy 5. és egy 2. hely a Patkó Motorsport idei mérlege

Szigetvári Máttyás, a Patkó Motorsport csapatvezetője felemás évet zárt. Istállója idén mindössze két versenyzővel képviseltette magát a gyorsasági szakág együlésesei között, a végeredmény pedig nem adhat teljes elégedettségre okot.

H. Pájer Ani

Hollár Attila

– Mint csapatvezető, mennyire elégedett az idei évvel?

– Többé-kevésbé elégedett vagyok, bár sikerülhetett volna jobban is az évad. Sajnos Pödör Balázs anyagi okok miatt nem tudott elindulni minden futamon, így nem meglepő, hogy az eredmény is elmaradt: az ötödik helyen zárt. Eszenyi Laci a második lett, ami alapvetően nem rossz eredmény, de ebben pedig az a szomorú, hogy bár minden versenyen elindult, problémák nehezítették az ő versenyzését.

– Milyen gondok adódtak?

– A technikai jellegű szerencsére csak egyszer fordult elő az évben: az első versenyen,

a rajtban eltört az autó féltengelye, ami nagyon visszavetette. Ezen kívül inkább csak nehézségeink voltak: esős versenyek, csúszós pályák, amik nem feküdtek Lacinak – mindezzel együtt a második helynek persze örülünk.

– Ha két versenyt kell kiemelni az évben, melyik volt a legrosszabb és a legjobb futam 2010-ben?

– A legrosszabb az első Hungaroring volt, de nem tudnám megmondani, hogy miért – talán mert ez volt a szezonnyitó, és még nem voltak ráhangolóva a versenyzők a futamra. A legjobb pedig a Szlovákia-ring: ez nagyon gyors és nagyon jó pálya. Alapvetően tetszettek az idei külföldi futamok, remélem, jövőre is szerepelnek majd a menetrendben.

– Jövőre is két versenyző lesz a csapatban, vagy vannak tervek a létszámnöveléssel kapcsolatban?

– Egyelőre kettő biztos, de bízom benne, hogy leszünk ennél többen is. Korai lenne még konkrétumokról beszélni, folynak tárgyalások.

– És mi a helyzet az utánpótlással? Suki Dávid, mint ifjú títán idén lehetőséget kapott a csapattól...

– Igen, Dávid egy nagyon tehetséges fiú, és nagyon jó volt vele dolgozni. Szerintem rá még nagy dolgok várnak ebben a sportban. Tavaly Juhász Olivér volt az a fiatal versenyző, aki vendégeskedett nálunk, úgyhogy nyitottak vagyunk az új pilótákra. Általában Pödör Balázs gokartiskolája révén figyelek fel egy-egy tehetséges fiúra, de természetesen nem csak itt nézelődöm. Nagyon szeretek az utánpótlással foglalkozni, mert nagyon ügyesek a mai fiatalok.

– A létszámcsökkenést manapság mindenki a válsággal magyarázza: lát arra esélyt, hogy jövőre javuljon a helyzet?

– Igen, szerintem már kifelé lábalunk belőle, de mivel biztosat senki nem tud, így én is csak bízni tudok benne, hogy jobb lesz a szezon és több versenyző indul majd a bajnokságokban.



# VIZIN VISSZAVÁGNA

A Seat Kupa ezüstérmese jövőre is rajthoz áll

Édesapjához hasonlóan autóversenyző, csak a szakág más – ennek ellenére mindent meg tudnak beszélni egymással. Vizin Tamás számíthat Vizin László tanácsaira, sőt, ha minden a tervek szerint alakul, jövőre még inkább szüksége lesz az apuka tapasztalataira, mint eddig bármikor...

H. Pájer Anri

Ember Ferenc

– Melyik a kedvenc hazai versenyed?

– Pannóniaringet szeretem a legjobban, több okból is. Egyrészt azt a pályát saját magamtól tanultam meg, ami óriási előny, mert senki nem próbált meg belém nevelni semmit. Másrészt pedig nagyon gyors, és igen-igen technikás pálya. Nagyon jó a célegyenes végén a tempós kanyar, és több olyan ív is van, amit egy gázzal meg lehet csinálni, de az ember

nem nagyon hiszi el, hogy képest lesz rá – igazi versenypálya. Idén győzni is sikerült, de mégsem ez volt a legizgalmasabb itt, hanem, mikor leszakadt az eső. Elrajtoltunk a vizes gumival, ami szétégett a száradó pályán, ezért vissza kellett raknunk a slicket. Aztán ezzel a gumival voltam a pályán, mikor leszakadt az ég. Biztos furcsán hangzik, de nagyon élveztem minta nélküli bronzcsal menni az esőben!

– A Hungaroringen van olyan rész, amit legalább ennyire kedvelsz?

– Igen, a Mansell-kanyarba imádok nagy gázzal beesni! De azzal a pályával pont az a baj, ami a Pannóringben jó: a magyar pályát próbálták megtanítani, így ott tele vagyok mások rossz beidegződéseivel. Folyton próbálom ledobni ezeket, de nagyon nehéz.

– A technikával mennyire voltál elégedett?

– Nem kötelességem dicsérni a Seatot, de azt kell, hogy mondjam, hogy ez egy nagyon jó autó. Ha volt is műszaki problémánk az évben, abban szerintem inkább én voltam a hunyó, mint az autó. Mint az utolsó versenyen, ahol elfelejttem a „senki kedvéért nem fékezünk!” elvet. A biztos előnyöm birtokában lassítottam, így sikerült egy balesetet okoznom... Ez volt az év tanulsága is: jó-jó, elvehetjük a gázt, de a ritmusból ki ne essünk, mert az a legfontosabb.



– Elégedett vagy az ezüstérmével?

– A Mikó egy nagyon tehetséges pilóta, aki a lehető legtöbb helyen kipróbálja magát és profin versenyez, úgyhogy ellene harcolni nagyon jó. Mindketten sokat fejlődtünk év közben, de néha a köridők azt mutatták, hogy nem feltétlenül így kellett volna zárulnia 2010-nek... Jövőre, ha újra meg tudunk küzdeni egymással, akkor nem fogom olcsón adni magam, el akarom venni tőle a bajnoki címét.

– Jövőre vele ugyanitt?

– Vagy máshol. Felmerült a lehetősége, hogy mehetnék a Lotus Kupában. A Lotus egy nagyon klassz kis kocsi: igen érdekes a 260 lóerő ezzel a pici súllyal, és mindez



hátsó keréken... Egy élmény vezetni ezt is! Korábban kipróbáltam egy BMW-t, és ezt a Lotust is, és nagyon megtetszett. Jó csatlókra számítok jövőre, ha összejön. Meg kell persze majd tanulnom még hátsókerekes autóval menni, így próbálok majd több időt

szánni a versenyekre. Mindez persze a támogatóimnak köszönhetően jöhet csak létre: A Kalo-Plasztik és a Magtár Kft. évek óta melletttem vannak, és nagyon sokat segítettek, de nagyon hálás vagyok a hódmezővásárhelyi MTB Pontnak, a GyoBa Trade Kft.-nek is.

## APJA FIA

„Apától huszoneve csak tanulok, attól függetlenül, hogy a rali és a pályaversenyzés más-más szakág. Folyton eljártam vele tréningezni, ahol nézegettük, hogy mi hogy legyen felírva, elemeztük a videókat verseny után: ezek alatt rengeteget tanultam tőle! Aztán, mivel végigjárta raliautókkal a teljes ranglétrát - a kerekámpás Zsigulitól a WRC-ig -, a vezetéstechnikában nagyon sok hasznos tanácsot tudott adni. Ha pedig jövőre sikerül, és tudok versenyezni a Lotus Kupában, megint nagyon fogok számítani rá, mert ő már ment hátsókerekes autóval – igaz, hogy réged, de ezt talán nem lehet elfelejteni. Egyszer, 16 éves koromban kitaláltam, hogy ralizni akarok én is. Apa azt mondta, teremsem meg az anyagi feltételeit, és akkor rendben van. Ez is történt, és amikor a szponzoraimnak hála összejött az első Clio, apa már az első versenyen ott volt, és segített mindenben. Ott látta, hogy komolyan gondolom, tisztességesen csinálom, és azóta mellettem áll. El szoktunk menni egymás versenyére, de van, mikor egy időben vannak a futamjaink: ilyenkor telefonálgatunk egész nap egymásnak, hogy kívül mi a helyzet. A rali nagyon klassz sport, imádnám csinálni, de sokkal időigényesebb, mint a pályaversenyzés, így én inkább maradok ennél. Eddig még nem merült fel, hogy egyszer – akár csak egy Mikulás Rali erejéig is - csináljunk egy Vizin-Vizin feliratú autót. Bár szerintem édesanyám ennek egyáltalán nem örülne, de lehet, hogy eljön majd az ideje. Akkor meg talán szkanderral döntjük majd el, ki vezesse a kocsit...” – mesélte Tamás édesapjával kialakult kapcsolatáról.



# A LEGEREDMÉNYESEBB ÚJONC

Tim Gábor kiváló eredményekkel mutatkozott be

Az idei szezonban a gyorsasági szakágnak a Suzuki Kupában induló Tim Gábor volt a legjobb újonc pilótája.

TDH



aratott a Burkus Egon–Tim Gábor kettős. Nem sokkal később aztán ugyanezzel a kocsival Tim Gábor a Hungaroringen is lehetőséget kapott a csapattól, a 12 órás futamon Tózsér Áronnal kiegészülve kategóriájuk 4. helyét



Tim Gábor balra a győzelem felé száguld a Salzburgringen, fent szerelőjét figyeli. Minden érdekli, hiszen autószerelő technikumba jár



Az első körök a Hungaroringen

A teljesítményért nem jár trófea a díjkiosztó, így ezért nem is kapott a 18 éves pilóta külön elismerést, a fenti kijelentést a versenyző menedzsere, Bende Imre tette. „Nem beképzeltetés kijelenteni, hogy 2010-ben Tim Gábor újonc pilótaként a legjobb eredményekkel büszkélkedhet, egyszerűen ez tény.

Tíz futama volt a Genex Suzuki Bio Kupában, ahol hatszor dobogóra állt, egy győzelmet is begyűjtött, és folyamatosan pontszerző volt. Az év végi elszámolásnál a 3. lett a bajnokságban, messze a legjobb idén bemutatkozó pilótaként. Természetesen nagyon nagy tehetségnek tartom, de fontos kijelenteni, hogy 7 év gokartos tapasztalattal ez el is várható.” Mindezek mellett Tim Gábor a MiniRally sorozatban is rajthoz állt, az összes futamon dobogóra állva, két győzelmet szerezve, valamint az év végi elszámolásnál a 2. helyet elérve. Gábor itt is a kupás Suzukival indult, és sikerült kiemelkedő eredményeket elérni a mindössze 107 lóerős autóval.

A GFS Repsol Team (Gábor csapata) rajthoz állt a salzburgringi kétórás viadalon is, ahol a Lotus Exige Cup 260-nal gyakorlás, beállítások nélkül, az utolsó rajthelyről győzelmet

szerezték meg, pedig a versenyen bőven kijutott nekik a technikai problémákból. Ha például a fék tökéletesen működik, könnyedén kategória-győztesként is végezhetnek volna. „A jövő évben megkíséreljük azt, ami idén nem sikerült, azaz megnyerni a Suzuki Kupát. Nem lesz könnyű, mert a magyar bajnokságban nagyon erős pilóták versenyeznek, és az ideai élmények jövőre sem lesznek lassúak. Ha lehetőségünk adódik, a jövőre induló Lotus Trophy futamain is jó lenne elindulni. Rengeg tervünk van, mindenképp ki szeretném próbálni Gábort egy Formula autóban is, és próbálunk egy kistúrás autót is versenybe állítani. Biztosan nem fog minden elképzelésünk sikerülni, de mozgalmas jövő évünk lesz. Reméljük ideai támogatóink 2011-ben is velünk tartanak, és még sikeresebb évet zárhatunk” – nyilatkozta a pilóta menedzsere.



Balra Burkus Egon és Oláh Zoltán elemez, fent a GFS tette kész csapata

A Lotusszal a 12 órás verseny előtt



## KICSIT MÁSKÉPP

Túraautó-építés Proex-módra

Az autó kinézete már a szezon elején is felkeltette az érdeklődésünket, de csak most, a verseny-évad lezárása után jutott alkalmunk, hogy részletesebben is szemügyre vegyük a Proex Renault Clíojának nem mindennapi fejlesztéseit.

TDH



nyabb súlypont érdekében a tetőlemez is üvegszál-erősítésű alumíniumszövetrel helyettesítették.

Ezt követően egy speciális megoldást alkalmaztak a Proexnél: a kocsi utasterének teteje 14 centivel lejjebb költözött, az A-oszlopot pedig a kisebb légellenállás érdekében 10 fokkal megdöntötték, így a hosszabb egyenesekben az autó végsebessége 12 km/h-val nagyobb lett. A további különleges megoldásokról – a magyar versenysport szakembereinek találmányosságairól – beszéljenek a képek és a képaláírások.

Az autógyárak az értékesítések növelése céljából általában az utcai változathoz leginkább hasonlító modelleket versenyeztek. A Proex Sport ezzel szemben megengedheti magának, hogy az autó külső megjelenésének és műszaki tartalmának módosításait kizárólag a jobb teljesítmény és versenyképesség elérésének rendje alá, ez jellemzi az elvégzett átalakításokat. A konstruktőrök első körben a más túraautókban már megszokottak mondható változtatásokat végeztek el a jármű egyensúlyának elérése céljából: az ülőpozíció és az üzemanyagtank a versenyzés szempontjából ideális helyre került, a külső karosszériaelemeket karbon-kompozit elemekre cserélték, valamint az alacso-



Visszapillantó tükrök, amelyet egyetlen más kocsin sem láthatunk. Céljuk a légellenállás csökkentése, súlyuk darabonként 76 gramm

Egyedileg gyártott karbon műszerfal a súlycsökkentés érdekében. Mindössze 1850 gramm a tömege (jobbra)



Légátvezető csatorna a műszerfal alatt és a bal oldali ajtón, hogy a túlnyomás és a hő minél egyszerűbben távozhasson a motortérből



# SPORTOLJ STÍLUSOSAN!

Budapest legelegánsabb gokart pályája csak Rád vár.

- 470 m-es pálya
- Sodi GT3 Proline gokartok
- Honda 200 cm<sup>3</sup> 8,5 LE motorok
- AGV bukósisakok
- SPARCO overálok
- Eredménylista a monitorokon
- G1 Kart bár

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



## G1 KART CENTER

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

## Nyitvatartás:

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

## HÁTTÉR

GOKART



## A NAGY FINÁLÉ

Kancsár Ferenc harmadik lett a világdöntőn

A Rotax Grand Final a gokartosok évadzáró világvérsenye, ahol a nemzeti és nemzetközi bajnokok mérik össze tudásukat. Kancsár Ferenc, mint az idei CEZ-győztes jutott ki az erőpróbára.

H. Pájer Ani; Tuzson Ádám



– **Nyolcadik éve versenyzel: miért pont a gokart volt, amibe belekezdted?**  
– Nem tudom, valahogy megtetszett, és apu azt mondta, vegyünk egy gokartot. Elkezdtem, és nagyon jól ment. Először csak házi futamokon indultam, majd komplett bajnokságokban versenyeztem. Az első öt idényemben mindig harmadik voltam a nemzeti bajnokságokban, aztán mentem a juniorok közé, ahol első évben második lettem, majd a következő kettőt megnyertem. Idén váltottam a senior kategóriára, itt meg tudtam nyerni a Közép-Európa-, a német és az osztrák bajnokságot, a Rotax világdöntőn pedig harmadik lettem.

– **Hogy jutottál ki erre a versenyre?**  
– Minden országból és szériából, ahol van Rotax kategória, meghívják a bajnokokat. A verseny Dél-Olaszországban volt, a La Conca versenypályán, ahol két éve a juniorokkal mentem már, és akkor a hetedik lettem. Idén nem volt egyszerű a me-

zőny; az első, illetve a második, dél-afrikai és új-zélandi ellenfeleken kívül nagyon erősek voltak az amerikaiak és az angolok is.

– **Hogy zajlott a Grand Final?**  
– Ez egy 25 körös futam volt, ahol mindenki egyforma gokarttal ment, azzal, amit a gyár hozott, minden vadonatúj volt, hogy egyenlő feltételek legyenek. Mivel ez a legrangosabb világvérsenyünk, ennek megfelelően szerintem mindenki picit jobban izgult, mint általában szokott a rajtnál, de ezeket leszámítva ugyanolyan volt, mint egy bármilyen gokartverseny.

– **Ütőképesnek érzed a gokartod, vagy azért volna még miben javulni?**  
– Egy Rotax 125-ös motor van az Interpid vázamban. A technikánk majdnem a legjobb, és csak nagyon kevéssel vagyunk lemaradva a legjobbtól: a különbségek pálya- és időjárás függően elő is jöhetnek. Szerencsére idén nagyon jót kaptunk

mindenből, így az eredmények nem múltak ezen a hangyányi lemaradáson.

– **Miért mész osztrák licensszel és nem magyarral?**  
– Ennek gokartpolitikai okai vannak, olyanok, amikbe mi nem akarunk belefolyni, így nem váltottunk hazai licenszet. Ennek megfelelően csak azokon az itthoni futamokon indulunk, amelyek részei a közép-európai bajnokságnak.

– **Vannak már konkrét terveid a jövővel kapcsolatban?**  
– Szerintem marad jövőre minden ugyanígy, de hogy később mi lesz, azt nem tudom. Talán két év múlva már túl nagy leszek – fizikai értelemben – a gokarthoz, és akkor talán a túraautózás felé kacsingatnék, ha kapnék egy jó ajánlatot, de ez még odébb van. Mindenesetre jövőre marad a közép-európai, és a német bajnokság, plusz a cél, hogy kijussak erre a világdöntő futamra ismét, aztán hogy még jobban tudjak szerepelni, mint idén.



# ÉV VÉGI JUTALOM

Jövőre a junior kategóriában is szeretné letenni a névjegyét Hercsik Vince

Két különleges díjátadó után egy olaszországi tesztthetl zárta az esztendő Hercsik Vince, de a fiatal pilóta nem sokat pihenhet, hiszen 2011-ben az idei évnél is szebb eredményeket szeretne elérni.

TDH



A Kálmán Motorsport ifjú pilótája a különböző bajnokságokban és kupákban 2010-ben három bajnoki elsőséget és egy második helyet szerzett. Ő lett korosztálya legjobbjá a Magyar Nemzeti Gokart Bajnokságban, megnyerte a FIA Közép-Európa Zóna Tróféát illetve az Alsó-Ausztriai Területi Bajnokságot, emellett ezüstérmes lett az osztrák-magyar rendezésű Duna Kupán.

Hazai győzelmeiért járó méretes serlegét november 14-én a Magyar Nemzeti Autósport Szövetség díjkiosztóján vehette át, ahová családja is elkísérte a versenyzőt. Rá egy hétre Lengyelországba volt hivatalos a 11 esztendős magyar tehetség, itt a Nemzetközi Automobil Szövetség gáláján jutalmazták elsőségét egy különleges tróféával. Krakkóban maga az FIA elnöke, Jean Todt



is gratulált a fiatalembernek és a jövőt illetően néhány biztató szóval is ellátta. Az ünnepi programok után – mintegy levezetesként - november végén aztán ismét magára öltötte versenyoverallját a miskolci pilóta: csapatával az olaszországi Val Vibrata

és Jesolo nemzetközi szintű pályáin egy hetes programmal búcsúzott gokartjától. Vincének alaposan ki kell pihennie magát a téli szünetben, hiszen 2011-es programjának tervezete meglehetősen zsúfolt. Az elképzelések szerint legalább 30 (!) versenyhétvége vár Vincére, aki a hazai és az osztrák bajnokság futamai mellett szeretne részt venni a Cseh-Szlovák Morava Kupán, a Közép-Európa Zóna Tróféán, a Benelux Openen, sőt a Rotax EuroChallenge-en is. A csapat a tengerentúltra is elviszi a miskolci fiatalembert, ahol három alkalommal is indul majd a Florida Winter Tour szériáján. Ha minden a tervek szerint alakul, a jövő esztendő a Rotax Grand Finalon zárja majd az immáron junior kategóriába lépő tehetség.

## JÓ PILLANATBAN SZÜLETNI

„A kategóriaváltás minden versenyző karrierjében nagy kihívás, főleg ha valaki ilyen fiatal. Vince ebből a szempontból is egy speciális eset, mert a nemzetközi szabályok értelmében csak az kaphat nemzetközi junior licenct, aki egy adott évben tölti be a 13. életévét. (És addig maradhat, amíg be nem tölti a 16. életévét.) Az ifjú pilóta most december 30-án tölti a 12. életévét és majd 2011. december 30-án tölti 13-at – így értelemszerűen első nemzetközi versenyén januárban még csak 12 éves és 1 hónapos lesz... Ezzel az Eurochallenge történetének valaha pályára lépő legfiatalabb versenyzőjeként indul majd. Ez persze azt is jelenti, hogy nagyon kemény év vár jövőre a miskolci fiúra, mert nagyon fiatal és tapasztalatlan lesz az „öreg” rókákkal szemben, így az ő esetében 2011-ben egyértelműen egy klasszikus tanulóévről beszélhetünk majd” – avatta be olvasóinkat a részletekbe Kálmán Péter, Vince csapatfőnöke. „Egy ilyen fiatal versenyzőnél nagyon sokat számít, ha valaki 12 vagy 15 éves, gondolkunk csak bele: nem mindegy, hogy általános iskola 6. vagy középiskola 1. osztályairól beszélünk. Ám miután Vince 2010-ben bontogatta már szárnyait a juniorok között, sőt remek részeredményei voltak Szlovákiában, nem kell aggódnunk. Bátran kijelenthető, hogy tehetséges, és sokra viheti ebben a sportban, ha marad ilyen szerény és alázatos, mint most. A 2011 nagyon kemény és feszített év lesz számára, ahol a rengeteg tapasztalatszerzés mellett reméljük, hogy továbbra is megmutatkozik a majd a rátermettsége. Esélyeket nem szeretnék latolgatni, mert ez a sport nagyon összetett, de abban biztos vagyok, hogy a szisztematikusan felépített munka mindig meghozza a gyümölcsét. Márpedig mi így dolgozunk. Pár esztendőn belül Vince kell, hogy legyen az az egyik pilóta, aki a nemzetközi porondon is tovább viszi majd Magyarország hírnevét a világban.”



# FRANCIA FÖLÉNY

Citroen C5 Tourer: Minden igényt kielégít

Semmi köze a versenyautókhöz és nem mérhető a C6-os zászlóshajóhoz. Mégis: ha kipróbálhatnak valaha egy szabadon választott Citroent, az legyen az új C5-ös, lehetőleg V6-os dízel motorral és kombi karosszériával.

Bethlen, Bucekó



Bár elsősre csak csóváltam a fejem, amikor arról hallottam, hogy az új C5-ös külleme és tartalma akár a német limuzinlegendák pozícióit is veszélyeztetheti, ahogyan magamra zártam legutóbbi tesztautóknak ajtaját, valamennyire már álló helyzetben is egy elegáns germán kocsiban éreztem magam. Az első benyomás kialakulásában persze nyilván szerepet játszott az a tény is, hogy a forgalomban fel-feltűnő első C5-ösökben a legtöbben a VW Passat és az Audi formavilágát vélik felfedezni. Különösen kombi karosszériával. És ez nem vicc: ha véletlenül egymás mellé parkol egy ingolstadt

A4-es és a franciák újdonsága, meghökkentő azonosságokat fedezhetünk fel a két autón. Nem sok a realitása, hogy a gallokon kívül ez másoknak is eszébe jutna, de mi azt is elképzeltük, hogy az aktuális, extrákkal zsúfolásig teletömött csúcs-Citroen (Tourer V6 HDi Exclusive) 13 millió árértékű milyen presztízs-Audit kaphatnánk, és a végeredményen megdöbbenünk: nagyjából egy fapadosat. Ha ugyanezeket a pluszokat rendelnénk a négykarikás kocsiba, ötmillióval drágább autót kellene vennünk. Persze még ott van a 4x4 hajtás és az értékállóság, amiben az előny az ingolstadtiaé.



Mindez azonban csak elmélet, amely helyett inkább a gyakorlatban is kipróbáltuk az impozáns méretű kombit. Ha megbarátkoztunk néhány olyan franciás különbségnek is nevezhető innovációval, mint a hidropneumatikus futómű, a kanyarodás közben mozdulatlanul maradó kormánybelső, elkezdhetjük élvezni a 19 colos kerekek ellenére is kiváló menetkomfortot, a motor nyújtotta dinamikát. A vezetés élményt ad, pedig ez egy másik gyár szlogenje, az utazás pedig hangulatot kap – ahogyan ez ebben a szegmensben dukál. Miközben lágyan ringatózunk az egyébként acélrugókkal is rendelhető C5 foteljeiben, sorra tesztelhetjük a csúcstechnikai vívmányokat. Állíthatjuk a futómű hangolását, a kocsis hasmagasságát (ezt a csomagtér pakolásánál külön is ki-

használhatjuk), bekapcsolhatjuk az ülésben a lassú masszázst – és végre van időnk megkeresni a gombtengerben a kürt jelzését is. A sávelhagyásra figyelmeztető jelzés nem hangos, hanem a fenekünket masszírozza, mégpedig mindig azon az oldalon, ahol hibát vétettünk, azaz indexelés nélkül és 80 km/h felett átléptük a vonalakat.

A V6-os dízelmotorok szerelmei álmodni sem tudnának szebbet tesztautóknak erőforrásánál, a dinamikus haladás minden körülmények között biztosított, az előzésekhez pedig ott áll készenlétben a 450 newtonméteres csúcnyomaték. Mindezek ellenére nem érez az ember készletét semmiféle száguldozásra, bár autópályán inkább állna rá az ember a 150-es tempóra, mint a 130-asra. Mindeközben 9,5 liter gázolajat kér enni a C5 kombi, ami talán korunk technikája mellett egy kicsit soknak tűnik.



## „SZERETEM A CITROENT”

Bár eredetileg egy személyes találkozót akartunk összehozni a márka egyik legnagyobb rajongója és tesztautóink között, Bakó László, a hazai ralibajnokságban C2-essel versenyző pilóta elhárította a kérést: ő úgy is tudott beszélni a C5-ösről, ha nem visszük neki házhoz a kombit. Két hasonlóan felszerelt modell is van ugyanis a környezetében, amelyeket már többször is volt alkalmunk kipróbálni.

„Bár sok-sok évvel ezelőtt tulajdonosa voltam egy BX-nek, úgy alakult, hogy Skoda-rajongó lettem” – kezdte a történetét a debreceni versenyző. „Nemrégiben aztán

Orbán Andrással, a helyi Citroen márkakereskedővel olyan megállapodást kötöttünk, amely nagyon kedvezővé tette számunkra a márkaváltást. A versenyautóink előbb Saxo, majd egy C2-es lett, és nagyon nem bántuk meg a dolgot. A navigátorom, Gyöngy Imre olyannyira megszerette a francia márkát, hogy vásárolt egy csúcfszereltségű C5-öst, amelyet én is gyakran tesztelhetek, természetesen nem versenytempóban. Nem ritka az sem, hogy a szponzorunk autójába ülhetek, hiszen ő is egy C5-össel jár, és mindhármunknak megegyezik a véleménye abban, hogy kiválóra sikeredett a modell. Kényelmes, biztonságos, de szükség esetén gyorsan is haladhat vele az ember, az eleganciája pedig talán a legdrágább német kocsikét is veri... Ha valaki a korábbi előítéletek alapján eleve elutasítja a Citroent, az nagyot téved, hiszen 2010-ben már ez a márka is felnőtt a legnagyobbak közé. Az imázsra olyannyira bejött nekem is, hogy a párommal éppen egy DS3-as vásárlásán törjük a fejünket” – összegezte tapasztalatait Bakó László.









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

## THE HANS® SYSTEM

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



Manufactured by Stand 21 since 2003

A HANS rendszer 10 évvel ezelőtt szinte ismeretlen volt, most mint egy tűzálló versenyoverall, HANS is egy fő darabnak számít ami sok életet megmentett és sok sérülést elkerült. Tagadhatatlan a rendszer bemutatásának a szerepe a helyes használat érdekében, miközben versenyzel, Stand 21 most egy kizárólagos tartományt ajánl fel minden vezetőknek!

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

Legyél óvatos! Tájékozódj a kiírásról, annál a szövetségnél, aki irányítja a bajnokságot hogy mikortól kell használni a HANS rendszert: Gondold át a lehetőségeidet és időben szerezd be a HANS rendszert, hogy legyen alkalmasd hozzászokni, a biztonság és a kényelem érdekében lőkéletesen tudd használni, ne az utolsó pillanatban keljen mind ezekhez alkalmazkodni.

HANS® efficiency  
in a 56 km/h (35 mph) crash



# MEGKOMOLYODOTT

Suzuki Swift menetpróba

Másképpen néz az ország egyik legnépszerűbb autójára, aki már versenypályákon is látta a modellt, de mi most a kupás változatnál is érdekesebbnek találtuk a harmadik generációs változatot.

Őse László; Hummer Gyula

Az autó külsőre nem sokat változott elődjéhez képest, ha hirtelen kerül a látóterünkbe, talán nem is vesszük észre a különbségeket. A finom „plastikázásnak” nyilván oka van: a régi Swift formája is tetszetős, vonalvezetése modern volt, egy szimpatikus kisautón pedig nem érdemes sokat változtatni. A legnagyobb különbséget elsőre mindenkinek a nagyméretű első fényszórók jelentik, amelyek remekül bevilágítják az esti országutat. Azonban ha valaki több időt is eltölt a „mi autók” társaságában, több változásra is rájön: megérzi például azt a plusz 9 centimétert, amivel megnövelték az autó hosszát. Ebből ugyan csak 5 cm jutott a két tengely közé, ám a kényelem már így is tapinthatóbb...

A belső tér kialakítása megfelelő, ergonomailag jól elrendezett. Bár a műszerfalat ráhúzták a vezetőre, mégsem érzi a vezető összenyomva magát. Az új Swift műszerezettsége a kategóriának megfelelő, sőt a középkonzol kimondottan jól néz ki. Az első ülések oldaltartása megfelelő, a kormány

4 irányban pozícionálható, így mindenki beállíthatja kényelmes vezetési helyzetét. Az utastérben felhasznált anyagok minőségére sem lehet különösebb panasz, de ha



A harmadik generációs Swift kiforrottabb, európaibb és versenyképesebb autó, mint elődje volt

a kéziféket körbe ölelő elemre téved a kezünk, könnyen kitapogathatjuk a kopogós műanyagokat.

Az új Suzuki vezethetősége kifejezetten jó, a futóműve kellően feszes, fekszi az utat, köszönhetően a merevebb karosszériának

és a keményebb hangolású futóműnek, no meg a tesztautóra szerelt 15 colos kerekeknek is. Az egyedüli hiányérzetet az 1,2 literes motor ereje okozza, amely ugyan városi autókázáshoz megfelelő, ám a dinamikusabb vezetési stílusokhoz nehezen alkalmazkodik. Ilyenkor kíméletlenül pörgetni kell a motort, hiszen csak megfelelő fordulaton (6000/perc) hajlandó leadni a 94 lóerőt és a 118 Nm-t. A kocsik erőforrásának karakterisztikáját szokni kell, gyorsítási kísérletre késleltetve, lassan reagál, a megfelelő eredmény elérése érdekében érdemesebb ilyenkor visszaváltani egy fokozatot. Persze amit veszítettünk a réven, az megtérül a vá-

mon: a Swift 6,1 literes átlagfogyasztását kifejezetten kellemesnek találtuk. Még akkor is, ha tudjuk, hogy a megkomolyodott kocsiért elődjénél több pénzt, alapesetben is 3 157 000 forintot kell az ismerős kereskedés kasszájában hagyni.

# RAJTRÁCSFOTÓK

130 Novemberben ők voltak a versenypályák legszebbjei



Széria:  
Helyszín:

**F1**  
**Sao Paulo**



Széria:  
Helyszín:

**DTM**  
**Rovigo**



Széria:  
Helyszín:

**F1**  
**Abu Dhabi**



Széria:  
Helyszín:

**MotoGP**  
**Valencia**

haymarket



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

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

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

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

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

**Kiadó:** Beta Press Kft. 3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1. **Szerkesztőség:** 3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1., Tel.: 46/505-490, Fax: 46/505-491

**Postacím:** 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: levelezes@formula.hu **A terjesztés gondozása:** Eurokris Bt. **Terjesztés:** LAPKER Rt. **Előfizethető:** A szerkesztőségnél, levélcím: 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: elofizetes@formula.hu, Fax: 46/505-491 és a Magyar Posta Rt. Hírlap Üzletágánál (1008 Budapest, Orczy tér 1.). Valamennyi postán, kézbesítésként, 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 kedvecn lapelárusító helyén?** Hívjon bennünket a 06 46 505-490-es forródrótunkon hét közben 8-16 óra között, vagy írjon e-mailt a formula@formula.hu címre, és intézkedünk. **A kiadó írásos engedélye nélkül a lap bármely fotójának, szövegrészének, illusztrációjának még részleges használata is tilos.**

**A szerkesztőség mindent megtesz annak érdekében, hogy a lap hűen tükrözze a valóságot, így sem a kiadó sem a nyomda nem vállal felelősséget az esetlegesen előforduló hibákért.** Minden adat a lapzártakori állapotokat tükrözi. **Az Autósport és Formula Magazin játékaik kizárólag magyar állampolgárok számára készülnek.** A kiadó munkatársai és családtagjai a játékban nem vehetnek részt. A nyerteseket telefonon értesítjük és kötelesek együttműködni a játékhoz kapcsolódó promóciós megjelenéseknél. Nevezés: név, cím és munkaidőben használatos telefonszám. Vítás kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzbeli nyereménykiváltás nem lehetséges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információt kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.

Autósport és  
**Formula**



info@inwe2.com  
www.maxxenergy.us

Your time. Your story.



[pulsarora.hu](http://pulsarora.hu)

Alarm Chronograph funkciók  
10 bar vízállóság  
Nemesacél tok és csat  
Tachymeter funkció  
Mineral kristály üveg

# PULSAR

Tell it your way