

Autósport és **Formula 15**

Magyarország 15 éves motorsport magazinja | XVI/5. szám, 2015. május

www.formula.hu

- **A királykategória felé tartanak**
Kikre figyelünk az utánpótlás-sorozatokban?
- **DTM**
Miért fontos az F1 számára?
- **Szörnyen jó**
WRX: Solberg a Monsterrel folytatja

- **Szabály-alkotás**
A száguldó cirkusz korlátai



RAIKKÖNEN: Mennyire jó valójában?

Tassi Attila
Nemzetközi
porondra lép



Az **MNASZ** kiemelt médiapartnere

forma1club

FORMULA1
PIRELLI
MAGYAR NAGYDÍJ
2015. július 24-25-26.

Nézzé a versenyt a kedvezményes árú Club Tribünről a Silver 4 mellől.



CLUB
TRIBÜN

Hétfélig belépők
már 15 000 forintól kaphatók!

30
1986-2015
FORMULA 1
MAGYAR
NAGYDÍJ
HUNGARORING

A feltételekről és az árakról érdeklődjön a (06 1) 327 0987-es telefonszámon vagy a www.forma1club.hu weboldalon.

AZ ELSŐ MAGYAR HIVATALOS
FORMA 1 CLUB

Autósport és
Formula

www.formula.hu
facebook.com/formula.hu

Főszerkesztő: Bethlen Tamás
Főszerkesztő-helyettes: Mészáros Sándor
Munkatársak: Bognár Viktor, Borbás Bálint, Dávid Sándor, Dezső Attila, Érsek Zsolt, Fűzi András, Gellérfi Gergő, Kárpáthy Zoltán, Méhes Károly, Surányi Géza, Strommer Benjamin
Fotó: ATP, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Janics Attila, Králing, Rogosz Péter, SpeedLight Photo Agency
Kiadó, szerkesztőség: Beta Press Kft. 3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1., tel.: 46/505-490, fax: 46/505-491, e-mail: levelezes@formula.hu
Szerkesztőségi titkár: Buczkóné Kiss Marianna
Tördelőgrafikus: Schubert Szilvia
Nyomdai előállítás: Kvadrát Print Felelős vezető: Bánáti László, tel./fax: +361 319 1599, Mobil: +36 30 280 6656, info@kvadratprint.hu, www.kvadratprint.hu
A terjesztés gondozása: Eurokris Bt.
Terjesztés: LAPKER Rt.
Előfizethető: A szerkesztőségénél, levélcím: 3504 Miskolc, Pf. 90, e-mail: elofizetes@formula.hu, fax: 46/505-491, és a Magyar Posta Rt. Hírlap Üzletágánál (1089 Budapest, Orczy tér 1.). Valamennyi postán, kézbesítőknél, e-mailben: hirlapelofizetes@posta.hu, faxon: 1/303-3440

Előfizetési díj:
6 hónapra 3790 Ft
12 hónapra 5990 Ft

ISSN: 1785-9484

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

Együttműködő partnereink:



Jegyzet • Lapindítás

Schumacher a dobogó tetején

A mögöttünk álló hónapra már április utolsó hétféjéje előtt sem panaszkodhattunk különösebben. A Kínai Nagydíjon, bár kétségkívül nem fog bekerülni az év legjobb futamai közé, a Hamilton és Rosberg közti mentális háború idei felvonásának kezdetét láthattuk, egy héttel később Bahrein pedig már izgalmakban és látványos csatákban sem szűkölködött. Arról nem is beszélve, hogy a május 1-jén Budapestre érkező Kimi Raikkönen másfél év után ismét dobogóra állhatott, ami úgy kellett már a finn világbajnok népes rajongótáborának, mint egy falat kenyér.

De a Formula-1-en kívül is zajlottak az események: a WTCC szokás szerint ismét ronsderbit rendezett Marokkóban, félig papírforma, félig meglepő eredményekkel elindult a GP2, az Audi a WEC-szezonnyitón visszatért a dobogó tetejére, Nelsinho Piquet futamot nyert a Formula-E-ben, az IndyCar pedig nehezen lehetne változatosabb a mostaninál négy futamon négy különböző győztesrel.

Valami azonban mégis hiányzott...

Az utolsó hétféje aztán, bár a Formula-1 évi első hosszabb pihenőjét töltötte, több beszédtemát szolgáltatott, mint a megelőző három együttvéve. Fantasztikus magyar sikereknek örvendhettünk, hiszen Kiss Norbi óriási formában kezdte az Európa-bajnoki címvédő hadjáratát, Szabó Krisztián pedig első magyarként nyert futamot a ralikrossz-Eb-n – úgy, hogy mindössze karrierje második komoly ralikrosszversenyén állt rajthoz.

Hazánkban a tereprali, a gokart és a gyorsasági szakág mellett a legjobb raliversenyzők is összecaptak egymással ezen a hétféjén, s miközben egyik szemünket Miskolcon tartottuk,

„Semmi nem érdekelt annyira a motorsport barátait, mint a német utánpótlás-széria, a Formula-4 első fordulója.”

a másikkal Argentínára figyeltünk, ahol Colin McRae óta először ismét brit győztest avattak a WRC-ben, méghozzá egy igazi flúgos futamon, ahol hosszú idő után először egyetlen Volkswagen-pilóta sem állhatott dobogóra.

Am hiába a rengeteg esemény, a WSR idénynyitója vagy az újoncgyőztes a tengerentúlon, semmi nem érdekelt annyira a motorsport barátait ezen a hétféjén, mint a legkisebb, újonnan létrehozott német utánpótlás-széria, a Formula-4 első fordulója: itt mutatkozott be ugyanis formulaautóval a hétszeres világbajnok fia, Mick Schumacher. Méghozzá nem is akárhogy! A 16 esztendősen versenyző már az első futamon is remekelt, majd a másnap délutáni harmadikat meg is nyerte, elindulva ezzel egy olyan úton, melyről el sem tudjuk képzelni, milyen messzire vezethet.

A trónörökös sikerének ünneplésébe azonban némi keserűség is vegyül, hiszen továbbra sem tudhatjuk, milyen ütemben halad édesapja felépülése. Szeretnénk hinni, hogy bármilyen állapotban is legyen most Michael Schumacher, nézte a versenyt, s megadatott neki, hogy láthassa fiát először pezsgőt locsolni a dobogó tetejéről.

Gellérfi Gergő



VEDD ÁT AZ IRÁNYÍTÁST ÉS VÁLASZD TE IS A PIRELLI NYÁRI ABRONCSAIT



P ZERO™ SOFT

P ZERO™ MO

KÜLÖNBÖZŐ ABRONCS, AZONOS TECHNOLÓGIA. A FORMULA 1® ÉS A VEZETŐ AUTÓGYÁRTÓK VÁLASZTÁSA.



MIT ÉR AZ ERŐ HA NEM URALOD™

FORMULA-1

MENNYIRE JÓ KIMI RAIKKÖNEN? ... 8
Az „észrevétlen” és a „különleges” között

A SZABÁLYALKOTÁS 14
Így próbálják korlátok közé szorítani az F1-et

AZ IDŐUTAZÓ 16
Csúcstechnológia: Casio Edifice EQB-500

ÚTON A FORMULA-1 FELÉ 18
Az utánpótlás-sorozatok tehetségei

A LEGJOBB F1-ES AUTÓK 32
A tudomány és az alkímia határán

KÜLÖNVÉLEMÉNY 42
Dávid Sándor rovata

MIÉRT FONTOS A DTM? 44
A német bajnokság pilótái is az F1-be tartanak

MOTORSPORT

CITROENEK HÁZIBAJNOKSÁGA 48
WTCC: Lopezeket nincs esély befogni

MAGYAROK A MEZŐNYBEN 54
Így nyitott Bús és Fekete a SEAT EC-ban

A DOKTOR CSÚCSFORMÁBAN 56
Marquez nem bírta a harcot Rossi ellen

„COLINÉRT” 64
Rali-vb: Meeke legyőzte a Volkswageneket

MÁSODIK FELVONÁS 68
Miskolc Rali: Herczig legyőzte a sérült Kazárt

SOLBERG ÉS A MONSTER 92
WRX: Együtt a világbajnoki címért

FORDULT A KOCKA 98
RC: KPT sikere, Kárai balszerencséje

LENGYEL FŐLÉNY 110
Bugacon indult a tereprali-bajnokság

SZEZONNYITÁNY 118
Így kezdtek a pályautók a Hungaroringen

HAZATÉRTEK A GOKARTOSOK 132
Közép-Európa legjobbjai a Pannónia-Ringen

AUTÓK – LÁNYOK

EGYLÁNY ÉS EGY AUTÓ 136
Barbara és a Kia

FORD GT 138
Feltámadt a legenda

MENETPRÓBÁK 140
VW Passat, Mazda CX, BMW 320d

A legjobb F1-es autók

Versenygépek a tudomány és az alkímia határán

Számtalan jó autót ismerünk a Forma-1 történelemből, de csak néhányat nevezhetünk a legjobbnak. Hogy melyek ezek? Az F1 Racing huszonegy ismert technikai szakembert, mérnököt és tervezőt kért fel annak megvitatására. Íme, a sportág történelmének 10 legjobb autója – amny megjepeést elárulhatunk, hogy egy Ferrari sem kapott helyet a listán.

Mennyire jó Kimi Raikkönen?

Mandevetés az „észrevétlen” és a „különleges” között. Egyértelműen egy nagy tehetséggel megáldott versenyző. De vajon Kimi Raikkönen lényeg a legnagyobbak közé sorolható? Az F1 Racing elemzésében Andrew Benson feltárja a tényeket.

Szerző: Andrew Benson • Ford, Renault

Solberg és a Monster

Együtt a világban a címért. A Monster Energy WRX a világbajnoki címért küzd a Pannónia-Ringen.

Szerző: Andrew Benson • Ford, Renault

Mesterkvíz

ÖSSZEÁLLÍTOTTA: SURÁNYI GÉZA

Tudásteszt a világ legnagyobb sportjáról, az F1-ről

1. Melyik az a két világbajnok, akiknek a bátyja is részt vett Forma-1-es futamon?
2. Ki az a közelmúltban elhunyt versenyző, aki 1980 és 1994 között tíz különböző csapat színeiben szerepelt?
3. Melyik futamon nyert utoljára orrmotoros autó a Forma-1-ben?
4. Hányadik születésnapját ünnepli idén Bernie Ecclestone?
5. Hogy hívták azt a csapatot, melynek a hongkongi milliomas, Teddy Yip volt a tulajdonosa?
6. Két olyan ország létezik, mely világbajnokkal büszkélkedhet, de F1-es futamot sosem rendezett. Melyek ezek?
7. Melyik csapat színeiben mutatkozott be a háromszoros világbajnok, Nelson Piquet?
8. Ki indult a világbajnoknak járó 1-es rajtszámmal az 1985-ös Európa Nagydíjon?
9. Melyik pálya leghosszabb egyenesét nevezték el a Mistral nevű szélről?
10. Kinek az első versenye volt a 2002-es Magyar, az utolsó pedig a 2008-as Spanyol Nagydíj?



Utolélnék a Mercedest

A Red Bull aerodinamikai részlegének vezetője bízik benne, hogy az autóra érkező fejlesztések meghozzák a kívánt eredményt, és sikerül csökkenteni a távolságot a Mercedessel szemben.

Várhatóan Spanyolországban érkeznek az új orrkúp a Red Bull RB11-esére, amitől a teljesítmény javulását, és az élménőkhöz mért különbség csökkenését várják Milton Keynes-ben. Dan Fallows szerint van hová fejlődni a csapatnak aerodinamika terén is, ezért folyamatosan dolgoznak új elemeken – noha korábban a vezetőség egyértelműen a motorbeszállító Renault-t okolta a gyenge eredmények miatt.

A nyögvenyelős szezonkezdet után olyan hírek keringtek a sajtóban, hogy mind az energiatalós gyártó, mind pedig a franciák elhagyhatják a sportot hosszabb távú sikertelenség esetén, de egyelőre közös erővel dolgoznak azon, hogy lefaragják hátrányukat a többiekhez képest. Barcelonára nemcsak a Red Bull, hanem a Renault is újításokkal készül, így jogos az optimizmus Daniel Ricciardo és Daniil Kvjat csapatánál.

„Úgy kezdtük el a 2015-ös szezont, hogy tudtuk: nagy lesz a lemaradásunk – idézte Fallows-t a gpupdate.net. – Mindenki tudja, melyik területen vagyunk a legnagyobb hátrányban, de ez lényegtelen is, hiszen az aerodinamikai, valamint a motorgyártórészlegen múlik a felzárkózás.”

„A Forma-1-ben számtalan dolgon múlhat a teljesítmény: ott van a pilóta, az erőforrás, az aerodinamika, a gumihasztnál, és így tovább. Az aeróval foglalkozó csapat azonban csak az egyik problémát tudja megoldani. Tudtuk, hogy miben rejlik a lemaradásunk, és az a feladatunk, hogy csökkentsük azt a bizonyos távolságot. Meg tudjuk csinálni, mert megvannak hozzá az eszközeink, már korábban is sikerült, és most is sikerülni fog” – tette hozzá Fallows.

A teljes 2014-es szezon televíziós nézettségi adatai

	Az F1-et nézők száma	Az F1-et nem nézők száma
Magyarország	4 897 000	4 138 000
Spanyolország	27 603 000	15 397 000
Olaszország	31 572 000	26 428 000
Franciaország	7 958 000	51 135 000
Egyesült Királyság	27 558 000	32 909 000
Németország	27 425 000	46 575 000
Japán	29 587 000	90 413 000
Oroszország	15 433 000	111 069 000
Brazília	79 786 000	108 814 000
USA	12 601 000	285 140 000
Kína	12 673 000	467 327 000

Nézettség 2008-ban



Nézettség 2014-ben



Hat év alatt jelentősen csökkent a száguldó cirkusz televíziós nézettsége, ráadásul a legnagyobb országokban nagyon kicsi az érdeklődés a sportág iránt

Ice watch
CHANGE. YOU CAN.



BMW Motorsport

www.ice-watch.com

1. Jackie Stewart, Jody Scheckter; 2. Andrea de Cesaris; 3. 1960. Olasz Nagydíj; 4. 85. Theodore; 5. Új-Zéland, Finnországi; 7. Erişgin; 8. John Watson; 9. John Watson, aki a sérült Laudát helyettesítette; 9. Le Castellet; 10. Anthony Davidson



Mennyire jó

Kimi

Raikkönen?

Manőverezés az „észrevétlen” és a „különleges” között

Egyértelműen egy nagy tehetséggel megáldott versenyző. De vajon Kimi Raikkönen tényleg a legnagyobbak közé sorolható? Az F1Racing elemzésében Andrew Benson feltárja a tényeket.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • **FOTÓ:** FERRARI

Kimi Raikkönen más, mint a többi. Minden versenyzőnek vannak szurkolói, de mindenki, aki a közösségi média által alakított mai világban ír az F1-ről, jól tudja, hogy Kimi különleges rajongósereget vonz, köztük olyanokat, akik egyszerűen tévedhetetlennek tartják őt. Ha előttük bármi olyan megjegyzést teszünk, ami nem Kimi magasztalásaként értelmezhető, azonnal hangos válaszreakciót kapunk. A vele együtt dolgozó és ellene versenyző személyek körében, tehát az F1-es paddockban viszont már sokkal jobban megoszlanak a vélemények.

„Elég nehéz helyzetbe kerülünk, ha megpróbáljuk boncolgatni Kimi karrierjét – mondja korábbi mclarenes csapattársa, David Coulthard, aki jelenleg a BBC kommentátora. – Ahhoz, hogy a legprecízebb eredményt kapjuk, a csapattársaival szemben elért eredményeit kell megvizsgálnunk. Hiszen, ha csak önmagában a pályafutását tekintenénk, nem lenne miről beszélni: világbajnok, különleges tehetség, 20 nagydíj győztese és korának egyik legjobban kereső versenyzője. És az F1-ben nem ostobák az emberek, szóval nem szórják a pénzt csak úgy, bárkinek.

Megvan a hírneve és a képessége ahhoz, hogy ne csak a munkaadóját, de a rajongókat is izgalomba hozza. És szinte érinthetetlen – ha valaki kritizálja, nagyon hamar hír lesz belőle. Viszont a személyisége egy nagy talány is egyben, hiszen voltak olyan időszakok a karrierjében, amikor szinte észrevétlen maradt. Az igazán kivételes versenyzőknek azonban nem igazán vannak rossz napjaik. Persze lehet, hogy balesetük van olykor, de mikor láttunk olyat, hogy egy kivételes tehetség igazán eltol valamit vagy eltűnik a mezőnyben? Velük egyszerűen nem történik ilyen.” ➔



Vajon szorgalommal többet is kihozhatott volna a McLarenekből?



Coulthard mellett a McLaren akkori teszt-pilótája, Alex Wurz is úgy gondolja, hogy Raikkönen a 2000-es évek közepén nyújtotta legjobb formáját, amikor a skót pilóta, majd Juan Pablo Montoya volt a csapattársa. De az akkori versenyzőt nehéz összehasonlítani azzal az emberrel, akit az időmérőkön

25:20, a pontok tekintetében pedig 213:195 arányban legyőzte Massa a Ferrarinál együtt töltött több mint két és fél szezontól, és aki Alonso mellett egészen átlagosnak tűnt.

Lehetséges, hogy noha Raikkönen egy nagyon tehetséges versenyző, aki elképesztő tettekre képes a megfelelő autó volánjánál, egyszerűen nem eléggé sokoldalú ahhoz, hogy bebocsátást nyerjen az igazi nagyságok csarnokába?

Szentségtörésnek hangozhat, de a statisztikai bizonyítékok nagyon is erősek, ha Raikkönen, Massa, Alonso és Grosjean egymást keresztező karrierjét elemezzük a Renault/Lotus és a Ferrari csapatánál.

Raikkönen megnyerte az egyéni címet 2007-ben, és máig ő Maranello utolsó bajnoka. Coulthard azonban rámutat: „Annak az évről nagy részében kettőjük közül Massa állt előrébb, a braziltól pedig nem szokhattunk meg ilyen tettet Alonso és Schumacher oldalán.

Massa 2007-ben 9:8 arányban volt jobb Raikkönennél a kvalifikációkon, és noha a finn erősen kezdte az évet, Massa mégis a bajnokság nagyobb részében vezette kettőjük párharcát: a szezon negyedik, barcelonai versenyének megnyerésétől egészen addig, amíg a felfüggesztés meghibásodása miatt ki nem esett az Olasz Nagydíjról. Raikkönen ez után három győzelemmel és egy harmadik hellyel behúzta a bajnoki címet, de ehhez szüksége volt arra, hogy a McLaren mindkét pilótája, Alonso és Lewis Hamilton is hibázzon, és hogy Massa átadja neki a győzelmet az utolsó versenyen.

2008-ban megkérdőjelezhetetlenül Massa vezette a Ferrari bajnoki hadjáratát, 22 ponttal többet szerezve Raikkönennél, az időmérőkön pedig 12:6-ra legyőzte őt.

2009-ben a kvalifikációk tekintetében öt-négy volt az állás Raikkönen javára kilenc verseny után, de Massa még előrébb állt a pontokban, amikor balesetet szenvedett a magyarországi időmérőn, és koponyatörése miatt ki kellett hagynia a szezon hátralévő részét.

Eközben azon a hét versenyen, amit Grosjean Alonso csapattársaként töltött 2009-ben – bár kétségtelenül egy problémás autóban és újoncként – a francia átlagos időmérős lemaradása 0,538 másodperc volt, és egyszerűen sem került 0,231-nél közelebb a spanyolhoz.



2012 és 2013 során Raikkönen is meggyőzőbb formát nyújtott Grosjean mellett, legalábbis 2013 második feléig, amikor a korábban sok balesetben érintett francia magabiztosabbá vált, és jobban kezdett teljesíteni híres csapattársánál. A szombati szereplésüket illetően nagyon szoros volt közöttük az állás. Első közös évükben Grosjean győzött 10:9-re, majd a következő szezonban Raikkönen 10:7-tel vágott vissza. A finn átlagosan mindössze 0,108 másodperccel volt jobb.

A Ferrarinál együtt töltött négy évük során Massa 48,2%-át szerezte Alonso pontjainak, az átlagos időmérős lemaradása pedig 0,409-re rúgott, miközben az esetek 69,5%-ában alulmaradt a kvalifikációkon – még azzal együtt is, hogy a spanyol szombati teljesítménye észrevehetően leromlott 2013 második felében. Azt az időszakot megelőzően még nagyobb, 76,79% volt ez az arány.

Raikkönen ezzel szemben Alonso pontjainak csak 34,2%-át gyűjtötte össze 2014-ben, az időmérőkön pedig 16:3-as vereséget szenvedett (ez 81,25%), és átlagosan 0,529 másodperccel volt lassabb. A finn versenyen csak akkor végzett csapattársa előtt, amikor Alonso büntetést kapott Spában, illetve kiesett Monzában és Suzukában.

Maga Raikkönen a 2013 végén jelentkező hanyatlását a Pirelli gumikonstrukcióinak megváltozásával indokolja, amit a silverstone-i defektsorozat idézett elő. Azt pedig vitatja, hogy ne tudott volna boldogulni a tavalyi Ferrarival. Mindkét esetben az első gumik tapadásának hiánya jelentette számára a problémát,

hiszen ahhoz, hogy a képességeinek megfelelően tudjon versenyezni, pontos visszajelzésekre van szüksége az autó első részétől.

Egy F1-es csapatvezető Raikkönen és Vettel 2014-es nehézségeiről beszélve szintén kijelentette, hogy azt a tavalyi autókkal járó első tapadáshiány váltotta ki. „Kimi ugyanúgy az első kerekre hagyatkozik, mint Vettel – mondta. – A jelenlegi autókkal és gumikkal azonban már nem lehet így vezetni. Ez az oka a küszködésüknek.”

Azon ritka alkalmakon, amikor Raikkönen megtalálta a vágyott tapadást a Ferrari első részén, Alonso szintjén tudott teljesíteni. Ám amikor az autó nem a kedve szerint viselkedett, nagyon messze elmaradt tőle, és látványosan nem is tudott mit kezdeni a helyzettel. Alonso sem szerette, hogy a Ferrari eleje nem eléggé harapós, de ő egyszerűen megpróbálta ehhez alakítani a vezetési stílusát.

Pat Fry, a csapat tavalyi mérnökigazgatója együtt dolgozott Raikkönennel és Alonsóval a Ferrarinál és a McLarennél is, és az előző év vége felé így vélekedett a helyzetről: „Két összetevőből áll a dolog. Az egyik, hogy Fernando tényleg jobban képes alkalmazkodni, a másik pedig, hogy az autó és a gumik korlátai kifejezetten szembementek Kimi igényeivel. Gyakran előfordult, hogy mire az autó elejével eljutott a számára megfelelő szintre, a hátsó rész kezdett problémát okozni. A lágyabb gumikeverékeken a helyzet nem tűnt annyira veszélyesnek: nézzük csak meg Szingapúr, ahol rengeteget gyorsult, amint átváltott a szuperlágy abroncsokra. Ezekkel az autókkal és gumikkal a helyzet általában elég összetett. Üzemanyag-spórolás során lecsökken a gumik hőmérséklete, és elveszik az ideális balansz, aztán amint a pilóta odateszi magát, minden



„Engem ez nem érdekel, csak egy számítógépes játék, nem akarom erre vesztegetni az időmet.” – Raikkönen a McLaren szimulátoráról

Az együtt töltött három évük során Raikkönen határozottan jobb volt Coulthardnál. De vajon le tudta őt győzni ugyanolyan mértékben, mint Hakkinen tette?

„A tempó megítélése nagyon nehéz – mondja Coulthard maga. – Kimi és Mika: mindketten elképesztő természetes tehetséggel rendelkeztek. Csak beugrottak az autóba, és egyáltalán nem látszott rajtuk, hogy mély elemzéseket folytattak volna le előtte, de így is rendkívül gyorsan vezettek. Mindketten jobb, gyorsabb, tehetségesebb versenyzők voltak, mint én. De a munkához való hozzáállása Mikának a csapaton kívül és belül is jobb volt, mint Kiminek, már a kezdetektől fogva.”

visszajön. Fernando próbál úgy dolgozni az autóval, hogy megkerülje ezeket a problémákat: minél keményebben bánik valaki az első kerekekkel, annál gyorsabb lesz.”

Az alkalmazkodás ezen hiánya mindig is gondokat okozott Raikkönen számára. A kóros érzékenysége az első tapadásra azt eredményezi, hogy figyelemre méltó eredményeket képes elérni, ha az autó is igazodik ehhez. Viszont hasonlóan ahhoz, ahogy Jenson Button is kényes a hátsó stabilitásra, ez az érzékenység más helyzetekben ugyanannyira hátrányt is jelent.

„Kétségtelen, hogy az autó nem teljesen azon a szinten van, ahol Kimi szeretné, de én tudom, hogy mi a legfőbb gondja – mondta Massa a tavalyi év vége felé. – Nem könnyű egyazon csapatban vezetni Fernandóval. Az autónak száz százalékban igazodnia kell hozzánk, a csapatnak segítenie kell minket, nekünk pedig tökéletesen kell vezetnünk, máskülönben ő lesz a gyorsabb. Fernando egy csúcskategóriás versenyző, és ha le akarjuk győzni, minden tekintetben el kell érniük a tökéletességet. Ha csak egyetlen apró részlet sem stimmel, máris mögötte találjuk magunkat.”

Az vitán felül áll, hogy senki sem képes olyan jól alkalmazkodni egy nehezen vezethető autóhoz, mint Alonso, és a legtöbbeknek kisebb-nagyobb mértékben mindig meggyűlik a bajuk egy olyan géppel, amely nem a kedvük szerint van kiegyensúlyozva. Ám mivel Raikkönen veleszületett képességei igencsak jók, és mivel ekkora rajongás övezi, tőle sokkal többet várnak.

Az egyik kritika, ami folyamatosan előkerült vele kapcsolatban a pályafutása

során, hogy a különös egyénisége egyáltalán nincs előnyére.

„A tehetségével képes helyettesíteni a felkészülés hiányát – mondja egy magas rangú csapattag, aki a McLarennél dolgozott mellette. – Évekkel ezelőtt, amikor úgy 2003–2005 környékén elsőként fejlesztettük ki a szimulátorokat és kezdtünk tanulni belőlük, próbáltuk a versenyzőinket rávenni, hogy használják azt. David szívesen eljött és egy halom munkát elvégzett benne, mindent megtett, amit kértünk tőle. Kimit azonban semmivel sem lehetett idecsalogtatni, és így reagált: 'Engem ez nem érdekel, ez csak egy számítógépes játék, nem akarom erre veszteségetni az időmet.'

Persze főleg azért kritizálta a szerkezetet, mert így elérte, hogy ne kelljen beülnie, hiszen alapvetően lusta volt hozzá. David azonban rendesen elvégezte a felkészülést, és joggal gondolhatta, hogy a hétvégén már péntektől kezdve ráérez a dolgokra. Aztán Kimi csak besétált, és úgy győzte le őt, hogy előtte semmit nem csinált. Ez persze fájdalmasan érintette Davidet, és a szimulátorhoz fűzött reményeinknek sem tett jót. De hozzá kell tennünk, hogy ha Kimi is eltöltött volna némi időt benne, ha rendesen elvégzi a házi feladatát, akkor még jobb lehetett volna.”

És mintha lenne is egy bizonyos makacosság Raikkönen karakterében, ami már-már azt a látszatot kelti, mintha nem is akarna különösebben jól szerepelni egy tökéletlen autóban, ezzel is egyértelműsítve a mérnökök számára, hogy változtatásokra van szükség.

De kérdezzük csak meg Coulthardot, hogy szerinte Raikkönen szűk teljesítményintervalluma abból ered-e, hogy nem tud vagy



inkább nem akar alkalmazkodni, és ezt a választ kapjuk: „Az ember azt feltételezné, hogy nem tud, hiszen a versenyzők nem csinálnak butaságokat, amikor a legjobb tempó megtalálásán fáradoznak.”

Nem nehéz látni, hogy miben rejlik Raikkönen vonzereje a nyilvánosság számára. Ebben a PR által formált világban, ahol a versenyzők túlságosan is figyelnek arra, hogy a helyes dolgokat mondják, ő felborítja a szokásokat. Az interjúk során tapasztalt szótlanúságát persze eltúlozzák, hiszen ha a megfelelő kedvében van, akkor nagyon is beszédes tud lenni, de jól tudja, hogy ki előtt hogyan kell viselkednie.

Legyen szó arról, hogy a Ferrari engedélye nélkül, „James Hunt” néven vesz részt egy hómobilversenyen, vagy amikor élő adásban



jelenti ki, hogy éppen végén volt Michael Schumacher búcsúztatója közben, vagy akár ha felszólítja mérnökét a 2012-es Abu Dhabi Nagydíj vezetése közben, hogy „hagyj békén, tudom, mit csinállok”, a szokásoktól való eltérés vonzóvá teszi Raikkönt.

De a külön életstílus nem tesz valakit jobb autóversenyzővé, ezt a tényt pedig még a legelkötelezettebb rajongói közül is elfogadják néhányan. Egy Twitter-felhasználó, aki korábban hangosan magasztalta Raikkönt, nemrég ezt írta: „Őszintén szólva, Kimi 2007 óta lement a térképről. Ha az autó illeni fog hozzá, idén jöhet el a visszatérés éve.”

Raikkönenhez 2015-re Sebastian Vettel csatlakozott a Ferrarinál, és noha ketten együttvéve 5 bajnoki címen és immár

60 futamgyőzelmen osztoznak, mindkettőjüknek van mit bizonyítani, hiszen tavaly minden tekintetben alulmaradtak csapattársukkal szemben.

Elméletben remek csapatot alkothatnak. A privát életben is jól kijönnek egymással, és úgy tűnhet, hogy az autójuktól is ugyanazt várják el. De mit bizonyíthat az, ha történetesen az év során Raikkönen azonos szinten lesz Vettelrel? Vajon azt jelenti majd, hogy Vettel közel sincs olyan jó, mint Alonso? Vagy azt, hogy Raikkönen megtalálta a régi formáját? Esetleg hogy az autó jobban igazodik hozzá?

„Ezt sohasem fogjuk igazán megtudni – vélekedik Coulthard. – De az kijelenthető, hogy Sebastian és Kimi is karrierjük legrosz-

Időmérős eredmény a csapattársak ellen

(Kimi eredménye elől)

2001 Sauber Nick Heidfeld 7-10	2007 Ferrari Felipe Massa 8-9
2002 McLaren David Coulthard 10-7	2008 Ferrari Felipe Massa 6-12
2003 McLaren David Coulthard 10-6	2009 Ferrari Felipe Massa 5-4
2004 McLaren David Coulthard 12-6	Luca Badoer 2-0
2005 McLaren Juan P. Montoya 9-8	Giancarlo Fisichella 5-0
Alexander Wurz 1-0	2012 Lotus Romain Grosjean 9-10
Pedro de la Rosa 0-1	Jerome d'Ambrosio 1-0
2006 McLaren Juan P. Montoya 7-3	2013 Lotus Romain Grosjean 10-7
Pedro de la Rosa 8-0	2014 Ferrari Fernando Alonso 3-16

szabb szezonjával a hátuk mögött ugrottak neki az idejévek.”

És mi lesz, ha Vettel is hasonlóan teljesít majd Raikkönen ellen, mint Alonso tette? A finn már 35 éves, a szerződése 2015 végén lejár, noha a csapat opcióval rendelkezik 2016-ra.

„Vajon már csak egy év választ el minket attól, hogy eltűnjön, és ki tudja, mit csináljon a továbbiakban? – latolgatja Coulthard. – Vagy képes lesz felfedezni valamit az idejé Ferrariban Vettel oldalán, és visszakapjuk a régi Kimit? Vagy elbillenti az egyensúlyt önmaga számára az „észrevétlentől” a „különleges” felé, hogy ezzel elodázza egy kicsit a saját, végleges F1-es szabadságát?”

A válasz rövidesen kiderül.



Ha az autó nem felel meg a stílusának, elveszik a mezőnyben





Az F1 szabályai rendkívül összetettek, hogyan tud egy csapat gondoskodni arról, hogy annak keretei között működjön?

Sőt, az elmúlt évek során még sokkal összetettebbé váltak. Még mindig őrzöm az 1983-as szabályzatot. Összesen tíz és fél oldalból állt, és az aerodinamikára, azaz a karosszériára és a szárnyakra vonatkozó összes előírás belefért egy 41 soros szövegbe. Ez kevesebb, mint 500 szó. Ennek a terjedelme még 1994-re is csak 675 szóra nőtt. Ma azonban ugyanez a rész már 5844 szóból tevődik össze! A teljes mai technikai szabályzat 82 oldalt ölel fel, és több mint 33 250 szót tartalmaz, de ezeket tovább bonyolítja a szabálykönyvhöz csatolt 75 oldalas függelék, a sportszabályzatnak a dizájnt befolyásoló részei és számtalan technikai ajánlás. Ezen felül a 2014-es hajtásláncok használatáról szóló útmutató is több mint 25 módosításon esett át, ami további 44 oldalt jelentett.

A számokkal kifejezett szabályokat viszonylag könnyű ellenőrzés alatt tartani, így napjainkban már szokatlan dolognak számít, hogy egy autó túllépne a maximálisan megengedett szélességet vagy hosszúságot, de persze elvéve előfordulhatnak ilyen hibák is. Más előírásoknak azonban jóval nehezebb megfelelni, még akkor is, ha bizonyos határértékek ismertek. Ezen esetekben azon szoktak vitázni, hogy pontosan hogyan is kell mérni egy bizonyos értéket.

Ám még ennél is sokkal bonyolultabbak azok a szabályok, amelyeket egy egyértelmű szándékkal hoztak meg, de rengeteg félreértésre adnak okot. A karosszériára vonatkozó előírások első mondatában például kijelentik, hogy a szabályokat azzal a céllal fogalmazták, hogy az autók mögötti légáramlatok a lehető legkisebb negatív hatást gyakoroljanak a követő autókra. Elképzelhetjük, milyen jól szórakozhat ezen a kijelentésen két szembenálló ügyvéd, amikor például a McLaren hátsó felfüggesztésének kialakításán vitatkoznak...

A technikai ajánlásoknak mi a funkciója?

Ezek olyan dokumentumok, amelyeket az FIA időről időre eljuttat minden csapatnak. Vagy véleményeket tartalmaznak bizonyos megoldások szabályosságát illetően, vagy olyan uta-

Szabályalkotás

Így próbálják korlátok közé szorítani az F1-et

Miért lesz egyre vastagabb a Formula-1-es szabálykönyv, mi serkenti az új regulák létrehozását, és melyek azok a pontok, amiken még az ügyvédek is csak jót nevetnek? A Williams technikai igazgatója, Pat Symonds mesél a sport szabályozásának rejtjelmeiről.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: PIRELLI

sításokból állnak, amelyeket muszáj betartani. Az egyik ilyen tavalyi rendelet az összekapcsolt felfüggesztés (FRIC) legalitását érintette – ekkor az FIA technikai részlege csupán egy véleménynyilvánítást közölt, miszerint a rendszer nem szabályos. Arról csak a versenybírók vagy a Nemzetközi Fellebbviteli Bíróság dönthet, hogy egy ilyen vélemény helytálló-e, azonban a csapatok tudják, hogy az FIA meglátásait általában jóváhagyják, ezért a közleményük nyilvánosságra kerülése után egyetlen csapat sem kockáztatta meg a FRIC használatát.

Ha a szabályok bármely területe homályos, vagy ha egy rivális új technológiával áll elő, akkor a csapat bizalommal írhat az FIA-nak, kikérve a véleményüket az adott ügyről. Ezt a módszert azonban ma sokan cselként használják, hogy célzott kérdések feltevésével rántsák le a leplet a rivális titkairól. Ha az FIA véleménye megfelel az érdekeiknek, akkor kérhetik, hogy tegyék azt nyilvánossá egy technikai ajánlás formájában, ezzel pedig akadályt is gördítenek az ellenfelük ötlete elé. Ezek a technikai ajánlások örök érvényűek, csak nagyon ritkán vonják őket vissza. Tehát amellett, hogy meg kell értenünk egy halom technikai szabályt, a mérnököknek emlékezniük kell az ezen dokumentumokban megfogalmazott irányelvekre is, amelyek akár már többévesek is lehetnek.

Hogyan zajlik a technikai szabályok megfogalmazása?

A legutóbbi Concorde Egyezmény értelmében a szabályokat a Technikai Munkacsoport (TWG) vitatta meg és terjesztette elő, amit aztán az F1 Bizottság és a Motorsport Világtanács hagyott jóvá. Amióta nincs Concorde, megszűnt ez a formalitás is, és helyett az FIA rendeletei most lehetővé teszik olyan más csoportok létrehozását, amelyek a technikai szabályokról döntenek. Az elnök, Jean Todt is támogatta a Stratégiai Csoport létrehozását, amelynek 18 tagja közül hatan a csapatok képviselői, és jelenleg ez a szervezet fogalmazza meg az irányelveket a további alcsoporthoz számára.

Mi inspirálja az új szabályok megalkotását?

Mindenekelőtt a biztonság, ami nagyon sok előírás kiváltója volt az elmúlt 30

évben. Emellett az is szempont, hogy a teljesítményt kontroll alatt tartjuk, hiszen az F1-ben a fejlődés mértéke olyan gyors, hogy szükségessé vált néhány évente csökkenteni a leszorítóerőt és a motor teljesítményét. Ezzel érhetjük el, hogy az autók továbbra is megfeleljenek a legtöbb pályatípus követelményeinek.

Az utóbbi időben a szabályok annak érdekében is változtak, hogy megfékezzük a költségek további emelkedését és egyidejűleg látványosabbá tegyük a versenyzést.

Mennyi idővel a szezonkezdet előtt kapják kézbe a csapatok az új előírásokat?

Korábban június végéig kellett véglegesíteni a szabályokat, hogy elfogadhassák azokat a következő évre. Ezt a határidőt most előrehoztuk március végére, ezáltal mindenkinek több ideje van reagálni. Ez is hozzájárult a résztvevők kiadásainak csökkentéséhez.

Van lehetőség a szabályok különféle értelmezésére?

Természetesen igen, de olykor egészen elképedek azon, hogy milyen gondolatmenettel állnak elő egyesek. Sok olyan előírás létezik, amelyek több dologra is vonatkoznak, így például gyakran előkerül a hírhedt 3.15-ös cikkely, ami a mozgatható aerodinamikai eszközökről szól. Az ember azt hinné, hogy az ebben foglaltak a karosszéria elemeire vonatkoznak, de ugyanaz a szabály gondoskodott az aktív felfüggesztés, és legutóbb a FRIC betiltásáról is. Ahol ügyvédek léteznek, ott eltérő értelmezések is léteznek...

Nem lenne jobb, ha egyszerűbbek lennének a szabályok?

Egy vékonyabb szabálykönyv valóban nagyobb teret engedne az innovációnak, ám az F1 jelenlegi üzleti modellje nem lenne képes előállni azzal az anyagi fedezettel, amit ezek az innovációk igényelnének. A szabályok sok területen elfojtják a találmányságot, viszont egyúttal a korábbiaknál is nagyobb részletességre készítetnek minket, ez pedig újszerű módszereket eredményezhet a problémamegoldásban.





IDŐUTAZÓ CSAPATFŐNÖK

Csúcstechnológia az F1-ben:
Casio Edifice EQB-500

Christian Horner folyamatosan járja a világot az Infiniti Red Bull Racing csapatvezetőjeként, így nem is csoda, hogy előnyben részesíti az olyan technológiákat, amelyekkel időt spórolhat. Ilyen az új **Casio Edifice EQB-500** is.

Christian, a Formula-1 mindig is élen járt az új technológiák kifejlesztése terén. Melyik a legfontosabb újítás, amit az idei szezonban láthatunk?

A hajtásláncokon lenyűgöző fejlődés ment végbe az idei évre. Nagyon összetett szerkezetek, amelyek a V6-os motor és a hibrid rendszer együttes erejével maximum 775 lóerő leadására képesek, emellett pedig az üzemanyag-hatékonyságuk is rendkívüli.

Mennyire bír döntő fontossággal az idő menedzselése az F1-ben, és hogyan gondoskodtok erről?

Az idő létfontosságú eleme a sportnak, hiszen minden nagyon szigorú menetrend szerint zajlik, legyen szó egy alkatrész tervezéséről, az autó építéséről, a sajtótájékoztatóról vagy a pályán zajló eseményekről. Mindig ügyelnünk kell a pontosságra és a határidők betartására. A Formula-1 senkire sem vár!

Az EQB-500 karóra képes szinkronba lépni a mobiltelefonoddal. Mennyire fontos számodra az ezáltal elért időmegtakarítás?

Mindent örömmel fogadok, ami megkönnyíti az életemet az utazás során. Egy szezonban rengeteg időzónán haladunk keresztül, így ha a karóráink és a telefonjaink automatikusan frissülnek, az nagy segítség. Azzal is időt takarítok meg, hogy az óram és a telefonom kapcsolatban állnak egymással.

Adrian Newey-val együtt dolgozva és a csapat vezetőjeként, te is tisztában vagy a tervezés fontosságával. Az F1-ben mennyire fontos a letisztult, elegáns tervezés?

Mindig jól jön. Az emberek gyakran mondják, hogy ha egy autó gyors, akkor szép is, de Adrian csak akkor ragaszkodik a szép autókhoz, ha ez nem érinti negatívan a teljesítményt. Ezzel a nézettel pedig egyet tudok érteni.



EQB-500 TECHNIKAI RÉSZLETEI

Global Time Sync

A Bluetooth használatával az óra automatikusan összehangba lép az okostelefonunkkal. Az EQB-500 így azonnal hozzáfér az aktuális időzóna adataihoz a világ bármely részén, és kijelzi a pontos időt.

Telefonkereső

Egy gomb megnyomásával a karóra felveszi a kapcsolatot az okostelefonnal, ami ennek köszönhetően hangjelzést ad le, így könnyen megtalálhatóvá válik.

Dupla világlámpa

Az EQB-500 képes egyidejűleg kijelezni az otthoni időt és a világ 300 városa egyikének idejét is. Könnyedén váltogathatunk a két időzóna között, ezáltal gördülékennyé és problémamentessé téve utazásunkat.

Smartphone app

A hozzá tartozó alkalmazásban a 300 város közül választva olyan funkciókat is

beállíthatunk, mint például ébresztőóra az okostelefonra. Az adatok azonnal eljutnak az EQB-500-ra.

Fényben az erő

A Casio Tough Solar technológia használatával az EQB-500 a fényt energiává alakítja át, ezzel folyamatosan működtetve az óra funkcióit.



A Casio legújabb modellje minden versenyhelyszínen a legpontosabb időt mutatja

Szerinted jól fog mutatni az EQB-500 karóra a paddockban?

Az új Edifice igazán kifinomult dizájnnal rendelkezik, emiatt pedig az egész csapat büszkén viseli a csuklóján.

Tényleg mindenkinek van egy Casio órája a csapatban?

Igen, az egész csapatot felszereltük Casio Edifice karórákkal. A pályán folyamatosan az idővel harcolunk, így nélkülözhetetlen, hogy egy megbízható és jól használható órával rendelkezünk.

Mitől vált a Casio tökéletes partnerré az Infiniti Red Bull számára?

A Casio az egyik legrégebbi partnerünk, akikkel az évek során szoros szövetséget kötöttünk, köszönhetően annak, hogy mindketten hasonló elveket vallunk a saját megerősített munkakörnyezetünkben. A Casio a csapatunk számos értékével azonosulni tud, különösen a pontosságot illetően, így ideális partner a számunkra a Formula-1 kihívásai során.

Úton a Formula-1 felé

Kire figyelünk idén az utánpótlás-sorozatokban?

A 2015-ös szezonban, mint mindig, több száz lelkes fiatal vág neki a kisebb formulaautós szériáknak egy fő céllal a szemeik előtt: hogy előbb-utóbb a Formula-1-ben kössenek ki. Az AFM egy tízes listával segít olvasóinak, kikre érdemes közülük odafigyelni. Többük nevével talán nem is olyan sokára a királykategória rajtrácsán köszön majd vissza.

SZÖVEG: STROMMER BENJAMIN • FOTÓ: SZÉRIÁK



1 Alex Lynn
Kategória: GP2

Életkor: 21
Nemzetiség: brit
F1-es kapcsolat: Williams tesztpilóta
Korábbi eredmények: GP3 bajnoki cím (2014), Makaói Nagydíj győzelem (2013)
A GP3-at első próbálkozásra megnyerő brit tehetséget még a Red Bull helyezte a GP2 élcsapatába, a DAMS-ba, a szezont azonban már a Williams kötelékében kezdi meg: úgy érezte, a grove-i együttes tesztpilótájaként jobbak a kilátásai az F1-be jutásra, mint a tehetségekben bővelkedő energiatalos birodalomnál, így azon kevesek közé tartozik, akikről nem feleltessék vonták meg a bizalmat, hanem önszántukból távoztak a Vettelt és Ricciardót is kinevelő juniorprogramból.

2 Dean Stoneman
Kategória: Formula Renault 3.5

Életkor: 24
Nemzetiség: brit
F1-es kapcsolat: Red Bull juniorprogram
Korábbi eredmények: GP3 2. hely (2014), Formula-2 bajnoki cím (2010)
2011-re szerződést kapott a WSR 3.5-ös szériába, eleget tenni azonban már nem tudott neki, mivel rákot diagnosztizáltak nála. A súlyos kórt legyőzve újra kellett építenie versenyzői pályafutását, miután pedig Lynn mögött másodikként zárta a GP3-as szezont, ismét a WSR-ben készül szereplésre – négy évvel azután, hogy a sors közbeszólt –, ezúttal a Red Bull utánpótlásprogramjának friss tagjaként.

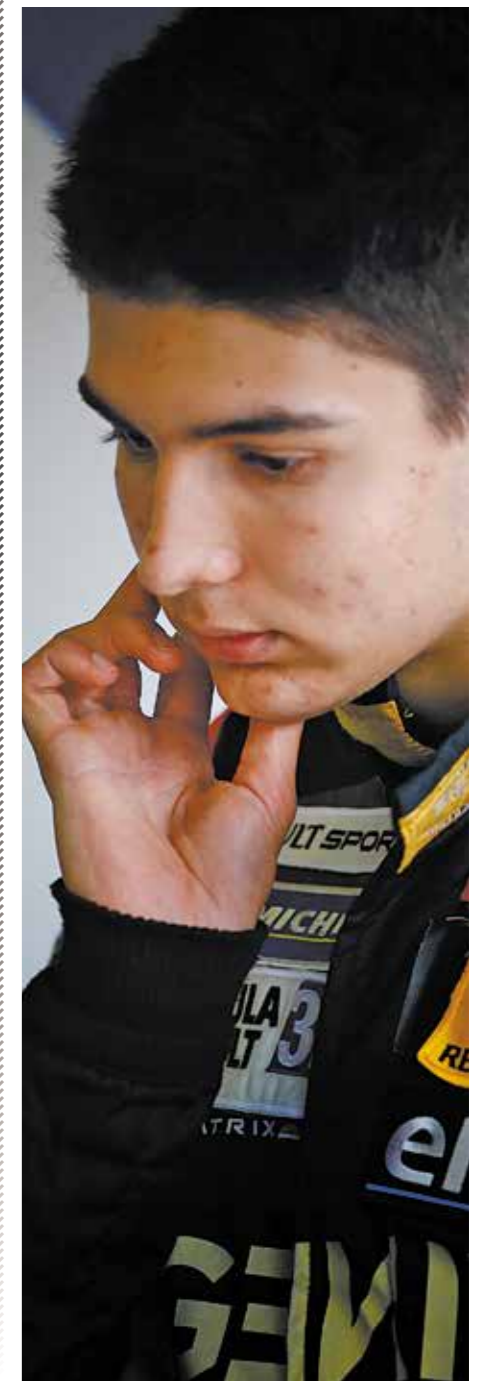


3 Stoffel Vandoorne
Kategória: GP2

Életkor: 23
Nemzetiség: belga
F1-es kapcsolat: McLaren tesztpilóta
Korábbi eredmények: GP2 2. hely (2014), Formula Renault 3.5 2. hely (2013), Formula Renault 2.0 bajnoki cím (2012)
A Formula-1 két előszobájaként számon tartott FR 3.5, majd GP2 sorozatokban is újoncként ért el szezon végi ezüstérmet a fiatal belga. Bár pozíciója a McLarennél megingott – Fernando Alonso érkezése következtében Kevin Magnussennel együtt visszaléptették, tartalékversenyzőből egyszerű tesztpilótává –, ezzel pedig egy lépéssel távolabb került az F1-től, második GP2-es szezonjának a bajnoki cím toronymagas esélyeseként vág neki. Saját maga olyan magasra helyezte a mércét, hogy bármilyen jól fog teljesíteni, azzal keveseket tud már meglepni.

4 Esteban Ocon
Kategória: GP3

Életkor: 18
Nemzetiség: francia
F1-es kapcsolat: Lotus juniorprogram
Korábbi eredmények: Formula-3 bajnoki cím (2014)
A már Formula-1-ben szereplő Max Verstappent győzte le az F3-as Európa-bajnokság megnyeréséhez, amely után több királykategóriás istálló autóját is tesztelte, és a jövő nagy reménységének kiáltották ki. Az új szezon nem várt visszaesést hozott előmenetelében: úgy tűnik, a Lotus előnyben részesíti a vastosabb pénztárcával kopogrató jelentkezőket, a GP3-ba pedig B tervként érkezett, miután a magasabb szériákban sorra elfogytak a versenyképes ülések.



5. Pierre Gasly
Kategória: GP2

Életkor: 19
Nemzetiség: francia
F1-es kapcsolat: Red Bull juniorprogram
Korábbi eredmények: Formula Renault 3.5 2. hely (2014), Formula Renault 2.0 bajnoki cím (2013)
A Red Bull utánpótlásprogram tagjának neve még a Toro Rosso idejével kapcsolatban is felmerült, a 19 éves pilóta végül a GP2 címvédő alakulatának, a DAMS-nak a színeiben versenyez. Ahány teszten összegyűlt eddig a mezőny, szinte mindig Gasly végzett ki az élen. Talán nem fog első próbálkozásra bajnoki címet szerezni, de az egészen biztosan kijelenthető, hogy a kölyökképi francia idén főszereplője lesz az F1-es nagydíjak betétfutámainak.



6. Raffaele Marciello
Kategória: GP2

Életkor: 20
Nemzetiség: olasz
F1-es kapcsolat: Sauber tartalékpilóta, Ferrari juniorprogram
Korábbi eredmények: Formula-3 bajnoki cím (2013)
Domináns F3-as időszakának fényében a GP2-es tanulószonja, amely során nyolcadik lett a bajnokságban, szolidnak tekinthető, második próbálkozásra azonban nagy eredményeket várnak tőle. Azt sem szabad elfelejteni, hogy a Ferrari akadémiáján jelenleg ő áll a rangsor legelején – ennek köszönhetően lett az olaszok motorjaival hajtott Sauber tesztpilótája, autójukat pedig már versenyhétvégén is vezette.

7. Nyck de Vries
Kategória: Formula Renault 3.5

Életkor: 20
Nemzetiség: holland
F1-es kapcsolat: McLaren juniorprogram
Korábbi eredmények: Formula Renault 2.0 bajnoki cím (2014)
A pályán egyelőre nem remekel, fiatal versenyzői programjában azonban komoly tehetségeket vonultat fel a McLaren-Honda. A holland de Vries 2010-ben és 2011-ben gokartvilágbajnoki címet nyert, tavaly pedig egyszerre két formulaautós szériában bizonyult legjobbnak, a Formula Renault Eurocup 2.0 és a Formula Renault 2.0 Alps küzdelmeit is megnyerte. Menedzsere Lewis Hamilton édesapja, Anthony Hamilton, idén pedig a Formula Renault 3.5 következik számára, ahol a DAMS együttesnél Stoneman csapattársa lesz.



8. Mitch Evans
Kategória: GP2

Életkor: 20
Nemzetiség: új-zélandi
F1-es kapcsolat: –
Korábbi eredmények: GP3 bajnok (2012)
A legtöbb említett tehetséggel ellentétben nem áll mögötte F1-es csapat, egy többszörös futamgyőztes azonban igen, karrierjét ugyanis Mark Webber egyengeti. Az idei a harmadik GP2-es szonja lesz, épp összegyűjtött rutinjával okozhat komoly fejfájást a tapasztalatlanabb ellenfeleknek.



9. Marvin Kirchhöfer
Kategória: GP3 + Formula-3

Életkor: 21
Nemzetiség: német
F1-es kapcsolat: –
Korábbi eredmények: német Formula-3 bajnok (2013)
Kevesebbet beszélnek róla, mint a lista többi szereplőjéről, pedig Kirchhöfer pályafutására nézve rögtön látható, hogy nagy ígérettel van dolgunk. Három éve kezdett formulaautózásba az ADAC Formel Masters sorozatban, amelyet rögtön meg is nyert, csakúgy, mint a következő szonban hazája F3-as bajnokságát. Ezután (tavaly) a GP3-ra váltott, ahol harmadik lett Lynn és Stoneman mögött. Ha valaki, ő komoly kihívója lehet Esteban Oconnak, ráadásul szabadidejében a Formula-3-ban is felbukkan majd.

10. Lance Stroll
Kategória: Formula-3

Életkor: 16
Nemzetiség: kanadai
F1-es kapcsolat: Ferrari juniorprogram
Korábbi eredmények: olasz Formula-4 bajnoki cím (2014)
Egy Ferrari-örült kanadai milliárdos fiaként, akit több F1-es csapat megvásárlásával is szóba hoztak, érthető, hogy sokan szkeptikusan fogadták a hírt, amikor bekerült a neves maranellói versenyzői akadémiára. A csupán 16 éves versenyző azonban első két formulaautós sorozatát rögtön megnyerte, idén pedig az F3-as Európa-bajnokságon bizonyíthatja rátermettségét.



„Marciellóval kapcsolatban nem szabad elfelejteni, hogy a Ferrari akadémiájában jelenleg ő áll a rangsor legelején.”

Ők is készek a bevetésre

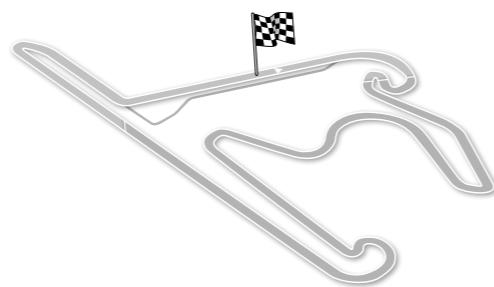
Bár a végső listára nem kerültek fel, annak összeállítása közben az AFM szerzői több olyan nevet felvetettek, melyeket érdemes megjegyezni. A fiatal japán, **Nobuharu Matsushita** és a rutinosabb amerikai, **Alexander Rossi** a GP2-ben nehezítheti meg Gaslyék dolgát, **Jann Mardenborough** pedig a GP3-ban Oconékét. **Enaam Ahmed** (Formula Renault NEC) csak most kezd meg formulaautós pályafutását, az arab származású brit gokart-ászt azonban egyesek már az új Lewis Hamiltonnak tartják. **Felix Rosenqvist**, **Antonio Giovinazzi** és **Markus Pommer** nevét a Formula-3-as futamok élmező-

nyében lesz érdemes majd keresni, s ezt a szériát erősíti **Pietro Fittipaldi** is, a kétszeres F1-világbajnok, Emerson Fittipaldi unokája. A száguldó cirkusz rajongói számára ismerősen csenghet **Aurelien Panis** (Formula Renault 3.5) és **Matt Brabham** (Indy Lights) neve is, s végül, de nem utolsósorban **Mick Schumachert** is meg kell említenünk. Ő a német Formula-4-es szériában kezd meg az együléeses utat, amelyet édesapja közel három évtizeddel korábban járt be. (A válogatás az AFM munkatársainak közreműködésével készült.)



1 Lewis Hamilton

„Arra számítottunk, hogy szoros csatát kell vívunk a Ferrarival, mivel a hosszú etapokon jól bántak az abroncsokkal. Az volt a célom, hogy a saját versenyemet fussam, és kíméljem a gumikat, amennyire csak lehet. Nico egyáltalán nem jelentett rám veszélyt, és nem tettem semmi szándékosat azért, hogy hátráltassam őt.”



Sanghaj – Shanghai International Circuit
A pálya hossza: 5,451 km
Versenytáv: 56 kör – 305,256 km
Időjárás: száraz
A levegő hőmérséklete: 21–22 fok
Az aszfalt hőmérséklete: 42–47 fok
Leggyorsabb kör: Lewis Hamilton 1:32,238

„A Ferrari győzelme felrázott bennünket is a Mercedesnél, ennek hatására precízebbek és jobbakk lettünk” – mondta a malajziai vereség utóhatásairól már Sanghajban a címvédő különítmény ügyvezetői jogkörrel rendelkező elnöke, Niki Lauda, akinek maximális mértékben igaza volt. Egyesek a Mercedes gumikezelésének kedvező, a szepanginál jóval alacsonyabb lég- és pályahőmérséklettel, mások mással indokolták, az mindenesetre tény: a vörösöknek ezúttal semmilyen érdemi sansza nem volt az üldözött gárda ellen.

Egyetlen pillanatra sem volt kérdéses a házon belüli sorrend sem, Hamilton ugyanis az összes tréninget az élen fejezte be. A nyitónapi izgalmakat egy bolond nézőnek köszönhetette a helyi publikum: az illető a célegyenesen átszaladva berontott a pitlane-re, ahol a Ferrari garázsában próbakört követelt magának, ezen felül legfeljebb Felipe Massa és Danyil Kvjat szolgálatot plusz látványosságot. A brazil Williamsén kikapcsolt a hátsó szárny, így kis híján a falnak rohant a hosszú egyenes végén, míg az orosz a 14-es kanyarnál hagyta el a pályát a Red Bull fékhíbjára okán.

Rosberg az időmérő edzésen járt a legközelebb márkatársához, aki 41. rajtelsőségét szerezte: a német a záróetapban 4 ezreddel kapott ki a megingathatatlan brittől, aki így ötödször foglalhatta el a legelőkelőbb pozíciót a sanghaji rajtrácson. Ezzel egyébként az Ayrton Senna, Michael Schumacher és Juan Manuel Fangio alkotta elitklubhoz is csatlakozott: az F1 történelmében mostanáig kizárólag nekik sikerült ugyanazon a helyszínen öt alkalommal

is megszerezni a pólust. „Úgy tűnik, hogy ez a pálya jobban kedvez a stílusomnak, mint más helyszínek” – sommáztott Hamilton, míg Rosberg keserűs arcával pusztán annyit jegyzett meg: „Bosszús vagyok, hiszen négy század az semmi, és egy picike extrával eggyel jobb helyen is végezhettem volna...”

Ahogy arra számítani lehetett, Vettel került a legközelebb a Mercedesekhez, ám hátránya így is tetemes volt, a német 9 tizedet kapott Hamiltontól. Kimi Raikkönen rosszabbul járt: nem is vitatta, hogy elszúrta a körét a Q3 hajrájában, így a finnt a Ferrarinál egyébként újfent haloványabban teljesítő két Williams, Massa és Valtteri Bottas is maga mögé utasította. Daniél Ricciardo révén egy Red Bull végzett a 7. helyen, míg a másik RB11-essel Kvjat nem is jutott a zárófázisba: „Hirtelen csökkent a motorerő” – indokolta a 12. helyet az orosz, akinek esete előrevetítette, hogy a Renault-ra sötét hétvége vár. A legjobb tíz a lotusos Romain Grosjeannal, valamint a szepangi megtorpanás után ismét villantó Sauber-párossal, Felipe Nasrrel és Marcus Ericssonal egészült ki.

Hamiltonra vasárnap sem volt ellenszer: a brit jól megtervezett rajttal – kissé oldalazva



A két Mercedes simán eljött az első két helyen a rajtnál

tette az Ezüstnyilat a rácsra, hogy egyszerűbben vághasson Rosberg elé – lött ki és maradt a rivális csapattárs előtt. A világbajnok mindkét boksziállása után növelni tudta az előnyt üldözőjével szemben. Rosberg csak a futam utolsó fázisában tudott ismét közeledni, de akkor Hamilton újra gyorsított, és magabiztosan szerezte meg 35. győzelmét. A rajtelsőség és a diadal mellé az uralkodó bajnok begyűjtötte

a leggyorsabb kört is: ez volt karrierje hetedik „mesterhármasa”, amellyel az örökranglista 4. helyén olyan legendákhoz csatlakozott, mint Alberto Ascari, Juan Manuel Fangio és Ayrton Senna. A Mercedesnek még az is megadott, hogy a leintés pillanatában három csillagos gép haladt az élen: az ismét bátran autózó holland ifjonc, a 8. helyen haladó Max Verstappen alatt a célegyenesben



Verstappen autójának eltakarítása túl nagy feladatot jelentett

MINDENFÉLE

Dominált a boksztucában is a Mercedes: Ron Meadows sportigazgató szerint a különítmény az első – ez Lewis Hamilton 14. körben megejtett szervize volt – kiállásnál 1,83 másodperc alatt végzett a kerékcseré-művelettel, amellyel a nem hivatalos rekordok listáján átvették a vezetést a Red Bulltól: a csúcst a 2013-as austini futam óta tartották az energiatalososok, 1,923 másodperccel. „Vártunk három tizedet, hogy biztosak legyünk benne, nem követtünk el semmiféle hibát. Ezt a kis biztonsági intézkedést is megengedhettük magunknak” – mondta a szakember a GPS-adatokból kiszámított eredményről.

Massa a futamon látványos manőverrel foglalta vissza a pozícióját Bottastól, és végig előtte tudott maradni: a tavalyi évad utolsó harmadára megtámaszkodott és formáját az idei évre is átmentő brazilról áradozott a Williams járműteljesítményért felelős főmérnöke, a régi cimborája és kolléga, Rob Smedley is. „Régóta dolgozunk együtt, és még mindig jól látom, hogy folyamatosan fejlődik. Már tíz éve versenyez a Forma-1-ben, de továbbra is képes egyre jobbá és jobbá válni” – fogalmazott a szakember.



Negyedszer

Hamilton túl lassan volt túl gyors

Malajzia reménysugara után a Kínai Nagydíjon visszatért a Mercedes-monotónia: az újra könnyed győzelmet arató Lewis Hamilton lélektani fityiszt mutatott a 2. helyen leintett Nico Rosbergnek, Sebastian Vettel és a Ferrari pedig tudott örülni a 3. pozíciónak is.

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

Kudarctűrés – Rosberg és Verstappen

Míg tavaly sokáig vezette a vb-t és kvalifikációk tekintetében sikerült túlszárnyalnia Hamilton, addig Rosberg a jelek szerint idén nem nagyon találja a helyét. Sanghajban a hétvége kezdetén a német testbeszéde mondott sokat arról, hogy össze van zavarodva, a futamot követő kirohanásakor pedig már szavakba öntötte rendkívüli frusztrációját. Három futam és három totális „házi” vereség után nem túlzás kijelenteni, hogy Rosbergnek most már villantania kell: ezt maga sem próbálta palástolni, így valószínűleg ott motoszkál a fejében, hogy könnyedén bent ragadhat az örök második szerepkörében.

A kis Verstappen a némettel ellentétben elképesztő magasságokban szárnyal, még úgy is, hogy a Renault-csúfság miatt bukott egy értékes eredményt. Meglepőnek legkevésbé sem nevezhető módon Helmut Marko, a Red Bull sportigazgatója az egekig magasztalta a nemcsak jól teljesítő, de – az osztrák szakember szerint – a kudarcot is példásan viselő 17 esztendőshuncot. Sokat mond a pilóta teljesítményéről, hogy Marko már a harmadik futam után kénytelen volt a nyilvánosság előtt hangsúlyozni: „Nem eladó!”

2 Nico Rosberg
 „Sajnos ez a verseny megmutatta, hogy milyen sokat veszítettem az időmérőn, Lewis gumikímélő húzása miatt pedig csak menet közben módosított stratégiával tudtam a Ferrari előtt maradni. Biztosan meg fogjuk beszélni a történeteket, de tudom, hogy a megoldás az lesz, ha jobban teljesítek az időmérőkön.”



állt meg a Toro Rosso, így a mezőny az AMG GT biztonsági autó mögött tette meg az utolsó két kört. Hetedszer fordult elő a sportág történetében, hogy a futam leintésekor a safety car haladt a mezőny előtt.

Vettel apait-anyait beleadva próbálkozott, de csak a lágú Pirelliken, a második bokszkiállítás-fordulójig tudott a Mercedesek közelében maradni. Miután a 30. körben felrakatta a középkevényeket, leszakadt, és a hajrában már a négy körrel frissebb gumikon rohamozó, a Williamseket a rajtnál letudó Raikkö-

nenre kellett fókuszálnia, akinek – bár a Ferrari vezetése állítólag nem szólt volna közbe – nem maradt muníciója érdemi támadásra, így a 4. hellyel kellett beérnie. Ugyan a győzelemről lemaradt, Vettelnek sikerült zavart keltenie a Mercedes-táborban azzal, hogy mindkét bokszfordulóban megkísérelt Rosberg elé vágni: a tavalyi vb-ezüstérmes már a csapatrádió is dühöngött, az FIA-sajtótájékoztatón pedig savanyú szülő ízü verbális támadást intézett Hamilton ellen, azzal vádolva a britet, hogy a középső szakaszban

feltartotta. „Emiatt lassabban kellett mennem, Sebastian megközelített és esélye volt arra, hogy megpróbáljon elem vágni. Ez rányomta a bélyegét a versenyemre, és szerintem semmi szükség nem volt erre a húzásra” – mondta Rosberg, amire Hamilton mosolyogva annyit felelt: „Az én dolgom nem az, hogy Nico versenyével foglalkozzak...”

A Mercedesek és a Ferrarik mögött a Williamsek futottak be: Bottas a rajt után néhány kanyar erejéig Massa elé került, de a brazil végül visszaelőzte a finnt, és eseménytelen



Vettel háromból három dobogónál tart

3 Sebastian Vettel
 „Szerintem elégedettnek kell lennünk, hiszen az eddigi három futamon folyamatosan javultunk. Persze jó lett volna közelebb lenni a Mercedeshez, de hiába voltunk sokkal közelebb hozzájuk, mint négy héttel ezelőtt, még mindig sokat kell dolgoznunk. Azt érzem, hogy a körülményektől függetlenül erős az autónk, ez pedig biztató!”

táv után futottak be az 5-6. helyeken. Őket a Lotus idej első pontjait szállító Grosjean, valamint egy Sauber-Red Bull szendvics követte: Nasr és Ericsson Melbourne után újra komoly pontsomagot szállított a svájci egyet konyhájára, közrefogva az egyetlen eredményes energiátalost, Ricciardót. Az ausztrál pilóta eredményét felértékeli a katasztrófális Renault-hétfvége: az előkelő 8. helyről búcsúzó Verstappenhez hasonlóan Kvjat (aki egy ízben a csapat rendelkezése el-

lenére sem adta könnyen az irháját az eltérő taktikán lévő Ricciardónak) is a belső égésű motor elfüstölése miatt esett ki. Carlos Sainz, a Toro Rosso spanyol tehetsége ugyan a céljig eljutott, de neki is volt egy malőrje: kocsijában a váltó dögledött, és sok ideig vesztegelt a pálya szélén, mire újra el tudott indulni.

A legfordulatosabb versenye kétségkívül Pastor Maldonadónak volt. A sokáig a 7. helyen autózó Lotus-versenyző a második bokszkiállása előtt kicsúszott a bokszutca bejáratánál,

MINDENFÉLE

Maldonado karrierje 79. nagydíján a 26. idő előtti kiesését jegyezte, ami döbbenetes adat, hiszen a venezuelai szinte minden harmadik futamon korán búcsúzik. Tudjuk jól, hogy gyakran sokat is tesz ezért, most viszont – mint azt Button is elismerte – nem a dél-amerikai hibázott: „Fantasztikus csata volt Jenson és közöttem, kiváló előzésekkel, de aztán elszűrt a féktávot. Sajnos az ilyesmi gyakran megtörténik, amikor pozícióért harcolunk” – mondta a veterán fél szerepét gyakran magára öltő Lotus-pilóta.

Peter Sauber, a nevével fémjelzett istálló többségi tulajdonosa elégedetten nyugtázta, hogy Nasr és Ericsson újra pontokat szállítottak a konyhára. „Megmutatták, hogy a melbourne-i eredmény nem a véletlen műve volt. Sokat javult



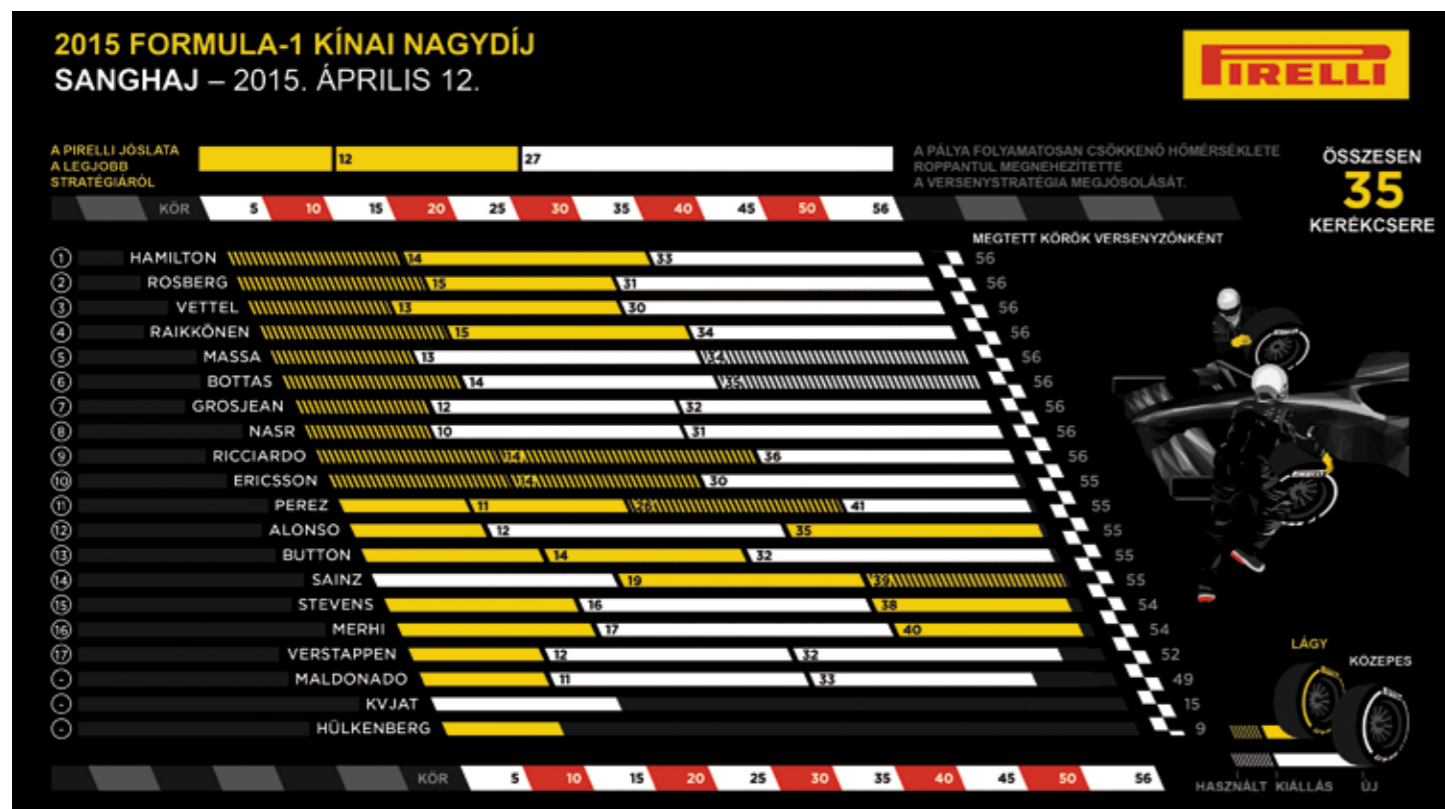
a Ferrari-hajtáslánc, de fejlődött és javult a csapat is” – mondta a konstruktóri ponttáblázat 4. helyén álló egyet vezére, aki hozzátette: „Illúzió lenne azt gondolni, hogy meg tudjuk tartani ezt a pozíciót, de a jövőnk szempontjából már a 6. hely is borzalmasan sokat jelentene.”

A Kínai Nagydíj végeredménye

1		Lewis Hamilton Mercedes F1 W06 56 kör, 1:39:42,008	11		Sergio Perez Force India VJM08-Mercedes + 1 kör
2		Nico Rosberg Mercedes F1 W06 + 0,714	12		Fernando Alonso McLaren MP4-30-Honda + 1 kör
3		Sebastian Vettel Ferrari SF15-T + 2,988	13		Carlos Sainz Toro Rosso STR10-Renault + 1 kör
4		Kimi Raikkönen Ferrari SF15-T + 3,835	14		Jenson Button McLaren MP4-30-Honda + 1 kör
5		Felipe Massa Williams FW37-Mercedes + 8,544	15		Will Stevens Marussia-Manor MR03-Ferrari + 2 kör
6		Valtteri Bottas Williams FW37-Mercedes + 9,885	16		Roberto Merhi Marussia-Manor MR03-Ferrari + 2 kör
7		Romain Grosjean Lotus E23-Mercedes + 19,008	17		Max Verstappen Toro Rosso STR10-Renault + 3 kör
8		Felipe Nasr Sauber C34-Ferrari + 22,625	Nem értek célba		
9		Daniel Ricciardo Red Bull RB11-Renault + 32,117	Pastor Maldonado Lotus E23-Mercedes 49. kör		
10		Marcus Ericsson Sauber C34-Ferrari + 1 kör	Danyil Kvjat Red Bull RB11-Renault 15. kör		
			Nico Hülkenberg Force India VJM08-Mercedes 9. kör		



ahonnan csak nagy nehezen tudott visszakászalódni. A venezuelai később bemutatott egy megpördülést, majd a 49. körben tőle szokatlan módon szenvedő alanyként végezte: a tovább küszködő McLaren-Hondával Jenson Button elbizakodott manőverbe kezdett a célegyenes végén, de kiütötte a 13. helyen haladó dél-amerikait. „Hibáztam, mert rosszul mértem fel a helyzetet” – ismerte el vétkességét Button, akinek húzását szankcionálták is: két büntetőpontot vettek a jogsíjára és 5 másodperces időbüntetéssel sújtották, amellyel a hivatalos jegyzőkönyvben a 13. helyről a 14. pozícióba csúszott vissza. Fernando Alonso sem büszkélkedhetett a 12. hellyel, ám a spanyol elégedetten értékelte: „A téli tesztek során 12 körös volt a leghosszabb etapom, Malajziában 22 kört tettem meg, itt pedig befejeztem a versenyt. Szerintem egyértelmű, hogy haladunk” – sommázott a kétszeres vb-első.



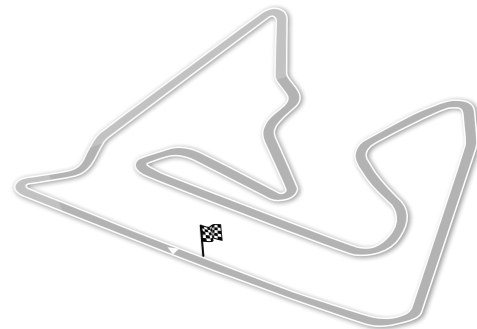


Lewis Hamilton

„Egyáltalán nem volt könnyű ez a győzelem, a Ferrari immáron nagyon komoly nyomást gyakorol ránk. Az első kiállításom nem sikerült túl jól, így vesztettem az előnyömből, a végén pedig lassított a forgalom és a fékprobléma. Kimi ma pontokat rabolt tőlünk, volt miből, de tudom, hogy a következő futamig még keményebben kell dolgoznunk.”



Az egyetlen rajthoz álló McLaren ezúttal már a középmezőnyben harcolt



Szahír – Bahrain International Circuit
A pálya hossza: 5,412 km
Versenytáv: 57 kör – 308,238 km
Időjárás: száraz
A levegő hőmérséklete: 24–26 fok
Az aszfalt hőmérséklete: 28–31 fok
Leggyorsabb kör: Kimi Raikkönen 1:36,311

Hajszál híján

Ezúttal Raikkönen választotta el a két Mercedest

Lewis Hamilton megnyerte a villanyfényes Bahreini Nagydíjat, de a fékproblémákkal bajlódó Mercedest csak hajszál választotta el attól, hogy ismét kikapjanak a Ferraritól. A vörösöknél ezúttal Kimi Raikkönen volt elemében, aki a 3. helyre szorította Rosberget és majdnem elkapta a britet is.

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

Levegőhöz jut-e Rosberg az első három futamon Hamiltontól kapott pofonok után? A kínai megtorpanás után lehet-e újra sansza a Ferrarinak a Mercedes ellen? Ezek voltak a legfontosabb kérdések egy héttel Sanghaj után, Szahírban, amely tavaly villanyfényes futammá avanszáva kiváló csemegével ajándékozta meg a Forma-1-et.

A pénteki nyitány Raikkönen révén a Ferrari elsőségét hozta, a második gyakorlón pedig Rosbergnek Hamiltont egyetlen tizeddel maga mögé utasítva sikerült az élen zárnia. A kétszer 90 perc után a paddock főként a Ferrari versenytempójáról püsmögött, a vörösök ugyanis a középkevény és a lágypirelliken is ígéretesen teljesítettek. Némely árnyékot vetett a maranellóiak napjára, hogy Vettel egy furcsa incidensbe keveredett a második tréningen: a végén, egy kerékcseré-

után a pályára hajtva SF15-T-jén meglazult a rosszul rögzített jobb első abroncs, és ennek következtében koccant az első kanyarba érkező Force India-pilótával, Sergio Perezrel. Az ügynek nem lett semmilyen következmé-

nye, és megúszott egy malórt Raikkönen és Hamilton is: a két versenyző jobbról, a szervizterületre hajtva ment el a bokszkijáratnál várakozó Marcus Ericsson mellett.

Vettel az utolsó gyakorlón a 2. helyre felkapaszkodva, az élen záró Hamiltontól mindössze 6 századdal elmaradva nyomatékositotta, hogy a Ferrari formája valóban jobb, mint Kínában. A német ugyanezt csinálta az időmérőn is: a mindhárom felvonást uraló, ezzel karrierje 42. és első bahreini rajtsőséget szerző Hamilton ellen újfent tehetetlennek bizonyult, de 4 tizedes hátrányával így is beférközött az egyre mélyebb gödörbe kerülő Rosberg elé. „Holnap remélhetőleg még jobbak lehetünk” – adott hangot optimizmusának Vettel, míg Hamilton áradozott egy sort, és „vadállatnak” titulálta a W06-ost, ugyanakkor megjegyezte, hogy „örülök a pole-nak, de tudom, hogy a Fer-

rari nehéz lesz megverni a futamon”. A több mint fél másodperces hátránnyal a 3. helyen landoló Rosbergnek ismét csak a magyarázkodás jutott: „Elrontottam a gumistratégiát, ráadásul nem számítottam arra, hogy Vettel ennyire gyors lesz” – mondta a német.

Az élrítő mögött Raikkönen végzett, aki úgy érezte, hogy rosszul mérte fel a tapadást és gyorsabb is lehetett volna. A harmadik sor a papírfórmának megfelelően a Williamské lett, ahol Valtteri Bottas ezúttal gyorsabb volt Felipe Massánál: „A Q2-ben jól sikerült a köröm, a Q3-ban viszont többször is hibáztam, így Valtteri lett az 5. hely” – fogalmazott a brazil.

Noha a Renault-nál a kínai kudarcot követően válságértekezletet tartottak, amelyen Carlos Ghosn elnök-vezérigazgató kiadta az utasítást, hogy a márkának mielőbb újra győznie kell, csodát néhány nap leforgása alatt nem

lehet tenni. A legjobb Renault-érdekeltség Daniel Ricciardo volt a Red Bull-lal, aki a 7. helyen zárt, és bejutott a legjobb tíz közé egy Toro Rosso is, a 9. időt autózó Carlos Sainz révén. Kettejük között a Force Indiával a Q3-ba idén először bejutó Nico Hülkenberg végzett, míg a felsőház utolsó pozícióját Romain Grosjean csípte meg a Lotuszal. Ezt a négyest csapataik másik „fele” megközelíteni sem tudta, és erősen felemásak voltak az érzelmek a McLaren-Honda garázsában is: Jensen Button alatt „durran egyet és hirtelen megáll” az MP4-30, Fernando Alonso viszont idén először a Q2-be juttatta a wokingiakat és a 12. helyen végzett. „Úgy tűnik, hogy az irány jó, és megint sikerült előrelépünk egy picit” – sommázott a spanyol.

Hamilton vasárnap a kialvó piros lámpák után jól lött ki, Vettel

MINDENFÉLE

Hamilton a 36. győzelme felé autózva átlépte a vezető pozícióban teljesített körök 2000-es átlagát: a brit jelenleg 2007 élen futott körnél tart, amellyel 6. az örökranglistán Michael Schumacher (5114), Ayrton Senna (2986), Alain Prost (2684), Vettel (2485) és Nigel Mansell (2089) mögött.

Button versenyzés helyett twitterezéssel volt kénytelen tölteni az időt a Bahreini Nagydíj alatt: Eric Boullier, a McLaren versenyigazgatója elnézést is kért a 2009-es vb-elsőtől a történetek miatt. „Sajnáljuk, hogy nem tudtunk versenyre alkalmas autót tenni Jensen alá. Remélhetőleg Barcelonában feledtetni tudjuk azt, ami most



történt” – fogalmazott a szakember, aki Alonso eredményével kapcsolatban megjegyezte, hogy „sajnos erre sem bonthatunk peszgot, de legalább azt mutatja, hogy fejlesztések tekintetében jó irányba tartunk.”

Ha Raikkönen csak egy vagy két körrel korábban megkapja a lágypirelliket, a **győzelem is meg lehetett volna a Ferrarinak**: sokan voltak ezen a véleményen a futam után a paddockban, James Allison technikai igazgató azonban megvédte a választott taktikát. „Jól döntöttünk – mondta a szakember. – Kimi azért tudott a végén jó lenni, mert a középső etapban, a középkevény gumikon egyáltalán nem vesztett időt a lágypirellikhez képest. Ezzel alapozta meg a verseny végkimenetelét.”



Raikkönen: úton az új szerződés felé

Lehet, hogy a 25 pontot Hamilton vitte, de rajta kívül két másik győztese is volt a bahreini viadalnak. Az egyikük biztosan Raikkönen, akit rég láthattunk hasonlóan jó formában hajtani: a finnről Arrivabene csapatfőnök is csak olyan szuperlatívuszokban tudott beszélni, minthogy „hivatalosan is újra a régi”, és „ismét megmutatta, hogy igazi versenyállat”. Az időzítés is remek volt, mivel az új főnök épp a hétvége kezdetén közölte az északival, hogy a Scuderia nyitott a folytatásra, amennyiben jó teljesítménnyel és eredményekkel igazolja, hogy helye van a maranellói különítménynél. Bizonyos tekintetben győztesnek lehet tekinteni Rosberget is: a meglepően harapósan autózó, a Ferrarik ellen remek előzési manővereket bemutató németnek valamelyest sikerült helyreállítania az évad kezdete óta jócskán megtépzott reputációját. Ezt igazolta Niki Lauda helyzetértékelése is, aki az elszárt időmérő után már nyíltan bírálta a pilótát, a futamot követően viszont bosszankodott a fékhiba miatt, amely tönkretette „a végre újra a régi formájában autózó Nico versenyt”.

3 Nico Rosberg

„Izgalmas verseny volt! A rossz rajtom után néhány előzés-sel sikerült felzárkóznom és megpróbáltam elcsípni Lewist, de ez lehetetlennek bizonyult, mert túl gyors volt. Sajnos a végén Kimi ellen nem tudtam védekezni, mert az utolsó két körben komoly problémáim voltak a fékekkel és kisodrótam az 1-es kanyarnál. Meg kell vizsgálnunk, hogy mi történt.”

rátapadt, a tunyán startoló Rosberg pedig be-szorult a Ferrari mögé, így a látószögén kívül eső Raikkönennek az első kanyarnál balról sikerült elé kerülnie. A Mercedes németje a 4. körben visszaelőzte a ferraris finnt, 5 körrel később pedig Vettelt is elkapta: a német rontott, az utolsó kanyarnál lesodródott a pályáról, így a harciasan autózó Rosberg a célegyenes végén egy határozott manőverrel elment mellette. A maranellóiaknak maradt a szokásos elévágásos próbálkozás, amely mindkét kerékcsere-nél bejött, de nem tudtak érdemi hasznot húzni belőle. Az első hullám során a 15. körben szervizelő Hamilton épp a 2 körrel korábban cserélő Vettel elé ért vissza a pályára, de addigra Rosberg utólréte az elévágó Ferrarit, és centikkel a brit mögött kemény előzéssel utasította maga mögé. A második hullámban hiába került ismét Rosberg elé Vettel, a 36. körben újra kisodródott az utolsó kanyarnál,



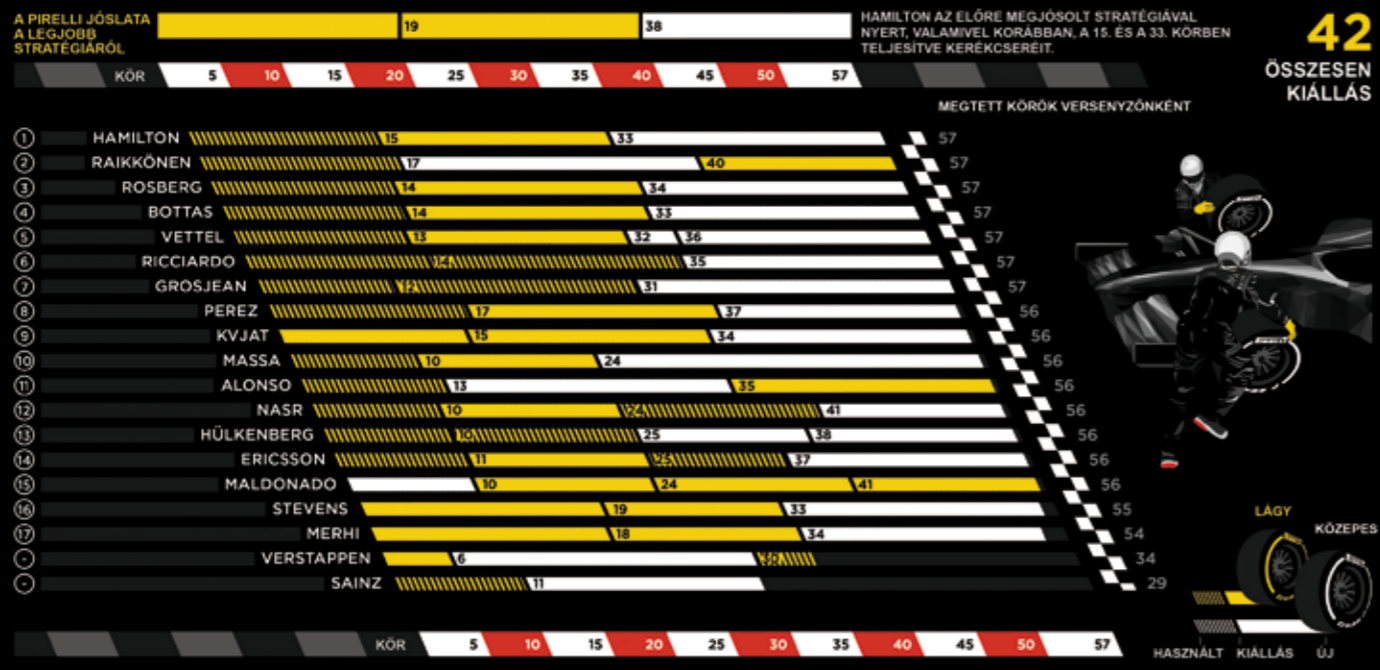
és csillagos honfitársa visszafoglalta a pozícióját: ekkor ráadásul a Ferrari is megsérült, így a következő fordulóban orrkúpceserés kiállás volt kénytelen beiktatni. Míg a négyszeres vb-elsőnek nem sikerült ráéreznie a ritmusra, addig Raikkönen fordított taktikája működött: a finn autójára a 17. körben megejtett kerékcsere során nem a többiek által választott lágy, hanem a középke-

mény Pirelliket rakták fel, amelyeken nemcsak tartani tudta a lépést még Hamiltonnal is, de egészen a 40. fordulóig el tudta húzni az újabb bokszlátogatást. Akkor megkapta a lágyakat és a középkevényekkel szerelt Mercedesek mögé visszatérve huszáros hajrába kezdett: Rosberg 20 másodperces előnyét a hátralevő körökben ledolgozta, és a kezére játszott az is, hogy a német autójában két körrel a leintés



Bottas idei legjobbját ért el a negyedik helyel

2015 FORMULA-1 GULF AIR BAHREINI NAGYDÍJ SZAHÍR 2015. ÁPRILIS 19.



2 Kimi Raikkönen

„A roppant nehéz tavalyi szezon után remek érzés volt újra dobogóra állni. A stratégiánk tökéletesen működött, jól választottunk gumikat és az autóm is végig bírta az iramot. A hajrában Hamilton látótávolságon belül volt, de kellett volna még néhány kör, hogy utolérjem. A Mercedes még mindig erős, de látszik, hogy mi is egyre jobbak vagyunk.”

előtt meghibásodott a futam kezdeti szakaszában túlmelegedő fékrendszer. Az utolsó előtti körben a Mercedes-pilóta rontott, a finn megsípte tőle a 2. helyet és amennyiben kis szerencséje lett volna, talán Hamiltont is levasdászhatta volna: az utolsó kört a karrierje 36. győzelmét arató brit is fékek nélkül tette meg. „Hirtelen elromlott, nyomtam egy resetet, de ezt követően már alig mertem a pedálra lépni” – mondta a címvédő, aki 93 egységgel vezeteti ponttáblázatot a 66 pontos Rosberg előtt.

Vettelnek végül az 5. helyel kellett beélnie, miután az utolsó kerékcsereig hiába ütötte, hajtott a 4. helyen haladó Bottast: a kergetőzés olyannyira kemény volt, hogy az 54. körben, a célegyenes végén a Ferrari kis híján feloklelte a Williamst. „Picit úgy érzem, mintha

A Red Bullok közé a sanghaji futamhoz hasonlóan ismét a 7. helyen záró Grosjean, valamint a Force Indiával Melbourne óta első ízben eredményes Perez ékelődött be. Button hiányzott a viadarról, a McLaren ugyanis olyan súlyos problémát diagnosztizált az időmérőn bedögölt MP4-30-as hibrid rendszerében, hogy nem látták értelmét versenybe küldeni, Alonso azonban szállított némi kárpótlást: csapatára melbourne-i eredményét megismételve közvetlenül a pontszerző zóna mögött, a 11. helyen fejezte be a sivatagi összecsapást.

A Bahreini Nagydíj végeredménye

1		Lewis Hamilton Mercedes F1 W06 56 kör, 1:35:05,809	11		Fernando Alonso McLaren MP4-30-Honda + 1 kör
2		Kimi Raikkönen Ferrari SF15-T + 3,380	12		Felipe Nasr Sauber C34-Ferrari + 1 kör
3		Nico Rosberg Mercedes F1 W06 + 6,033	13		Nico Hülkenberg Force India VJM08-Mercedes + 1 kör
4		Valtteri Bottas Williams FW37-Mercedes + 42,957	14		Marcus Ericsson Sauber C34-Ferrari + 1 kör
5		Sebastian Vettel Ferrari SF15-T + 43,989	15		Pastor Maldonado Lotus E23-Mercedes + 1 kör
6		Daniel Ricciardo Red Bull RB11-Renault + 1:01,751	16		Will Stevens Marussia-Manor MR03-Ferrari + 2 kör
7		Romain Grosjean Lotus E23-Mercedes + 1:24,763	17		Roberto Merhi Marussia-Manor MR03-Ferrari + 3 kör
8		Sergio Perez Force India VJM08-Mercedes + 1 kör	Nem értek célba		
9		Danyil Kvjat Red Bull RB11-Renault + 1 kör	Max Verstappen Toro Rosso STR10 Renault		
10		Felipe Massa Williams FW37-Mercedes + 1 kör	Carlos Sainz Toro Rosso STR10 Renault		
			Jenson Button McLaren MP4-30-Honda		

MINDENFÉLE

A finnt közel 6 éve, a 2009-es Olasz Nagydíjon láthatta népes rajongótáborba legutóbb vörös uni-formisban dobogóra állni, s 27 futam, a 2013-as koreai viadal óta egyébként sem jutott fel a pódiumra. Érdekes, hogy bár soha nem nyert Bahreinben, hét ottani dobogós helyezéssel az északi sofőr a sivatagi pálya dobogókordere. Komoly érdem 2007 vb-elsőjétől az is, hogy karrierje során 41. alkalommal futotta meg a leggyorsabb versenykört: ebben a tekintetben az örök-ranglista 2. helyét foglalja el a 77-tel listavezető hétszeres vb-első Michael Schumacher mögött.

„Ebből legfeljebb kávézóasztalt tudunk csinálni” – mondta a Red Bull-csapatfőnök Christian Horner a Ricciardo autójában elfűtőlő Renault-erőforrásról, amely az engedélyezett négyből már a harmadik volt idén. „Annyi a jó ebben, hogy most is ugyanez volt a hiba, nem pedig valami más meghibásodás. A megoldás már kész, meglátjuk, hogy mi lesz belőle” – tette hozzá a szakvezető.

PILÓTÁK	AUS	MAL	CHN	BHR	ESP	MON	CAN	AUT	GBR	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	RUS	USA	MEX	BRA	ABU	
L. HAMILTON	25	18	25	25																93
N. ROSBERG	18	15	18	15																66
S. VETTEL	15	25	15	10																65
K. RAIKKÖNEN	0	12	12	18																42
F. MASSA	12	8	10	1																31
V. BOTTAS		10	8	12																30
D. RICCIARDO	8	1	2	8																19
F. NASR	10	0	4	0																14
R. GROSJEAN	0	0	6	6																12
N. HÜLKENBERG	6	0	0	0																6
M. VERSTAPPEN	0	6	0	0																6
C. SAINZ	2	4	0	0																6
S. PEREZ	1	0	0	4																5
M. ERICSSON	4	0	1	0																5
D. KVJAT	0	2	0	2																4
F. ALONSO		0	0	0																0
J. BUTTON	0	0	0																	0
R. MERHI	0	0	0	0																0
W. STEVENS	0		0	0																0
P. MALDONADO	0	0	0	0																0

KONSTRUKTÖRÖK	AUS	MAL	CHN	BHR	ESP	MON	CAN	AUT	GBR	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	RUS	USA	MEX	BRA	ABU	
Mercedes	43	33	43	40																159
Ferrari	15	37	27	28																107
Williams	12	18	18	13																61
Red Bull Racing	8	3	2	10																23
Sauber	14	0	5	0																19
Lotus	0	0	6	6																12
Toro Rosso	2	10	0	0																12
Force India	7	0	0	4																11
McLaren	0	0	0	0																0
Manor		0	0	0																0

Véget ért Alonso karrierje?

Fernando Alonso öt évet töltött el a Scuderianál harmadik világbajnoki címe reményében, azonban tavaly megelégtette a folyamatos sikertelenséget, és visszatért a McLarenhez. Jacques Villeneuve szerint a spanyol ferraris karrierje elején vezetett a legjobban, de óriási hibának tartja, hogy elhagyta Maranellót. „Egyértelmű, hogy a Ferrari otthagynak hiba volt” – nyilatkozta az 1997-es világbajnok a spanyol AS című lapnak. Még három-négy évet eltölthetett volna velük a visszavonulás előtt, de még vissza is térhetett volna a McLarenhez győzni, ahogyan azt 2007-ben tette.” Alonso azzal védte meg a váltást, hogy belefáradt a siker örökös üldözésébe, a McLaren-Honda pedig új motivációt jelent, és nagy élmény számára egy új projektben való részvétel. A kétszeres világbajnok kételkedik abban, hogy a Ferrari már idén a világbajnoki címért harcolhat, Villeneuve-nek azonban más a véleménye. „Úgy gondolom, hogy Alonso idén megszerezhetné a címet, de ezzel az átigazolással véget ért a karrierje. Valószínű, hogy soha többé nem fog bajnokságot nyerni, sőt, még lehet, hogy versenyt sem.” A kanadai, aki négy éven keresztül versenyzett Honda-erőforrásokkal a BAR-nál töltött időszak alatt, nem hiszi, hogy a Honda gyorsan a mezőny elejére érne fejlesztéseivel. „Dolgoztam együtt velük, és nagyon más kultúráról van szó, ezért nem tudnak végrehajtani bizonyos dolgokat” – tette hozzá Villeneuve.



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

EGY LÓERŐ

A természet szeretete
– az élet szeretete



Autósport és
Formula

SZÁGULDÁS és CIRKUSZ

2014–2015 MONSTER EDITION

Egyedi külsővel és ajándékokkal is elérhető mostantól a Száguldás és Cirkusz 2014–2015. Az évösszefoglaló-beharangozó könyvet megvásárlóknak Monster Energy csomagot küldünk és egy nyereményjátékban is részt vesznek. A kötet kapható a kiadónknál a Formula.hu webshopjában, megrendelhető a levelezes@formula.hu e-mail címen, vagy a 06 46 505 490-es telefonszámon.

ÚJDONSÁG

A Formula Száguldás és cirkusz 2014–2015 Monster Energy Edition adatai:

- keménytáblás borító
- 176 oldal
- 205 x 270 mm-es méret
- védőborító
- 6 db Monster energiatál + karkötő
- ára: 4990 Ft



További információk: www.formula.hu



A világmegváltó
Lotus 49



A legradikálisabb
Brabham BT46B



A legszebb
Jordan-Ford 191



A technikai csoda
Williams FW14B



A legszokatlanabb
Tyrrell P34



Az óriásölő
Brawn BGP 001



A legvagányabb
Mercedes W196



A legsikeresebb
McLaren MP4/2



A leggyorsabb
Williams-BMW FW26



Minden idők legjobbját
McLaren-Honda MP4/4

A legjobb F1-es autók

Versenygépek a tudomány és az alkímia határán

Számtalan jó autót ismerünk a Forma-1 történetéből, de csak néhányat nevezhetünk a legjobbnak. Hogy melyek ezek? Az F1 Racing huszonegy ismert technikai szakembert, mérnököt és tervezőt kért fel ennek megvitatására. Íme, a sportág történetének 10 legjobb autója – annyi meglepetést elárulhatunk, hogy egy Ferrari sem kapott helyet a listán...

SZÖVEG: DEZSŐ ATTILA

FOTÓ: CSAPATOK, DPPI

A világmegváltó – Lotus 49

Az autó, melynek legnagyobb hatása volt a Forma-1-re tervezés terén



Egyetlen autó sem hozott akkora változást, mint a Lotus 49

Attól a pillanattól kezdve, hogy a Lotus 49-es legördült a szállítókamionról, s végigment a zandvoorti paddockon 1967 júniusában, a változás elkerülhetetlen volt a Forma-1-ben. Colin Chapman már 1962-ben megváltoztatta a hagyományos tervezést a Lotus 25-tel, most pedig újra akart formálni egy az ötvenes években már kipró-

bált koncepciót, hogy egy újabb lépést tegyen előre. A mérnöki munka egyik Szent Grálja, ha egy elem több funkciót is képes ellátni: azáltal, hogy az autó karosszériája viselte a terhelést, s a versenyző két oldalára kerültek az üzemanyagtankok, Chapmannek sikerült kiküszöbölnie az acél vázszerkezetből származó járulékos veszteséget.

Ez a megoldás tökéletes volt az F1 másfél literes érájában, amikor a motorok könnyűek voltak, a teljesítményük pedig alacsonyabb, ezért az aerodinamikai hatékonyság számított a legfontosabb tényezőnek a versenyképesség tekintetében. Ám 1966-ban a háromliteres formula bevezetésével ez megváltozott, Colin Chapman és Maurice

Philippe pedig úgy tervezte meg a 49-est, hogy a motor is strukturális részét képezte az autó egészének. Más brit csapatokhoz hasonlóan a Lotuson is kifogott az új szabályozás, a motorgyártók (mint például a Climax) pedig sok, fejlesztésre is fordítható időt elvesztek a panaszkodással – inkább tiltakoztak ellene, mintsem hogy megpró-

báltak volna dolgozni. A Lotus 1966-ban kénytelen volt a BRM H106-os motorja köré tervezni autóját – a behemót erőforrás egyetlen előnye az ereje volt, így a segédváz mellőzésével sikerült kiküszöbölnie a felfüggesztés terhelését.

A Lotus 43-as sikeresebb is lehetett volna, de a BRM-motor súlya és megbízhatatlansága – Jim Clark csak egy győzelmet szerzett vele – miatt Chapman változásért kiáltott. Megbízhatóbb aggregátra volt szüksége, a megoldás pedig a Ford képében jött el: alighogy megnyerte az Indy 500-at, Chapman bevettette legendás sármját a Fordnál, pontosabban Walter Haynesnél, hogy a gyártó elkezdje egy új, alumínium V8-as fejlesztését, melyet a Cosworth mérnökei fognak megtervezni és megépíteni.

A modern F1 „nulladik éve”, azaz igazi kezdete 1967-re tehető. Graham Hill megszerezte a pole-pozíciót a 49-es első futamán Zandvoortban, és miután kiesett, csapattársa, Jim Clark húzta be a győzelmet. A riválisok hamar beérték a Lotust, és a megbízhatóság miatt elúszott az 1967-es bajnokság, de azóta minden egyes évben olyan autó nyerte a bajnokságot, melynek szerves szerkezeti eleme az erőforrás.

A legradikálisabb – Brabham BT46B

Az autó, melyen a legradikálisabb tervezési megoldást láthattuk

A legnagyobb tervezőket mindig arról lehet megismerni, hogy akkor nyújtják a legjobbat, amikor valamilyen – első pillantásra – lehetetlen kihívással szembesülnek. A tehetséges dél-afrikai dizájnér, Gordon Murray számára az Alfa Romeo ormótlan 12 hengeres motorja volt a probléma, de agyából nagyszerű ötlet pattant ki ennek kiküszöbölésére. Murray munkái már korábban is felkeltették a Brabham csapatfőnöke,

Bernie Ecclestone figyelmét, de az 1978-as koncepció valamilyen teljesen más volt. A Ferrari ugyan bajnokságokat nyert 12 hengeres motorokkal, de az Alfa gyártmányai nem voltak ugyanabban a ligában, és a szívóhatás megjelenése az 1970-es évek végén hátrányt jelentett a bokszer-motort használók számára, mivel a hengerek blokkolták a levegőáramlást, melyet a tervezők a leszorítóerő növelése érdekében az autók oldalán pró-

nem ismerte be a vereséget. Hajthatatlan volt, hogy megteremti a szívóhatást, így az oldaldobozok megfelelő munkára bírása helyett egy óriási ventilátort szerelt a Brabhamre, hogy kiszívja a levegőt az autó alól.

Ez a leírás túlzottan leegyszerűsítő, hiszen kifinomult mérnöki megoldásról volt szó. A Chaparral 2J Can-Am-autón hasonló megoldást láthattunk korábban: ott motorosszán-erőforrásokkal hajtották meg



A legszebb – Jordan–Ford 191

A valaha tervezett legszebb Forma-1-es autó

Amikor minimális szélcsatorna-használattal és kis létszámú csapattal kell F1-es autót építeni, akkor a tervező megoldásainak olyan egyszerűnek és hatékonynak kell lenniük, amennyire csak lehet. A fiatal Gary Anderson Gordon Murray keze alatt volt szerelő a hetvenes években a Brabhamnál, és epekedve várta, hogy végre saját autót tervezhesen. Először kétvégeken, majd teljes munkaidőben az ex-tyrrelles Bob Simpsonnal karöltve tervezett (méréskelten sikeres) Forma-3-as autókat az Anson számára. Anyagi lehetőségei viszont igencsak behatároltak

voltak, ezért Amerikába tette át a székhelyét, hogy Roberto Moreno versenymérnöke legyen az IndyCarban (ahol többek között az Adrian Newey–Bobby Rahal mérnök-pilóta párossal is összemérhette erejét). Ennek az lett a következménye, hogy hamarosan a Brackley-ben székelő Reynard karosszériagyártó cégnél kötött ki tervezőként.

Nem sokkal azt követően, hogy Jean Alesi 1989-ben egy Anderson által tervezett Reynard-Muggenell behúzza az F3000-es bajnokságot, történetesen Eddie Jordan csapatával, a tervezőt felhívta a Camel szponzorpén-

zeinek segítségével a Forma-1-be készülő csapatfőnök. Anderson hamar megkedvelte a bohém írt, így elfogadta az állást. A Jordan-projekt 1990 februárjában kezdődött, és Andersonnak kétfős, Andrew Greenből és Mark Smithből álló csapatával valószínűleg a siker, azaz az indulás érdekében. Nem jutott sok pénz szélcsatornás tesztekre, és a rajtrácsról döntő időmérő edzésre is külön kellett minősíteniük magukat a kisebbeknek a túl sok csapat miatt – az előqualifikációról csak négy autó jutott tovább az időmérő edzésre. Ezért a Jordan



A 191-es nemcsak a Jordan, hanem Michael Schumacher első F1-es autója is volt

191-es tervezését a célszerűség irányította. Mivel kevés pályán töltött idő állt a csapat rendelkezésére, kreatívnak kellett lenni, s egy könnyen beállítható autót kellett építeni. Így született meg a gép elegáns kialakítása és formás felfüggesztése.

A kezdés nem volt egyszerű a Jordan számára: a korábban remélt Judd V10-esekkel szemben a Ford erőforrásait sikerült megszerezniük. Ezért Andersonnak át kellett terveznie a motorteret, ami egy kis kidudorodást eredményezett a motorburkolaton.

A Camel végül a Benettonnál kötött ki, de valljuk meg, a helyére lépő 7-Up zöld színeivel sokkal jobban mutatott az autón – a szerződést az üdítőital-gyártóval a Jordannek csak az utolsó pillanatban sikerült nyelbe ütnie.

A 191-esnek a szezon közepétől már nem kellett előqualifikációt részt vennie, a Belga Nagydíjon pedig bekerült a történelemkönyvek lapjaira: az autó volánja mögött tette meg első F1-es kilométereit Michael Schumacher Spában, és ezen a versenyen üldözte Andrea de Cesaris a győzelemért Ayrton Sennát, amíg a motorja fel nem robbant. A célszerűség nemcsak egy gyönyörű autóban öltött testet, de a 191-es sebességében is a legjobbak közé tartozott.

báltak elvezetni. Erre a BT46-os volt Murray innovatív válasza.

A tervező úgy döntött, hogy ha nem használhatja az oldaldobozokat a szívóhatás megteremtésére, inkább a lehető legkisebbre csökkenti méretüket, s a leszorítóerő-hiány ellensúlyozásaként egy ultraalacsony légellenállású autót akart tervezni. Ennek értelmében meg kívánt szabadulni a hűtőtestektől – melyek általában kitöltik az oldaldobozokat – és hőcserélőkkel akarta helyettesíteni őket, ami szépnek és jónak tűnt, ám mégsem működött. Amikor egy téli reggelen Doningtonban kipróbálták, a BT46 azonnal túlmelegedett – a tesztek kimutatták, hogy az eszköz hőtágulása és összehúzódása miatt az autó rázkódni kezdett. Murray ekkor gyorsan visszarakta a hűtőt – az autó elejére! – de

a ventilátorokat – hogy aztán azonnal be is tilták őket. Murray „porszívója” magából az autó motorjából nyerte az energiát, sebessége az erőforrás fordulatszámának felelt meg, a motortér környékét pedig gumiszoknyákkal bélelte ki a tervező.

A BT46B egyetlen versenyét az 1978-as Svéd Nagydíjon futotta, és legyőzhetetlennek bizonyult Niki Lauda kezei között. A riválisok persze azonnal felemelték a hangjukat emiatt, mondván, hogy a ventilátor mozgó aerodinamikai elemnek számít. Murray viszont fenntartotta véleményét, hogy az eszköz hűtésre szolgál, és ennek tükrében legális megoldásról van szó. Ecclestone viszont – látva a hosszúra nyúló politikai hercehurcát – úgy döntött, hogy nem indítja többet versenyen a „porszívós autót”.

A technikai csoda – Williams FW14B

Az autó, mely kora legfejlettebb technikai újítását vonultatta fel

Ha egyedül a technikai megoldásokat vettük volna figyelembe, akkor a Mercedes W05 Hybridnek kellett volna nyernie. Mi több, majdnem így is lett, de a szavazásban részt vevőknek a szerint kellett kiválasztaniuk a kategória győztesét, hogy az adott autó mennyire volt fejlett ahhoz a korszakhoz képest, amelyben versenyzett. Ha csak egy hajszálnyival is, de így végzett az élen a Williams FW14B, mely aktív felfüggesztésével kenterbe verte a kilencvenes évek elejének vezetést segítő eszközökkel teletömött járgányait.

Az autó az FW14-es továbbfejlesztett változata volt, egyesítve Adrian Newey aerodinamikai zsenialitását és Patrick Head mérnöki elméjét. A Renault 3,5 literes V10-es motorjának, valamint a félautomata váltónak köszönhetően az FW14-es a mezőny leg-

gyorsabbja lett az 1991-es szezon végén. De a bajnoki címért nem harcolhatott, hiszen a korai megbízhatatlanság – főleg a váltómű miatt – következtében Ayrton Senna behozhatatlan előnyre tett szert a pontversenyben. Az evolúció folyamánként 1992-re jött az autó B változata a már említett aktív felfüggesztéssel – az újítás annak a Paddy Lowe-nak köszönhető, akinek elvitathatatlan érdemei vannak a Mercedes tavalyi világbajnoki címeiben. A fejlesztés annyit takart, hogy a csapat számíttatóján keresztül tudta kanyarról kanyarra változtatni az autó menetmagasságát, ezzel növelve a sebességet. Ennek köszönhetően Nigel Mansell és Ricardo Patrese több alkalommal is másodperccel megelőzték üldözőiket az időmérőn. Természetesen idővel más csapatok is elkezdtek alkalmazni saját megoldásaikat, de egyik sem

tudott versenyre kelni a grove-iak találmányával. A következő évben a kifinomult FW15C továbbra is domináns maradt, ezen a szavazáson pedig a harmadik helyet érte el.

1994-re a Nemzetközi Automobil Szövetség más, a pilótákat segítő eszközökkel együtt betiltotta az aktív felfüggesztést és a kipörgésgátlót is. A Forma-1-nek ezt követően két évtizedet kellett várnia, hogy a hibridhajtás révén ismét közel kerüljön az utcai autókban alkalmazható technológiákhoz. Az FIA 1994-es döntésével a pilótát szerette volna előtérbe helyezni, mégpedig azért, mert a testület szerint túl könnyű lett az autók irányítása, noha Nigel Mansell számára épp nagyon is emberi tulajdonságokra, mindenképp nyers erőre és roppant mértékű önmagába vetett hitre volt szüksége, hogy a lehető legnagyobb sebességet hozza ki az FW14B-ből.



Az aktív felfüggesztéssel két éven át verhetetlen volt a Williams

Az óriásölő – Brawn BGP 001

Az autó, amely leginkább felülmúlta a várakozásokat

Kezdjük a legfontosabbal: ahogyan a szavazás egyik résztvevője – aki nem voksolt a Brawnra – rámutatott: „Már önmagában is egy óriás volt, amiben a Honda elköltött milliárdjai tetőztek.” Valóban így van, hiszen ha nem lett volna a 2008 végén kibontakozó gazdasági világválság, akkor a csapat Hondaként versenyzett volna 2009-ben. Miután a japánok motorbeszállítóként visszatértek a sportágra 2000-ben a BAR

oldalán, részeseit vásárolták a brackley-i gárdából, 2006-ra pedig teljes egészében bekebelezték az istállót. Mielőtt ütött volna az F1-es órájuk, nem mutattak sokat, valójában az eredményeik csak egyre rosszabbá váltak: a 2007-es autó katasztrofális volt, és az utódja sem lett sokkal jobb.

A színpalak mögött azonban, mialatt a csapatot kéthetente megalázták a világ versenypályáin, az új csapatfőnök, Ross

Brawn már annak szentelte figyelmét, hogy minél jobban kiaknázza a 2009-es radikális aerodinamikai változásokat. De nemcsak a Honda brackley-i gyárában mérnökei dolgoztak teljes erőbedobással a gárda 2009-es autóján, hanem a 2008 tavaszán megszünt Super Aguri munkatársai, sőt, a japánok Tochigiben székelő technikai központjának mérnökei is. Mivel tervezésében három tervezőcsapat működött



A legszokatlanabb – Tyrrell P34

Az autó, melyet a valaha volt legfurcsább megoldással terveztek

Ebbe a kategóriába olyan autók kerülhettek, melyeknek tervezői szembe mertek szállni az épp aktuális konvenciókkal. Bár Derek Gardnernek a Tyrrell P34-es megajzolásakor nem az volt a célja, hogy újra feltalálja a kereket, végül valami majdnem ennyire merész dolgot tett: még kettőt hozzáadott a megszokott négyhez. Gardner azon a véleményen volt, hogy mivel a leg-

több csapat ugyanazt a Ford DFV Cosworth erőforrást használta, a karosszériával kell nagyot alkotnia, és egy autó nagyobb előnyre tehet szert akkor, ha kisebb a légellenállása, mint a riválisainak. Erre megoldást jelenthetnek a kisebb első kerekek, a Forma-1 akkori szabálykönyve pedig nem írta elő ezeknek a méretét.

A Tyrrell meggyőzte a Goodyear-t, hogy gyártson kifejezet-

ten az ő számukra alig 23 centiméter széles első gumikat, és annak érdekében, hogy az futófelület ne változzon, Gardner még egy párt hoztatott ezekhez. Elméletben így a P34-es gumijai ugyanolyan mértékben érintkeztek az aszfalton, mint egy átlagos F1-es autó esetében, de a légellenállás és az aerodinamikai hátrány csökkent. Az újításnak azonban ára volt: a fel-

függesztés és maguk a kerekek is súlytöbbletet jelentettek, így a fékegyensúly finomhangolásánál a csapat újabb és újabb problémákba ütközött. Az autót nehéz volt beállítani, és az első felfüggesztést érintő problémák komoly balesetekhez vezettek. De legalább működött, és versenyképes volt: a csapat harmadik helyen végzett az 1976-os konstruktori bajnokságban, és

közre legalább három szélcsatornát használva, a BGP 001-es joggal nevezhető a valaha volt egyik legdrágább F1-es autónak.

Ám miután a Honda 2008 decemberében kihúzta a dugót a konnektorból, mégis úgy tűnt, hogy az autó sohasem léphet pályára. A január és a február gyorsan elszaladt, a potenciális vásárlókkal együtt (a felszabadulni látszó felszerelésre ilyenkor mindig sok a komolytalan jelentkező). Mégis maga Brawn volt az, aki megmentette a csapatot, de a kivásárlásban segített neki a Honda lelépőpénze, és Bernie Ecclestone is. Martin Whitmarsh pedig, a McLaren csapatfőnökéként minden követ megmozgatott annak érdekében, hogy a Mercedes erőforrásokat biztosítsa a Brawn GP számára – és

mennyire bánhatta is ezt a tettét néhány hónappal később.

A kevés szponzorpenz ellenére az első pályára lépésének pillanatától diktálta a tempót a mezőnyben. Jenson Button az első hét versenyből haton diadalmaskodott, amihez Rubens Barrichello is hoztatott még két győzelmet, de a fejlesztések hiánya a szezon második felében már meglátszott a csapat erején. A létszámban és költségvetésében is fájdalmasan leéptített csapat szenvedett, miközben a gazdagabb riválisok sorban lemásolták azokat az okos aerodinamikai megoldásokat, amiket ők korábban titokban, rengeteg pénzből kifejlesztettek. A kezdeti sikerek azonban elegendőek voltak ahhoz, hogy a történet mesébe illően érjen véget: a Brawn megnyerte az egyéni és a konstruktori bajnokságot is.



győznie is sikerült, még hozzá a Svéd Nagydíjon, Jody Scheckterrel a volánjánál.

A következő szezonban azonban megmutatkoztak az innovatív fejlesztés hátulütői: a Goodyear nem fejlesztette tovább ezeket a speciális gumikat, az autó pedig elkezdett lejjebb csúszni a sorrendben. Ezt követően a szívóhatás megjelenése elavulttá tette a technikát, így a Tyrrell 1978-ra visszatért a hagyományos, négykerekű autó tervezéséhez.

Noha a P34-es magasan a legjobbnak bizonyult ebben a kategóriában, nem minden tervező rajong érte, még azok közül sem, akik rá szavaztak. Volt, aki „egyszerűen hülyeség”-nek bélyegezte, mások túlzottan idegennek, hozzátéve, hogy megalmodói „félreértették a fizikát.”

A Tyrrell hatkerekűje volt az egyetlen, amely rajthoz állt és győzni is tudott, noha a March, a Ferrari és a Williams is készített hasonló koncepciót, ám ezek csak teszteken vettek részt, mi több, hátul helyezkedett el a két plusz kerék, a tapadás növelése érdekében. Az FIA viszont már azelőtt közbeszólt, hogy rajthoz állhattak volna, örökre a múlt homályába száműzve a sportág történetének legszokatlanabb mérnöki megoldását.

A leggyorsabb – Williams–BMW FW26

Az autó, mely a legnagyobb átlagsebességű kört futotta hivatalos edzésen

Miről ismerjük meg a „jó” F1-es autót? Arról, hogy milyen gyors, igaz? És ha így van, ebben a kategóriában semmi sem győzi le a Williams FW26-ost. A 2004-es Olasz Nagydíj első időmérő edzésén Juan Pablo Montoya 262,24 km/h-s átlagsebességgel futotta meg körét, ami minden idők leggyorsabbja lett hivatalos edzésen. A dolog érdekessége, hogy Montoya éppen a saját, két évvel korábbi rekordját döntötte meg a Királyi Parkban, ez a 2002-es kör pedig Keke Rosberg 17 évig fennálló, 1985-ös Silverstone-i legjobbját múlta felül. Amíg Rosberg legendás (és egy lassú defekttel tarkított!) körével egy örökre emlékezetes momentumot írt fel az F1-es történelemlapjaira, Montoya rekordja – úgy tűnik – a múlt homályába veszett. Ez talán a folyamatos megszorításoknak és a változó szabályoknak köszönhető – de már 11 éve, hogy senki sem tudta megdönteni. Csak összehasonlításként, Lewis Hamilton hibridtechnológiával felfegyverzett W05-öse csak 247,95 km/



h-s körre volt képes a 2014-es Olasz Nagydíj időmérőjén.

Azonban egy gyors autó nem mindig győztes is egyben: Montoya mindössze egy nagydíjat tudott nyerni az FW26-ossal Brazíliában, a Williams pedig csupán negyedik helyen végzett a csapatok pontversenyében. A csapat 2004-es gépéről hamarabb jut eszünkbe az emlékezetes rozmár-orrkialakítás, melyet – hála Istennek – Monza előtt szokványosabb megoldással helyettesi-

tettek. Noha az autó jó tempót diktált, nehéz volt beállítani, és nem tudott versenyre kelni a Ferrari domináns F2004-esével. De Monzában – ahol a sebesség fontosabb a mechanikai tapadásnál – a leszorítóerő hiánya és a bivalyerős BMW háromliteres, V10-es aggregátja elképesztően gyorsá tette.

Montoya rekordköre ellenére nem tudta megszerezni a pole-t, hiszen 2004-ben az első időmérő mindössze a második edzés indu-

lasi sorrendjéről döntött. Az első rajthely Rubens Barrichellóé lett (260,39 km/h-val), a kolumbiái csak mellőle vágthatott neki a nedves pályán kezdődő küzdelemnek. Két órával később a győzelem is a brazilé lett, míg Montoya csak ötödikként zárt. Az FW26 története bebizonyította: csak sebességgel önmagában még nem lehet sokra menni az F1-ben, a sportág leggyorsabb autója viszont megérdemli, hogy megemlékezzenek róla.

A legsikeresebb – McLaren MP4/2

Az autó, mely a legtöbb győzelmet (22) szerezte a sportág történetében

Érdekes helyzet állt elő a szavazás ezen kategóriájában, hiszen a statisztika adott, így nem nehéz megnevezni a Forma-1 történetének legsikeresebb autóját. De az 1988-ban mindent vivő McLaren MP4/4 és a Mercedes 2014-es autója helyett (melyek egy szezonon belül magasan kiemelkedtek a mezőnyből) a wokingiak MP4/2-ese lett a befutó, hiszen regnálása (3 szezon) alatt 22 győzelemhez segítette Ron Dennis csapatát – ez pedig a legtöbb, melyet F1-es autó valaha elért.

John Barnard forradalmasította a Forma-1-et a szénszálas technológiával készült MP4/1-essel, az MP4/2 pedig ennek a finomított változata volt. Mindennek az alapját a TAG-fizette Porsche-turbó képezte, mely az 1968 óta használt Ford Cosworth DFV helyére lépett. Az egyensúly szempontjából nagyszerűen kidolgozott gép az elsők között kezdett szénszálas fékeket alkalmazni, és az erőforrás a Bosch tervezte

elektronikai rendszerrel felvértezve ultrahatékonyan bizonyult, kiváló helyzetbe hozva a McLarent az üzemanyag-fogyasztás terén. Az MP4/2-es nem mindig volt a leggyorsabb a kvalifikáción, de annál erősebbnek mutatkozott verseny közben, ahol a riválisok nem tudtak birokra kelni tempójával és megbízhatóságával. A csapat pilótái, Niki Lauda és Alain Prost 12 győzelmet szereztek a szezonbeli 16-ból, a bajnoki címet pedig az osztrák kaparintotta meg – mindössze fél pont előnnyel.

Az 1985-ös B változat átdolgozott aeróval (többek között a betiltott szárnyacsáknak köszönhetően), valamint erősebb motorral rendelkezett, és a felfüggesztésen is módosítottak, hiszen ebben a szezonban a gárda Michelin helyett már Goodyear-papucsokon futott. Mivel szombatonként a McLaren nem használt külön időmérőre feltekert motorokat, így a rajtrácson nem épp a legelőkelőbb pozíciók jutottak osztályrészül a pilótáknak, de Prost odatette magát vasárnaponként, és öt győzelemnek köszönhetően megszerezte első világbajnoki

címét. Lauda – utolsó szezonjában – már egy kissé kiégettnek tűnt, és egy győzelemmel köszönt el a száguldó cirkuszról.

1986-ra az ellenfelek felszívták magukat, annak ellenére, hogy az MP4/2C is komoly aerodinamikai újításokkal vágott neki az idénynek. A Lauda helyére igazolt Keke Rosberg sokat szenvedett az alulkormányzottság miatt, Prost viszont négy győzelemig jutott, és az emlékezetes adelaide-i szonzáron, az esélytelenek nyugalmaival rajthoz állva meg tudta védeni címét az egymással küzdő Williams-pilótákkal szemben.

E három szezon alatt a McLaren MP4/2 három egyéni és két konstruktóri bajnoki címet szerzett, és rekordot döntött 22 győzelemmel. Az 1987-es MP4/3-as már Steve Nicholls kezei közül került ki, és hiába jutott három győzelemig, a Williams–Hondák sokkal erősebbnek bizonyultak – de legalább szép felvezetést adott a sokkal sikeresebb MP4/4-nek...



A legvagányabb – Mercedes W196

Az autó, amelyért az eredményektől függetlenül is odavolt mindenki

A „vagány” jelzőt nehéz definiálni, hiszen személyes dologról van szó. Tehát: mitől lesz egy autó vagány? Ennek érdekében kértük meg a voksolás résztvevőit, hogy nevezzék meg azt az autót, mely a legjobban tetszik nekik, amelynek tervezését legszívesebben mondanák a magukénak. Aligha meglepő, hogy ebben a kategóriában születtek a legváltozatosabb válaszok.

A Mercedes W196-os megérdemelte a győzelmet, hiszen hogy ne lenne vagány egy olyan autó, amely kilencet megnyer tizenkét nagydíj közül 1954-ben és 1955-ben, és két világbajnoki címet hoz Juan Manuel Fangióval a volánnál? És hogy ne lenne vagány egy olyan autó, amely azelőtt visszalépett a versenyzéstől,

hogy az ellenfelei felülmúlták volna? Sőt mi több, hogy ne lenne vagány egy olyan autó, amely két különböző karosszériával is rendelkezett, a motorfejlesztését pedig vadászpilóták inspirálták?

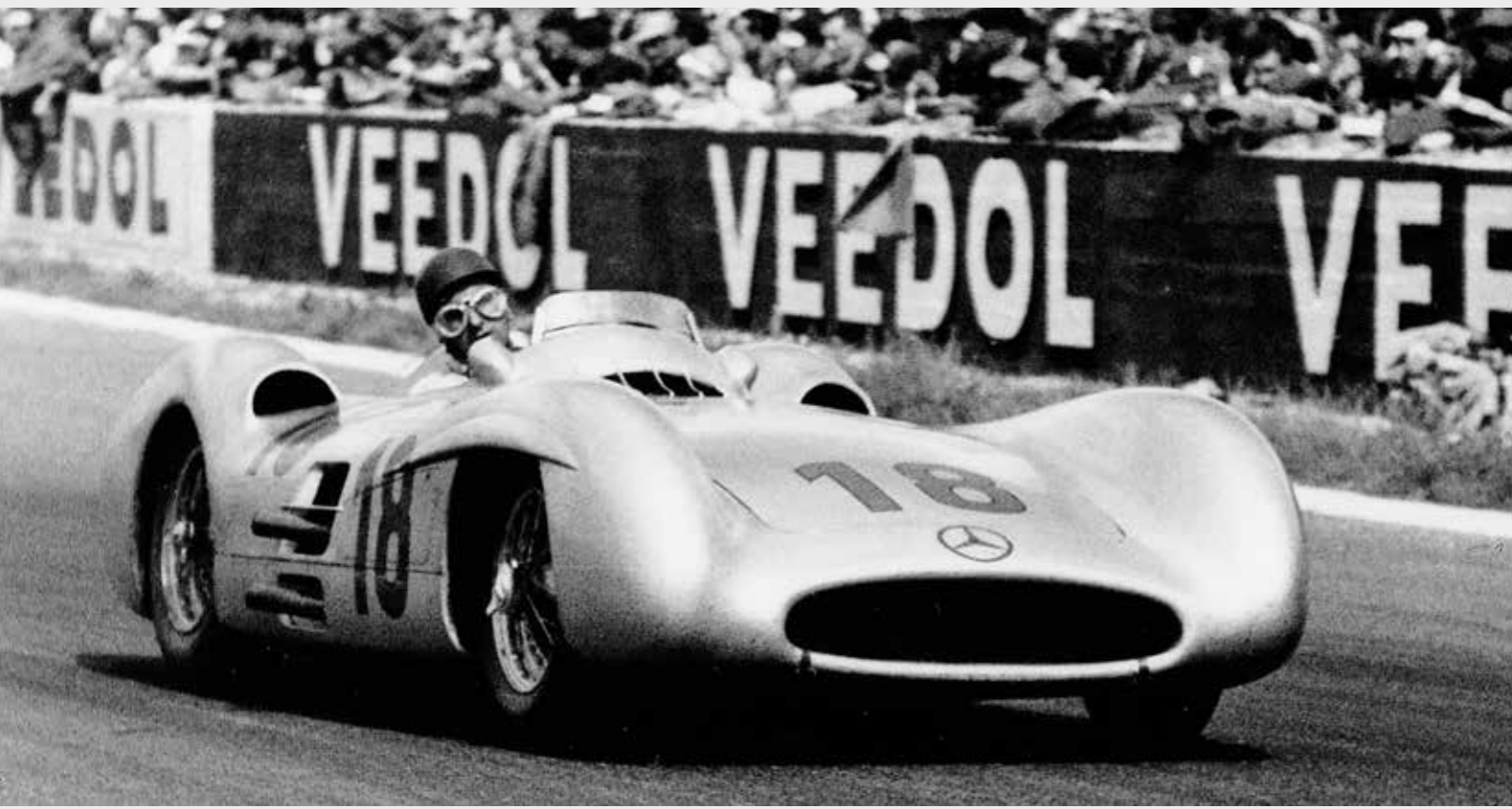
A második világháború után a Mercedes újraépítette nagy sikerű csapatát, tekintélyes forrásokkal és 200 mérnökkel a hátsó országban – ne felejtjük, hogy olyan gyártóról volt szó, mely számtalan más kategóriában is képviseltette magát. A W196-os először az 1954-es reimsi Francia Nagydíjon állt rajthoz és egyből nyert is, az ekkor még „csak” egyszeres világbajnok Juan Manuel Fangio vezényletével. Az autó speciális áramvonalas karosszériát kapott, fedett kerekekkel, az aerodinamikai hatékonyság

növelése érdekében. Ez a változat még Silverstone-ban és Monzában is ott volt a rajtrácson (innen a W196-os „Type Monza” elnevezése), de a többi futamon a szokásos, nyílt kerekes megoldást használták a csapatnál.

Ami az erőforrást illeti, a Mercedes, akárcsak manapság, a legkorszerűbb technológiát alkalmazta 2,5 literes, nyolchengeres motorjával (közvetlen befecskendezéssel kiegészítve, amit a Messerschmitték számára fejlesztettek ki), a teljesítménye pedig 275-ről 290 lóerőre nőtt másfél év alatt. Fontosak voltak még az autó nagyméretű dobfékei, és egy kar, mely lehetővé tette a pilóta számára az olajnyomás csökkentését a lengéscsillapítóban, akár verseny közben is, ami érezhető

javulást hozott vezetés közben. Ilyen erőfeszítéseket csak egy komoly anyagi háttérrel rendelkező konstruktőr engedhetett meg magának, a Mercedes pedig kétségkívül ilyen volt.

A sikersorozatnak mindössze másfél szezon után vége szakadt, amikor a Mercedes bejelentette visszavonulását az autósport minden formájából, az 1955-ös Le Mans-i 24 órás bekövetkezett tragédiát követően, ahol egyik pilótájuk, Pierre Levegh elhunyt egy 82 néző életét követelő (és további 120 sebesültet hozó) balesetben. A hírtelen abba maradt versenyprogram még ma is kérdéseket hagyott maga után: vajon mire lett volna képes a Mercedes az '50-es évek második felében?



Egyszerűen a legjobb – kétség sem férhet az MP4/4 győzelméhez e kategóriában

40-41



Minden idők legjobbjá – McLaren–Honda MP4/4

Az autó, amely egyszerűen mindenkit lenyűgözött

Amíg a szépség, az innováció, a kreatív gondolkodás, a sebesség és a stílus minden szavazó számára fontosak voltak, egyvalami mindent felülmúlt: a győzelem. Az egyik tervező úgy jellemezte választását, hogy „a százalékokat tekintve a leginkább győztes autóról van szó”, míg egy másik hozzátette, hogy „a legsikeresebb versenygép, 16-ból 15 futamot megnyerve”. Ez megmagyarázza, hogy miért nem lett nyertes a másik kilenc kategóriában, de mégis a legjobbnak bizonyult ott, ahol az a legjobban számít. A McLaren MP4/4-es nem volt igazán forradalmi, radikális vagy szokatlan, hanem egyszerűen domináns.

Amikor Ayrton Senna és Alain Prost kezeik közé kapták az autót, már tudták: győztes masina áll majd rendelkezésükre az 1988-as szezonban. De azt még ők maguk sem gondolták, hogy ketten a tizenhatból tizenöt versenyt is megnyernek, valamint hogy háromszor több pontot szereznek, mint a második helyen végző Ferrari. Az MP4/4-es Steve Nicholls és Gordon Murray rajzai alapján öltött testet – utóbbi a Brabhamtól érkezett, és az autó tervezése során

sok ötletet merített korábbi gyermekekből, a BT55-ösből, főleg az autó alacsony kialakítása terén. A Honda-motor lentebb került elődeinél a súlypontáthelyezés miatt, aerodinamikailag jobb lett az autó fekvése, míg a kifinomult hátsó felfüggesztés stabilabbá tette a gépet a féktávon, és a kigyorsítás terén is sikerült javulást elérni.

A McLaren 1988-ra váltott motorszállítót – a TAG-Porsche helyére a Honda V6-os turbója, a RA168-E lépett –, a vadonatúj erőforrás pedig bőven 700 lóerő feletti teljesítményre volt képes. Az autó fantasztikus megbízhatóságának, és a világ két legjobb pilótájának köszönhetően az eredmény nem lehetett más, mint abszolút dominancia. Ha Senna nem ütközik össze Jean-Louis Schlesserrel Monzában, az 1988-as szezon úgy kerül be az annalesokba, mint az év, ahol egyetlen autó vitt mindent. Az MP4/4-es dominanciája nem abból fakadt, hogy a McLaren talált egy kikaput a technikai szabályzatban, és nem is voltak komoly változások év elején – az autó egyszerűen jobb volt, mint riválisai. Annak ellenére,

hogy a turbókorszak utolsó évében a szabályalkotók mindent megpróbáltak: ilyen volt többek között a súlyelőny biztosítása a turbó nélkül versenyzőknek, vagy a felhasználható üzemanyag mennyiségének csökkentése.

A McLaren egy szezonban elért 15 győzelmes rekordját a Mercedes felülmúlta 2014-ben, noha az arányok még mindig a wokingiaknak kedveznek, hiszen ők 16 futamból csak egyen nem értek célba az első helyen (93,75%-os győzelmi ráta), míg a 2014-es bajnokok 19 versenyből 16-on diadalmaskodtak (84,21%). Hihetetlen számok, de az MP4/4 nem pusztán a statisztika szerelmeseit hozta lázba:

ez volt az az autó, amely beindította a legendás Senna–Prost-csatorozást, és a francia hiába szerzett több pontot, mivel csak a legjobb 11 eredményt vették számításba, a brazil először ülhetett fel a világ trónjára.

Vajon hogyan zajlott volna a két titán összecsapása, ha az MP4/4-es nem bizonyul ennyire erősnek? Mennyire lett volna feszült a viszonyuk, ha a külső támadásra is fel kellett volna készülniük? Erről sokáig lehet még vitatkozni, de egy dolog nem képezi vita tárgyát: a McLaren–Honda MP4/4 nagyszerűsége, mely joggal került be minden idők legjobb F1-es autói közé.

A tervező véleménye

„Olyan szabályokkal dolgoztunk, melyeket annak biztosítására alakítottak ki, hogy a szívómotoros autók nyerjenek. A turbó nélküli gépek nagyobb motorkapacitással (3,5 liter) rendelkeztek, míg a mi motorunk 1,5 literes volt, 150 liter üzemanyaggal, limitált feltöltéssel. Ez azt jelentette, hogy egy átlagos versenytávon 600 lóerős teljesítményre voltunk képesek, de így legyőztük a szívómotoros autókat, s legyőztük, sőt olykor leköröztük a Lotust, melyet ugyanolyan erőforrás hajtott. Az MP4/4-esben a McLaren sokéves tapasztalata öltött testet, és nagyszerűen megmutatta, milyen érték rejlik a csapatmunkában. Bizonyítéka mindazon McLaren-dolgozók fantasztikus erőfeszítésének, akik készítették és versenyeztették ezt a csodálatos autót.”

Steve Nicholls, a McLaren MP4/4 társtervezője

Fizessen elő most 20% kedvezménnyel!

1 éves előfizetés (11 szám) **6990 Ft**

½ éves előfizetés (6 szám) **3790 Ft**

Befizetési lehetőségek:

OTP számlaszám: Beta Press Kft.
11734004-29904020

Rózsaszín postai utalvány:
Beta Press Kft. 3504 Miskolc Pf. 90.

Elérhetőségeink, további információk:
levél: 3504 Miskolc Pf. 90; tel.: 46/505-490,
fax: 46/505-491, e-mail: elofizetes@formula.hu



RÁADÁS

Most minden éves előfizetéshez fordulatszám mérős, LED-es karórát adunk ajándékba!

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

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



Különvélemény

LÉLEK

Dávid Sándor rovata

Az az igazság, hogy már megint megelőztem a koromat. Nem sokkal, csak egy évvel, vagy talán annnyival sem, de megelőztem. Nem először fordul elő velem, bár nem is túl gyakran. Életemben először még a múlt század ötvenes éveinek a vége felé történt, hogy némi fel-tűnést keltettem ebből az alkalmából. Igaz, akkor a divat terén követtem el, boldogult úrfi koromban (vasúti lakatos voltam éppen): a sötétkék vasúti egyennadrághoz egy zöld, egyébként mutatós pulóvert hordtam.

Ezzel mintegy fél évtizeddel megelőzve Christian Diort, a későbbi nagy divatdiktátort, aki, bár nyilván nem engem utánozva, de végre összehozta ezt a két színt, és polgárjogot szerzett nekik. Én persze nem divatdiktátori mivoltomban alkottam meg a rendhagyó összeállítást. Magyarországon anno az embereknek általában csak egy nadrágjuk és egy pulóverük volt (mint tíz évvel később Kubában), és nem is lett volna semmi

de főként Nico Rosbergért, mert megkezdődött – és mindjárt háborúról kezdtek el beszélni ennek kapcsán a két Ász között – a komoly vetélkedés.

Azóta már sok mindent tudunk, amiről anno fogalmunk sem lehetett, de az világos volt, és maradt is, hogy Hamilton a jobb, gyorsabb versenyző, és ha szabadon engedik mindkettőjüket, akkor nagy valószínűséggel ő nyer majd. Így is lett, mert tisztességes verseny volt, a csapat mindkettőjüket egyformán szolgálta ki – sokak várakozása ellenére is.

Nico férfiasan viselte el a vereséget és abban bízott (el is mondta), hogy az új idényre jobban felkészül, tudja miben kell javulnia, és akkor majd övé lesz a babér.

És én ebben kételkedem, ezért aggodom Rosbergért.

Lehet, hogy aggodásomba belejátszanak személyes érzelmek is, mivel a fiatal német

sabb. Ha baj van valamelyik autóval, akkor az Nicóé általában, vagy legalábbis Lewis jobban úrrá tud lenni a bajokon. Meg is kapta már az idén, hogy „kegyetlen dúvadként” – ként vezet. Hogyan vezessen, ha ilyen a stílusa?

Négy verseny, négy kudarc már sok egy érzékeny kebelnek. Én ugyanis komolyan hiszem, hogy a versenyzők kemény külseje (is) ilyen lelket takar. És négy verseny, négy eredmény után az ember már gondolkodni is kezd. Most megint Rosberg autójának a fékje volt rossz, hamarabb és komolyabban romlott el, mint Hamiltoné. Az ok ismét megvan a „csak” harmadik helyre. Csak-hogy a négy esetből kettőben már „új” trónkövetelők is elébe léptek. Most Kimi, korábban Vettel.

Wolffék, a csapat, most is kiállt Rosberg mellett, sőt, hangsúlyozta a fékhibát. De én egy közeli képen hosszan láttam Nico arcát, és a kamerát nem lehet becsapni. Azon az arcon már rajta volt a felismerés, hogy nem megy. Valami nincs rendben. És eszembe jutott egy régi arc: Ayrton Sennáé. Amikor Monte-Carlóban, senkitől se zavartatva nekiment a falnak. Mire felértem a sajtóközpontba, Ron Dennisék már készen voltak a magyarázattal, és bele is kezdtek egy rablómésébe...

És akkor megjött Senna. Leült az asztal mellé és elkezdte: „Én voltam a hibás.”

Nem tudom, Nico mikor ébred rá, illetve érti meg, hogy hol vannak az ő valós korlátai, meddig terjed a tehetsége. És ha tudatosul benne, nem törik-e össze, „nem pattan-e el benne valahol egy húr...” Ezért aggodom. Mert nagy tehetség, nagy versenyző lehet, de esetleg bele kell majd nyugodnia, hogy voltak és vannak nagy ellenfelek, akik soha nem voltak világbajnokok. És össze is lehet törni érzékenyebb lelkeket a túlzott elvárásokkal.

Persze, a lelke legmélyén (mert ilyenem nekem is van), azt kívánom neki, hogy soha ne kelljen megkóstolnia azt a keserű kenyeret, amelyet én magam is ettem egykoron. Mert lám, „a Falon túl” is van élet.

A kérdés csak az: milyen?



„Négy verseny, négy kudarc már sok egy érzékeny kebelnek. Én ugyanis komolyan hiszem, hogy a versenyzők kemény külseje (is) ilyen lelket takar.”

baj, ha a kollekcióm csak a Nyugati pályaudvar vágányai mellett viselem, és nem járom meg bennük barátaimmal a Moulin Rouge-t (a pestit, persze), meg az Operaklubot is.

De meglátogattam. (Ez az opus azonban egy másik történetről szól majd, csak valahogy el kellett kezdenem. Tehát azzal folytatom.)

Most ugyanis arról van szó, hogy tavaly néhány hét eltéréssel éppen azt írtam meg a Csillagosok háborúja című írásomban (2014. május) ezeken a hasábozon, hogy kezdek aggodni a Mercedes két versenyzőjéért,

apja azon kevesek közé tartozik a mai Formula-1-es mezőnyben, akit viszonylag közletről ismerek, s nem csak úgy, hogy évenként néhányszor elmegy mellettem a Hungaroringen és hellőzünk egyet. Nicóval sem sokkal több persze, legfeljebb a családi kötelék révén, viszont amikor utoljára hosszabban találkoztunk, akkor ott volt a „kisgyerek” (persze már versenyző) is.

A lényeg azonban, hogy ez a versenyidény messze nem úgy kezdődött, ahogy Rosberg várhatta, önhibáján kívül. Az edzéseken még elég gyors, bár Lewis már ott is gyors



Ahogy a dolgok jelenleg állnak, Rosberg most már a második helynek is örülne

Miért fontos a DTM az F1 számára?

A DTM kimaradt az új superlicencrendszerből

A széria három gyári résztvevője, a Mercedes, az Audi és a BMW szerint az FIA rosszul döntött, amikor a DTM-et nem találta alkalmas terepnek az F1-es superlicenz megszerzéséhez. Az Autosport megvizsgálta, igaz-e az állítás.

SZÖVEG: DEZSŐ ATTILA • FOTÓ: DTM

Lehet-e egy nemzeti túraautó-bajnokságra úgy tekinteni, mint iskolára a Forma-1 felé vezető úton? Általánosságban nagyon könnyű ezt a kérdést megválaszolni. Ha az Egyesült Királyságot vesszük alapul, az elmúlt években a brit F3-ban versenyzők könnyebben jutnának az F1-be, mint a Brit Túraautó Bajnokság (BTCC) bajnokai, legyen szó Colin Turkingtonról, Andrew Jordanról, vagy épp Gordon Sheddenről. De ha Németországra tekintünk, a különbség a DTM regnáló bajnoka, Marco Wittmann, és az F3 menője, Markus Pommer között kicsit árnyaltabbá teszi a helyzetet.

A nemzeti F3-as szériák messze nem voltak egészségesek tavaly, ráadásul 2015-ben már újukra sem indulnak – mégis, Pommer és a brit bajnok, Martin Cao is 10 ponttal közelebb került a Forma-1-es álomhoz, mint Marco Wittmann. Az FIA pontrendszerébe nem számítanak bele a zárt karosszériás bajnokságok, de a DTM egyedülálló környezete – minőségi pilótaanyag, részben nyitott karosszériás, részben GT, részben túraautós technika – miatt komoly hiánycikk a listáról.

„Szégyen, hogy a Német Túraautó Bajnokság nincs rajta a superlicenz megszerzéséhez hozzásegítő szériák listáján – vélekedett Gary

Paffett, a DTM 2005-ös győztese, és a McLaren korábbi tesztpilótája. – Ez egy olyan bajnokság, mely korábban már bizonyította, hogy alkalmas pilótákat juttatni az F1-be, gondoljunk csak Paul di Restára, aki megállta a helyét. Most pedig a Mercedes tesztpilótája, Pascal Wehrlein esélyes arra, hogy hamarosan versenylést kapjon.”

Ha a superlicenz pontrendszerét az ezredforduló környékén vezették volna be, a szabályozás lehetetlenné tette volna Paffett vagy bárki más próbálkozását az F1-ben. Amikor a DTM három év kihagyást követően megújult külsővel tért vissza 2000-ben, az első hat helyen olyan nevek tanyáztak, mint a bajnok Bernd Schneider (36. életévét töltötte be a szezonban), Manuel Reuter (39), Klaus Ludwig (51), Joachim Winkelhock (40) és Uwe Alzen (33) – mindannyian sikeres nemzetközi karriert futottak be korábban. Az egyedüli kivétel a negyedik helyezett Marcel Fassler volt, aki 24 évesen a Mercedesnél



versenyzett, később pedig háromszoros Le Mans-i győztesé vált az Audi színeiben.

Ma már a DTM sokkal fiatalabb mezőnyrel rendelkezik. Wittmann 24 évesen koronázták bajnökká szeptemberben, míg a második helyezett Mattias Ekström az idősebb korosztályt képviselte a maga 36 évével. A német pilóta nagyszerű mutatója a jelenlegi felállásnak. Két F3-as euroszeriás ezüstérem (2010 és 2011) után vette kegyeibe a BMW, és ő az, aki biztosan megállná a helyét a Forma-1-ben. Mégis, a tavalyi bajnoki címért tett

erőfeszítései semmit sem érnek majd, ha esetleg valaki ülést kínálna neki.

Ennek fényében nem meglepő, hogy a DTM három gyártója azt tanácsolta az FIA-nak: gondolják át, hogy helyes döntés volt-e kizárni a szériát a superlicenz pontrendszeréből, ez pedig visszavisz miniket az eredeti kérdéshez: lehet-e egy túraautó-bajnokságra úgy tekinteni, mint az F1 előszobájára? Persze, a széria korábban vezetéseknél bizonyult olyan veteránok számára, mint Mika Hakkinen, Jean Alesi, David Coulthard, vagy éppen Ralf Schumacher, de az utóbbi években bizonyította, hogy képes tehetséges ifjoncokat is kitermelni magából, ugyanúgy, ahogyan a GP2, a GP3, a World Series by Renault, vagy éppen az F3 tette az elmúlt években.

Paul di Resta három, Force Indiánál töltött szezonya egyértelmű mérce, de Christijan Albers is két és fél szezont töltött az F1-ben a DTM-kaland után. A Manor jelenlegi pilótája, Roberto Merhi két évig versenyzett a Mercedesnél, míg Paffett szereplését F1-es teszteléssel kombinálta az alatt a kilenc év alatt, amit a McLarennél eltöltött. Di Resta és Paffett szereplését a Mercedes támogatásának köszönhetjük – a csillagos márka már az együlési sorozatokban felfigyelt a tehetséges fiatalokra.

„A DTM már akkor szimpatikus volt számomra, amikor az



„Pascal Wehrlein úttörő szerepet kaphat a szabály esetleges megváltoztatásában.”



WTCC

Verhetetlen Citroenek

A túraautósok világbajnokságának magyarországi fordulóját lapzártánk után rendezték, így ezúttal még csak a marokkói eseményeket idézhetjük fel. A rajtrácsot számos büntetés alakította át, melyeket követően Michelisz Norbi az első futamra a 7., a másodikra pedig az 5. hely tulajdonosaként készülhetett. A rajtnál Lopez meg tudta tartani első helyét az öt támadó Mával szemben, miközben

a második pozícióból startoló hazai kedvenc, Mehdi Bennani lassan rugaszkodott el, és Sebastien Loeb is legyorsulta őt a szűk egyenesben, hogy az első kanyar után már a harmadik dobogós helyen tartózkodjon. Michelisz a 7. helyről startolva hamarosan a 8.-ra esúszott vissza, miután kénytelen volt megadni magát a büntetése után előretörő Yvan Mullernek, aki ezt követően célba vette a két gyári Hondát is, és előbb megelőzte Gabriele

Tarquinit, majd miután kettőjük között szoros szendvicsemben autózott néhány körig, áthámozta magát Tiago Monteirón is. Ezzel megszerezte az ötödik pozíciót, ám a többiek ekkor már messze jártak előtte. A Citroen így ötös győzelmet aratott, korábban nem látott szintre emelve dominanciáját. A második futamon aztán már a rajtnál borult minden: Michelisz hátulról eltalálta a másodikként rajtoló Tom Coronelt,

a holland pedig Monteirót, így utóbbi két versenyző futama véget is ért. Michelisz hiába zárkózott fel nagyon szépen ezt követően, s szerzett hatodik helyet, valamint Yokohama-dobogót, a leintés után ugyanis baleset okozása miatt megbüntették, s ezzel kiszorult a pontszerzők közül. A Citroen újabb hármas győzelmet ért el ezúttal Muller, Loeb, Lopez sorrendben, így négy versenyen 12-ből 11 dobogós helynél tartanak...



„A Citroen az első négy versenyen tizenkettőből tizenegy dobogós helyet szerzett.”

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Jose Maria Lopez (ARG)	Citroen	93
Sebastien Loeb (FRA)	Citroen	76
Yvan Muller (FRA)	Citroen	57
Ma Csing-hua (CHN)	Citroen	38
Gabriele Tarquini (ITA)	Honda	38

A YOKOHAMA-KUPA ÁLLÁSA

Mehdi Bennani (MAR)	Loeb Citroen	30
Michelisz Norbert	Zengő Honda	30
Tom Chilton (GBR)	Roal Chevrolet	29
Stefano D'Aste (ITA)	Münnich Chevrolet	20
John Filippi (FRA)	Campos Chevrolet	15

GP2

Belga és indonéz öröm

Aligha fordult még elő ennyire prominens autós sorozatban, hogy egy indonéz versenyző sikereitől legyen hangos a sajtó. Most azonban így történt, bár előzetesen nem feltétlenül Rio Haryantótól vártuk a nagy dobást a GP2 bahreini nyitányán. Az első rajtsort a McLaren-Honda két védence, Stoffel Vandoorne és a japán Nobuharu Matsushita sajtótította ki, ám míg előbbi meg tudta őrizni a vezetést, utóbbi egy rettenetes indulást követően egészen a 14. helyig esúszott vissza. Az élmézonyt az 5. körben történt tömegbaleset alaposan megrostálta, melyben Pic, Nato, Marciello és Gasly is kiesett, helyzetbe hozva ezzel kevésbé esélyesnek tűnő versenyzőket, így például a 4-5. helyen záró újonc párost, a Manorral kapcsolatban álló brit Jordan Kinget és a román Robert Visoiut. Miután Vandoorne és Haryanto a boksza állt, úgy tűnhetett, hogy Alex Rossi ünneplhet a végén, ám a belga és az indonéz remek tempóval átvágott a mezőnyön, s az utolsó körökben megszerezték az első két helyet. Amit aztán másnap is meg tudtak ismételni, hiába kellett a fordított rajtrács 4. sorából rajtolniuk, ám Vandoorne-nak ezúttal be kellett érnie a második hellyel, Haryantót ugyanis nem volt esélye befojni.



A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Stoffel Vandoorne (BEL)	ART Grand Prix	43
Rio Haryanto (INA)	Campos Racing	33
Alexander Rossi (USA)	Racing Engineering	23
Nathanael Berthon (FRA)	Lazarus	16
Jordan King (GBR)	Racing Engineering	12

WEC

Az Audi kezdett a legjobban

Az endurance-világbajnokság idei nyitányát, a silverstone-i 6 órát a #17-es Porsche kezdte meg az élről, és Mark Webberék meg is őrizték a vezetést a második óráig, amikor egy váltóhiba idő előtt véget vetett a versenyüknek. Az első helyet ekkor a testvérautó örökölte



ADAC



A csodaszép Bentley párosa, Jeroen Bleekemolen és Luca Stolz két pole-lal és egy győzelemmel kezdte a szezon az ADAC GT Masters sorozatában

F3

Újabb monacói reménység

Stefano Coletti és Stephane Richelmi után újabb ifjú formulautós reménységben bízhatnak a monacói rajongók: a 17 esztendő Charles Leclerc ugyanis a tavalyi kétliters Formula Renault Alpok-sorozatban elért ezüstérme után remekül kezdett az F3-as Európa-bajnokságon is, a silverstone-i nyitóhétvége három futamán két pole-t, két leggyorsabb kört, egy győzelmet és egy második helyet szerezve. Mégsem ő vezet a tabellát egyelőre, hanem a tavalyi 6. helyezett 21 éves Antonio Giovinazzi, aki egyedülként zárta mindhárom versenyt a dobogón. Leclercen kívül a McLaren Autosport BRDC-díj tavalyi győztese, George Russell, valamint a széria „veteránja”, az összességében már hatodik F3-as szezonját kezdő

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Antonio Giovinazzi (ITA)	Jagonya Ayam Carlin	51
Charles Leclerc (MON)	Van Amersfoort	43
George Russell (GBR)	Carlon	39
Felix Rosenqvist (SWE)	Prema Powerteam	31
Jake Dennis (GBR)	Prema Powerteam	30

Felix Rosenqvist nyert még futamot. Az ismertebb nevek közül a Lotus által támogatott Alexander Albon háromszor, a Ferrari-növendék Lance Stroll és a Red Bull-programba frissen bekerült Callum Irott kétszer, míg Pietro Fittipaldi egyszer szerzett pontot.



meg, de az erősebb versenytempóval rendelkező Audi befogta őket a negyedik órában, majd Lotterer a pályán előzte meg Dumas-t. Bár a tavalyi Le Mans-győztes autó el tudott húzni a többiektől, a hajrá így is szoros volt, hiszen az utolsó 15 körben az ekkor már Fässler által irányított Audinak kétszer is a boksza kellett hajtania. Előnyük így csupán 9 másodpercre csökkent, de az Audinak végül sikerült megtartania a vezetést, és mindössze 4,6 szekundummal legyőzte a Porschét, míg a harmadik hely a Davidson, Buemi és Nakajima által irányított címvédő Toyotáé lett. Az LMP2-esek küzdelmét a G-Drive nyerte két autóval: Sam Bird, Roman Ruszinov és Julien Canal több mint egy kör előnnyel ért célba a másik Ligier-Nissan előtt.

A GTE Pro kategóriában a címvédő Gianmaria Bruni-Toni Vilander páros vezette győzelemre az AF Corse Ferrarit, akik a korai visszaesés után jó taktikával törtek az élre, míg a GTE Am mezőnyében az Aston Martin diadalmaskodott Pedro Lamy, Richie Stanaway és Paul Dalla Lana vezényletével.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA (LMP)

Lotterer-Fässler-Treluyer	Audi	25
Lieb-Dumas-Jani	Porsche	18
Davidson-Buemi-Nakajima	Toyota	15
Wurz-Conway-Sarrazin	Toyota	12
Duval-di Grassi-Jarvis	Audi	10

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA (GT)

Bruni-Vilander	Ferrari	25
Lietz-Christensen	Porsche	18
Rigon-Calado	Ferrari	15
Nygaard-Sorensen-Thiim	Aston Martin	13
Turner-Mücke	Aston Martin	10



Kiss Norbi fantasztikus formában kezdte meg címvédő hajráját

Kamion-Eb

Kiss Norbi bekezdett

Egy pole, két győzelem, három dobogó és egy negyedik hely – aligha várhattunk volna ennél jobb kezdést a címvédő Kiss Norbitól a kamionos Európa-bajnokságon. Már az is csak egy műszaki jellegű probléma miatt fordulhatott elő, hogy a szombati pole nem a magyar versenyzőé lett, ám a futamon sem alakult minden tökéletesen, így az OXXO versenyzője „csak” egy második hellyel kezdte a szezont. A fordított rajtrácsos második versenyen aztán kifizetődött a csapat gyors szerelómunkája, hiszen Kiss Norbi a 7. pozícióból rajtolva is győzni tudott – ráadásul az idei évtől kezdve a WTCC-hez hasonlóan a második futamon azonos pontokat osztanak az elsővel. A vasárnapi első versenyéről nem lehet túl sokat írni: Kiss Norbi megszerezte a pole-t, majd magabiztos rajt-cél győzelmet aratott úgy, hogy a fél távtól már tartalékolni is volt lehetősége. A fordított rajtrács 8. helyéről aztán Norbi újra nekilódult, s az első körben ismét négy pozíciót javított a szombati futamhoz hasonlóan. Ezt követően viszont hiába volt lassabb nála a harmadik helyen haladó Vrsecky, nem akart egy kockázatos előzésbe belemenni, így a magyar versenyzőnek ezúttal be kellett érnie a negyedik hellyel. Az összkép persze így is lenyűgöző, az első hétvége után Kiss Norbi komoly előnnyel vezet a bajnokságot.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Kiss Norbert	MAN	65
Jochen Hahn (GER)	MAN	51
Adam Lacko (CZE)	Freightliner	47
Antonio Albacete (ESP)	MAN	42
David Vrsecky (CZE)	Freightliner	42

Formula-E

Piquet nyert Long Beach-en

Az időmérőt az élen záró Sebastien Buemi büntetését követően Daniël Abt került a Long Beach-i Formula-E futam pole-pozíciójába, mellőle Nico Prost, mögüle pedig Nelsinho Piquet várhatta a rajtot. A német nem sokáig örülhetett az első helyének, a China Racing brazil versenyzője ugyanis egy merész manőverrel megelőzte őt a rövid célegyenes végi sikanban, s a két safety car utáni újraindítást

követően is megtartotta a vezetést. A brazil a kiállítások után is az élen maradt, s csak egyetlen momentum sodorta veszélybe győzelmét: amikor egy apró félreértés miatt úgy hitte, hogy csapata arra kéri, hogy fokozza a tempót, miközben valójában épp az akkumulátor kímélésére szólították fel őt. Végül ebből sem lett gond, így épp azon a pályán szerezte meg 2006 óta első sikerét formulaautóval, melyen háromszoros F1-es bajnok édesapja első nagydíjgyőzelmét aratta 35 évvel korábban.

A brazil mögött Jean-Eric Verg-



A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Lucas di Grassi (BRA)	Audi Sport ABT	75
Nelson Piquet Jr. (BRA)	China Racing	74
Nicolas Prost (FRA)	e.dams Renault	69
Sebastien Buemi (SWI)	e.dams Renault	55
Sam Bird (GBR)	Virgin Racing	52

ne gond nélkül jött be a második helyre, véget vetve ezzel balszerencse-sorozatának, míg a dobogó alsó foka az ezzel az összetett élére visszaálló Lucas di Grassié lett, aki nagy küzdelemben védte meg helyét Sebastien Buemivel szemben. Az eddigi élvonalos Prostrnak gyenge versenye volt, több csatát veszített, többek közt az ötödik helyen záró Sennával is, mielőtt végül áthajtásos büntetést kapott, mert összeütközött Jerome d'Ambrosiával – így csak a leggyorsabb körért járó két pontot zsebelhette be...



NASCAR

Danica a legjobb nő

Most már az eredményeket tekintve is: a nyitottkeres versenyéről néhány éve NASCAR-ra váltó, hatalmas népszerűségnek örvendő versenyzőnő fontos mérőszámhoz érkezett áprilisban. A 2013-ban a Daytona 500-at a pole-ból kezdő Danica Patrick Martinsville-ben ötödik, Bristolban pedig hatodik top10-es helyezését érte el a NASCAR csúcscatagóriájában, amivel előbb beállította, majd megdöntötte Janet Guthrie rekordját.

TCR

Morbidelli vezet

A Kínai Nagydíj betétfutamaként rendezték Marcello Lotti új túraautós sorozata, a TCR második versenyhétvégéjét. A Honda hármas győzelmet aratott az első versenyen, miután a pole-ból rajtoló Gianni Morbidelli mögött Rene Münnich és Kevin Gleason ért célba, majd következett két Seat Leon, Comini és Belicchi vezényletével. A tizenöt tagú mezőnyben a dicséretes hatodik rajthelyet megszerző Tóth Norbert a futamot a kilencedik pozícióban zárta Engstler és Jordi Gene mögött, másfelől viszont Nykjaer és Afanaszjev előtt – majd egy büntetés után eggyel előrébb lépett. A második versenyen a fordított rajtrács első helyéről induló Andrea Belicchi



előbb elvesztette, majd visszaszerezte a vezetést, s csapattársát megelőzve aratott győzelmet, míg Morbidelli ezúttal kénytelen volt egy harmadik hellyel beérni.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Gianni Morbidelli (ITA)	WestCoast Honda	72
Stefano Comini (ITA)	Target Seat	70
Andrea Belicchi (ITA)	Target Seat	59
Pepe Oriola (ESP)	Bamboo Seat	49
Kevin Gleason (USA)	WestCoast Honda	45



A vasárnap délelőtti időmérésen a McLaren-növendék Nyck de Vries szerezte meg a pole-pozíciót, ám végül nem az első rajtkockából, hanem a safety car mögül indulhatott. A körülmények ugyanis olyan rosszak lettek délutánra, hogy a verseny csak egy biztonsági autó-piros zászló-biztonsági autó ciklust követően rajtolt el. Mikor végre elindultak, de Vries sokáig remekelt, ám ahogy felszáradt a pálya, az előző versenyt a pole-ból kezdő Vaxiviere felzárkózott rá. Hiába futotta meg a kétliterek tavalyi bajnoka az utolsó előtti körben a verseny leggyorsabbját, nem tudta lerázni a franciát, aki két kanyarral a cél előtt meg is előzte a nagy igyekezetében nekikocanó riválist. A Lotus franciája első győzelmét aratta, összetettben pedig másodiknak zárkozott fel az ezt a versenyt a dobogó alsó fokán záró Rowland mögé. A Manor versenyzője, Roberto Merhi kilencedik lett, s két ponttal zárta a hétvégét, aligha ilyen kezdés lebegett a szeme előtt, amikor úgy döntött, hogy a Formula-1 mellett a WSR-ben is szerepelni fog.

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Oliver Rowland (GBR)	Fortec	40
Matthieu Vaxiviere (FRA)	Lotus	37
Jazeman Jaafar (MAL)	Fortec	24
Nyck de Vries (NED)	DAMS	24
Meindert van Buuren (NED)	Lotus	18



F4

Mick Schumacher győzelemmel nyitott

Fantasztikusan kezdte formula-autós karrierjét a hétszeres világbajnok Michael Schumacher fia, Mick. Már az első versenyen nagyot alakított a fiatal német, hiszen egy kissé gyengébben sikerült időmérő edzést követően tíz helyet javítva a 9. helyen ért célba, miután a futam jelentős részét a biztonsági autó mögött töltötte a mezőny. „Összességében elégedett vagyok a verseny alakulásával, jól sikerültek a biztonsági autó utáni újraindítások is. Nagyon boldog vagyok” – mondta a fiatal német a szombaton történekről. Másnap aztán még több oka volt az öröme, hiszen a délutáni harmadik versenyen megszerezte első futamgyőzelmét. A második helyről induló Schumacher a rajt után

átvette a vezetést, és végig a kezében is tartotta, azonban a futam végére Joey Mawson igen komolyan szorongatni kezdte. Öt perccel a futam vége előtt, bár az újonc nagyszerűen védekezett, már csak az volt a kérdés, hogy ellenfele mikor tud elmenni mellette, ám Mazatis megpördülése és lefúlladása az első kanyarban szükségessé tette a safety car pályára hívását. Mivel már alig néhány perc volt hátra, a mezőny a biztonsági autó mögött futott be, így Schumacher megszerezte a győzelmet, s az összetett ötödik helyéről várja a folytatást.

Egy másik korábbi F1-es pilóta, Jean Alesi fia is megkezdte karrierjét az F4-ben: a fiatal francia versenyző is sikerrel vette az akadályt, hiszen hazája sorozatának első hétvégéjén rögtön duplázni tudott a három versenyből kettőt megnyerve.



Apja fia: Mick Schumacher karrierje harmadik formulaautós versenyén győzni tudott

VLN

Halál a Nordschleifén

Tragédia történt március utolsó hétvégéjén a nordschleifei VLN-szezonnitón: Jann Mardenborough Nissan GTR Nismo versenygépe nagy sebességgel a nézők közé csapódott, s egy szurkoló életét már nem lehetett megmenteni. Az eset óriási vihart



kavart: azonnali hatállyal kitiltották a GT-autókat a legendás pályáról, s egy ideig úgy tűnt, hogy a nürburgringi 24 órás, valamint

a WTCC-futam megrendezése is veszélybe kerülhet a történekm miatt. Bő egy héttel később aztán feloldották a tiltást, de különböző intézkedéseket vezettek be annak érdekében, hogy elkerüljenek egy újabb tragédiát.

Ennek értelmében többek közt 200, illetve 250 kilométeres sebességkorlátozást vezetnek be a pálya kritikus részein, így

a Flugplatznál is, ahol Mardenborough autója a levegőbe emelkedett. Ezt a korlátozást GPS segítségével fogják betartatni, s igen súlyos büntetéseket helyeztek kilátásba arra az esetre, ha valaki túllépi a megengedett sebességet. Továbbá egyes területeket elzárnak a közönség elől, amíg el nem készül a nézők biztonságát szolgáló átépítés.

IndyCar

Montoya az élen

Alaposan beindultak az IndyCar-ban, hiszen öt hétvége alatt négy futamot rendeztek, így tulajdonképpen egy hónappal a szezonnitót követően már túl vagyunk az idény negyedén. St. Petersburg a Penske házicsatáját hozta: Juan Pablo Montoya egy koccanást követően győzte le a pole-ból induló Will Powert, s aratta második győzelmét visszatérése óta – a Ganassi Kanaan harmadik helyének kö-

szönhetően szintén dobogón kezdte az évet, az első ötte csak a brazil tudott beférni a Penske-ken kívül. Két héttel később, az első Indy Grand Prix of Louisiana kockázatos taktikájának, remek vezetésének, s a sorozatos sárga zászlóknak köszönhetően James Hinchcliffé nyert, így az SMP és a Honda már az idény második versenyén győzelemnek örvendhetett. A dobogó második fokára a szárnytörése következtében taktikát váltó Castroneves állhatott fel, őt az egyaránt karrierjük második legjobb IndyCar-eredményét elérő James Jakes és Simona de Silvestro követte – a svájci hölgyet az Andretti „részmunkaidőben” foglalkoztatja idén.

A szezon harmadik futama, Long Beach nyugodt versenyt hozott: Scott Dixon második bokszkiál-



lása után tudta átvenni a vezetést, aztán a leintésig vissza sem nézett – az új-zélandit a Penske-had, Castroneves, Montoya és Pagnaud követte, míg Power műszaki hibája után csak huszadik lett. Egy újabb héttel később, a Barber Motorsport Parkban új győztest avatott az IndyCar, hiszen a CFH amerikai versenyzője, Josef Newgarden ért célba elsőként, miután az egész hétvégén jó tempót autózott, remek rajtot vett, s kiállásai is töké-

letesen sikerültek. A második hely az eltolt taktikájának köszönhetően váratlanul remek eredményt elérő Graham Rahalé lett, őt pedig Scott Dixon követte – idén először nem állt Penske a dobogón, míg az Andrettinek egyetlen pódium sem jött össze az első négy futamon. Rövid szünet után Indianapolisban folytatódik a szezon, ahol május második hétvégéjén a Grand Prix-t, majd két héttel később az Indy 500-at rendezik.

Könyv

F1 retro 1970

Vajon van-e értelme egy 1970-es Forma-1-es évkönyvet napjainkban kiadni? Valószínűleg ezt a kérdést a szerző, Mark Hughes és a Cluster Publishing kiadó vezetése



is feltette magának, mielőtt az F1 Retro című könyv megszületése mellett döntöttek. A mű elolvasása után egyértelmű igen a válasz. Az első ok talán az, hogy az idő múlásával másképp látjuk a dolgokat, mint bő négy évtizeddel ezelőtt. Másrészt a „főszereplők” olyan érdekességeket is elárulnak, melyet akkor hétpecsés titokként kezeltek. Harmadrészt a korabeli évkönyveket nem díszíthette anynyi színes kép, mint az F1 Retro kiadványt. A kötet a klasszikus évkönyvstílust követi, ugyanis beszámol az év érdekességeiről, bemutatja a versenyzőket és a csapatokat, valamint részletes tudósításokat tartalmaz a versenyekről. A leírtak fényében érthető, hogy a könyv óriási sikert aratott. Mark Hughes elárulta lapunknak, hogy tervezi a folytatást, az új kötet az 1980-as szezonnól fog szólni. A 256 oldalas, 150 fotót tartalmazó könyv ajánlott fogyasztói ára: 49,99 angol font. ISBN száma: 0957025521. További információ a <http://www.cluster-publishing.com> oldalon érhető el.

BTCC

A Honda megy a legjobban

Április első hétvégéjén Brands Hatch-ben kezdődött meg a világ egyik legnépszerűbb túraautós sorozata, a BTCC 2015-ös szezonja. A tizenegy fordulóból álló, tucatnyi gyártót felvonultató bajnokság minden versenyhétvégéjén három futamot rendeznek, s olyan nevek gazdagítják a mezőnyt, mint Andy Priaulx, Colin Turkington vagy Jason Plato – hogy csak néhányat emeljünk ki.

Az első versenyt a BMW-s Rob Collard nyerte, de nem kellett sokat várni az új Honda Civic Type-R első győzelmére sem, hiszen Gordon Shedden végül „célfotóval” megverte Priaulx-t a második versenyen, így ő inte-

A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

Matt Neal (GBR)	Honda Yuasa	75
Colin Turkington (GBR)	BMR (Volkswagen)	73
Gordon Shedden (GBR)	Honda Yuasa	67
Andrew Jordan (GBR)	MG Triple Eight	63
Jason Plato (GBR)	BMR (Volkswagen)	58

gethetett a dobogó tetejéről. Az előző futamon az élről jócskán visszaeső háromszoros világbajnok a célegyenesben támadta meg BMW-jével a Civicet, de nem sikerült végrehajtania az előzést. A harmadik verseny ismét a Honda győzelmét hozta, ezúttal Matt Neal sikerének köszönhetően, aki megnyerte a fordított rajtrácsos futamot, melyen az első verseny győztese már a rajtnál kiesett egy baleset miatt, a másodiké műszaki hiba miatt a bokszba kényszerült, míg a címvédő Turkington megpördülés miatt esett vissza.

Az évet háromból két nullázással kezdő BTCC-rekorder Plato Doningtonban aztán javítani tudott, hiszen megszerezte első győzelmét, majd néhány órával később már Colin Turkington is elmondhatta ezt magáról – jól indult tehát ez a vasárnap a volkswagens Team BMR számára. A zárás aztán megint Matt Nealnek jött ki a legjobban, aki a hatodik futamon a szezon első duplázója lett, s így át is vette a vezetést a bajnokságban a nap harmadik versenyén ismét kevésbé jól szereplő Turkingtontól.



Izgalmas nyitány

A B3 Racing megkezdte az idei SEAT Leon Európa-kupát

A néhány év szünet után tavaly újra útjára indított SEAT Leon Európa-kupa idei első állomását a franciaországi Le Castellet-ben rendezték. A B3 Racing egy régi és egy új versenyzővel kezdte meg a szezont: az egyik autót a pályát korábban csak szimulátor alapján ismerő Bús Edina, míg a másikat a most debütáló újonc Fekete Dominik vezette – mindketten a Hell Racing Team támogatását is élvezve.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: SEAT

A Paul Ricard Circuit-en startolt el a 2015-ös SEAT Leon Európa-kupa, mely idén a kontinens leghíresebb pályái közül hétre látogat el. Április utolsó hétvégéjén tizenöt csapat harminc pilótája, köztük a HELL Racing Team két versenyzője, Bús Edina és Fekete Dominik mérte össze tudását a meglehetősen trükkös pályán, ahol az időjárás is megtréfálta a mezőnyt.

A napsütéses szabadedzések után szombaton már eső fogadta a versenyzőket, így a teljesen megváltozott körülmények között a szabadedzés tapasztalatait nem tudták kamatoztatni. „Sajnos az időmérőn mindent el kellett felejteni, amit a szabadedzésen rendelkezésünkre álló időben kitapasztaltunk. Még ha ezalatt szereztünk is némi pályaismeretet, ami persze össze sem hasonlítható

azoknak a gyári csapatoknak a tudásával, akik már teszteltek a pályán, most teljesen másra kellett készülni az esőgumikkal, abszolút más íven kellett autózni!” – mesélt az időmérőről Edina, ahol ő a 21., Dominik pedig mögötte a 22. helyet szerezte meg.

A nagyon szoros mezőnyben már pár tizedes javulás is több pozíció előnyt jelenthetett volna, azonban ahogyan az esőben még soha

nem versenyző Dominik is megfogalmazta, beigazolódott, amit már a szimulátor alapján is sejteni lehetett, vagyis hogy ezen a pályán meglehetősen nehéz hibátlan kört futni.

A szombat délutáni első futamon a csapat jól döntött, amikor a felhős égbolt ellenére bízott abban, hogy a félig felszáradt pályára inkább a slick gumikkal engedi fel a Cup Racereket. Az első futamon Edina



Fekete Dominik becsülettel helyt állt élete első SEAT versenyén

Gyorsan tanulnak a B3 Racing felfedezettjei

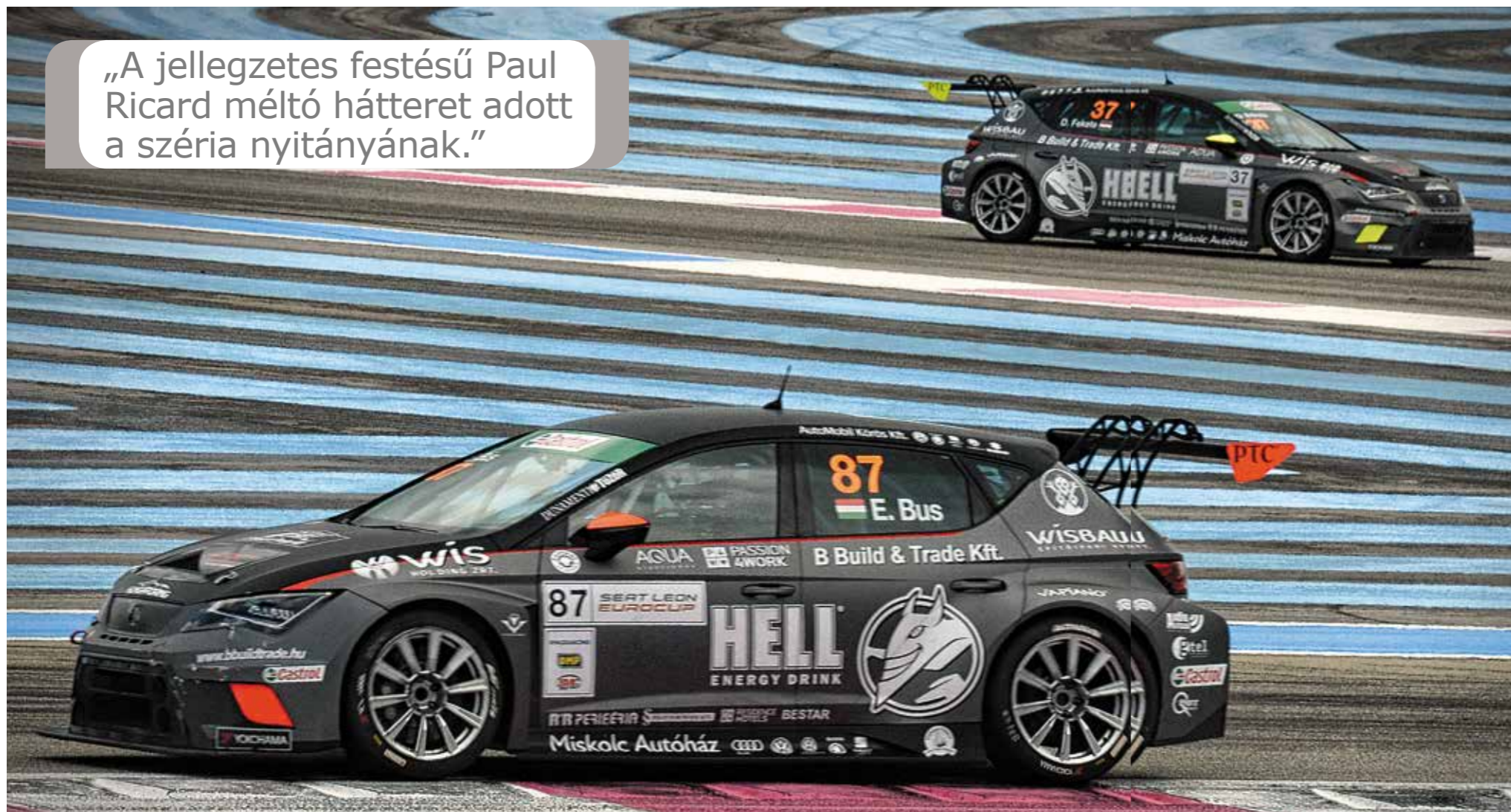


Alig két héttel a felfedezésük után már a Hungaroringen, a Suzuki RCM Cup mezőnyében versenyeztek a B3 Racing tehetségkutatójának legjobb pilótái, Báldi Gergő és Boldizs Bence, akik igazi meglepetései voltak a versenyhétvégének. Báldi már az első időmérőn, mely egyúttal élete első autós időmérője volt, szenzációsat alakított: a harmadik helyen végzett. Balszerencséjére műszaki okok miatt nem lehetett övé ez a rajthely, s a mezőny hátsó feléből kellett előretörnie, így végül a tizedik helyen zárt, míg Boldizs szintén technikai gondok miatt kiesett, bár erős formát mutatott.

A második versenynap újabb izgalmakat hozott számukra. Miután Báldi a tizedik, Boldizs pedig a tizenhetedik helyről rajtolhatott, előbbi egészen az ötödik pozícióig tört előre, ám a gumik kopása és egy lökés megakadályozta abban, hogy meg is tartsa ezt a helyet. Végül nyolcadik lett, a hátulról induló Boldizs pedig közvetlenül mögötte futott be, miután nagy-szerű beállításokkal szinte az egész verseny alatt időmérős köröket futott, s nyolc helyet lépett előre. „Sikerült nagyon jól megismerni a pályát. Már a teszteken kiderült, hogy gyorsak vagyunk, úgyhogy igazán a beállításokra tudtunk koncentrálni” – mondta Boldizs Bence, míg Báldi Gergő így köszönte meg a csapatnak a hétvégét: „A srácok egy tipp-topp autót tettek alá, amiért nagyon hálás vagyok.”



„A jellegzetes festésű Paul Ricard méltó háttérrel adott a széria nyitányának.”



nagyon jól kapta el a rajtot, és körről körre sikerült előrébb lépnie, sorra nyerve a csatákat, így négy fordulóval a vége előtt már a 15. helyért harcolt, amikor a korábbi ütközés miatt sérült hűtőből teljesen elfolyt a víz, és a felforrósodott motor miatt fel kellett adnia a versenyt. Dominiknek sikerült végigmennie, ezzel értékes tapasztalatokat szerzett a sűrű mezőnyben kialakult küzdelemben, sikeresen profitált az előtte történő balesetekből, s három helyet javítva a 19. helyen végzett.

Vasárnapra az egyik ütközése miatt – mely során versenyzőtársát keresztbe állította – Edina öthelyes büntetést kapott,

így a mezőny hátsó feléből kellett felvennie a küzdelmet. A rajtot ismét sikerült jól elkapnia, azonban már a verseny elején megütötték az autóját, így pár körrel a vége előtt a kanyarokat is alig tudta bevenni. „Sajnos a szerencse ezen a hétvégén nem állt mellettnk: szombaton pórul jártam, vasárnap pedig, amikor az időjárás és a beállítás is tökéletes lett volna, ezúttal az autóm sérülése hátráltatott, mivel túlkormányzott lett. Így örültem, hogy egyáltalán be tudtam fejezni a futamot, hat helyet javítva” – értékelte a B3R pilótája a vasárnapot. Dominik a verseny első felében egy ütközés következtében kiállni kényszerült.



A címvédőnek az Egyesült Államokban ezúttal sem volt ellenfele

A Doktor csúcsformában

Austini győzelme után Marquez Rossi ellen hibázott

Amilyen parádésan alakult a szezonkezdet, olyan nagyszerűen folytatódott az áprilisi két tengerentúli fordulóval. Eddig úgy tűnik, az idény a 36 évesen újra fénykorát idéző kilencszeres világbajnok, Valentino Rossi és az „új Rossi”-ként kikiáltott 22 éves csodagyerek, Marc Marquez csatájáról szólhat – és egyelőre bizony a zászló Rossinak áll, aki három évvel azután bukkant fel a világbajnokságon, hogy Marquez megszületett...

SZÖVEG: STROMMER BENJAMIN • FOTÓ: MOTOGP



Austin, Texas, Egyesült Államok. Ez a pálya mindig is Marc Marqueze volt: addigi két versenyén két pole-pozíciót és két futamgyőzelmet szerzett a helyszínen, mindkettőt elmentmondást nem tűrve, a 2012-es – Austin debütálásán, a szezon és Marquez második királykategóriás futamán – egyben pályafutása első sikerét is jelentette. Szombaton, amikor három perccel az időmérő vége előtt motorja a célegyenesben lelassult, minden jel arra mutatott, hogy a tökéletes sorozat megszakad. A baj rossz időben, de jó helyen történt meg: Marquez a boksztutca falának támasztotta Hondáját, aztán a csapat bokszába rohant, ahol a tartalékgépre pattant. A hetedik helyre hátracsúszva egyetlen gyorskörre maradt ideje, ő pedig végrehajtotta az elképzelhetlent: a B motorral 0,339 másodpercet faragott Dovizioso legjobbján, és hat tizeddel szárnyalta túl saját korábbi pályacsúcsát.

Az olasz jól kapta el a rajtot, és az ötödik körig vezetett is, aztán Marquez követelte magáénak a pozíciót, innentől pedig a győzelem sorsába nem is szólhatott bele más. A spanyol ötödik alkalommal állhatott a legnagyobb dobogójának tetejére az Egyesült Államokban. Néhány éve Jorge Lorenzo egy Amerika Kapitány stílusú sisakkal nyert Indianapolisban – akár át is adhatná ezt ifjabb honfitársának.

Míg Marquez uralta a futamot, az izgalmakról az olaszok házi csatája gondoskodott,



Rossi nyomában a mezőny: a Doktor tíz éve nem kezdett ennyire erősen egy szezont

maradt, néhány méterrel később azonban már a padlón találta magát, és visszaállni sem tudott. Rossi a szezon harmadik versenyén másodszer nyert, és jelentős pontelőnyre tett szert Marquezzel szemben.

Dovizioso megörökölte zsinórban harmadik második helyét, melyet a bajnokságban is megszilárdított. Cal Crutchlow az utolsó kanyarban hagyta ott Iannone-t, az LCR Honda dobogója biztató előjel a többi szatelit versenyzőnek is. Ismét nem végzett a pódiumon Lorenzo, annak ellenére, hogy ő is az extra kemény gumit használta, pedig a verseny elején másodikként is haladt. Gyengélkedése érthetetlen Rossi szárnyalásához képest.

„Én úgy gondolom, ő hibázott” – mondta az összes kategóriában 110. győzelmet szerző Doktor. A döntéshozók hamar versenyballesztnek nyilvánították Marquezzel való találkozását. „Kár, mert jó csata lehetett volna a végéig.” Marquez hamar lecsillapította azokat, akik egy ádáz rivalizálás kezdetét látták az argentin futamban: „Kedvelem Valentínót, mindig nehéz őt legyőzni. Továbbra is a hősöm marad, és állandóan tanulok, ha ellene versenyzek.”

Eredmények

Austin			
1. Marc Marquez	SPA	Repsol Honda	43:47,150
2. Andrea Dovizioso	ITA	Ducati Team	+ 2,354
3. Valentino Rossi	ITA	Movistar Yamaha	+ 3,120
4. Jorge Lorenzo	SPA	Movistar Yamaha	+ 6,682
5. Andrea Iannone	ITA	Ducati Team	+ 7,584

Argentína

1. Valentino Rossi	ITA	Movistar Yamaha	41:35,644
2. Andrea Dovizioso	ITA	Ducati Team	+ 5,685
3. Cal Crutchlow	GBR	LCR Honda	+ 8,298
4. Andrea Iannone	ITA	Ducati Team	+ 8,352
5. Jorge Lorenzo	SPA	Movistar Yamaha	+ 10,192

A világbajnokság állása

1. Valentino Rossi	ITA	Movistar Yamaha	66
2. Andrea Dovizioso	ITA	Ducati Team	60
3. Andrea Iannone	ITA	Ducati Team	40
4. Jorge Lorenzo	SPA	Movistar Yamaha	37
5. Marc Marquez	SPA	Repsol Hona	36



GAS

CELEBRATING
MARC MÁRQUEZ
MOTOGP™ WORLD CHAMPION

Stoner védelmében

Amikor egy világbajnok sem lehet beugró

Szülőnek lenni nem könnyű. Az ember mindent meg akar adni gyermekének, de közben felnőttek és reálisnak kell maradni, a gyerek érdekeit szem előtt tartva. És ha a helyzet úgy kívánja, nemet kell mondani. Nakamoto-san pedig gondos „szülőként” most nemet mondott Stonernek.

SZÖVEG: KOVÁCS NIKI • FOTÓ: REPSOL



„Én nem tudom, hogy Casey mit gondol rólam, de én a fiamként tekintek rá, éppen ezért nagyon nehéz volt nemet mondani a kérésére. Megértem, hogy csalódott, hiszen rengetegszer kérleltem, hogy térjen vissza, erre most éppen én mondom nemet neki – mondta az újságíróknak Nakamoto-san, a HRC alelnöke Austinban. – Ha legalább egy tesztre lett volna időnk, másképp döntök, de így nem tehettem. Nem akartam, hogy Casey a hatodik helyért harcoljon, azt akartam, hogy legalább a dobogóért küzdjön. Kétségem sincs, hogy nagyon-nagyon gyors, de egy jó beállítás nélkül még neki is nehéz lett volna.”

Emlékeztetőül: a katarai szezonnyitót követően hideg zuhanyként ért mindenkit a bejelentés, hogy Dani Pedrosa tavalyi műtétéje ellenére továbbra is küzd a compartment-szindrómával, azaz jobb alkarjának izomtömegében erős nyomás keletkezik, ami lehetetlenné teszi, hogy százszázalékos teljesítményt nyújtson a versenytávon.

Losailt követően sok volt a bizonytalanság, végül öt nappal később megműtötték a spányolt, és persze azonnal megindultak a találgatások, hogy ki helyettesíti majd Pedrosát. A sajtó első számú jelöltje természetesen a kétszeres MotoGP-világbajnok, Casey Stoner volt, de Livio Suppo, HRC csapatfőnök azonnal lehűtötte a kedélyeket: „Casey már számtalanszor elmondta, hogy nem tér vissza a MotoGP-be” – szúrta oda mogorván, amit őszintén szólva, már akkor erős fenntartással fogadtunk, ismerve az olasz menedzser kommunikációs stratégiáját.

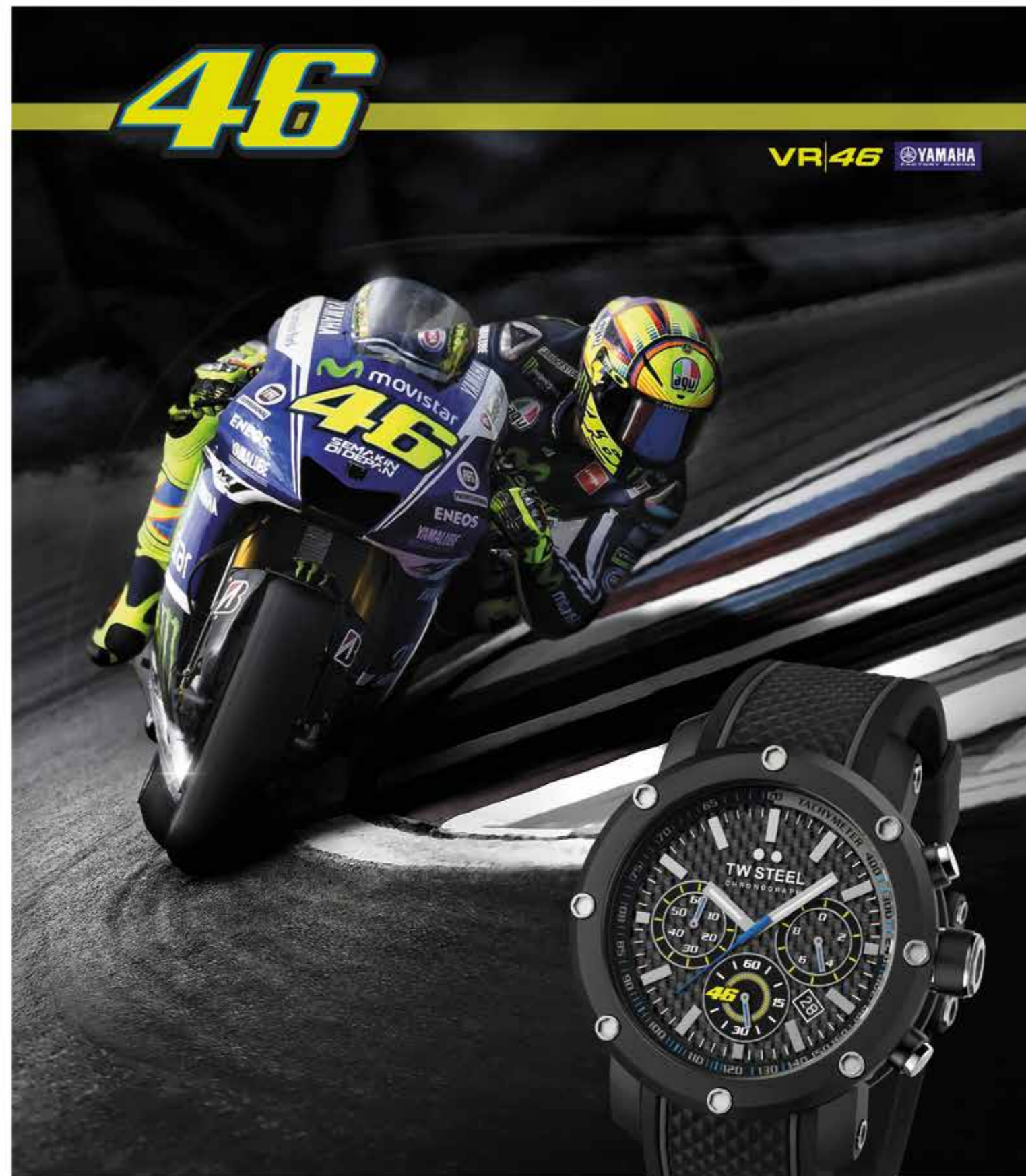
Pedrosa műtétjének napján aztán újabb bomba robbant: „Elnézést mindenkitől, de nem állok rajthoz jövő héten a @circuitamericas-on. Megtiszteltetés lett volna Dani Pedrosáért motorozni. #NemÍgyKellLennie” – csíri-pelte világgá a Twitteren Stoner. Az ausztrál tehát igenis jött volna... De a Honda vezetői (szerintük legalábbis) bölcs szülőként eljárva, nem engedték, hogy Casey csalódást okozzon a szurkolóknak és csorba essen a renoméján.

„Kár, hogy nem versenyzek. Nem lett volna szükség felkészülésre, nem nyerni mentem volna, csak helyettesíteni egy jó barátot és mókázni egyet Texasban” – jött az újabb ríposzt.

A hivatalos nyilatkozatokat már ismerjük. Sokakban mégis felmerült a kérdés, hogy ezzel a visszautasítással a Honda nem aktuális (és jövőbeni!!) sztárjának, Marc Marqueznek akart-e kedvezni? Hisz ki szeretne az aranytojást tojó tyúkra nyomást helyezni? Bár nagyon valószínű, hogy Stoner valóban messze lett volna a dobogótól, visszatérése – annak minden velejárójával – Marquez életében is nagy stressz lett volna.

És legyünk őszinték. Ha valóban az utóbbi gondolat húzódik a döntés mögött, érthető és bölcs lépés volt a Honda részéről. Marquez austini teljesítményét elnézve (gondoljunk csak az időmérőn véghezvitt csodára) ez volt a helyes döntés. Az ausztrál zseni maga döntött a visszavonulás mellett, pechére pedig tökéletes utód vette át a helyét.

Stoner a múlt, a jövő Marquez.



TW STEEL®
BIG IN OVERSIZED WATCHES

WWW.TWSTEEL.COM



Syam Silver Westend tel: +36703327757, It's Time Shop Kristóf tér tel: +36704503100 www.tw-steel.hu

Kis Viktória EJC-győzelme

Magyar lány az Eb-dobogó legfelső fokán

A H-Moto Team fiatal versenyzőhölgye számára nincs megállás. Kis Viktória a Losail Ázsai Bajnokság megnyerése után a FIM Superbike Világbajnokság betétsorozataként idén elindult EJC női Európa-kupa felé vette az irányt, ahol a második versenyhétvégén rögtön győzelmet ünnepelt.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: H-MOTO

Wicca első versenyét a spanyolországi Aragónban teljesítette a Honda CBR650F nyergében, de ez a futam még balszerencsésen alakult számára, hiszen fél távnál egy versenyzőtársa kiütötte alóla a motorját. Egy hétre rá, Assenben viszont rámosolygott a magyar lányra a szerencse, és a dobogó legfelső fokáról integethetett vissza csapatának.

„Hatalmas élmény volt a legendás asseni pályán motorozni. Mindig is szerettem volna kijutni ide, és most a H-Moto Teamnek köszönhetően sok más helyszín mellett erre is lehetőségem volt. A győzelmemet picit édeskeserűvé teszi, hogy legnagyobb ellenfelem, az új-zélandi lány elesett, így sajnos ezúttal nem tudtunk megvívni vele az első helyért. Nagyon köszönöm mindenkinek a biztatást, a H-Moto Teamnek a támogatást, a csapatnak

(Gábor és Győző) a profi munkát!” – mondta el a mindig vidám hölgymotoros.

Mindeközben idehaza a magyar gyorsasági motoros bajnokság is elkezdődött, melynek idei első fordulóján, a Pannónia-Ringen a H-Moto három versenyzővel képviseltette magát. Györfi Alen, Csányi Gergő és Kovács Bálint is a 600 köbcéntiméteres motorok számára kiírt kategóriában hajtott a minél jobb helyezésekért.

A végeredmény tekintetében hazánk egyedüli gyorsasági motoros Európa-bajnoka, Györfi Alen örvendhetett a legjobban sikerült hétvégének, hiszen ő az esős, szel szombati futamot a második, míg a már ideális motoros körülmények között rendezett második versenyt az első helyen zárta a Pannónia-Ringen.



A 19 éves Csányi Gergő számára fájdalmasabban alakult az év első versenye. A szabadedzésen a csúszós pályán elesett, és elszakadt vállában az inszalag. Az időmérőt kénytelen volt kihagyni, ám összeszorított fogakkal így is felállt az utolsó rajtkockába, és végül hősiességgel mindkét futamot a dobogón zárta.



A LEGMENŐBB MX CUCCOK EGY HELYEN!



SCORPION EXO SISAKOK
53 550 FT-TÓL

THOR MX RUHÁZAT
37 990 FT-TÓL



100% MX SZEMÜVEGEK
9 840 FT-TÓL



MOTUL KENŐANYAGOK
3 490 FT-TÓL



DID VERSENYLÁNCOK
9 800 FT-TÓL



ALPINESTARS TECH10 CSIZMÁK
114 990 FT-TÓL



FLY RACING RUHÁZAT
22 000 FT-TÓL



FOX UTCAI RUHÁZAT
15 690 FT-TÓL



PIRELLI MX GUMIK
13 490 FT-TÓL



HB Pack Kft.
Öko Racing Média Kft.
Ratizol Kft.
Triál-Tech Kft.
Csirmaz csapágó
Schorch Hungária Kft.

Tiszaújváros Transz Kft.
Multigran Kft.
Intertár Kft.
Multiraktár-Assets Kft.
Tisza Cad Kft.
Tisza Cad Product Kft.

Köszönjük a támogatást!



8000 Székesfehérvár, Új Csóri út 8.
Tel.: 70/ 525-5400
www.mxmania.hu

A HIRDETÉSEN SZEREPELŐ TERMÉKEK FOTÓI: ILLUSZTRÁCIÓK, A PONTOS ÁRAKÉRT ERDEKELŐDÜ AZ ÜZLET ELÉRHELTŐSÉGIN!

PERGEL MÁRK AJÁNLÁSÁVAL

SZYVODBA BENCE AJÁNLÁSÁVAL

VILÁGSZÁM! A BENZINGŐZ ÜNNEPE

LÉLEGZETELÁLLÍTÓ SHOW A VILÁG LEGBÁTRABB ÉS LEGŐRÜLTEBB
TECHNIKAI SPORTOLÓINAK IZGALMAS TRÜKKJEIVEL
2015 JÚNIUS 14 - GROUPAMA ARÉNA

Jegyek kaphatók a www.tex.hu oldalon,
a Ticket Express irodáiban és az Eventim hálózatában!

ticket
express.hu

VADONATÚJ
SHOW
ELŐSZÖR
BUDAPESTEN

FŐSZEREPBEN A
FREESTYLE LEGENDA
TRAVIS
PASTRANA

NITRO CIRCUS

MOTO MAYHEM

NITRO CIRCUS NYÍLT NAP 2015. JÚNIUS 14-ÉN, VASÁRNAP

A Groupama előtti 3000m² területen, gyerek és felnőtt programok, extrém sportbemutatók, nemzetközi gasztronómia, fellépők 9.00 és 23.00 óra között.
Óriáskivetítőn figyelemmel kísérhető az arénában zajló pályaeépítés és az előadás előtti tréning.

INGYENESEN LÁTOGATHATÓ!

BUDAPEST
JUMP!
JUST THE ULTIMATE MOTORSPORT PLAYGROUND

WWW.BUDAPESTJUMP.COM
WWW.FACEBOOK.COM/NITROCIRCUSLIVEBUDAPEST

PARTNEREK:



MÉDIA PARTNEREK:



„Colinért”

Argentína: Kris Meeke első WRC-győzelme

A célba érést követő első mondatával Colin McRae-nek ajánlotta győzelmét Kris Meeke, aki a 2007-ben elhunyt sztár után először tudott brit raliversenyzőként világbajnoki futamgyőzelmet szerezni. Közel két év után fordult elő újra, hogy nem volt Volkswagen-pilóta a dobogón.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ • FOTÓ: CSAPATOK



A walesi Elfyn Evans WRC-karrierje első dobogóját szerezte



Igazi flúgos futamon van túl a rali-világbajnokság mezőnye, melyet követően az összetett sorrendje is alaposan felfordult – persze csak Sebastien Ogier mögött, aki úgy is hatalmas fölényel vezet a bajnokságot, hogy ezúttal mindössze a Power Stage-en gyűjtött pontokat. A kétszeres világbajnok ugyanis a csütörtök esti szuperspeciál követő első teljes hosszúságú szakaszon motorhiba miatt kiszállt a versenyből, s csak a Rali 2 szabály keretei közt folytathatta a küzdelmet.

Miután a péntek délelőtti program során Ogier márkatársa, Mikkelsen, valamint

Thierry Neuville is kizuhant a pontszerzők közül defekt miatt, s a Citroenes Ostberg is jelentős időt veszített motorproblémák miatt, Kris Meeke komoly előny birtokában találta magát az élen, ám ő is kapott egy defektet, így Latvala azon melegében fel is zárkózott rá. A technika ördöge azonban a finnt is utolérte, péntek délután differenciálgondok miatt visszaesett, így a Citroen elkezdhetett az igazán nagy bravúrra, a kettős győzelemre készülni – utoljára 2012-ben örvendhetett dupla sikernek a francia gyár, amikor még a Loeb–Hirvonen versenyzőpáros szállította nekik az eredményeket.

Latvala így is megőrizte harmadik helyét péntek estig, bár még a rövid szuperspeciál is fél percet kapott, így mögötte Dani Sordo már a dobogóra fenhette a fogát nem sokkal azt követően, hogy délelőtt kormánygondok miatt visszaesett. A spanyolt közelről követte az M-Sport versenyzője, Elfyn Evans, akit sok apró probléma hátráltatott aznap, de így is csak 36 másodpercre volt a pódiumtól. Azt nehéz lett volna elképzelni ekkor, hogy ne ez az öt versenyző ossza le egymás közt a dobogós helyeket, hiszen a 6. helyezett Prokop másfél, a 7. Neuville pedig újabb másfél perccel volt elmaradva Evanstól.

Szombaton a Rali 2 szabály értelmében az előző napi kiesők, többek közt Ogier és Paddon visszatérhettek a versenybe, ám utóbbi hamarosan ismét bajba került: nem sokkal a 9. gyorsasági kezdetét követően bukott, s törölni is kellett a szakaszt az incidens miatt. Meeke előnye jelentősen lecsökkent a délután során, amikor egy különösen poros részen megpördült, hiszen jó fél percet veszített, mire újra megtalálta a helyes menetirányt.

Ostberg így felzárkózott csapattársára, miközben Latvala leszakította magáról üldözőjét, aki immár Elfyn Evans volt, miután Sordo nem tudta befejezni a 10. szakaszt, s büntetése miatt visszaesett egészen a 7. helyig. Vasárnap még két gyorsasági, összesen 32 kilométer várt a versenyzőkre, s bár a kettős győzelem biztosnak tűnt a Citroen számára, Yves Matton leszögezte, hogy nem alkalmaz csapatutasítást a siker érdekében.

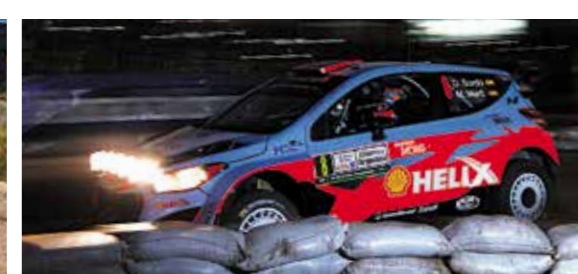
A legendás El Condor első teljesítése újabb vezéraldózatot szedett: Jari-Matti Latvala autója meghibásodott, így a finn fel kényszerült adni a versenyt. Ezzel biztossá vált, hogy egyetlen Volkswagen-pilóta sem állhat fel a dobogóra, hiszen Mikkelsen hiába nyerte meg az utolsó előtti szakaszt, messze le volt maradva az élmezőnytől, ráadásul az utolsó gyorsaságin bukott is. A teljes csődtől Ogier mentette meg a Volkswagent, amikor megnyerte a Power Stage-t, s ezzel három pontot szerzett.

Ezen a bizonyos utolsó szakaszon Kris Meeke már nem erőltette meg magát, biztonsági vezetéssel is bőségesen meg tudott őrizni annyit előnyéből, hogy ne forogjon veszélyben a győzelme. A Citroen, ha csak egy verseny erejéig is, de visszatért a WRC csúcsára, s 13 esztendő elteltével, Colin McRae 2002-es kenyai győzelme után ismét brit versenyző örvendhetett a sikernek. Ostberg második helyével az összetettben is az ezüstérmes pozícióba lépett előre, míg a dobogó alsó fokára karrierje során először Elfyn Evans állhatott fel.

Thierry Neuville nehéz és küzdelmes versenyének jutalma a negyedik hely lehetett volna, ha nem bukik az utolsó szakaszon pontosan ugyanannak a sziklának nekihajtva, mint nem sokkal korábban



Meeke már a péntek délelőtti az éltre állt, s végig meg tudta őrizni vezetését Argentínában





Mads Ostberg ezüstérmes helyével az összetett második pozíciójába ugrott előre

Mikkelsen. A 12 pontot érő pozíciót így a karrierje legjobbját beállító Martin Prokop örökölte meg, aki immár Latvalát is megelőzi az összetettben. Számos nehézség ellenére ötödik lett a Hyundaiak egyedülként pontot szerző Dani Sordo, utolsóként a legjobb tízben a rendszeres WRC-indulók közül. Az emírségekbeli Khalid Al-Qassimi egyéni legjobbját beállítva hatodik lett, míg a katarai Abdulaziz Al-Kuwari karrierje legnagyobb sikerével hetedikként ért célba – legjobb WRC2-es indulóként. A pontszerzők sorát három dél-amerikai versenyző, Diego Dominguez, Gustavo Saba és Federico Villagra egészítette ki.

Az Argentínában szerzett 19 egységével Mads Ostberg egészen a második helyig ugrott előre az összetettben, hátrébb taszítva

Mikkelsent és Neuville-t. Utóbbi az összetett hatodik helyéig zuhant vissza a dobogóról, miután a verseny két brit hőse, Evans és Meeke is lehagyta őt. A tavalyi ezüstérmes Latvalát a sérülése miatt egy futamot kihagyó Sordo, s a Jipocar Fordot vezető Martin Prokop is megelőzi jelenleg – a finn a Monte óta egyetlen pontot sem szerzett ugyanis.

Az Argentínai Rali végeredménye

1. Kris Meeke (GBR)	Citroen	3:41:44,9
2. Mads Ostberg (NOR)	Citroen	+ 18,1
3. Elfyn Evans (GBR)	M-Sport Ford	+ 3:27,4
4. Martin Prokop (CZE)	Jipocar Ford	+ 6:26,1
5. Dani Sordo (ESP)	Hyundai	+ 10:46,7
6. Khalid Al-Qassimi (UAE)	Citroen	+ 11:19,9
7. Abdulaziz Al-Kuwari (QAT)	Ford	+ 16:02,6
8. Diego Dominguez (PAR)	Ford	+ 18:48,2
9. Gustavo Saba (PAR)	Skoda	+ 21:20,6
10. Federico Villagra (ARG)	Ford	+ 25:19,6

A bajnokság állása

Piloták			
1. Sebastien Ogier (FRA)	Volkswagen	84	
2. Mads Ostberg (NOR)	Citroen	51	
3. Andreas Mikkelsen (NOR)	Volkswagen	47	
4. Elfyn Evans (GBR)	M-Sport Ford	41	
5. Kris Meeke (GBR)	Citroen	35	
6. Thierry Neuville (BEL)	Hyundai	35	
7. Dani Sordo (ESP)	Hyundai	30	
8. Martin Prokop (CZE)	Czech Ford	26	
9. Jari-Matti Latvala (FIN)	Volkswagen	19	
10. Ott Tanak (EST)	M-Sport Ford	13	

Gyártók

1. Volkswagen Motorsport	103
2. Citroen WRT	85
3. Hyundai Motorsport	85
4. M-Sport WRT	71
5. Jipocar Czech National Team	32
6. Volkswagen Motorsport II	15
7. Hyundai Motorsport N	9
8. FWRT s.r.l.	3

Paddon nézőket gázolt

Hat ember került kórházba azt követően, hogy Hayden Paddon Hyundaija nem sokkal a 9. gyorsasági szakasz kezdete után elhagyta a pályát, és a nézők közé csapódott. Az új-zélandi versenyző így emlékezett vissza a történetekre: „A baleset egy gyors jobbkanyarban történt, egy dombtetőn. Reggel padlógázzal mentünk át ezen a részen, és az autó épp hogy



csak elemelkedett, de délutánra az előttünk futó autók annyira kijárták nyomvályúra azt a részt, hogy ezúttal a levegőbe repültünk, majd szerencsétlenül landoltunk a földön.”

Ezt követően vágódtak a nézők közé, akik közül hat sérültet azonnal kórházba vittek – kettőt helikopterrel, négyet autóval. Egy 25 éves szurkoló az intenzív osztályra került, miután rengeteg csontja eltört, míg a többiek kisebb sérüléseket szenvedtek. A pilóta és navigátora megúsza az esetet, ahogy autójuk is, hiszen „lábon” gurultak le a szakaszról, vissza a szervizparkba, s másnap célba is értek a versenyen.

Nem sokkal lapzártánk előtt érkezett a hír, hogy az egyik sérült eljárást kezdeményezett a versenyző ellen, ügyvédje pedig kérvényezte, hogy vonják be a balesetet okozó Paddon útlevelét, amíg fény nem derül arra, hogy felelősségre vonható-e gondatlanságból elkövetett súlyos sérülés okozásáért. E sorok írásakor még nem tudni, hogy lesznek-e jogi következményei az ijesztő balesetnek...

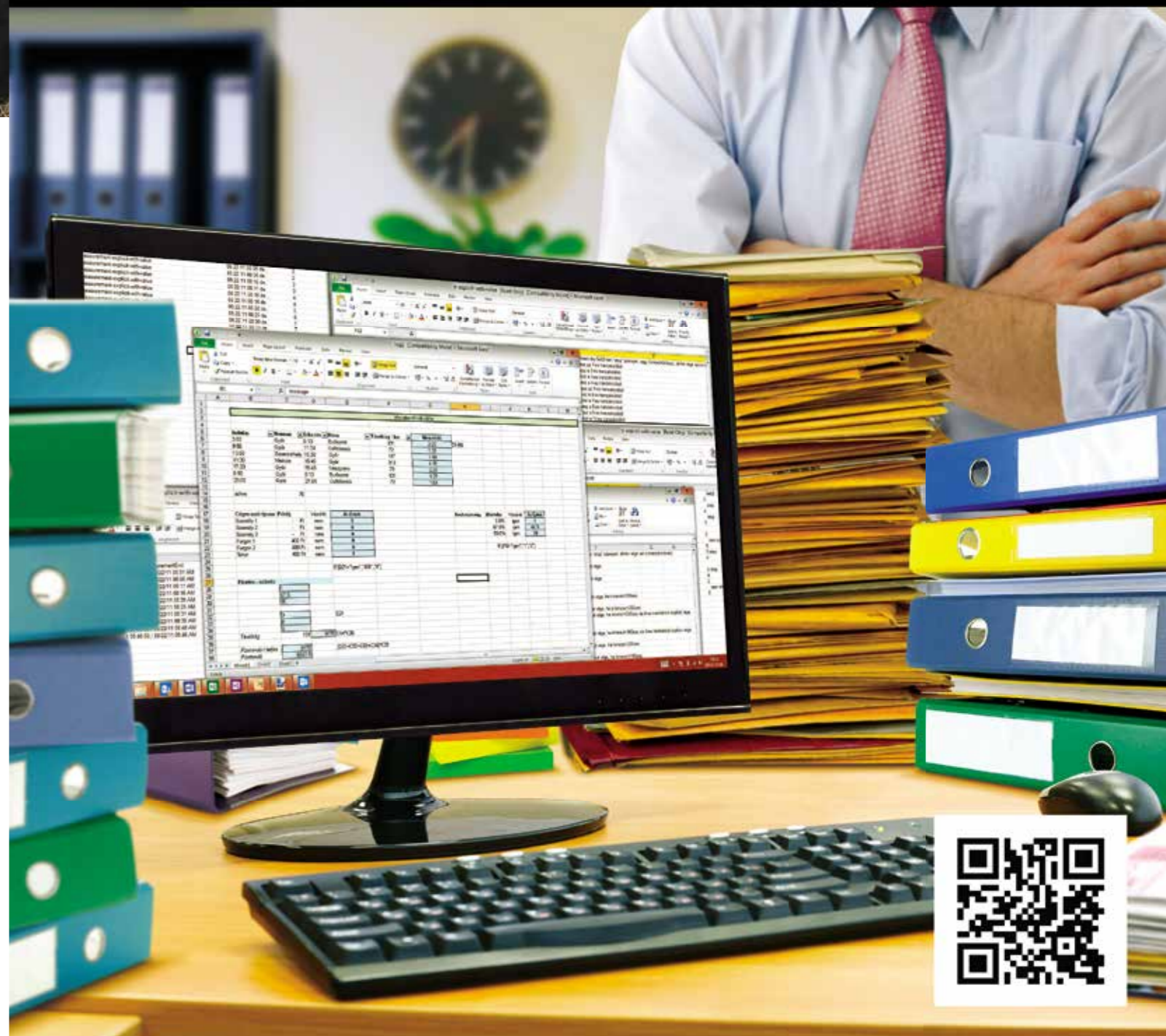
NEM TUDJA, KINEK A NEVÉN VAN AZ ÚJ CÉGES MOBIL?

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

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

simpXS

simpxs.com



Herczig duplázott



„Szinte fél kézzel versenyeztem, több esetben csak Ramón segítségével tudtam tökéletesen felkészülni egy-egy menetre. Külön örülök, hogy a prolog mellett végül két szakaszt is sikerült megnyernem, ráadásul mindezt úgy, hogy a limitált számú fájdalomcsillapító injekció közül valamennyit megkaptam. A lényeg, hogy összetettben nem kerültem nagy hátrányba, hiszen továbbra is az a célom, hogy zsinórban negyedszer is magyar bajnok legyek” – mondta Kazár Miklós a verseny után

ifj. Tóth–Szőke, valamint a Vincze–Kuti páros a 6., illetve az 5. helyről az 1.-re és a 3.-ra ugrott előre, míg Herczigék két helyet javítva már másodikok voltak ekkor. Turánék ezzel szemben az ötödik, Kazárék pedig a hatodik pozícióba estek vissza, de utóbbiak hátránya is csak 5,1 másodperc volt.

A szoros állás azt eredményezte, hogy a harmadik szakaszon ismét felkavarodott minden: miután az első három helyen Herczigék, Kazárék és Turánék végeztek a Fony és Óhuta közti gyorsaságin, újabb helycserék után Herczig–Bacigal, Vincze–Kuti, ifj. Tóth–Szőke volt a sorrend. A szakasz több kiesőt hozott, köztük a korábban büntetett Major Benedek is feladta a versenyt, aki nemrég jelentette be, hogy az idei évtől a kamionozás helyett civil életére koncentrál – a ralizás viszont megmarad hobbiként.

A negyedik gyorsaságit Erdőbénye és Aranyos közt rendezték, ahol Krózser, ifj. Tóth és Herczig után Kazár is feliratkozott a szakaszgyőztesek listájára, s ezzel előre is ugrott a harmadik helyre, leszorítva ifj. Tóthékat az ideiglenes dobogóról. Így zárult a délelőtti, amellyel a korábbi abszolút magyar bajnok, Spitzmüller Csaba nem lehetett elégedett, hiszen motorproblémák miatt egyik szakaszon sem fértek be a legjobb tízbe, s csak az összetett 15. helyéről várhatták a folytatást.

A kora délutáni második kör alapvetően egészen eltérő képet mutatott, mint a délelőtti első: ezúttal nem négy, hanem csak két versenyző osztozott a szakaszgyőzelmeken, s az első helyezett előnye 4,4 másodperccel több mint négyszeresére nőtt ez idő alatt. Az ötödik gyorsaságin a délelőtti kialakult sorrend nem változott, ami az első 11 helyet illeti, így ezt követően is Herczig

Eger után a Miskolc Ralin is Skoda-győzelem született

Herczig Norbert és Igor Bacigal kettőse az idénynyitó után a Miskolc Ralin is legyőzhetetlen volt, de a dobogón mindenkinek volt oka az öröme: a visszatérő ifj. Tóth János óriási küzdelemben kivívta magának a második helyet, míg a pódium alsó foka a néhány héttel korábban karját törő Kazár Miklóssé lett.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ

FOTÓ: BUCZKÓ ANDOR, SOLTÉSZ PASIFOTÓ LÁSZLÓ, FARKAS TAMÁS, ZSARNAI KRISZTIÁN

Négy héttel a tragikusan végződő Eger Ralit követően néhány tucat kilométerrel odébb, Zemplénben találtak a magyar ralisport legjobbjai, köztük a címvédő Kazár Miklós is, akinek szereplését fokozott figyelem kísérte, miután a hónap elején egy quadversenyen felkartörést szenvedett, s kérdéses volt, hogy mennyire tud majd felülkerekedni ezen a nehézségen. Mindezeknek ellenére a háromszoros bajnok úgy nyilatkozott, hogy győzni megy hazai versenyére.

Az országos ralibajnokság második versenyén, a 21. Miskolc Ralin az ORB kategóriában összesen negyvennégy autó állt rajthoz a péntek esti prologon, melyek közel fele Mitsubishi volt. A teljes, 512,5 kilométeres versenytávból 132,5 kilométer volt a gyorsasági szakaszok hossza, melyeket április 25-én, szombaton teljesített a mezőny. Ezt megelőzően péntek este, a Városház téri rajtcere-

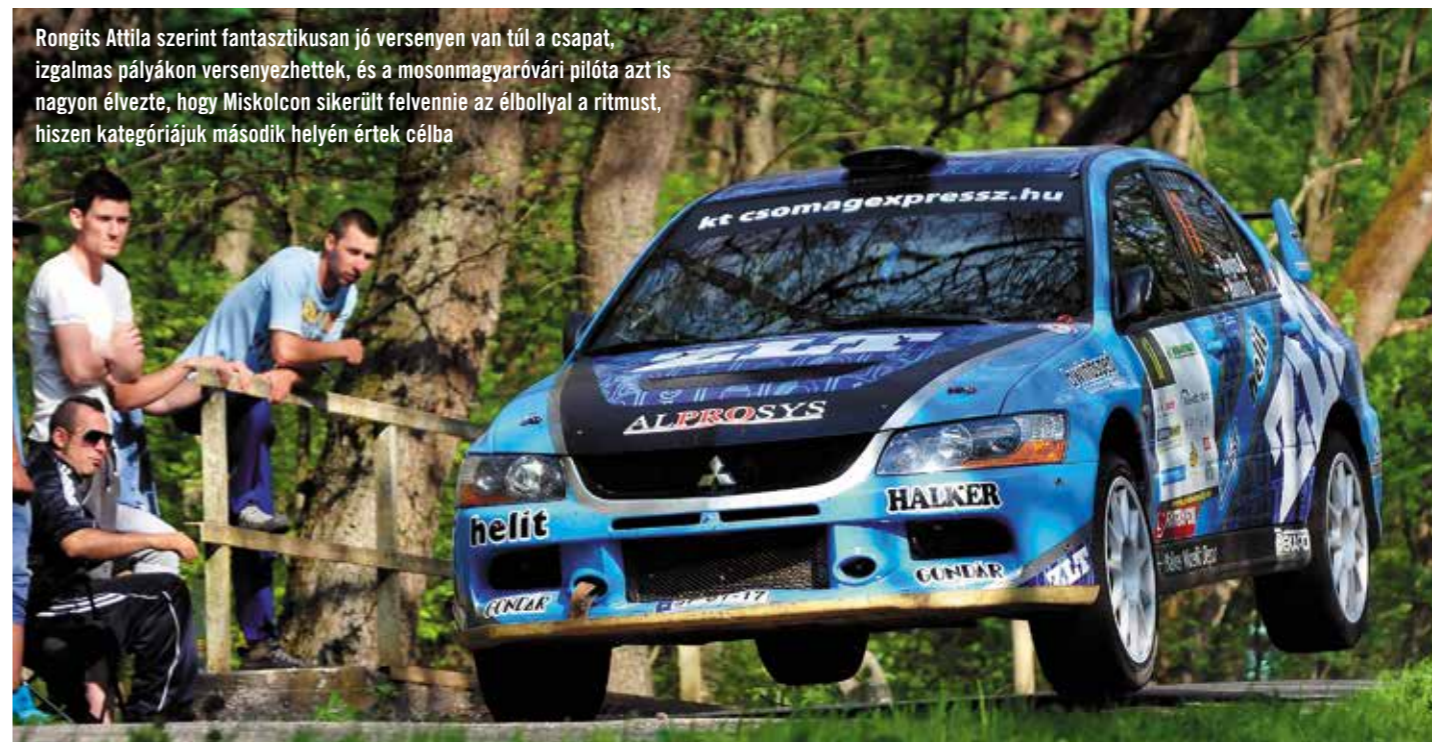
móniát követően a miskolci Borsod Volán Sportpályán rendezték meg a prologot, melyen éppen a Kazár–Ferencz páros volt a leggyorsabb.

Szombat reggel aztán megkezdődött az éles versengés: a résztvevőkre három kör várt a négy gyorsaságit tartalmazó útvonalon, így alakult ki a tizenkét szakaszos versenytáv. A Miskolc Rali igen változatosan kezdődött, hiszen az első négy szakaszon négy különböző győztest avattak. Krózser Menyhért kezdett a legjobban, aki a címvédő Kazár Miklóst négy tizeddel megelőzve az élen zárta a Szemere és Hernádvécse közötti első gyorsaságit – a harmadik helyről Turán Frigyesék, míg a negyedikről Herczig Norberték várták a folytatást.

A Zsujta és Hollóháza közti második, 15 kilométeres gyorsasági aztán alaposan átrendezte a sorrendet, hiszen az



Rongits Attila szerint fantasztikusan jó versenyen van túl a csapat, izgalmas pályákon versenyezhettek, és a mosonmagyaróvári pilóta azt is nagyon élvezte, hogy Miskolcon sikerült felvennie az élbolyt a ritmust, hiszen kategóriájuk második helyén értek célba





Schubert István borulása ellenére is célba ért, ráadásul a kategória második helyét szerezte meg Miskolcon

Norbert és Igor Bacigal vezette a versenyt, miután megnyerték a szakaszt Spitzmüllerék előtt – az összetett további sorrendje Herczigék mögött Vincze, Kazár, ifj. Tóth, Turán volt.

Az 5. és 6. gyorsasági közti etap aztán vezéraldozatot szedett, a Vincze Ferenc-Kuti Péter kettős ugyanis műszaki hiba miatt még a rajt előtt kiesett, azaz mögöttük mindenki egy hellyel előrelépett. Spitzmüller Csaba és Bazsó Attila ráadásul nem is egyet, hanem rögtön négyet, miután megnyerték a szakaszt, és feljöttek a tizedik pozícióba. A gyorsaságin Herczigék, Kazárék és ifj. Tóthék zártak öt másodpercen belül a győztes párosokhoz képest.

A 7. szakasz aztán helycserét hozott a dobogón, hiszen ifj. Tóthék hátránya a gyorsaságit

megelőzően már csak hat tized volt a második helyezett Kazárékkal szemben, amit sikerült 2,6 másodperc előnybe fordítani Fony és Óhuta közt, miközben Herczigék újabb szakaszgyőzelmükkel 14,8 másodpercre növelték a különbséget az üldözőkhöz képest. Spitzmüller is folytatta az előrelépdelést, ezúttal a negyedik helyen zárva a szakaszt, összesítésben így már a 9. pozíció volt ekkor az övé.

A második kör utolsó gyorsaságiját ismét Herczig Norberték nyerték, így már kereken húsz másodperccel vezettek ifj. Tóthék előtt, a 2-3. helyen viszont továbbra is nagyon szoros csata dúlt, hiszen a Kazár-Ferencz kettős lemaradása mindössze 3 tized volt. Őket Turánék, Baloghék, Krózserék, s az immár a hetedik helyre előrelépő Spitzmüllerék követték ekkor.

Nem sokkal 17 óra után aztán harmadszor is nekilódultak a versenyzők a négy gyorsaságiból álló körnek. Az első, azaz összességében a 9. szakaszon Kazár Miklós és Ferencz Ramón párosa volt a leggyorsabb, de Herczigékhez képest így is csak három tizedet tudtak faragni a hátrányukon – ahhoz viszont elég volt ez is, hogy a szakaszt hatodikként záró ifj. Tóthéktól visszaszerezék az összetett második helyét.

A tizedik szakaszon aztán Herczig minden korábbiánál nagyobbra, közel 24 másodpercre növelte az előnyt, miután Spitzmüllert, ifj. Tóthot és Kazárt megelőzve immár ötödik részsikerét aratta a versenyen. Az első hét sorrendje nem változott e szakaszon, ahogy a következők sem, mely ismét a Herczig-Bacigal páros sikerét hozta, így nagyon váratlan



Herczig Norbert és a Bacigal Igor számára kiválóan kezdődött a szezon, mindkét futamot megnyerte a kettős

A második helyen zárta a Miskolc Ralit a visszatérő ifj. Tóth János, akinek gyorsasága semmit sem kopott az elmúlt években, bár saját bevallása szerint még nem került újra csúcsumformába: „Hosszú nap volt, de kilométerről kilométerre folyamatosan tanultunk. Van még hová fejlődni, és tudom, hogy az utolsó tizedek ledolgozása lesz a legnehezebb, de szeretjük a kihívásokat” – nyilatkozta a hétszeres bajnok, aki bevallása szerint az utolsó szakaszon nagyon odatette magát, így sikerült megfordítani a versenyt a hajrában



Bodolaiék előfutó létükre feltűnően gyorsak voltak, de egy technikai hiba megállította őket

Élete legjobb eredményét szerezte meg a Miskolc Ralin a Marozsi Zsolt-Szeles Péter kettős, a CarTeam párosa az abszolút 7. helyen végzett az első osztály értékelésében. „Lehet, hogy a sikeréhség, lehet, hogy a motiváció, vagy csak a rengeteg befektetett energia, de sikerült legyőznünk a sok-sok éves tapasztalattal versenyző ellenfelek nagyobbik részét” – nyilatkozták a futamot követően



„Küzdelmes versenyt zártunk, a negyedik hellyel elégedett vagyok.”
Turán Frigyes

dolognak kellett volna történnie ahhoz, hogy elveszítsék az összetett első helyét.

Nem történt, az utolsó szakaszon biztonsági autózással is megőriztek 24 másodpercet a vezetésükből, méghozzá nem Kazárékkal, hanem ifj. Tóth Jánosékkal szemben, akik egy másodperces lemaradásukat 1,2-es előnyre váltották az Erdőbénye és Aranyos közötti 11,4 kilométeres gyorsaságin. Nem ez volt az egyetlen változás az élmezőnyben: a hősiességét követően az ötödik helyet célba vevő Spitzmüller túl sokat kockáztatott, bal esetet szenvedett, s az utolsó szakaszon feladta a versenyt.

A Miskolc Rali tehát Herczig Norbert és Igor Bacigal győzelmével ért véget, akik a szakaszok felét megnyerték, s csupán egyetlen alkalommal, a legelső gyorsaságin nem végeztek

a legjobb három közt. Az Eger Ralit is az élen záró páros ezzel természetesen a bajnokságot is magabiztosan vezeti Kazár Miklósék előtt.

A győztes versenyző így nyilatkozott a rali végét követően: „Az 1. kört egy kicsit óvatosabban kezdtük meg, de így is az élen zártunk, majd a szervizben váltócsere mellett döntöttünk. A csapat tökéletes összhangban pontosan 13 perc alatt elvégezte a munkát, így a 2. körnek már hosszabb áttétellel indultunk neki. Jól döntöttünk: nemcsak megtartottuk a pozíciót, hanem még gyorsulni is tudtunk, bár a pályák minősége helyenként elkezdett „romlani”. Előnyünket végül a verseny végéig meg tudtuk őrizni, így idén másodsor is a SKODA Rally Team Hungaria csapata állhatott fel a dobogó legfelső fokára.”

Végeredmény		
1. Herczig Norbert-Igor Bacigal	Skoda Fabia S2000	1:03:35,8
2. ifj. Tóth János-Szőke Tamás	Peugeot 208T16 R5	+ 24,0
3. Kazár Miklós-Ferencz Ramón	Ford Fiesta R5	+ 25,2
4. Turán Frigyes-Zsíros Gábor	Ford Fiesta R5	+ 41,1
5. Balogh János-Holczér Dániel	Mitsubishi Lancer Evo IX	+ 1:50,3
6. Krózser Menyhért-Buchholz János	Mitsubishi Lancer Evo IX R4	+ 2:15,0
7. Marozsi Zsolt-Szeles Péter	Mitsubishi Lancer Evo IX	+ 2:39,7
8. Rongits Attila-Hannus László	Mitsubishi Lancer Evo IX RS	+ 2:49,7
9. Osváth Péter-Farmadi Ágnes	Mitsubishi Lancer Evo IX	+ 2:56,1
10. Matics Mihály-Zejda Viktória	Mitsubishi Lancer Evo IX	+ 3:32,7

A bajnokság állása		
1. Herczig Norbert-Igor Bacigal	Skoda Fabia S2000	53
2. Kazár Miklós-Ferencz Ramón	Ford Fiesta R5	40
3. Turán Frigyes-Zsíros Gábor	Ford Fiesta R5	29
4. ifj. Tóth János-Szőke Tamás	Peugeot 208T16 R5	23
5. Balogh János-Holczér Dániel	Mitsubishi Lancer Evo IX	22
6. Botka Dávid-Tóth Imre	Mitsubishi Lancer Evo IX R4	19
7. Krózser Menyhért-Buchholz János	Mitsubishi Lancer Evo IX R4	17
8. Spitzmüller Csaba-Bazsó Attila	Mitsubishi Lancer Evo X	12
9. Matics Mihály-Zejda Viktória	Mitsubishi Lancer Evo IX	12
10. Osváth Péter-Farmadi Ágnes	Mitsubishi Lancer Evo IX	12



Élő szövet a fémvázon

Így lett harmadik Kazár Miki Miskolcon

Kazár Miki azt mondja, nem volt terminátor a családban. Szerinte maximum annyi lehet a magyarázat a hétvége történéseire, hogy kos a csillagjegye. De az is biztos: komoly dopping volt, hogy az egyik versenyzőtárs 1-2 pontot vizionált, amitől elszánt lett, de előtte elöntötte a köd az agyát. Ha valakinek nem állna össze a kép: a húsvéti quadbalasete után két és fél héttel autóba ült és elindult a Miskolc Ralin a bajnoki címvédő. Műtött, frissen csavarozott kézzel. Normális? – kapják fel most sokan a fejüket. Nem tennék, ha ismernék. Ja! Abszolút 3. helyen ért célba.

SZÖVEG: JUHÁSZ-LÉHI ISTVÁN • FOTÓ: TDK

Honnan ez az erő, ez a kitartás? Kitől örökölted?

Van egy mondás, amit abszolút a magaménak érzek: könnyűletet nem kérünk és nem adunk. Ezt az egész dolgot – azt hogy törött kézzel rajthoz állok – egy jó célnak találtam, mert ilyet a világon senki nem csinált eddig

tudtommal. Három és fél hetet hallottam már, de kettő és felet nem. A teszten – már ha az az volt – bírtam az autózást. Az volt a legnagyobb probléma, hogy a teszten másfél kilométereket mentünk, és amikor az első gyorson végigmentem, nagyon megfájdult a karom, ezért hívtam is a dokit, hogy kérek egy szurit.

Hova szúrtak végül?

Oda, ahová kiskoromban (nevet). Egyszer jobbra, egyszer balra. A végén meg kellett innom az injekciót, nem lehetett többet kapnom. Három-négy injekciónál többet nem is kaphattam, és azokat is variálni kellett, hogy milyeneket. Az első gyors után

nagyon fájt, nem gondoltam, hogy annyira fog... A második gyors után jött a tankoló-zóna: ott volt gyógyszer-tankolás is. Kaptam is 5 másodperc körül... Legfőképpen azért, mert a pálya közepén lecsúszott a kezem a kormányról. Tudtam váltani, egyenesben nem volt gond, viszont ha keresztbe kellett menni, akkor a jobbos kanyarokban tudtam csak, hiszen az ember mindig ballal vezet. Sínautó jellegű volt az egész, pedig tudunk mi gyorsan menni.

A vezetési stílusodon muszáj volt változtatni?

Át kellett gondolnom mindent. Például egyenesben kellett mindig váltanom és igazándiból más itinert írtunk. Nem tudtam annyira a lassítókat megtámadni, a féktávonál 10 méterrel hamarabb kezdtem fékezni.

De nyomtátok tovább a kétkarú kollégák ellen.

A hármas gyorsra megkaptam megint egy szurit, ami annyira jól hatott, hogy a következő mentünk is egy abszolútot. Fel is bátorítottunk! Utána majdnem sírtam, de nem az örömtől.

rá. Egy gyorsra jó volt, meg egy jó időeredményre. Utána szuri, az is jól sült el, viszont a végére betompultam a gyógszerekétől.

Másnap?

Vasárnap kutyául voltam...

Az, hogy immár kétgyermekes édesapa vagy, mennyire változtatott meg, mint versenyzőt?

Semennyire. A gyorsasági szakaszokon nem foglalkozom vele. Mondjuk, már ott van a célokban Dávid, de még sincs idő mindezen gondolkodni. Persze az itinert is máshogy írjuk fel, 1-2 százalékkal azért visszább veszek. Na jó, inkább egyél!

Sok kiegészítő sportágat üzöl, plusz edzőterem. Mennyire fontos ez?

Nagyon! Erre a versenyre viszont tudom és hallottam, hogy mindenki futott, úszott, kondizott, sakkozott. Sajnos a többiek is rájöttek (nevet), hogy fontos mindez. A gondoljaink ellenére a prologot megnyertem, jó kis részeredményeink voltak, és tudtam az ideget tartani a többiekben. Persze nyerni lett volna jó, de legalább túl vagyunk rajta.

„Azt mondtam, hogy akkor is megcsinálom, ha összehajtom magam!”

Felmerült benned, hogy kiállj, mert nagyon fájt?

Szó sem volt róla! Azt mondtam, hogy akkor is megcsinálom, ha összehajtom magam! Hála az égnek, arról hogy versenyezhetek, nem nekem kellett döntenem. Az orvosok pedig azt mondták, csinálhatom nyugodtan.

Helyezésben mire számítottál?

Én nem akartam hatodiknak beesni! „Hát megcsináltad Miki, de ül le, kettes!” Nem akartuk ezt. Versenyezni szerettem volna, és úgy érzem, sikerült is.

Mi volt a hajrában?

A második körben, a szervizparkban beadtak egy szurit (nem is tudom hányadikat), de nem tartott sokáig. Fonyra kiment belőlem a hatás, látszott is az időközön. De utána Menya – nem is értettem (nevet) – kérdésemre jelezte, hogy négy, azaz 4-féle fájdalomcsillapítója van. Adott Flector port, ami meglepően jó hatással



Mennyire más ez a mezőny, mint mondjuk 10 éve?

A technika fejlődik, a sofőrök is, mindenki, csak az MNASZ technikai bizottsága nem. Ők nézegetik a tűzálló alsó ruházatot, meg a gumikat. Ez jó, a baj az, hogy ehhez maximum két ember kell. 2015-ben

Köszönet

„Nagyon sok embernek és dolognak köszönhetjük meg a hétvégét. Elsősorban a miskolci traumatológia minden dolgozójának és dr. Jenei profnak, aki kitűnően megműtött. Továbbá hála vagyok Mel Gibsonnak a Halálos fegyverből, a Kaqun Fürdőnek, a Fájdalom Ambulanciának, Baranyai Ági és Herczeg Gizella gyógytornászoknak, a Varga Gyógymbának, a kalciumtabletáknak, a fájdalomcsillapítóknak és Menyus mozgó patikájának. Végül, de nem utolsósorban családomnak, akiktől a felkészülés és a rehabilitáció alatt sokat voltam távol!” – nyilatkozta a futam után a miskolci pilóta.

viszont nem nézik, hogy mondjuk egy autó motorja mennyit forog. Pedig vannak adatkártyák, adatkábelek, és laptop is. Ha soha nem néznek meg semmit, azt gondolom, baj... Az, hogy a Super2000-es autónak a rajtban forog a négy kereke, aztán a motor ellenőrzésen már nem az a motor van kírakva. Vagy az R5-ös kocsinak a turbónyomás szabályozása miként áll, szintén „elkerülte” a figyelmüket.

Ez a Miskolc Rali jó verseny volt?

Most csak a pénzkereseti lehetőségről szolt az egész. A prolog helyszíne teljes mértékben vállalhatatlan volt, előkészítés nélküli, gödrös pálya fogadott minket, ahol autókerekek törtek ki. A gyorsokon aztán olyan gumikat raktak ki, hogy R5-ös autóval azokon át lehetett menni... Az utolsó szakaszon tök sötétben, 500 egyenes közepén van egy „fekete” lassító, de se fehér, se sárga fólia seholy rajta, hogy azt látni lehetne. Ezek nem drága dolgok! Nem értem, hogy a 12 darab kötelező matricából miért nincs rá pénz. Ezen el kellene gondolkodni!

Mi motivál ennyi bajnoki cím után?

Furcsa: ahogy öregszem, egyre jobban hülyülök (nevet). De hidd el, az ember mindig talál motivációt! A volt navigátorom például az utolsó pillanatig hitegetve vitte el a partnereim nagy részét. Ez extra motiváció abban a tekintetben, hogy legalább ők ne legyenek bajnokok, ráadásul most mindent megtesznek ellenem. Egy másfél kezű gyereket megverték 1,2 másodperccel, nagy öröm. Persze, jó lenne ismét bajnoknak lenni, és ehhez van még öt verseny! Két csata lement, de a háborúnak nincs vége!

Legközelebb gyorsabban

Maticsek nem elégedettek a miskolci teljesítménnyel

A kategória negyedik helyezése még nem egy rémálom, Matics Misi mégsem ilyen eredményben reménykedett a Miskolc Rali előtt. Nem úgy jöttek a dolgok, ahogy azt várták, és talán álmosabban, fáradtabban is vágott neki a pályáknak, mint kellett volna.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: BUCZKÓ ANDOR



A komáromi pilóta Szombathelyen javítana miskolci eredményén

Milyen céllal vágtatok neki a miskolci versenynek?

A cél mindig a győzelem, de ez az, amitől most nagyon messze voltunk. Nem készültem fel úgy erre a futamra, mint ahogy szoktam, és ennek meg is lett az eredménye. Nem az autóval volt gond, azzal a verseny előtt eleget foglalkoztam, volt egy tesztversenyünk is, ahol kiküszöböltük az Eger Ralin előjött hibát – csúszkált a hátulja –, de lehet, pont ez a teszt lett a vesztem, mert ott kicsit odavertem a kocsit. Utána meg jöhetett az alkatrészek beszerzése, lakatosmunka, festés, dekorozás..., és ez nem volt bealkalulva az időnkbe, a versenyre való felkészülésből vett ki elég sokat. Máskor elő szoktam szedni a belső felvételeket, régi itinereket, azokat megnézegetem, javítgatom, és úgy érkezem meg a futamra, majdnem mintha tréningeztem volna, de ez most kimaradt. A pályabejárásról meg ne is beszéljünk, minden legumizva, GPS-szel te „kocogsz” hetvennel-nyolcvannal, maximum kilencvennel, betartod a szabályokat, míg más kiveszi és repked 150–160-nal...

Milyenek voltak a pályák?

Nagyon jók lettek volna, én szeretek Miskolcon versenyezni, bár erről a rendezvényről ez most valahogy nem mondható el. A verseny a kiírással kapcsolatos hercehurcokkal kezdő-

dött, megjelent, majd pár nap múlva módosították, aztán a végrehajtási utasítás felrúgta az egészet. Aztán jöttek a hírek a tiltott pályabejárásokról, mert ha jól tudom, annak is volt szerepe abban, hogy nem volt ez az új gyorsasági... Ilyenkor azért elmegy az embernek a kedve egy kicsit, mert te odamész, kettőt-hármat gurulsz a pályákon 50-nel, a másik meg már lepróbálta százszor, és aztán még te csodálkozol, hogy kapsz a gyorsasági szakaszon egy „húszast”. Na, meg az a sok gumizás! Bár nem is a gumizással van a baj, mert legyen gumi, de ha van, akkor meg legyen mellette egy sportbíró is, aki visszarajkja, hogy mindig ugyanazon a pályán menjünk. Az egyik gyorsan például – ahol többször is átmentünk – nem tudtunk kétszer ugyanazon a nyomvonalon menni, mert vagy volt gumi, vagy nem. Ha nincs gumi és levágod a kanyart, hiába lesz sodrás, át tudsz rajta menni padlógázon gázérvétel nélkül, de ha a gumi a helyén van, akkor már lehet, hogy negyedikbe vissza kell kapcsolnod.

Milyen volt a prológ? Most is rengeteg néző volt?

Nagyon sokan voltak, de szerintem csalódtak, mint ahogyan a versenyzők is. Úgy látom, eddig még csak negatívumokat tudtam mondani, de sajnos erről sem tudok mást. A salakpálya olyan rettenetesen rossz állapotban volt,

amilyet én az elmúlt 20 évben még egyszer sem láttam. Nagyon sok autónak lefordult a gumija, és volt, akinek már itt véget ért az egész verseny, mert a salakon kiszakadt a futóműve egy gödörben. Szerintem a mezőny egyharmada csak végiggurult rajta, ami ugye a nézőknek sem volt annyira jó, és nekünk sem, teljesen élvezhetetlen volt, csak erőlködünk, küzdöttünk és kerülgettük a gödröket.

Milyen volt a szombati nap?

Elég sűrű volt ez a verseny, gyakorlatilag egy napra – szombatra – volt beszorítva a két-napi program. Ráadásul pénteken elég későn végeztünk a prológgal, ami után még elkocsikáztunk a szervizparkba, másnap pedig korán kelhettünk és kezdtük a napot...

Az első kört én mindig óvatossá szoktam venni, de most hatványozottan óvatosabb voltam. A második körre már egy picit sikerült gyorsulni, de a harmadikra a szó szoros értelmében elaludtam. Etapon már nem merem pislogni sem, mert attól félttem, hogy lecsúszik a szemem. Rájöttem, hogy komolyabban kell venni a verseny előtti felkészülést, mind a pihenéssel, mind pedig a pályák feldolgozásával kapcsolatban, mert ez így nem működik.

Hol végeztetek ezúttal?

A kategóriánkban a negyedik helyen, amire egyáltalán nem vagyok büszke. Nem is emlékszem, mikor voltam utoljára negyedik? És még így is szerencsénk volt, mert ha Kiss Laci nem megy neki az utolsó gyorsan az oszlopnak, szerintem még ők is megelőztek volna minket. Azon a szakaszon, amikor a rajt utáni első kanyarban megláttam, hogy Spiciék beestek, majd amikor nekünk is „szembejött” az út közepén egy gumi, amit megkerülve majdnem betakaróztunk, rögtön el is engedtem, nem érdekelték tovább a power stage pontok. Gondoltam, hogy annyira azért nem leszek béna, hogy lassan is megyek, majd még az utolsó gyorsasági szakaszon össze is töröm magunkat.

Folytatás?

A Szombathely Rali következik, erre már egy kicsit jobban felkészülök. Tegnap este már kikerestem azt, hogy a gyorsaságik melyik évvel egyeznek meg, előkeresem hozzá a belső felvételeket, és neki fogok állni. A verseny előtt lesz egy hivatalos teszt, azon szeretnénk mindenféleképp részt venni, mert idéntől Pirelli gumit használunk, amire még nem sikerült teljesen átállnom, és nekünk murván is vadonatúj lesz ez a gumi, mindenképp szeretnénk kipróbálni, hogyan viselkedik. Köszönjük a támogatóinknak, hogy Miskolcon is ott lehettünk, reméljük, hogy Szombathelyen már a régi tempónkban tudjuk teljesíteni a szakaszokat! A csapatnak is köszönöm a munkáját, és nekik is megígérem, hogy legközelebb gyorsabban leszünk!



Pengeélen

Spitzmüller a határon innen és túl

A korábbi abszolút magyar bajnok Spitzmüller Csaba vegyes érzésekkel zárta a 2015-ös országos ralibajnokság második futamát, a Miskolc Ralit. A kezdeti motorgondokat később szélvészgyors részidőkkel kompenzálta, ám a végén a nagy tempó megbosszulta magát.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: GALADRIEL

Az eleje és a vége nem sikerült túl jól, de amit közte láttunk, az igen impozáns volt. Milyen volt ez a Miskolc Rali a te szemszögedből? – kérdeztük a pilótát.

Az első körben sajnos iszonyatosan sok időt veszítettünk a motorproblémák miatt, de a fiúk nagyszerű munkát végeztek, és orvosolni tudták a bajt a szervizparkban. Utána nagyon gyors tempót tudtunk diktálni, szinte folyamatosan a top3-ban autóztunk, és már ki is tűztük magunknak a célt: visszazárkózni az 5-6. hely környékére. Sikerült folyamatosan csökkenteni a távolságot az előttünk állókhoz képest, és a végén, az

utolsó gyorsasági előtt már csak 4,4 másodpercre volt tőlünk a hatodik és 7,1-re az 5. hely. Reális esélyünk volt mindkettőre, de tudtuk, hogy ehhez száz százalékon kell menni, mert Krózser Menyáék és Balogh Jancsiék is sietni fognak. Egész nap pengeélen táncoltunk és forszíroztuk a tempót, és ennek most az lett a vége, hogy az utolsó gyorsasági szakasz első kanyarjának féktávján elúszott az autó. Ezt ugyan még meg tudtam fogni, de a kanyar közepén volt egy hupli, ami megdobott, és onnan már nem volt visszaút, egy csipkebokorban kötöttünk ki. Egyébként nemcsak a verseny végi 5. hely



volt a cél, hanem a Power Stage-ért járó pluszpontokért is mentünk volna, de sajnos így most nulla ponttal zártuk ezt a versenyt.

Melyik érzés az erősebb? Inkább búskodtok a balszerencsés végkifejlet miatt, vagy inkább örültök a jó tempónak?

Inkább az utóbbi. Kockázat nélkül nincs győzelem, és néha a határok feszegetése sajnos bukással jár, ezt mindenkinek el kell fogadni, aki autóversenyzőnek áll. Ami mindenképp pozitívum, hogy már Egerben is láttuk, és az ottani abszolút 5. helyünk is jelezte, de most, a Miskolc Ralin még inkább bebizonyosodott, hogy az Evo X-es Mitsubishihivel oda tudunk érni az élmezőnybe, és fel tudjuk venni a harcot az R5-ös autók ellen. Nyilván most a balszerencsés kezdés és a motorhiba miatti idővesztés folytán is bele voltunk kényeszerítve egy kicsit kockázatosabb tempóba, ezért reméljük, hogy a következő versenyeken elkerülnek minket a műszaki problémák, mert akkor fog igazán kiderülni, hogy hova tudunk odaérni ebben a mezőnyben.

Mi a cél? Hova szeretnétek odaérni az év végi összesítésben?

Egy verseny mínuszolás van, ezt most mi letudtuk! Innentől hibázásnak helye nincs, igyekeznünk fogunk minden versenyből a maximumot kihozni. Az autó jó, új navigátorom, Bacsó Attila hihetetlenül jól vett eddig minden akadályt, és tökéletesen látta el a feladatát, annak ellenére is, hogy neki az Eger Rali volt élete legelső autóversenye, a tempónk jönnek tünik, ezért bízom benne, hogy mindez az év végi pontversenyre rápillantva is vissza fog köszönni.

Teljes az éremkollekció

Kiválóan szerepelt Miskolcon az MR Racing

Az MR Racing mind az öt kettőse teljesítette az ORB második futamát, a 21. Miskolc Ralit. A Gyarmati–Kocsis duó Eger után a borsodi megyeszékhelyen sem talált legyőzőre a Rali2-ben, míg az Osváth–Farnadi és a Borbás–Csáki párosok egy kategória bronz-, illetve ezüstéremmel térhettek haza Borsodból.

SZÖVEG, FOTÓ: MR RACING



A balatonfüredi kettős a kategória-dobogó alsó fokán fejezte be a futamot

Osváth Péter és Farnadi Ágnes az abszolút 9. és a 3-as kategória 3. helyét szerezte meg az ORB-mezőnyben. A balatonfüredi kettős kicsit álmosan kezdett az első három szakaszon, majd a második körben egy technikai hiba is hátráltatta a mitsubishis párost. A kilencedik szakasztól minden a helyére került és szoros csatát vívtak a Rongits–Hannus duóval. Végül a dobogó legelső fokán fejezték be a miskolci futamot.

„Volt egy technikai problémánk a második körben, majd a kilencedik szakaszon autóztunk egy átlagos időt, de nem volt nagy különbség a kategóriatársakhoz képest, a tizediken pedig tudtunk menni egy sokkal jobbat. Balogh Jani nagyon ellépett, nekünk Rongits volt a fontos, mi őt figyeltük. Minden gyorsan közelítettünk is rá,

aztán mentünk egy egál időt, de sajnos az utolsó szakaszon neki jobban kijött a lépés, így nem tudtuk megelőzni. Ennek ellenére elégedettek vagyunk a mostani harmadik helyezéssel és harcolunk tovább!”

A Kovács–Istovics kettős az abszolút 15. pozícióban zárta az R5-ös Ford Fiesta-val a számukra cseppet sem eseménymentes futamot.

„Emberpróbáló és megterhelő volt a 12 gyorsasági szakasz egy nap alatt, de ezzel kifejezetten nem volt gond, annál több a gumizással. Illetve azzal, hogy a nézők folyamatosan elmozdították a rendezők által kihelyezett gumikat. Értem én, hogy látvány kell, de azért ne sokmillió autók, vagy ne adj' isten emberlétekkkel játsszanak! Ami pozitívum, ➔

„Emberpróbáló és megterhelő volt a 12 gyorsasági szakasz egy nap alatt.”



Abszolút elsők

Bakó Rally Team: Elégedettek lehetnek

A három Citroen C2R2-vel és egy Saxóval startoló Bakó Rally Team maximálisan teljesített a Miskolc Ralin. Minden autójuk célba ért, és a kis méregzsákok az A/6-os kategória első, második és negyedik helyeit is megkaparintották, a kis Saxo pedig az ötödik pozícióban végzett. A hétvége mozzanatiról Bakó László csapatvezetővel beszélgettem.

SZÖVEG: TIBA ANITA • FOTÓ: MÁTÉ ZSOLT

Először is szeretnék gratulálni a nem mindennapos eredményekhez. Mi történt a méregzsákokkal... megtájosodtak?

Ezek mindig tájosok voltak, csak „egyesek” hitték gebének. A mi kis összetartó csapatunkban eddig is köztudott volt, hogy a Citroenek milyen teljesítményre képesek, és úgy néz ki, hogy mostanra szoktak össze úgy a pilóták és navigátoraik, hogy megúgorják a mércét. Az újdonsült pilótáról pedig annyit, hogy Mixi szerintünk mindig komp akart lenni, de végül „nem komp lett” – viccelt Laci. – Fialat, ügyes, és elsőre rápróbált, hogy elérje a maximumot, és lám sikerült neki. A többiek pedig versenyről versenyre annyit javultak önmagukhoz képest, hogy csak ámultunk és bámultunk. Nincs mit ragozni, ügyesek voltak, gratulálunk minden párosnak, mert ez az a helyzet, ami a szóbeszéd ellenére ismét minket igazol. Csak így tovább.



Bakóék mind a négy Citroenje az elvárásoknak megfelelően szerepelt Miskolcon



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

Ezek a bizonyos tájosok az idén új patkót kaptak a lábukra. A Michelin papucskok beváltak?

Az eredményeinkhez mindenképpen hozzájárultak, és mindannyian elégedetten csaptak a lovak közé, és biztonságosan autózhattak, illetve haladásra tudták vele venni a figurát. De nem sokat kell ezen magyarázni, hiszen minden méregzsák megkapta az új patkókat, melyekkel büszkén álltak fel a dobogóra. Biztosan maradunk a továbbiakban is a Michellinnél, mert tökéletesen beváltak.



Van egy párosotok, akik olyannyira nyomják mindig az autót, hogy talán most túl is tolták?

Csak nem a Dankó-Kaszás párosra gondolsz? Ha hiszed, ha nem, a látvány miniket is kiábrándított, mert a fiúk azt mondták, hogy kicsit puklis lett, de célba értek, és ötödik helyen végeztek. Ők azok a fanatikusok, ahol Andris mindig hangsúlyozza, hogy a lelkét is kitapossa, míg megy....most is megtette, a szó szoros értelmében. Nincs semmi probléma. Mi úgy fogalmaztunk, hogy megkapta azt a bizonyos „Elhajlási engedélyt.” De mint mondtam, látványos inkább, nem vesztes, hamarosan újra futni fog a Saxo.

Ugyanezek a párosok fognak csatába menni a következő futamon, Szombathelyen, ami murva lesz?

Azért nekünk még lesz előtte versenyünk, mert megyünk Ceredre, Kiskunlacházára, meg egy gokartversenyre, a legújabb csapatunkkal Gerivel. Ezek után pedig tényleg Szombathely áll a listán. Ami biztos, hogy mindegyik autónk indulni fog a következő murvás futamon.

„A Mitsubishi-t egy karcolás nélkül behoztuk a célba, és nem mentünk rossz időket.”

a gumik helye a szakaszokon, aztán az abroncsok teljesen máshol voltak és gyorsan-ként változtak. Ahhoz kellett alkalmazkodni, hogy hol volt gumi, hol nem, volt, hogy a nézők betették őket középre, hogy megréféáltak minket. Ez volt az egyik része, a másik meg, hogy sajnos kaptunk egy egyperces büntetést, amit mi nem is tudtunk, ezért nem reagáltunk rá kellő időben. Ez egy korai IE-be érkezés volt a sportbírók szerint, amit mi vitatunk, de elfogadjuk,

az az, hogy célba értünk, szemben Egerrel, és ismét autóztunk 140 km-t versenytempóban. A harmadik gyorson a technika öröge is utolért minket: egy nagy levágban valami felütött az autó alján, és ez egy rejtélyes elektronikai hibát okozott, ami másfél percünkbe került. Egerhez képest a tempónkon látszik a fejlődés, ezen a nyomon kell tovább haladnunk. Tisztában vagyunk vele, hogy ezzel az autóval még gyorsabban kell menni és tudjuk azt, hogy az autó tudja is, de fel kell nőnünk hozzá.”

Sebestyén Roland és Radó István a 3-as kategória nyolcadik helyen végzett a Miskolc Ralin. A szolnoki pilóta ismét értékes tapasztalatokat gyűjtött a szezon második aszfaltos versenyén.

„Érdekes volt, hogy felírtuk a pályákat, a körbefestett nyilak alapján, hogy hol lesz

Borbás Szabolcs tudja, hogy még nem autózta ki a Fiestát



mert változtatni sajnos már nem tudunk rajta. Az eredményünkkel összességében elégedett vagyok, tekintve, hogy nagyon nehéz, technikás, felhordásos pályákon autóztunk. A Mitsubishi-t egy karcolás nélkül behoztuk a célba, és annyira nem mentünk rossz időket.”

Akár csak Gyarmati Ariel, úgy Borbás Szabolcs is duplázott Miskolcon. A sásdi pilóta és navigátora, Csáki Richárd Eger után ismét a dobogó középső fokára állhatott fel a 6-os kategóriában.

„Miskolcon is közelebb kerültem a Fordhoz, de még nagyon sok van benne, próbálok megtalálni azokat a dolgokat rajta, amiktől még gyorsabban tudok majd menni vele. Miskolcon, a gátlókon állítottunk, igyekeztem megtalálni az ideális beállítást a rosszabb minőségű aszfaltra, és szerintem találtam egy olyat, ami passzol az én stílusomhoz. Sajnos egy hosszú áttétel van az autónkhoz, úgyhogy ezeken a pályákon nagy hátrányban voltam a többiekkel szemben. A srácok a verseny után megnézik, hogy milyen áttétel van most a Fiestán, és mivel többféle váltó van homologizálva az autóhoz, meg fogjuk találni a nekem ideálisat. Ha a mostani hosszú áttétel helyett egy rövidet tudunk bele rakni, akkor sokkal jobb lesz a Ford.”

Távozz tőlem „Sántán”!

Hodosi-Holló: Nem akar sikerülni...

Az ötödik versenyét minuszolta el a Hodosi Gábor–Holló Barnabás kettős, és most már nagyon gyanús nekik. Ezért elhatározták, hogy a nem jól sikerült Miskolc Rali után, irány egy „hókusparókához” és levetetik magukról a bajságot, mert a következő murvás futamon, Szombathelyen nem akarnak hasonlóan járni.

SZÖVEG: TIBA ANITA • FOTÓ: BOROS GYULA

Odatették magatokat, amennyire tudtátok a Historicban, de a technika ismét kibabrált veletek. Mi történt az idei miskolci futamon?

Teljesen hibátlan lett volna minden a Miskolc Ralin, ha nem járunk ismét olyan szerencsétlenül, mint az utóbbi időben már párszor. Kezdetben minden jónak tűnt, attól függetlenül, hogy kicsit azért óvatosabban haladtunk, mint szoktunk. Aztán a hetes gyorsan a váltó bennmaradt kettesben, egy kis szerelés, hogy jól érezzük magunkat,

és haladtunk is tovább. Akkor már ugye azonnal hat perc ott maradt. Itt még igazából nem adtuk fel, mert szóltunk a szervizes srácoknak, hogy váltócsere és megyünk is a következő, egyben utolsó körünkre. De végül nem így lett.

Mégsem tudtátok befejezni sajnos a versenyt. Miért?

A srácok már a szervizben mindent előkészítettek, váltót, meg amire még szükség lehetett volna, de végül elmaradt a váltócsere

is. Mikor oldalra borítottuk a Zsigulit láttuk, hogy ömlik belőle az olaj. Ekkor már nem volt kérdés, hogy a váltócsere karcsú vigasz lesz a befejezéshez, úgyhogy döntenünk kellett. Azonnal egyöntetűen úgy határoztunk, hogy befejeztük a miskolci futamot, mert nem szeretnénk volna nagyobb kárt okozni a motorban, mert annyit nem ért az egész. Tehát az utolsó kört már nem tudtuk teljesíteni, leadtuk a menetlevelet, és kezdhettünk sajnos pakolni, és irány haza.



„Csak azért megy az ember ralizni, hogy megmértesse magát, és akárhogy is nézzük, ahhoz ellenfelek kellene.”


Az ORB helyett a Historicot választottátok. Mennyire volt jobb így versenyezni, hogy tudátok, vannak ellenfelek?

Egyértelműen jobb volt, mert csak azért megy az ember ralizni, hogy megmértesse magát, és akárhogy is nézzük, ahhoz ellenfelek kellene. Itt voltak szerencsére, és működött volna az egyet adunk – egyet kapunk, ha nincs technikai problémánk. A verseny kezdetétől valahogy úgy alakult, hogy egyikőnk sem hajtotta túl magát, sem Gabó az autót. Nem tudni miért, talán egy kis fáradtság is volt benne. Tapogatózva mentük, de ez csak egy állapot, néha előfordul, majd lesz ez még jobb is.

Kedvenc szakaszok, amiken azért tágra nyílt pupillával tempóztatok?

Mindenevők vagyunk, de az első gyorsok jobban feküdtek. Szemere–Hernádvécse, az jó kis lendületes volt, és ott mentünk is jókat, szerintünk. Akkor még elviselhetőek voltak a pályák, és haladtunk is, ahogy tudtunk. Sajnáljuk, hogy nem fejezhettük be.

Egy murvás verseny következik Szombathelyen. Ott találkozunk veletek?

Először meg kell fejtenünk a Zsiguli hibáinak az okát, aztán pedig ezerrel hajtunk arra, hogy kész legyen a gép Szombathelyre. „Husi” biztos segít nekünk, miért ne tenné. A másik pedig, amit tervezünk, hogy levetjük a rontást magunkról, mert akármelyik irányból számoljuk, csak az ötödik verseny, hogy kint lódnunk, és nem tudunk menni. Úgyhogy, aki tud segíteni ebben a bajságlevételben, jelentkezzen nyugodtan, mert nagyon célba akarunk érni a következő futamon... 

Míg csatában voltatok, mennyire éreztétek magatokat jól az autóban és a pályákon?

Nem mentünk gyorsan, mert most nem adta valamiért, de attól függetlenül kijelenthetem, hogy kellőképpen, ahhoz, hogy ne maradjon bennünk tüske, és ott folytassuk, ahol abbahagytuk. Második helyen álltunk akkor, amikor bennragadt a váltó, és esélyesek voltunk az első helyre is, de nem letünk sem elsők, sem másodikak most, majd legközelebb.



Reklámpartnereink: Expert Training Kft.; Nord Frank Kft.; AutoCarma Kft.; Prime Energie Kft.; Metál Inox Kft.; Tipp Plusz Kft.; Schönherz Informatikai Stúdió Kft.; Schönherz Iskolaszövetkezet; Terrex Kft.; Elektron-Co Kft.; MAN Szerviz; Imre Gábor Kft.; Mester-Építő Kft.; B-Safety Bt.; Hesztia Debrecen Tűzvédelmi és Biztonságtechnikai Kft.; Albert Tűzvédelmi Csoport Kft.; Akku 96 Kft.

A Hodosi Gábor–Holló Barnabás páros Ladája a Miskolc Ralin sem látta meg a célt, így a kettős már valami átokra gyanakszik



A megpróbáltatások hétvégéje

North Racing: Miskolci erőpróba

A Miskolc Ralin is részt vettek a North Racing színeiben küzdő ralipárosok. Egyesek kevesebb, míg mások több szerencsével jártak, és hagyták el a zempléni pályákat. Ha kupával nem is mindannyian, élményekkel mindenképpen gazdagabbak lettek.

SZÖVEG: TIBA ANITA • FOTÓ: JÁKÓB DÁNIEL

A csak nevében Miskolc Rali a régi zempléni gyorsokat foglalta magában, ahol az ORB és a Historic versenyzőinek tizenkető, a Rali2-nek nyolc gyorsasági szakaszt kellett teljesíteni ahhoz, hogy pozitívan zárhassák a hétvégét. Az időjárás kedvezett annak a szurkolósegregnek, akik kilátogattak a prológra, és másnap a pályák szélére. A versenyzők pedig a nagyközönségnek mindig nagyon örülnek, és cserébe fantasztikus hangulatot teremtettek most is, mind az oválpályán, mind az igencsak tempós hegyi utakon.

Az idei szezon második versenyéről sok minden elmondható, de hogy egyszerűen ment minden, azt azért nem. Számos rali-duó járt szerencsétlenül, legyen szó technikai problémáról vagy egyéb malőről. Legtöbb esetben a motorok meghibásodása okozta a verseny feladását, de volt olyan páros, aki szinte szó szerint tetőn lavírozott a célig, de hála Istennek nem lett bajuk, csak kicsit odalett a versenyautó. Ezek a verseny-



zők elhivatottak, és az életük a rali, tehát érthető, hogy ha tűzön-vízen is, de célba akarnak érní.

A Ladákból, Citroenekből, BMW-kből és Mitsubishi-kból álló North Racing a fentiek ellenére azért büszkélkedhet is, mert sokan felülmúlták önmagukat, és kitartóan küzdöttek a végsőig. A szemük végig a pályán volt, és a tőlük telhető legjobb formájukat hozták, mert tudják, hogy aki bakizik, bajba kerülhet. Voltak, akik sajnos tényleg olyan állapotban vitték haza a versenyautót, hogy azon bizony lesz mit csinálni a következő futamig, ami az Iseum Rali névre hallgat, és 2015. május 14-től 17-ig fog tartani Szombathelyen.

Reklámpartnereink: Omega Transz Kft., Kz Invest Kft., Hauser Magyarország Kft., Lasztra Cargo Kft., Formula Magazin, BMP Profi Kft., Zsoldi és Társa Kft., Olajszer-Tech Kft., Agria Szerszám Kft., Piramis Építőház Kft., Inter Cars – Miskolc



A Miskolc Ralin sem adták könnyen a Kurtos–Repka kettősnek a célba érést. Folyamatosan küzdöttek az idővel és a technikával, míg végül, ha dobogóra nem is állhattak, a versenyt azért szerencsére be tudták fejezni

Marketing & Média One

Omega Transz Kft.

Formula

Kz Invest Kft.

Lasztra Hauser

Ház Centrum

Olajszer-Tech Kft.

Stone Dragon Kft.

Magic Food

Inter Cars

PRÓBÁLD KI A PERUI "VIAGRÁT", A MACA GYÖKERES TERMÉKCSALÁDOT!



ARÉNA • ALLEE • MAMMUT • ÁRKÁD • THEBODYSHOP.HU

RELease

MINŐSÉGI NYOMTATÁSI
MEGOLDÁSOK
KÖRNYEZETTUDATOSAN



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

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

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

SCANUNION
INTERNATIONAL

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

A váltó tett keresztbe

Hiába vezetett Merencsics Miskolcon

Eger után Miskolcon sem sikerült a pontvadászat Merencsics Árpádnak és Kapcsos Tamásnak. A Suzuki Swift GTi váltója meggátolta, hogy a Solid Racing Team párosa célba érjen az április 24-25-ei bajnoki fordulón. Ráadásul a futamot úgy kellett feladniuk a fiúknak, hogy a 8. gyorsasági szakasz után már vezették a historic mezőny H1 kategóriáját.

SZÖVEG: HORVÁTH JUDIT • FOTÓ: BUCZKÓ ANDOR

a miénk volt. Beindítottam tehát az autót, kapcsoltam egy sebességet, s azon nyomban megcsapta az orromat az égett szag, s láttam, hogy mögöttünk füst borít el mindent. Ekkor mondtam azt, hogy itt a vége a mi futamunknak” – nyilatkozta a nagyatádi pilóta.

Merencsicséknek rögtön két versenyt kellett nullázniuk, de bizakodva tekintenek a folytatás elé, aminek az első állomása a júniusi Székesfehérvár Rali lesz.

„Édesapám azt tanácsolta, menjek tovább.”

Míg Egerben az egyik csapággal volt a gond, addig Miskolcon valószínűleg az egyik fogaskerék fogazhatott le, és ettől felrobbant a váltó a Suzukiban. „Elfolyt az olaj, ezért kénytelenek voltunk félreállni a 9. szakasz utáni etappon. Édesapámmal konzultáltam, ő azt tanácsolta, hogy ha tudunk, menjünk tovább, mert akkor már vezettük a kategóriánkat – ráadásul úgy, hogy a historic mezőny legkisebb autója



Mint a tavaszi időjárás

A LiveWire Rally Team változatos programja

Nem unatkoztak a LiveWire Rally Team tagjai áprilisban, több eseményen is képviseltették magukat a csapat versenyzői. A csapat beszámolója.

SZÖVEG: KRIZSÁN ZOLTÁN • FOTÓ: CSATLÓS NORBERT

Ferjancz András egyik támogatónk, Gorzó Zsolt invitálására a mezőhegyi nyílt Gokart Kupa I. fordulóján indult 2015. április 11-én. Egy külön, médiások számára kialakított kategóriában vett részt, ahol első helyezést ért el. Úgy tűnik, Andrásnak a vérében van a vezetés, és mindegy, hogy mivel megy, csak négy kereke legyen, és egy kormány, amivel irányíthatja. A hónap zárásaként a Rali2-es bajnokság második futamán, a 21. Steelvent Miskolc Ralin vett részt párja, Földi Niki navigálásával. Talán a közös magánéletnek és az összehangolt háttérnek köszönhető, hogy ismét kiemelkedő eredménnyel zárták az aktuális versenyt. A nyolc gyorsaságát és közel 100 kilométert felölelő távon a P14-es kategória dobogós, 3. helyét szerezték meg.

Gecs Máté, a ralisprint helyett áprilisban az Euroringet választotta, ahol egy autós nyílt napon közel 50 kört tett meg a BMW-vel. Javarást egyedül róta a köröket, de néhány alkalommal barátja is beült mellé. Már nem első alkalom-

mal vett részt a rendezvényen, viszont most jobb időeredményeket ért el, mint legutóbb.

Cséplő versenyző- és testvérpárosunk április hónapra a 21. Steelvent Miskolc Ralin való indulást tűzte ki célul. Sikerült is a pénteki prólagon bemelegíteni a Peugeot 106-ot, viszont szombaton a harmadik gyorsasági szakaszig tudtak csak eljutni, egy szelephimba eltérése miatt kellett idő előtt befejezniük. Legközelebb, Székesfehérváron már az új versenyautóval állnak rajthoz.



A Cséplő testvérpáros nem tudta befejezni a Miskolc Ralit



ecoffice
TECHNOLOGY

- IRODATECHNIKA
- SZÁMÍTÁSTECHNIKA
- VIZUÁLTECHNIKA

EGYEDI TECHNOLOGIÁJÚ,
KIVÁLÓ MINŐSÉGŰ BÉLYEGZŐK

SIGILLANDA™
STAMP OF QUALITY

A Piramis lábánál

Erdélyi György támogató-látogatása

A North Racing egyesületében versenyző Erdélyi György két Rali2-es rendezvény között ellátogatott fő támogatójához, az Újház Centrum Piramis Építőház Kft.-hez, amely Gödön a Pesti utca 131.-ben található.

SZÖVEG, FOTÓ: LAKATI ANETT

Nem mindennapi látogatás volt ez, hiszen Gyuri a Citroen VTS volánja mögött gurult be a cég kapuján. Ezen a napsütésben gazdag délutánon nem kis meglepetést okozott a versenyautó a telepre érkező vásárlók számára. Az itt dolgozó szakemberek bebizonyították, hogy nemcsak a munkában, hanem a mókában is megállják helyüket, hiszen az építőanyagok mozgatása mellett arra is maradt energiájuk, hogy a raliautót is a magasba emeljék.

Hogy mit kell tudni az Újház Centrum Piramis Építőház Kft.-ről?

A Piramis Építőház Kft. 1995-ben családi vállalkozásként alakult, mely azzal a céllal jött létre, hogy minőségi építőanyagokat és ezekhez tartozó szolgáltatásokat kínáljon. Közel 60 ember és 13 teherautó dolgozik azon, hogy minden vevői igénynek eleget te-

gyen. Ügyfélkörük elsősorban a családi házas építetők, társasházi beruházók. Az építőanyag-kereskedelem mellett jelentős nagykereskedelmi tevékenységet is folytatnak, jelenleg három telephelyen, Göd centrumában és külső részén, valamint Nagymaroson. Szolgáltatások tekintetében maximálisan kielégítik a vásárlók igényeit hatalmas termékínálat, kiváló minőségű építőanyagokkal és azonnali cseregaranciával. Szakképzett, az építőanyagok területén széles körű termék-



ismerettel rendelkező értékesítők várják leendő ügyfeleiket. Az elkészült építésztervek alapján kiszámítják, hogy az egyes építőanyagokból mekkora és milyen mennyiségre van szükség, mindezek mellett segítséget nyújtanak választani minden építkezéssel kapcsolatos szakipart felsorakoztató kivitelező partner listájukból.

„Nem kis meglepetést okozott a versenyautó a telepre érkező vásárlók számára.”



Mindig a mezőny előtt

A Varga Racing Team a Miskolc Ralin

Üszök: ezt a becenevet kapta a Varga Racing Team Lada VFTS-e, amelyet a pilóta-csapatfőnök Varga Imre és navigátora, Toma „Csimpi” József a Miskolc Ralira ismét előhúzott.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: BUCZKÓ ANDOR, FARKAS TAMÁS



Az Alzheimer-Parkinson páros élvezte a miskolci futamot, köszönhetően Üszöknek, a versenyautójuknak

hogy a Subaru Imprezát visszük Miskolcra, de néhány alkatrész nem érkezett meg időben, így ismét előkerült Üszök, amelynek

fedélzetén ezúttal nagyon élvezeteset autózunk” – mondta a rali-ob futamain immáron állandó előfutóként szereplő Varga Imre.

Az egyesület elnöki tisztségét betöltő pilótának más tekintetben is furcsa hétvégéje volt: a Miskolc Ralival párhuzamosan zajlott egy évadnyitó viadal, mégpedig a terepralisoké, ahol Varga Imre tölti be a szakágvezetői tisztséget, de ezúttal csak ebben a minőségében, nem versenyzőként tett látogatást Bugacon. Mint elárulta: több tényező is közrejátszott abban, hogy terepralis fronton így alakultak a dolgai.

„Tavaly a szezon közben tudtunk neki kezdeni a Nissan King Cab átépítési munkálatainak, aminek jelentős szerepe volt abban, hogy a teljesítményünk elmaradt a 2014-ben elért kategóriabajnoki címtől és abszolút ezüstéremtől. A téli időszakban is folytattuk a munkákat az autón, de vannak dolgok, amelyekkel még mindig nem végeztünk, így jobbnak láttuk, ha kihagyjuk az évadnyitót. Ismét képbe került ráadásul egy vadonatúj versenyautó is, amelyről jelenleg is zajlanak a tárgyalásaink, de a megállapodás még mindig vár magára. Azon vagyunk, hogy mindkét fronton előrelépünk és reményeim szerint rövidesen újra ott lehetünk a terepralis mezőnyben” – fogalmazott Varga Imre.

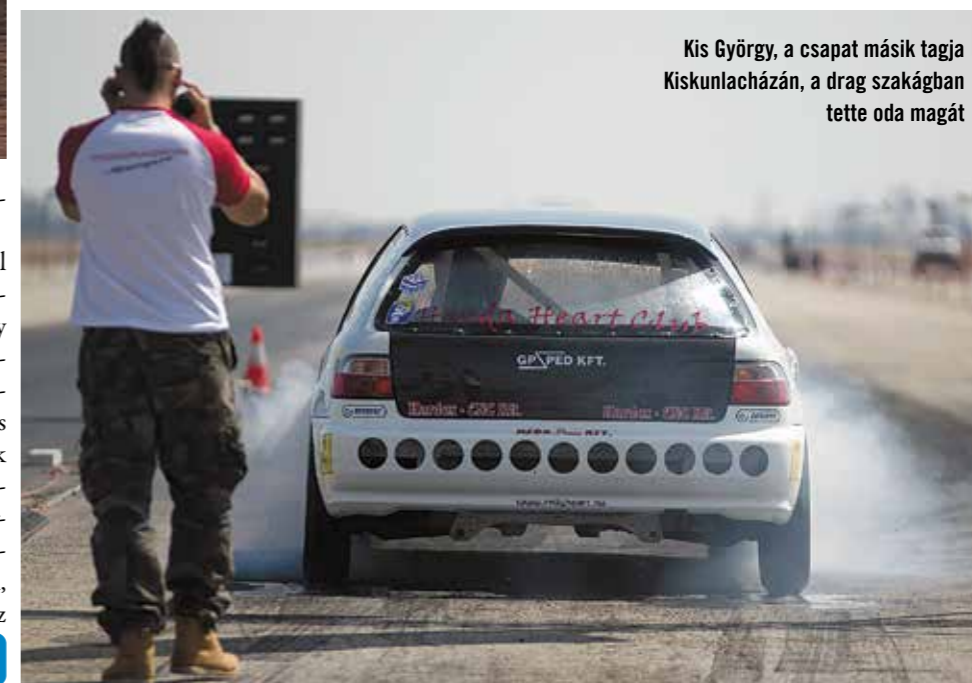




A salakos prológ mindig élvezetes látvány, a nézők és a versenyzők is örülnek az extra felvezetésnek



„Összeautóztunk annyi előnyt, hogy semmi se veszélyeztesse a győzelmet.”



Kis György, a csapat másik tagja Kiskunlacházán, a drag szakágban tette oda magát

Hozták a maximumot

Sajtós-Diósi: Miskolci győzelem

Az idei második rali2-es versenyről is kategóriagyőzelemmel tért haza a Sajtós Dénes-Diósi János duó, így komoly előnnyel várják a bajnokság harmadik, és az idei első murvás versenyt, az Iseum Ralit.

SZÖVEG, FOTÓ: SÁRI PÉTER

Etappal kezdődött a Rali2-es Bajnokság második versenye, a Miskolc Rali, mert az egyik autó annyi olajat folytatott szét az első szakaszon, ami veszélyeztette volna a versenyzőket, ezért itt megállapított időt kaptak Dénesék, viszont a folytatásban már belelendültek a kilométerek gyűjtögetésébe. A pályákat kedvelték a srácok, Dénes többször is hangoztatta már, hogy jobban élvezi a tövön autózás, kevésbé gumizott pályákat, viszont volt olyan dolog is, ami neki sem nagyon tetszett.

„Érdekesnek tartom, hogy a visszafordító kanyarok tele voltak kavicsal, úgy, hogy még nyom sem volt bennük. Állítólag a nézők szórták oda, hogy izgalmasabb versenyük

legyen, de nem tudom ebből mi az igazság – mondta Sajtós Dénes. – Ettől függetlenül a verseny jó volt, tetszettek a pályák és élveztem, hogy lehet tövön menni, mert nincs annyi gumi, mint a ralitúrában volt.”

A technikai probléma ezúttal sem került el a csapatot, történt ugyanis, hogy a második szakasz rajtjában vették észre a versenyzők, hogy az AC pumpa nem működik megfelelően. Folyamatosan azt érezték, mintha elbillenne az üzemanyag, és ez által az autó többször is ledagott. Szerencsére a technika kibírta a versenyt, és így Eger után Miskolcra is győzelemmel térhettek haza.

„Az utolsó gyorsaságin már vészvillogóval mentünk, szerencsére annyi előnyt sikerült

összeautóznunk egész nap, hogy a meghibásodott alkatrész sem veszélyeztette az első helyünket. A verseny után kicseréltük a hibás darabot, és azóta tökéletes az autó” – folytatta Dénes.

Ám nem csak a technika nem volt topon, a srácoknak sem ez volt a legjobb versenyük...

„Életemben nem váltottam mellé ennyiszor, mint most, és Dió is meg volt picit kavarodva, így rengeteg időt otthagytunk a pályákon” – tette hozzá Dénes.

Két aszfaltos verseny után május harmadik hétvégén murvás versenyyel folytatódik a sorozat, ahová a srácok ismét a legjobb eredményért utaznak majd el.

„Teljesen fel vagyunk szerelve murvára, még pár darab gumit kell vennünk. A pályákat ismerjük, és nagyon szeretünk rajtuk versenyezni, és hogy minél jobban felkészüljünk, ott leszünk a verseny hivatalos tesztjén is” – zárta a beszélgetést Sajtós Dénes.

A csapat jelen állás szerint 22 pontot gyűjtve, az egy versenyen megszerezhető

maximális 13 ponttal vezetve áll a másodosztályú bajnokság P13-as kategóriájának élén.

A team másik pilótája számára a pár héttel korábban megrendezett Nemzetközi Évadnyitó Honda találkozó egy kötelező rendezvény volt, de az első nap számukra csak a szórakozásról szólt, míg a második már a versenyzésről, hiszen itt indult a 2015-ös Drag Országos Bajnokság. „Szombaton mi is kimentünk Kiskunlacházára, és mentünk párat 402 méteren, de ez mind tét nélküli autózás volt. Vasárnap viszont már élesben is odatettük magunkat, és sikerült is nyernünk a kategóriánkban, pedig az autóban még nincsenek is benne az idei új fegyvereink, a motor és a váltó” – zárta a beszélgetést Kis György.



Kétszer is jól kezdtek

MHH Team: Rali és gokart

Egyetlen hétvége alatt két versenyen vett részt az MHH Rally & Kart Team. Krózser Menyhért és Buchholz János a Miskolc Ralit vezették az első gyorsasági után, Fodor Géza pedig a Pannonia-Ringen kezdett remekül a gokartbajnokság második futamán.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA • FOTÓ: MHH TEAM

Nem szokatlan dolog, hogy az MHH Team egyszerre két fronton is helytálljon, hiszen az Országos Ralibajnokság futamai, valamint a csapat gazdag gokartprogramja gyakran üti egymást. Április utolsó hétvégéjén például egyszerre rendezték mindkét szakág második bajnoki fordulóját. „Általában elkísérjük egymást a versenyekre – mondja Krózser Menyhért. – Fodor Géza éveken keresztül navigált nekem, abszolút tisztában van a rali lényegével, és ha ott van a versenyemen, akkor mindent megbeszélünk. Én is el szoktam őt kísérni a gokartversenyekre. Nekem abban a szakágban kisebb a tapasztalatom, de az is csak autósport, és kívülről sok mindent látok, ami hasznos lehet Géza számára.”

Most azonban az ország két távoli pontján versenyeztek egyszerre, de a megbeszélés most sem maradt el. „Ilyenkor is tartjuk a kapcsolatot telefonon. Nyilván nem tudsz mindent olyan részletesen megbeszélni a másikkal, mint élőben, de mind a kettőnknek fontos a másik véleménye.”



Amíg Fodor Géza egy gokartversenyen harcolt, Krózser Menyhért a ralipályákon küzdött

A csapat mind a két versenyen jól kezdett. Krózser az első gyorsasági szakasz után vezet a Miskolc Ralit, és később is tartani tudta a lépést a Szuper-2000-es és R5-ös élemeznyel, egészen addig, amíg az első kör végén el nem tört két lengőkarjuk. „Miskolc nekem mindig munkás verseny, soha sem adja könnyen magát. A dupla lengőkartöréssel szerencsénk volt, mert ha a kör elején kapjuk, biztosan kiesünk.”

Ennek ellenére az utolsó gyorsaságikon még szoros harcban voltak az abszolút ötödik helyért, amire rajtuk kívül még ketten pályáztak, ám a technika ördöge megint közbeszólt. „Tönkrement a kuplungunk, az utolsó gyorsaságin azt hittem, hogy le sem tudunk jönni. Nagyon óvatosak voltunk.”

Az ötödik helyezéért így nem tudtak versenybe szállni, de a hatodik hely meglett. „Nem mondhatnám, hogy elégedett vagyok, de legalább pontokat gyűjtöttünk. A következő versenyen erősebbek leszünk.”

Fodor Géza szintén jól kezdett, az edzéseken és a vasárnapi warm upon is a DD2 élemeznyében szerepelt, de az időmérőn nem tudott jó kört összerakni. „A szektoridőim külön-külön jók voltak, csak egyben nem sikerült jó kört futnom, ami miatt hátulról kellett rajtolnom – mondta Fodor, aki az elődöntőben kilencedik, a döntőben pedig hatodik lett. – Az eredménnyel én sem vagyok elégedett. Sokat állítottunk a gokarton, amivel hasznos tapasztalatot szereztünk a következő versenyekre. Remélem ezt hamarosan eredményre is tudjuk váltani.”

Az MHH Rally Team együttműködő partnerei: Metál Hungária Holding Zrt., Carsystem Hungária Kft., Cégcentrum Kft., Marvin Watches, R-M professzionális festékek, Bernardo Ecenarro festékek, Logiszerviz Kft.

A JÖVŐT ÉPÍTJÜK

A-HÍD Zrt.

H-1138 BUDAPEST,

KARIKÁS FRIGYES U. 20.

www.ahid.hu




A ralikrossz-vb állása az első forduló után		
1. Petter Solberg	Citroen DS3	27
2. Johan Kristoffersson	VW Polo R WRX	27
3. Timmy Hansen	Peugeot 208 WRX	24
4. Andreas Bakkerud	Ford Fiesta ST	21
5. Davy Jeanney	Peugeot 208 WRX	16

őrületesen jó hangulatot csináltak itt a nézők. A spanyolok bolondulnak az autósportokért, úgyhogy szerintem jobb helyre nem is lehetett volna elhozni a ralikrossz-vb-t, mint ide. Innentől már csak rajtunk, versenyzőkön áll, hogy egy igazán jó show-val szórakoztassuk a nézőket, és egy életre a sportág rabjaivá tegyük őket.

Pályafutásod alatt rengeteg kiváló ellenfél ellen versenyzhettél. Milyenek ítéled meg a ralikrossz-vb jelenlegi mezőnyének az erejét?

Amikor olyan nevek vannak benne a kalapban, mint Mattias Ekström, tavalyról Jacques Villeneuve, vagy idénről Manfred Stohl, az azt hiszem, önmagáért beszél a mezőny erejét illetően. Ők a húzónevek, hiszen a múltban jobban promótták és nagyobb népszerűségnek örvendő versenysorozatokról érkeztek, mint a DTM, az F1 vagy a WRC. Rájuk figyelnek az emberek, az ő ismertségük segít többek figyelmét ráirányítani a ralikrosszra, de ez nem feltétlenül jelenti azt, hogy ők is lesznek a legnagyobb ellenfeleink. Vegyük példaként Reinis Nitissit. Egy tinédzserkorú lett versenyző, akit a tavalyi év előtt szinte senki nem ismert, talán még Lettországból sem sokan. Tavaly mégis ő volt az egyik legkeményebb és legkiegyensúlyozottabb ellenfelem a pályán. És számos hasonló példát tudnék még mondani – Andreas Bakkerudtól kezdve Timur Tmerzsanovon át Timmy Hansenig. Aki gyenge ellenfeleket keres, az ne a ralikrossz-vb-re jöjjön!

Izgulsz még ennyi év tapasztalatával a háttad mögött a futamok rajtjánál?

Kimondhatatlanul izgulok és ideges vagyok a rajtok előtt, el se hinnétek, hogy mennyire! Erről annyit tudok elmondani, hogy a rali-vb-n simán elrajtoltam 16-17 gyorsasági szakaszon, mentem versenytempóban 220 kilométert fák között, ugrattam 60-70 métereket, és soha nem éreztem közel hasonló izgalmat sem, mint itt a ralikrossz-vb-n a rajt előtti pillanatokban. Ez az érzés semmihez sem fogható, és mindig ugyanaz marad, hiába az évek és a rutin. Amikor ott van melletted a rajtrácson másik 4-5 bivalyerős SuperCar, másik 4-5 kiváló pilótával a zöld jelre várva, és tudod, 

által felügyelt világbajnoki sorozatban is a csúcsra értél. Hogyan telt a téli szünet?

Amit tavaly elértünk, az már történelem, és mi mindig csak előrele tekintünk, ezért a rövid ünneplés után nagyon hamar elkezdtünk az idei év feladataira koncentrálni. Nagyon keményen végighajtottuk a telet annak érdekében, hogy idén még erősebben térjünk vissza a pályára, mert biztosak vagyunk benne, hogy a konkurencia is erősebb lesz. Úgy érzem, készen állunk az újabb kihívásra!

A spanyol emberek fanatikusan imádják az autósportot, és a ralikrossz-vb idén először fog ellátogatni ide. Várod ezt a versenyt?

Természetesen nagyon várom a barcelonai vb-futamot. A WRC-ben 12-13 alkalommal teljesítettem a Spanyol Ralit, és minden évben

autógyártó is elkötelezte magát a ralikrossz mellett (Peugeot, Ford, VW, Audi), és idén már nyolc állandó kétfős csapatot láthatunk majd versengeni a csapat-világbajnoki címért.

A barcelonai médianapon több nagy bejelentésre is sor került, melyek közül a legnagyobb szenzációt és feltűnést kétségkívül a világbajnoki címvédő Petter Solberg, a brit fenegyerek, Liam Doran és a Monster társulása keltette. Mr. Hollywood, a British Bomb, a ralikrossz és a Monster együtt – ez aztán robbanni fog! A spanyolországi napsütésben a 2003-as rali-világbajnoki címe után tavaly a ralikrosszban is a csúcsra ért, és idén duplázni vágyó Petter Solberg magazinunknak nyilatkozott.

Tavaly elsőként sikerült végrehajtandó azt a bravúrt, hogy két különböző, az FIA

A Brit Bomba robbanásra készen várja az új szezont



Solberg és a Monster

Együtt a világbajnoki címért Újabb és újabb területeket hódít meg magának a ralikrossz, hiszen idén már a barcelonai Forma-1-es pályán is világbajnoki futamot rendeznek. Itt tartották meg a 2015-ös bajnokságot felvezető médianapot, amelyen a Monster jóvoltából szerkesztőségünk is részt vett.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT
FOTÓ: MONSTER, SZERÉNYI MÁRK

A ralikrossz napjaink legdinamikusabban fejlődő és tért hódító autósportja, és ez a növekedés 2015-ben sem fog megállni. A Monster által támogatott sorozat tavaly emelkedett világbajnoki rangra, és miközben újabb és újabb célközönséget hódít meg magának, tradíciójáról sem feledkezik meg a sportág. A 2015-ös versenynaptár egyenlő arányban tartalmaz modern, F1-es pályákon kialakított, vadonatúj ralikrosszos nyomvonalakat (Barcelona, Hockenheim, Isztambul), valamint nagy múltú, kifejezetten a ralikrosszra épült katlanokat (Höljes, Lydden Hill, Loheac).

Hasonló egyensúlyt tapasztalhatunk a sorozatban résztvevő csapatok és versenyzők névsorát végigböngészve. Az autósport más szakágaiból érkező sztárok (rali: Petter Solberg, Per-Gunnar Andersson, Manfred Stohl; túraautó: Mattias Ekström, René Münnich, Johan Kristoffersson; formulautó: Timmy Hansen, Alx Danielsson) mellett a sportágban nevelkedett fiatal tehetségeket

is megtaláljuk a mezőnyben (Andreas Bakkerud, Reinis Nitiss, Liam Doran, Timur Tmerzsanov, Robin Larsson), amely így egy rendkívül változatos és színes mixet alkot.

Ez a fajta változatosság és sokszínűség már önmagában is garantálná a versenyek izgalmasát, nem szólva a ralikrossz sava-borsát képező attribútumokról: egyszerre 5-6 darab 600 lóerő feletti autó rajtol el egymás mellől és próbál meg elfordulni egyszerre az első kanyarban. Az F1-es autókénál is jobb gyorsulás, test a test elleni küzdelmek, szikrázó csaták, és mindez néhány perces futamokba sűrítve.

A számok nem hazudnak. 2014-ben több mint 50 tv-csatorna közvetítette a ralikrossz-vb versenyeket, amelyeket 26 millió ember követett nyomon élőben. Több mint két millióan voltak azok, akik a bajnokság összes futamát megtekintették a tv-ben, és összességében 130%-kal növekedett a sportág nézettsége világszerte. Négy

Terepralis ászok a ralikrosszban

A barcelonai médiaeseményen több, a Monster által szponzorált terepralis csillaggal is találkoztunk. A korábbi Dakar-győztes Joan Nani Roma, az extrém sívilágbajnokként az autósportban is hajmeresztő mutatványokat bemutató Guerlain Chicherit, valamint a sokszoros Moto Trial világbajnok hölgyversenyző, Laia Sanz sem véletlenül tette tiszteletét a rendezvényen – mindannyian ralikrosszos álmodkat dédelgetnek. Chicherit idén két vb-futamon is rajthoz áll majd, Hockenheimben és Loheacban fog versenyezni egy Monster Mini SuperCarral, míg Sanz kisasszony a barcelonai forduló alkalmával próbál majd szerencsét a vb betétsorozatának



futó RX Lites kategóriában. Roma szintén a barcelonai vb-mezőnyhöz szeretne csatlakozni, de elmondása szerint jelen pillanatban kevés esélyt lát arra, hogy már idén megvalósuljon ez a projekt.

hogy csak 4-6 köröd, csak néhány perced van rá, hogy kihozd magadból a maximumot – na, ehhez kell a Monster és az energia, mert itt aztán tényleg robbanod kell! Biztos vagyok benne, hogy az összes többi pilóta is ugyanezt a feszültséggel teli izgalmat érzi a rajtok előtt, és ez az adrenalinlöket az, ami ilyen élessé és robbanékonnyá tesz minket a futamokon.

Mi a titok, amivel a többiek föléd tudtál ke-rekedni év közben azok után, hogy az első hat vb-futamon hat különböző győztest avattak?

Nem hinném, hogy volt különösebben nagy titok. Talán az én csapatom végezte a legjobb

munkát a szezon közben. Nagyon gondosan megválogatom az embereket, akikkel együtt dolgozom, és maximális odaadást várok el tőlük egész évben. Az én csapatomban, ha hajnal 5-ig dolgozunk az autón, az azt jelenti, hogy hajnal 5-ig mindenki ott van, beleértve engem is, és 5 után néhány perccel kerülök ágyba. Ettől csapat a csapat, és természetesen aztán a győzelmi örömben is egyformán osztozunk. Sohasem megyek vakációra, mindig a csapattal vagyok, és még mindig nagyon éhes vagyok a sikerre. Ez a titok, ha van titok, illetve talán még az, hogy próbálok nemcsak gyorsan, de okosan is versenyezni, kimaradni a felesleges csetepatékból, és a lehető legjobb

ban leegyszerűsíteni a versenyeket. Érj elsőként az első kanyarba, fékezz te a legkésőbb, és lépj rá te a leghamarabb a gázra. Ha ez sikerül, akkor minden nagyon egyszerűnek tűnik kívülről, de valójában nem az, mert mindenkinek ugyanez a célja...

Mit jelent számodra a Monsterrel való együttműködés?

Nagyon sokat. Nélkülük nem tudtam volna végigcsinálni idén a teljes szezont, és a támogatásuk egy olyan biztos hátteret nyújt számomra, amelyre építve új szintre helyezhetem csapatom működését.

Izgalmas lesz egy csapatban látni téged Liam Dorannal. Mit kell tudni az új társulás háttéréről? Miért jött létre? Ugyanolyan autókkal versenyeztek majd?

Nem, két teljesen különálló projektről beszélünk, amik a Monster égisze alatt egyesülnek. Liamnek és nekem is megvan a saját jól kialakított csapatunk, akikkel együtt dolgozunk, a jól bevált műszaki megoldásaink, a saját autónk, ezért értelmetlen lett volna ráerőltetni egyikünk stílusát a másikra. A két autóban szinte semmi nem közös, azt leszámítva, hogy két Citroen DS3-asról van szó, amin a Monster logója látható. Az én autóm tele van egyedi megoldásokkal, a télen szinte mindent átalakítottunk és továbbfejlesztettünk rajta, így idén egy még

gyorsabb és még ütőkéesebb technikával várom a szezont. Jó lesz! Közös csapatunk, az SDRX azért jött létre, mert mindkettőnket a Monster támogat, és mivel mindketten a magunk útját járjuk, és nem akartunk betársulni egy már meglévő gyári projektbe, így adta magát, hogy együtt induljunk harcba a csapat-világbajnoki címért.

Kapsz idén bármilyen gyári támogatást a Citroentől?

Nem. Sokáig úgy volt, hogy igen, és ennek megfelelően építettük fel az egész projektünket, de karácsony előtt két héttel, bármilyen előzetes figyelmeztető jel nélkül, egyszer csak megszűntek velünk minden együttműködést. Nyilván nem örültem ennek, de aki ismer, az tudja, hogy mindig minden helyzetre találok megfelelő megoldást. Ez a megoldás most a Monster volt, ők láttak fantáziát ebben a projektben. Tudják, hogy tavaly is gyári támogatás nélkül lettem világbajnok, és idén is képes lehetek erre. Egyébként több gyári csapattól is kaptam konkrét ajánlatot, de én ragaszkodom a saját projektemhez és a saját csapatomhoz.

„Mindig a csapattal vagyok, és még mindig nagyon éhes vagyok a sikerre.”



2015-ben is rendkívül színes lesz a ralikrossz-vb-mezőnye, a képen Mattias Ekström még rajta sincs

Mi a helyzet a fiaddal, Oliverrel? Őt mikor láthatjuk a ralikrosszban versenyezni?

Előbb, mint gondoltátok! Még csak 13 éves, de nagyon szeretne már ralikrosszozni, magának keresi a szponzorokat, szereli a versenyautóit, és hát svéd, norvég és észak-európai bajnok krosszkartban. Ugyanolyan, mint én voltam ennyi idősen, de szerin-

tem gyorsaságban és teljesítményben még túl is szárnyal. Múlt hétvégén pont volt odahaza egy gálaverseny, csupa híres norvég versenyzővel a mezőnyben. Én indultam a pole-ból, míg Oliver mögülem, a második helyről. Az első kanyarban még kicsit meg is lökött, de aztán sikerült kilenc tizeddel.

Nem nagy különbség! Sohasem fogom hagyni őt nyerni, de amikor mégis képes lesz legyőzni, akkor azt hiszem, tudni fogom, hogy elérkezett a generációváltás ideje.





Jött, látott, győzött!

Szabó Krisztián sporttörténelmi sikere

A korábbi háromszoros autókrossz-Európa-bajnok pilóta új sportága, a ralikrossz nemzetközi elitjébe is nagyon hamar berobbant, hiszen tavaly év végi dobogós bemutatkozása után az FIA Ralikrossz Európa-bajnokság idei szezonnyitóját megnyerte a Super1600-as kategóriában. Ez az első magyar Eb-futamgyőzelem a szakágban.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: JOHNNY LOIX

Szabó Krisztián jött, látott és győzött. A 22 éves sportoló idén két vasat tart egyszerre a tűzben, hiszen vasszőcskéjét egy versenykamionra és egy igazi épített, karosszériás, elsőkerék-meghajtású Skoda Fabia Mk2-es ralikrosszautóra cserélte. Az egyikkel az Amerikában újonnan elinduló ChampTruck World Seriesben, míg a másikkal az FIA Ralikrossz Világbajnokság keretein belül futó Super1600-as Ralikrossz Európa-bajnokságban indul harcra a minél jobb helyezésekért.

A ralikrosszos kontinensbajnokság portugáliai Montalegrében rendezett nyitófutamán nyomban egy győzelemmel kezdte az évet, ezzel már megint olyat tett le az asztalra, amit előtte magyar versenyzőnek még nem sikerült. A Super1600-as kategória tekintetében az Európa-bajnokság jelenti a csúcst, azaz Krisztián a lehető legerősebb mezőnyben mérettetett meg, és találatott rögtön a második próbálkozásra a legjobbnak.

Pedig nem indult számára tökéletesen a montalegréi verseny, hiszen az első három előfutam összesített eredményei alapján még „csak” a 9. helyre rangsorolták, sőt, még a vasárnapi negyedik előfutam után is „csak” a 8. helyet foglalta el a köztes eredménylistán.



Sporttörténelmi siker: megvan az első magyar Eb-futamgyőzelem, Szabó Krisztián Portugáliában nyert



Ez az elődöntőbe jutásra persze bőven elég volt, de győzelemre innen tényleg csak azok gondolhattak, akik igazán jól ismerik a magyar pilótát.

Krisztián az elődöntőben fokozatot váltott, és a 4. helyről indulva nyert. Ezzel máris ott volt a döntő első rajtsorában, és ha már ott volt, akkor győzelemre váltotta azt – a magyar autósport történetének első ralikrossz-Eb-futamon aratott győzelmére. Ezt nevezik sporttörténelmi tetteknek, de ő persze ezt is a maga visszafogott, szerény és laza módján fogadta.

„Nagyon jó volt minden, és nagyon örülök, hogy így sikerült kezdenem az évet. Biztató ez az első hely, de úgy érzem, a kezdők szerencséje is benne van kicsit, ezért próbálom a helyén kezelni ezt a gyorsan jött sikert. Keményen fogok dolgozni tovább, hogy a folytatásban is hasonló eredményeket tudjak elérni, és ha sikerülne minden hétvégén a döntőbe jutnom, azzal már nagyon elégedett lennék. Illetve az előfutamokban nyújtott teljesítményemen mindenképp szeretnék javítani, mert a köztes eredménylistán csak 8. voltam, és ugye azért is kapunk bajnoki pontokat” – mondta el Szabó Krisztián, a ralikrossz-Eb történetének első magyar futamgyőztese.

K Z Invest Kft.
www.kzinvest.eu



A KZ Invest Kft. a folyamatos fejlődésnek köszönhetően jelentős flottával, megbízható, pontos, precíz munkatársakkal áll a megrendelői rendelkezésére. Hajdúdorogon működő depónkat 400–500 paletta raktározására is alkalmas gyűjtőárukra és komplett rakományra alakítottuk ki, melyek kezelésére korszerű, gázüzemű targoncák állnak rendelkezésünkre. Autóink öt megyét látnak el napi rendszerességgel 4 darab 1,5 tonnás furgonnal és 8 darab 6–12 tonnás emelő hátfalas teherautóval.

4087 Hajdúdorog, Gáti u. 36.
E-mail: kzinvest@kzinvest.eu
+36 20 203 5140



NEMZETKÖZI SZÁLLÍTMÁNYOZÁS ÉS LOGISZTIKA



Szolgáltatásaink:

- nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás
- Európai Unióba irányuló és a szomszédos országokat érintő szállítmányok fuvarozása; szükség esetén vámkezelése
- teljes körű, komplex logisztikai szolgáltatások
- komplett és részrakományok szállítása
- saját gépjárműpark, melynek köszönhetően elérhető piaci árakat tudunk nyújtani

Kapcsolatfelvétel:

Székhely: H-1133 Budapest, Váci út 76.,
I. épület 3. emelet

Telefon: +36 (1) 883 0412 / 3412-es mellék

Fax: +36 (1) 833 0301

Web: www.lasztra-cargo.hu

LASZTRA
Cargo Kft.



A fordulatok versenye

A SuperTouringCars +2000 versenye
Csendes Zsolt borulásáról
és Tóth Attila győzelméről
marad emlékezetes




Alois Höller 50, Jurij Balaz 45, Kotán Péter 43, Harsányi Zoltán 41, Vass Zoltán és Simon Zoltán 40-40, míg KPT 38 egységgel.

A SuperCars máriapócsi versenye kapcsán ki kell még emelni az örökös magyar bajnok Kotán Péter remeklését, aki elnyúlhatnának bizonyuló Ford Escortjával a döntőben a 4. helyet szerezte meg KPT, Höller és Wieszt mögött. Az 5. helyen a kilencszeres bajnok Harsányi Zoltán futott be, szintén sokat látott Mitsubishi Lancer Evo V-ösével, amelyen több műszaki probléma is jelentkezett a hétvége folyamán.

A Super1600 küzdelmei is komoly fordulatokat tartogattak. Az előfutamok során végig a ténedzserkorú Kovács Marcell volt a leggyorsabb, az elődöntő rajtjánál viszont eltört a féltengelye. A döntőben végül a kilencszeres bajnok Bánkuti Gábor húzta be a győzelmet, a hátsó földes részen, a sikan előtt egy szemfüles manőverrel kifelévezve Szíjj Zsoltot; Végh Szabolcs lett a harmadik. Az összetettben továbbra is Szíjj vezet, két ponttal megelőzve Bánkutit.

A SuperTouringCars +2000-es kategória máriapócsi győzelmét Tóth Attila szerezte meg, ám hasonlóan nagy elismerés illeti a 2. helyen befutó Csenedes Zsoltot is, akinek Opel Asconóját az első előfutamban még fejtezőn láttuk egy látványos borulás következtében, ám másnap egészen a dobogóig harcolta vissza magát. Peitler Zsolt hasonló ívet írt le, őt az első nap műszaki problémái után a végén csak egy hajszál választotta el a dobogó alsó fokától. Az összetettben Csenedes vezet, három ponttal Karl Schadenhofer és nyolccal Peitler előtt.

A SuperTouringCars -2000-ben a korábbi Európa-bajnok Roman Castoralt ezúttal is komolyan megkergették, ám végül a döntőben mégiscsak őt intették le elsőként. Karol Sedivy lett a második, míg a dobogó alsó fokára Csizmadia Gergely állhatott fel.

Csirmaz a Magyar Kupában is elindult egy 1,6-os Honda Civicvel, és a Slovakia Ring-i győzelme után a RabócsiRingben sem talált legyőzőre, így százszázalékos 

Kiss Pál Tamás sikere, Kárai balszerencséje

A hagyományoknak megfelelően a húsvéti hosszú hétvégén a máriapócsi RabócsiRingben gyűlt össze a hazai és a környező országok ralikrosszos mezőnyének apraja-nagyja, hogy egy fergeteges hangulatú, izgalmas és fordulatokban egyaránt bővelkedő verseny keretében mérjék össze erejüket egymással.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: BUCZKÓ ANDOR, JANICS ATTILA

A szerencse forgandó, a szerelem állandó – tartja a mondás. Ennek jegyében telt a 2015-ös FIA Közép-európai Zóna Bajnokság, valamint a magyar és a szlovák nyílt országos ralikrossz-bajnokság második fordulója. Miközben a versenyzők közös szerelmük, a ralikrossz gyönyöreinek hódoltak, addig a szerencse bizony megfordult a Slovakia Ring-i ob-futamhoz képest, legalábbis ami a királykategóriának számító SuperCars első helyéért folyó küzdelmet illeti.

Amíg Szlovákiában nyers tempó tekintetében, úgy tűnt, Kiss Pál Tamás volt a leggyorsabb, addig a RabócsiRingben a futamok nagy részében Kárai Tamást üldözték a többiek, amikor éppen nem volt semmilyen problémája. Ám a sors furcsa szeszélye folytán, amíg

előbbi pilótát éppen a Slovakia Ringen gátolta meg a győzelemben a technika ördöge, addig most Kárainak parancsolt megálljt az elődöntőben egy műszaki meghibásodás. A háromszoros autókrossz-Európa-bajnok vezető helyről esett ki, igaz, a formulaautózásból érkező KPT szoroson ott loholt végig a nyomában.

A SuperCarsban élete második ralikrossz-versenyét teljesítő miskolci kiválóság már az előfutamok összesített eredményei alapján is az élen állt, majd Kárai kiesése után a döntőt is fölényesen megnyerte, így a maximálisan megszerezhető 32 ponttal távozott a helyszínről. Az összetettben jelenleg a Slovakia Ringen és Máriapócsra is a 3. helyen befutó Wieszt Jankó vezet 54 ponttal, őt Kárai követi 51,



Simon Zoltán magabiztosan jutott be a döntőbe, ám ott egy nem várt kalandban volt része



A kilencszeres bajnok, Bánkuti Gábor másfél év után tudott újra nyerni



Mózer Attila szárnyal az elsőkeres Skodával, de a versenyszituációkban olykor balszerencséje van



Kárai a domboldalról nézte, amint Kiss Pál Tamás elhúzott mellette



mérleggel vezet az összetettet, igaz, Perendy Péter és Vágner Gábor szoroson ott loholnak a nyomában.

Az Astra Kupában Szabolcs Róbert újabb győzelmének tapsolhattak a nézők, aki mellé Don Nitro és Vígh Levente állhatott még fel a dobogóra. Az összetettben is Szabolcs Róbert vezet, előnye két pont Nitróval szemben.

Az egyik legnagyobb sztárparádét kissé különös módon a szériaközeli 1,3-as Suzukikat felvonultató Swift Kupa versenye tartogatta a hűsvéti ralikrosszparádén. A kétszeres abszolút bajnok Majerszky Gábor és a kilencszeres abszolút bajnok Bánkuti Gábor mellett a háromszoros autókrossz-Európa-bajnok

Kárai Tamás is benevezett a „flúgos futamra”, továbbá visszatért porckorongműtétje után Szegfű Adrienn is, aki a hétvége egyik legnagyobb meglepetését szolgáltatta. Majerszky győzelmét senki sem tudta megakadályozni, de mögötte a hölgyversenyző lett a második, a döntőben Horváth Krisztián, Gerencsér Dávid, Bánkuti és Kárai előtt célba érve.

A Junior Kupában a második szezonját teljesítő Harkányi Máté újabb magabiztos győzelmet aratott, minden előfutamot, majd az elődöntőt és a döntőt is megnyerve. Mögötte Amrein Roland ért célba a 2. helyen, a dobogó 3. fokán pedig Széll Szabolcs ünnepelhetett.

A bajnokság állása			
SuperCars		Magyar Kupa	
1. Wieszt Jankó	54	1. Csirmaz Brúnó	62
2. Kárai Tamás	51	2. Perendy Péter	58
3. Alois Höller	50	3. Vágner Gábor	56
Super1600		Junior Kupa	
1. Szijj Zsolt	61	1. Harkányi Máté	64
2. Bánkuti Gábor	59	2. Széll Szabolcs	56
3. Mózer Attila	49	3. Hangodi Bendegúz	53
SuperTouringCars +2000		Astra Kupa	
1. Csendes Zsolt	59	1. Szabolcs Róbert	61
2. Karl Schadenhofer	56	2. Don Nitro	59
3. Peitler Zsolt	51	3. Illosvay Péter	56
SuperTouringCars -2000		Swift Kupa	
1. Roman Castoral	63	1. Majerszky Gábor	63
2. Karol Sedivy	52	2. Bánkuti Gábor	57
3. Góth Viktor	48	3. Horváth Krisztián	52

Beépülve

Életem első versenye után nagyon komoly kis mezőnybe csöppentem bele. A második szabadedzésen a háromszoros autókrossz-Európa-bajnok Kárai Tamást követve lehettem az íveket, féktávokat és az ideális kanyarvételi technikákat, a kétszeres abszolút magyar bajnok Majerszky Gábor és a kilencszeres bajnok Bánkuti Gábor mellett ugyanis ő is visszaült egy szinte teljesen széria 1,3-as Suzukiba, tovább színesítve a Swift Kupa mezőnyét. Rengeteg életre szóló élménnyel és még több tanulsággal, tapasztalattal gazdagodtam ezen a hétvégén. Az első előfutamban többször is gondom adódott a 3-as sebességi fokozattal. A Suzuki alázatra tanít. Szépen, finoman, pontosan és inkább lassabban kell váltani, mert minél jobban kapkod az ember, annál több időt fog veszíteni azzal, hogy nem veszi be a váltó a 3-ast. A második és a harmadik előfutamban aztán pengeéles, férfias csatákban volt részem. Előbb a kupás Astrával futó Varga Mátyással vívtam az első kör első kanyarjától az utolsó kör

utolsó kanyarjáig tartó párharcot, néhány oda-vissza előzéssel, majd újból vele és Horváth Krisztiánnal meccseltem jól, miközben Bánkuti Gábort is egészen jól sikerült lekövetnem. A végén, az utolsó körben volt egy kis kicc-kocc, aminek következtében néhány méterrel a leintés előtt a gumifalban végeztem. Tülestem a tűzkeresztségen, ebből is sokat tanultam. (A kaland részletei a Formula.hu Off-Road rovatában.)



Oláh-Gumi Rallycross és Drift Fesztivál



A.M.G. RabocsiRing
www.rabocsiring.hu

2015. május
23-24-25.

Magyar Profi Drift Bajnokság II. futama



Rallycross Országos Bajnokság III. és Amatőr Versenysorozat II. futama



Rallycross és Drift szakág több mint 160 top pilótája egy időben egy arénában!

Őrült tempó; fergeteges hangulat; családi programok.

Új szín az autósport palettáján

Bemutkozik a Sorex Csoport

A Sorex Csoport Kft. 2014-ben azzal a céllal lépett az autósportreklám világába, hogy a vállalkozásoknak olyan hirdetési felületet biztosítson, amivel az autósporton keresztül elérhetik vásárlói közönségüket.

SZÖVEG: SZOKOLYAI SZ. ALEX • FOTÓ: ZOLEG



Csirmaz Brúnó révén két győzelemmel kezdte az évet a Sorex Csoport, de Hoffer Zsolt is nyerni tudott kategóriájában



Mivel ez egy másfajta reklámozási csatorna, ahol más úton jut el az információ a célközönséghez, nehéz volt olyan versenyzőket találni, akik megfelelő teljesítménnyel és tapasztalattal rendelkeznek ahhoz, hogy képviseljék a cégcsoportot. Hosszú tárgyalások és mérlegelések után a ralikrosszban Csirmaz Brúnóra, a raliban a Hungarian Police Rallye Team képviselőjében Hoffer Zsoltra és a Drift szakágban Nagyházi Lőrinc (Tücsi) esett a választás, így a cégcsoport három autós szakosztályon keresztül tud eljutni a célközönségéhez. A versenyzők életkora is fontos szempont volt, hiszen Brúnó révén a fiatal, míg Nagyházi Lőrinc és Hoffer Zsolt révén a felnőtt korosztályt tudjuk megszólítani.

A zászlóshajója a cégcsoportnak a Lóerő Sportegyesület nevelése, Csirmaz Brúnó, aki április 7-én töltötte be a 16. életévét. Brúnó egy tehetséges versenyző, aki 2009-ben kezdte pályafutását a gokart szakágban. 2011-ben, első ralikrosszos ob-szezonját az 1600 köbcéntiméter alatti géposztály második, míg a kategória abszolút értékelésének negyedik helyén zárta.

2015-ben, a Slovakia Ringen megrendezett első versenyen két autóval is rajthoz állt, amit Magyarországon elsőként mondhatott el magáról 15 évesen. Brúnó ebben az évben is a Honda versenyképességében hisz – a meglévő autója (1600 cm³) mellé építettek egy új, 2000 cm³-s versenyautót. Az első versenyen a Magyar Kupa 1600 cm³ alatti kategóriája mellett az abszolút értékelést is megnyerte. A másik gé-

posztályban, a SuperTouringCars-ban az új fejlesztésű Honda sajnos feladta a küzdelmet, bár a szerelők a helyszínen mindent megtettek a siker érdekében. A csapat ezúton is szeretne köszönetet mondani a Honda Heart Clubnak, hiszen Kiss György dragversenyző megfeszítő munkája elengedhetetlen volt.

A máriapócsi húsvéti versenyen Brúnó a Magyar Kupában megismételte a Slovakia Ring-i győzelmét, és ismét a dobogó legfelső fokára lépett mind géposztályában, mind a kategória abszolút értékelésében. A Super-

TouringCars-ban sikerült célba érnie a negyedik helyen, ezzel értékes pontokat begyűjtve. A kétkitűres autó ismét nehézségeket okozott a versenyen. Vasárnap kuplungproblémák hátráltatták a csapatot, majd hétfőn a váltót és a féket is cserélni kellett. A szerelők példás erőfeszítést tettek, hiszen két autót kellett felkészíteniük a futamokra.

Csirmaz Brúnó az idei évben eddig megrendezett két versenyből kettőt megnyert, ezzel igen nagy örömet szerezve csapatának, és természetesen a támogatóknak is.

A cégcsoport szerencsésnek mondható helyzetben van, mert mindamellel, hogy támogatói mindegyike, kivétel nélkül szereti az autósportot, az eredmények is azt mutatják, érdemes a ralikrossz irányába nyitni.

A rali szakágban a Hungarian Police Rallye Team autóján jelennek meg a cégcsoport által képviselt támogatók. Hoffer Zsoltot nem kell bemutatni, hiszen a rutinos versenyző pályafutását 2000-ben kezdte szlalomversenyeken, majd 2008 és 2010 között a Suzuki Swift Kupában folytatta. 2011-től az ORB 6-os kategóriájában

üldözte a sikereket, ahol először egy Citroennel, majd egy Skodával indult. Idén, 2015-ben egy Magyarországon kuriózumnak számító Opel Adam R2 autóval indul a versenyeken.

Az idei év első ob-futamán, az Eger Ralin sikerült kategóriában (ORB6) nyernie, emellett az abszolút értékelés 31. helyével is kivívta az Opel sikerét. Összesítésben a kétkerék-meghajtású autók (2WD) között a dobogó harmadik fokára állhatott fel.

Ugyan a magyar driftbajnokság 2015-ös versenyfutása még nem indult el, de a Sorex

Csoport kíváncsian várja, hogyan teljesít majd a Nissan 200 SX, melyben Skyline Gtr RB26 típusú motor dübörög. Nagyházi Lőrinc (Tücsi) a volánánál.

A versenyek között sem szeretnének a babéjaikon ülni, terveik között szerepel közönség-találkozó szervezése, a szponzorok öröme „drift-taxizás” és élményautózás, melynek során kipróbálhatják, milyen vezetni egy igazi versenyautót. Ezenfelül, a cégcsoport reklámfelületet biztosít több szakágban, mint a drift, a rali és a tereprali.

A Sorex Csoport versenyzőit az egész szezon ideje alatt az alábbi linken lehet nyomon követni:
<https://www.facebook.com/sorexcsoport>



TÁMOGATÓINK

Lipóti SPAR partner

www.SorexCsoport.hu

PANNONVIA MEDIA MOTION hitelpont

Lóerő HILT NY PARTNERS RED ONE ARTVERTISING

GOLD Portal Kft. Ingatlan megoldások

www.sportmanagerkft.hu

www.medencediszkont.hu WWW.ZMM.HU NBCO Bau-Partner Kft.

RG-Mobil Kft. www.loero-se.hu

www.hondaheartclub.hu



Jó hangulatban

Vnoucek László újabb helytállása

Az FIA Közép-európai Zóna Bajnokság és a Ralikrossz Nyílt Magyar Bajnokság második fordulóján, a húsvéti máriapócsi ralikrosszparádén folytatta a tapasztalatszerzést a számára új Mitsubishi Lancer Evo VIII-as SuperCarral Vnoucek László.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: BUCZKÓ ANDOR

A rutinos pilóta év elején váltott technikát, így az első versenyek értelemszerűen még a tanulás jegyében telnek. A rajtoknál már most feltűnően erős párost alkot pilóta és autója, már csak a futam többi részében kell picit még jobban összecsiszolódnuk, és akkor az előkelőbb helyezések is jönni fognak idővel.

„Nagyon jól éreztük magunkat a húsvéti hétvégén, és jó hangulatban folytattuk a tanulást az új autóval. A teljesítménye még mindig le van véve kicsit, de a rajtjaim etől függetlenül már most is nagyon erősek. Egy-két körig általában már tudok is menni a többiekkel, utána azonban még behibázok egyet-egyet, de idővel ez szerintem elmúlik. Más ez az autó, mint amit eddig vezettem, ezért idő kell, mire teljesen összeszokom vele. Türelemesen állunk hozzá a feladathoz, nem kapkodunk” – nyilatkozta lapunknak Vnoucek László.



A rajtokban már feltűnően erős Vnoucek és az Evo VIII-as

Majdnem elődöntő

Góbor József fokozatosan gyorsul

Sikeresen teljesítette élete második autóversenyét az újonc pilóta, aki a Magyar Kupa értékelésében mindössze egy pozícióval maradt le az elődöntőről a Ralikrossz Nyílt Országos Bajnokság második, a máriapócsi RabócsiRingen rendezett futamán.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: JANICS ATTILA

Az elsőkerék-meghajtású, 1,6-os Skoda Fabia Mk1-est terelgető pilóta fokozatosan vette fel a ritmust és növelte a tempót a húsvéti versenyen, és a végén tényleg csak egy hajszálon múlt, hogy nem jutott be az elődöntőbe.

„A legjobb 12 jut be az elődöntőbe, és én pont a 13. lettem az előfutamok összesített eredményei alapján. Az egyik futamomban fehér zászlót lengettek a pálya szélén guruló versenyautó miatt, én pedig elvettem a gázt. Ekkor érkezett meg mellém az egyik opales versenyzőtársam, aki meg is előzött. Ennyin múlt a bejutásom. Ettől függetlenül nagyon elégedett vagyok mindennel, mivel ez még mindig csak a második versenyem volt, de úgy érzem, sokat sikerült fejlődnöm. Az autó tökéletesen működött végig, és a pálya is sokkal jobban tetszett, mint a Slovakia Ring, pláne, hogy itt már voltam egyet tesztelni a szezon előtt. Örülök, hogy pünkösdkor is ide jövünk vissza, és már alig várom azt a versenyt” – mondta el Góbor József.



„Örülök, hogy pünkösdkor is ide jövünk vissza, és már alig várom azt a versenyt.”





A kilencszeres bajnokban vegyes érzések kavargtak győzelme után



A Swift Kupában ezúttal elmaradt a dobogós helyezés

előny elvész, mert kénytelen vagyok elvenni a gázt. Az egyenesekben a többiek rendre elnyúlnak tőlem 6-8 méterrel, így féktávokon sem vagyok elég közel ahhoz, hogy támadjam őket. Ez a játék ment egész hétvégén, így végül a döntőt is csak az ötödik helyen zártam, amivel természetesen távolról sem

vagyunk elégedett. Ettől függetlenül élvezem az ebben a kategóriában való versenyzést is, jó kis csaták, ügyes pilóták vannak itt is. Elszántak vagyunk, hogy a következő hétvégén a Swift Kupában is újból a dobogóért harcolhassunk majd” – bizakodott Bánkuti Gábor.



A Super1600-ban Bánkuti Szijj Zsoltot megelőzve nyert

Bravúros győzelem

Bánkuti másfél év után a csúcson

A Bánkuti MotorSport versenyzője, Bánkuti Gábor jó másfél éves nyeretlen szériát szakított meg azzal, hogy a 2015-ös FIA Közép-európai Zóna Bajnokság, illetve a Ralikrossz Nyílt Magyar Bajnokság idei második, RabócsiRing-i futamán győzni tudott a Super1600-as kategóriában.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA



A siker némiképp magát a csapatot is váratlanul érte, hiszen a Gábor által használt Peugeot 206-os hátrányban van a nála újabb építésű, modernebb versenytechnikákhoz képest. Az, hogy ennek ellenére sikerült győzelemmel zárnia a bajnokság második versenyét, az részben néhány nagy rivális távolmaradásának, részben mások kiesésének, de a legnagyobb részt a csapat lehetetlenné nem ismerő, áldozatos munkájának, és persze Gábor gyorsaságának és küzdőszellemének volt köszönhető.

A győzelmi örömet ezúttal beárnyékolta egy, a pályán kívüli közjáték, amit a csapat ezen a fórumon nem szeretne kommentálni. Valamennyi csapattag úgy érzi, hogy Gábor – csak úgy, mint a csapat többi tagja

– mindig fair és sportszerű módon versenyez és viselkedik, és Máriapócon is megérdemelten állhatott fel éppen ő a dobogó legfelső fokára.

„Természetesen örültünk a győzelemnek, de őszintén szólva nem fogok szívesen visszaemlékezni erre a versenyre, mert volt nézeteltérésünk az egyik versenyzőtársammal, amit egyáltalán nem éreztem indokoltnak. Mindig sportszerűen igyekszem versenyezni, és sohasem okozok szándékosan senkinek sem kárt a versenypályán. Ha viszont olyan helyzetbe sodornak egy kanyarban, amelyben nem lehet elkerülni a versenybalesetet, akkor nyilván én sem fogom tudni elkerülni azt. Nem reális elvárás senkitől sem, hogy egy versenyző ott fékezzen, ahol nem lehet, mert az így irányíthatatlanná váló autó csak még nagyobb problémát okozna. Mindenki láthatott már erre éppen elég példát, ezen a futamon is. Az esetről rögzített belső- és külsőkamerás-felvételeket a weblapunkra fel fogjuk tenni tanulságképpen. Úgy érzem, megérdemelten nyertünk, mert hiba nélkül

végigteljesítettük ezt a hétvégét, és a csapat is végig remek munkát végzett, köszönet érte. Sajnálom Kovács Marcellt, mert egész hétvégén ő volt a leggyorsabb, és csak egy féltengelytörés gátolta meg a győzelemben. De az élet most úgy hozta, hogy hosszú idő után újra nekünk volt egy kis szerencsénk, és győzelemnek örülhettünk” – így a pilóta.

Bánkuti a RabócsiRing-en a Super1600 mellett a Swift Kupa mezőnyében is rajthoz állt, ám autója súlytöbbletét ezúttal nem sikerült a saját versenyzői kvalitásaival kompenzálnia, és bár döntőbe jutott, ott „csak” az 5. helyen végzett. Összesítésben viszont ebben a kategóriában is a második helyet foglalja el két verseny után a bajnoki tabellán, csakúgy, mint a Super1600-ban.

„Amíg egyedül tudok menni az óra ellen, addig minden rendben van, de amint bekerülök a mezőny sűrűjébe, nagyon nehézé válik az előbbre jutás. Hiába van meg a rutinom a kanyarokban a lendületből történő autózáshoz, amint van valaki előttem, ez az

BANKUTI MotorSport EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREI

Megérkezett az új SUZUKI VITARA!
 már **3 790 000 Ft-tól!**
dunaauto.hu/suzuki Duna Autó Zrt. Suzuki Márkakereskedés és Márkaszerviz 1037 Budapest, Zay utca 24.

Húsz éve állunk a gyógyítás, önök és kedvenceik szolgálatában...

Rendelési idő: H-P 9-11, 16-19; Szó 9-11; V 17-19
 E-mail: wladarklinika@gmail.com
 Telefon: 06-1-387-95-47
 Cím: 1037 Budapest, Királyhelmec u. 16.

WŁADAR KISÁLLAT RENDÉLŐ





Családban marad

Fiú-lány testvérpár a ralikrosszban

Gerencsér Kincső és Dávid 2012 óta a ralikrossz országos bajnokság állandó szereplői. A testvérpárt 2015-ös célkitűzéseikről és a szezon első két versenyének alakulásáról kérdeztük.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA

Anno mindketten a Junior Kupában kezdtek, majd a Magyar Kupában folytatták, tavaly viszont Dávid már a SuperNational kategória 1600 köbcentiméter alatti géposztályában szerzte meg az év végi második helyet. Idén ő még feljebb lépett, és már a Super1600-ban üldözi a sikereket, a négy évvel ezelőtti bajnokautóval. A riválisokkal szembeni léorőhátrány ellenére eddig remekül helyállt.

„A célom, hogy folyamatosan gyorsuljak, tapasztalatot gyűjtsék, és a versenyek végén mindig saját lábom tudjak felállni

az autóval a trélerre. A máriapócsi 4. helyben, úgy érzem, egy kis szerencse is volt, de igyekszem jó eredményeket elérni a folytatásban is. A Swift Kupában is indulok, ami kiváló lehetőség arra, hogy erős ellenfelek ellen gyakoroljam a különféle versenyszituációkat” – mondta el Gerencsér Dávid.

Húga számára balszerencsésen indult az év, de szeretne az év végén dobogóra állni a Magyar Kupa 1400 köbcenti alatti értéklésében. „A Slovakia Ringen egy félváltás miatt leszakadt a lendkerék, Máriapócsn



pedig az egyik futam végén túl könnyű volt az autó. Bizom benne, hogy egyre jobban ki tudom majd autózni a Suzukit, és év végén felérek vele a géposztály dobogójára” – árulta el Gerencsér Kincső.



Gerencsér Dávid a húsvéti hosszú hétvégén két negyedik hellyel hívta fel magára a figyelmet



Lubics Szilvia
3-szoros Spartathlon (246 km) győztes



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

www.garmin.hu

GARMIN

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

Forerunner® 920XT

©2014 Navi-Gate Kft.
¹Ha HRM-Run™ szívritmusmonitorral együtt használja - egyes típusoknál alaptartozék, másoknál külön vásárolható.
²Szívritmusmonitor használatakor. ³iPhone 4s vagy újabb telefonokkal használható.

Magyar pályák, lengyel sikerek

Bugacon indult a bajnokság

Lengyel főlényt hozott a tereprali-ob idei szezonját megnyitó Duna Aszfalt Kupa: a Közép-európai Zóna Bajnokság (CEZ) értékelésébe is beszámító bugaci viadalon az abszolút értékelést Marcin Lukaszewski és Magdalena Duhanik-Persson nyerte egy BMW fedélzetén.

SZÖVEG: TEREPRALI BLOG / TEREPRALI.REBLOG.HU • FOTÓ: TDK

Lukaszewskiék a 12 kilométeres szuperspeciál a 3. helyen zárták és onnantól kezdve folyamatosan gyorsultak: a szombati, kétszer is megfutott 110 kilométeres maratoni szelektívét mindkét alkalommal a 2. helyen fejezték be, ami elég volt ahhoz, hogy élre álljanak az összesítésben, a vasárnapi 94 kilométeren pedig a legjobb eredménnyel biztosították be a győzelmet. „Az autónk egész hétvégén remekül működött, nem volt semmilyen műszaki problémánk. A verseny általánosságban véve nagyon gyors volt és élveztük, hogy sok kiváló versenyző között bizonyíthattunk” – értékelt a navigátor-hölgy, Magdalena Duhanik-Persson.

A 2. helyet a tavaly még az amatőrök között próbálkozó Hummer-pilóta, Piotr Bialkowski szerezte meg Artur Kolodziej navigálásával: az 1 perc 15 másodperces hátránnyal záró lengyel

pilóta ezzel egycsapásra a verseny nagy felfedezettjévé avansált. A magyar egységek közül a tavalyi bajnokpáros, Fekete Antal és Tóth György végzett a legelőkelőbb helyen: a szombati első kör után még az élen álltak, végül a 3. helyen futottak be az új, mutatósabb kőtörsbe öltöztetett Toyota Hilux Overdrive-val.

Az éltető mögött Korda Erik és Nyírfás Julianna végzett, akik első ízben versenyeztek új autójukkal, a sivatagi futamokról jól ismert HRX-Forddal. A páros számára nehézkesen alakultak az első versenykilométerek, a hajrára azonban már esélyesek voltak a dobogó legelső fokának megszerzésére is. Őket a korábbi kétszeres bajnok, Fazekas Károly követte: a balatonfüredi pilóta számára az volt a legfontosabb, hogy minél jobban összecsiszoldjon új navigátorával, Szenáki Lászlóval és



a tavaly óta átalakított X6-os BMW-vel, az előrelépés pedig szemmel is jól látható volt, amelyet alátámasztott az utolsó szakaszon repszertett 3. legjobb időeredmény is.

Színt hozott a magyar mezőnybe a navigátorként és versenyrendezőként jól ismert, ezúttal viszont Korda Erik tavalyi Nissanjának volánja mögé bepattanó Garamvölgyi Zoltán, aki a Szabó Barbarától kapott itiner-instrukciókat követve látványosan autózott, a szombati első körön még a HRX-nél is jobb időt produkált, a végén viszont technikai gondok miatt visszaesett a 7. helyre, egy másik navigátorból lett pilóta, a Hummer-kontingens erősítő Tomas Ourednicek mögé.

Nagy vesztese volt a viadalnak a 2013-as magyar bajnok Fodor Imre, akit előzetesen a futam egyik fő esélyesének tartottak. A győri pilóta a szuperspeciálón élre repítette a Ford Ranger Dakart (úgy, hogy az átbeszélő meghibásodása miatt egyáltalán nem hallotta új navigátorát, Vass Gergelyt), a szombati első szakaszon azonban a bal hátsó kerék leesett az autóról, idő előtti búcsúra kényszerítve a versenyzőt.

A motoros, quados kategóriában Somfai Máttyás bizonyult a legjobbnak EATV típusú quadjával, és célba ért a mezőny egyetlen kamionja, a Qualisport Scaniája is, Kovács Miklós pilótával, Ács László főszereplővel, valamint a beugró navigátorral, Bognár Józseffel a fedélzetén. Az Afrikában edződött gárda számára különösen fontos volt a Duna Aszfalt Kupa: a bázisuk Bugachoz roppant közel, Kalocsán található, így első ízben versenyezhetek szó szerint hazai terepen az 1100 lóerős monstrummal.

Hiába a jobbnál-jobb hazai terepralisok, az abszolút pódiumot a lengyel párosok uralták

Végeredmény

1. Marcin Lukaszewski–M. Duhanik-Persson	BMW	3:45:25
2. Piotr Bialkowski–Artur Kolodziej	Hummer	+ 0:01:15
3. Fekete Antal–Tóth György	Toyota Hilux Overdrive	+ 0:02:16
4. Korda Erik–Nyírfás Julianna	HRX Ford	+ 0:03:15
5. Fazekas Károly–Szenáki László	BMW X6	+ 0:08:28

Nem csak a húszéveseké a világ

Mi a közös Kevin Costnerben és Bükkszentkeresztben?

Nagyszabású fiesztát tartanak május 31-én, a 3. Bükkszentkereszt veteránjármű találkozó és felfutót a Classis Motorsport Club szervezi.

Az esemény egy átlagtartó ügyességi menet-próba, amelyen a lényeg az, hogy minél kisebb legyen a különbség a két futamon teljesített időeredmény között. A felfutáson csak egyenletességi időmérés van: nem a gyorsaság számít, hanem a pontosság, éppen ezért a részvételhez licensz sem szükséges.

Nem túl komplikált a pilóták felszerelésére vonatkozó előírás sem. Autósoknak elég a normál utcai ruházat és a biztonsági öv használata, bukósikak nem kötelező. A motorosoknak a mai biztonsági előírásoknak megfelelő bukósikak (E jelzésű), egész testet megfelelően védő zárt ruházat, magas szárú

erős cipő vagy csizma és motoros kesztyű az elvárt viselet. Az eseményre május 15-ig lehet nevezni 1984 végéig gyártott járművekkel, de a szervezők 1985–1990 között gyártott különleges, érdekes járművek jelentkezését is elfogadják.

A fieszta kiemelt támogatója idén a Jacques Lemans, amely a középkategóriában a világ egyik legnagyobb óragyártója, 850 különböző modelltől álló portfólióval a sportostól kezdve a klasszikuson át a divatosig. Az osztrák gyártó néhány éve a Forma-1-ben is jelen volt, Bernie Ecclestone megrendelésére gyártották a sportág hivatalos karóráit, de a már-



ka ismerős lehet a focifanatikusoknak is: a Jacques Lemans gyártja az UEFA Bajnokok Ligája órakollekcióját is.

A száz százalékban magántulajdonú cégnél az ötlet megszületésétől a tervezésen át a prototípus legyártásáig, a minőség-ellenőrzéstől kezdve a termék piaci bevezetéséig minden az ausztriai St. Veit/Glenben történik. Nagykövete is van a Jacques Lemans-nak, a többszörös Oscar-díjas hollywoodi filmsztár, Kevin Costner személyében: a színész 2013 óta hirdeti a márka értékeit, amely egy külön kollekcióval is tiszteleg a színész munkássága előtt.

Kevin Costner ugyan nem lesz ott Bükkszentkeresztben, de az általa képviselt márka támogatja majd a versenyt



N-206A
Automata
77 900 Ft

N-213C Quartz
55 900 Ft

N-209B Quartz
77 900 Ft

A pilóta rendkívül hálás navigátorának, hogy hitt az egész projektben és profin végezte a munkát, komolyan vette a játékot. „Nagy segítség volt egész hétvégén, a legjobb döntést hoztam, amikor kiválasztottam” – nyilatkozta Garamvölgyi



Tuti recept

Garamvölgyi a volánnál is bizonyított

Azt eddig is tudtuk, hogy Garamvölgyi Zoltán navigátorként és versenyrendezőként kőkemény profi. A volán mögött rég nem láthattuk, de a tereprali-ob évadnyitóján, a Duna Aszfalt Kupán megmutatta: ilyen tekintetben sem érheti szó a ház elejét.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: IFJ. POLCZER MIKLÓS

A multifunkciós szakember gondolt egyet, és Bugacon megtáncoltatta Korda Erik tavalyi Nissan Qashqai versenygépét. A jobbgye-be azt a Szabó Barbarát ültette, aki korábban quadosként már szerepelt a terepraliban és felszabadultan, eredménykényszertől mentesen ugrottak neki a kunsági pusztaságnak: nem túlzás kijelenteni, hogy a recept jól bevált, mivel az alkalmi tandem nemcsak tempó tekintetében bizonyult ütősnek, hanem a látványos száguldással lázba hozták a nézői pontok népes közönségét is.

A szuperspeciálón repesztett 6. idő után a maratoni hosszúságú, 110 kilométeres szelektíven futott első körön még az új HRX-Fordját bevető Kordánál is jobb eredményt produkáltak. Azt a napot végül az előkelő 5. helyen zárták, a vasárnapi 90 kilométeres szakasz felénél viszont beköszönt a technika ördöge: a motor túlmelegedése miatt hosszú perceket töltöttek a pálya szélén,

de végül befejezték a versenyt, és az abszolút értékelésben a 7., kategóriájukban pedig a 3. helyen végeztek.

„Szenzációs versenyen vagyunk túl, pazar volt a hangulat, jól ment a közös munka. Azt picit sajnálom, hogy a technikai probléma visszavetett bennünket a verseny hajrájában, de úgy gondolom, hogy van okunk az elégedettségre, mert teljesen spontán raktuk össze ezt a versenyt, és kihoztuk belőle, amit lehetett” – értékelt a finis után Garamvölgyi Zoltán, aki dicsérte a Qashqait is. „Igazi versenyautó, amelyet hajtani és büntetni kell, igaz, néha ő is bün-

tet, például akkor, ha túl lassan megyünk vele. Az utolsó szakaszon volt egy rémisztő ugrásunk, de szerencsésen megúsztuk, és bátran mondhatom, hogy ezzel az autóval minden kilométer igazi ajándék.”

A versenysportra specializálódott Garzone ROP első embere örvendetesnek tartja, hogy a tereprali sok-sok év után visszatérhetett a kunsági területre: „A régi időkben, az akkori technikákkal nem igazán kedveltem az itteni versenyeket, mondhatnám azt is, hogy szívből gyűlöltem az itteni porban való lavírozást. Ezekkel az autókcal viszont hatalmas élmény itt száguldozni. A helyiek csodás hangulatot teremtettek, nagy szeretettel fogadtak bennünket. Köszönet illeti Bugac polgármesterét, Szabó Lászlót, valamint a rendezőt, Csató Attilát is, aki nagyszerűen rakta össze ezt az eseményt.”

Garamvölgyi elárulta, hogy a dolgok jelenlegi állása szerint csak az évad első három hazai futamát tudja vállalni versenyzőként: „Ezt követően már csak a Hungarian Bajával leszek elfoglalva, a verseny szervezése nem teszi lehetővé a folytatást” – fogalmazott az augusztus 13–16-án esedékes hazai Világkupa-forduló főszervezője.



Cseh csoda

114-115



Zapletal hajszál híján világkupa-dobogós

Akik ismerik, azok tudják: Miroslav Zapletal képes csodálatos dolgokat véghezvinni. A cseh terepralis konstruktor-pilóta ezt tette a Világkupa-sorozat harmadik, Katarban tartott összecsapásán is, ahol a 4. helyre repítette az egyre inkább beérő új, V8-as Ford Mustang motorral szerelt Hummert.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR • FOTÓ: GARZONE

Amennyire kemény volt idén a Sealine Cross Country Rally, sokan már azzal is elégedettek lehettek, ha egyáltalán ép bőrrel eljutottak a célig. Az öt szakaszból álló, 2000 kilométeres összetávú sivatagi derbi alaposan megtizedelte a mezőnyt (volt olyan nap, amikor két X-Raid Minit egymáshoz látótávolságon belül törtek rommá), ráadásul egy navigátor, Jürgen Damen személyében halálos áldozatot is követelt a megmérettetés.

Zapletal rutinos, minden hájjal megkent terepralis: tudta jól, hogy ezen a futamon nem a hajszá, sokkal inkább a kitartás lesz a kifizető, és igaza lett. A 2009-ből egy abszolút magyar bajnoki trófeát is őrző cseh klasszis alatt ezúttal megbízhatóan muzsikált az Africa Eco Race-en, valamint a legutóbbi Világkupa-futamon, Abu Dhabiban is rakoncátlankodó új építésű, Ford Mustang V8-as erőforrással szerelt Hummer, így – miközben sorra hullottak el a Minik és az Overdrive-Toyoták – szépen lavírozott előre. Végül – akárcsak az évadnyitó Northern Forest Baján – a 4. hely került a neve mellé.

„Ezúttal nem volt semmilyen problémánk – mondta Zapletal, akit ismerői gyakran szólítanak 'Mr. No Problemnek' kedvenc szavajárása után. – Mindvégig élveztünk a versenyt.



Zapletal Abu-Dhabi után Katarban is kiválóan versenyzett



Az utolsó előtti napon úgy tűnt, hogy az ötödik hely lehet a miénk, de Yazeed Al-Radzi Toyotajának féltengelyproblémája miatt még az utolsó szakaszon is tudtunk előrelépni egy helyet. Nagyon örülünk az eredménynek, de hatalmas keserűség is van bennünk az el-

hunyt navigátor, kollégánk és ellenfelünk, Jürgen Damen tragikus halála miatt.”

A futamot az autósoknál a Mini kétszeres Dakar-győztese, Nasszer Al-Attijah nyerte, míg a motorosoknál a KTM extraklasszisa, Marc Doma diadalmaskodott.



RIVERSIDE BAJA



TEREP-RALLY ORSZÁGOS BAJNOKSÁG



2015 MÁJUS 15-17



05.15.

07:00-12:00 Rechnitz - Speedarena

12:00 Start ceremónia Rechnitz - Főtér

12:25 Szuperspecial Szakasz rajt - Rechnitz Dél-nyugati területein

15:20 Csöngé-Pápc (H) Szakasz rajt

17:10 Szervizpark - Sárvár, Gyógyfürdővel szemben

18:40 Start ceremónia - Sárvár, Polgármesteri Hivatal

05.16.

09:00 Start - Sárvár

20:25 Cél - Sárvár

05.17.

08:30 Start - Sárvár

16:55 Cél - Sárvár

19:30 Díjkiosztó ceremónia - Sárvár, Polgármesteri Hivatal

A nézői pontok és az időbeosztás a verseny hetében megtalálhatóak lesznek a hivatalos weboldalon
info@garzoneracing.com, www.garzoneracing.com, riverside baja



Dobogón Humpolecben

Kis Ádám remekelt a döntőben

Nehéz kezdés után szép eredménnyel zárult az április 25–26-án, Humpolecben megrendezett FIA Közép-európai Zóna Bajnokság autókrosszversenye a Levianus Motorsport versenyzője, Kis Ádám számára, aki dobogós helyen hozta célba a Mitsubishi EVO Coltot.

SZÖVEG, FOTÓ: HAJÓKA

Miként jutottál el az előkelő harmadik helyig?
Sajnos, igen nehezen indult a hétvégénk, az autóval sem voltam összeszokva, a pályát sem ismertem, és az időmérőm sem sikerült igazán jól. A második időmérőn javítottunk miközben a többiek rontottak, de ez is kevés volt, mert így is csak a harmadik sorból rajtolhattunk az első előfutamban. Azt gondolom, hogy egész jól sikerült a rajt, jól tudtam helyezkedni, viszont volt egy kis baleset előttnünk, így az utolsó helyre estem vissza. Az utolsó előtti helyre tudtam a Coltot behozni, így a szombati nap keserű volt.

Mit tartogattál számodra a vasárnapi folytatás?

A vasárnap is kisebb problémákkal indult, mert a második futamban berobbantotta a szélvédőmet egy szikla, mert nem kőnek

nevezném. Kettétört az ablaktörlő lapátom, és a szerkezet is, amit nagy nehezen sikerült megjavítanunk. A második előfutam egész jól sikerült, mert az autót a negyedik helyre be tudtam hozni. Ez már bizakodásra adott okot. Aztán jött a fekete leves, mert a kiírás szerint elődöntő lett volna, ám mivel sokan kiestek a futamokon, ezért csak döntőt rendeztek. Így az utolsó rajtpozícióba állhattunk fel.

És ott?

A döntőről annyit, hogy szerintem egész nap akkor autóztam a legjobban. A rajtot nagyon jól elkaptam, a tizedikről indulva az első kanyar után már az ötödik helyen autóztam a tizedikről. Volt még egy előzésem a harmadik körben, sikerült elmennem a cseh Rostislav Hilse mellett, aki egy Subaru Imprezával versenyzett. Majd az utolsó előtti körben, a har-



madik helyen álló Miroslav Neumann-nak eltört a jobb első féltengelye, és keresztbefordult a pályán. Így már a harmadik helyen találtam magam, és behoztam a Coltot a dobogóra. A versenyen folyamatosan tudtam gyorsulni, ez bizakodásra ad okot a seelow-i autókrossz Európa-bajnoki futam előtt.

Elégedett vagy ezzel az eredménnyel?

Az egész nappal nem vagyok elégedett, a döntőben nyújtott teljesítménnyel igen. Bizom benne, hogy a következő futamon már jobban mennek a dolgok, találkozunk a seelowi autókrossz EB-n, május nyolcadikán.

Támogatók: Belföld Sped Kft., LKL Color Kft., Imperium Computer Kft., Adip'art Kft., Levianus Szolgáltató Kft., Silk Brother Kft.

A kék Mitsubishi Colt egy értékes dobogót hozott Kis Ádámnak az Autókrossz-Eb szezonnyitóján



ELTŰNT EGY FONTOS RÉSZLET ÉS NEM TUDJA AZ OKÁT?

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

simpXS

simpxs.com





Az RCM Kupa mezőnye idén is komoly indulószámmal és izgalmas futamokkal kedveskedett a nézőknek

Erős nyitás

Hungaroring: Jól kezdtek a tavalyi bajnokok

Április utolsó hétvégéjén, szokás szerint a Hungaroringen kezdődött meg az Autós Gyorsasági OB idei szezonja. Minden kategóriában két versenyt rendeztek, de az idei felhozatal a TWC Tourenwagen Cup révén egy új sorozattal is bővült.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: NYOLCZAS CSABA, SPEEDLIGHTPHOTO

A formaautók mezőnyében nem született nagy meglepetés, hiszen a sorozatba visszatérő, tavaly a hungaroringi futamon a GP3-at is kipróbáló Christopher Höher nyerte az első futamot, 20 másodperces előnnyel a lengyel Jakub Smiechowski előtt. Az abszolút harmadik helyre Pödör Balázs jött be, aki így az élen zárt a magyar értékelésben, Magyar János és Rónai Tamás előtt. A második futamon már többeket is utolért a balszerencse. Höher ezúttal is elkezdte kiépíteni magabiztos előnyét, ám az 5. körben egy műszaki hiba megállásra kényszerítette, így Smiechowski lett a győztes. A 2. helyen ezután sokáig Pödör Balázs autózott, ám de ő szintén műszaki hibát szenvedett nem sokkal a leintés előtt. A dobogóra így még Mario Schopper és Magyar János fért fel – a hazai értékelésben Rónai és Eszenyi László végzett még a legjobb háromban.

A kétliteres hengerűrtartalom alatti kis túraautók időmérő edzésén a szerb Milovan Vesnic szerezte meg a pole-t Opel Vectrájával, majd a versenyen is alaposan megelőzte a mezőnyt és két honfitársát, Zoran Kastratovicot és Rudolf Pesovicot, így három szerb állhatott fel a dobogóra. A legjobb magyar helyezésnek ifj. Ficza Ferenc örülhetett, ő a Honda Integrával futott be az abszolút 10. helyen. A vasárnapi futamon Vesnic ismét nem talált legyőzőre, és fölényét csak a pályára küldött biztonsági autó láttára kisebbnek, mint amekkora volt. Mőgé ismét Kastratovic futott be, a harmadik pedig ezúttal a cseh David Palmi lett. A magyarok között ifj. Ficza, a Lotus CEE-ben Vizin, az 1,6 literesnél kisebb hengerűrtartalmú autók között pedig Merk József lett kategóriagyőztes.

A nagytúrák szombati versenye az új szabályoknak megfelelően repülőrajttal indult, bár néhányan már odáig sem jutottak el alatomos műszaki problémák miatt. A pole-t nagy fölényrel megszerző Stefan Rosina nem kapta el jól a rajtot, be kellett sorolnia Jiri Pisarik mögé, de csupán a harmadik körig kellett várnia, hogy utat találjon ellenfele mellett, és visszavegye az első helyet, onnantól pedig semmi nem állt az útjába a győzelem felé. A magyarok közül Lekeney György lett

a legjobb Porschéjával, ami az abszolút 6. helyet jelentette számára, megelőzve legfőbb riválisát, Bódis Kálmánt. A várakozásoknak megfelelően a második versenyt is Rosina nyerte, aki ezúttal már a startot sem rontotta el, és egészen a célig vezetett. Legközelebb ismét Pisarik tudott kerülni hozzá, míg Jakub Kubas most is bejött a harmadik helyre, így az abszolút dobogó mindkét futam végén ugyanúgy nézett ki. Lekeney ismét hatodik lett, amivel újfenn megnyerte a magyar értékelést. A versenyen vendégként részt vett egy M3-as BMW-vel az ERC kétszeres kategóriabajnoka, Bessenyei Zoltán is, aki csak edzésnek szánta a futamot.



A leglátványosabb autót a nagytúra kategória vonlatta fel

a legjobb Porschéjával, ami az abszolút 6. helyet jelentette számára, megelőzve legfőbb riválisát, Bódis Kálmánt. A várakozásoknak megfelelően a második versenyt is Rosina nyerte, aki ezúttal már a startot sem rontotta el, és egészen a célig vezetett. Legközelebb ismét Pisarik tudott kerülni hozzá, míg Jakub Kubas most is bejött a harmadik helyre, így az abszolút dobogó mindkét futam végén ugyanúgy nézett ki. Lekeney ismét hatodik lett, amivel újfenn megnyerte a magyar értékelést. A versenyen vendégként részt vett egy M3-as BMW-vel az ERC kétszeres kategóriabajnoka, Bessenyei Zoltán is, aki csak edzésnek szánta a futamot.

A túraautók után a Porsche GT Cup Challenge Central Europe mezőnye is pályára lépett. Itt Patrick Eisemann nagy fölényrel nyerte mindkét versenyt, a mögötte zajló

harcokból pedig Walter Csaba is alaposan kivette a részét. Ő végül egy 5. és egy 6. helyezéssel zárta a hétvégét, ami kiváló eredménynek számított annak fényében, hogy egy régi, 2007-es fejlesztésű autót vezetett. A legjobb magyar is ő lett, megelőzve a sorozatban vendégszereplő Lekeneyt és Bódist.

Az RCM Kupa eseményei rögtön nagy küzdelemmel kezdődtek, hiszen ismét összecsapott a kategória tavalyi győztese a 2013-as bajnokkal, azaz Tim Gábor Nagy Daniellel. Az időmérőn Tim csupán 7 ezreddel szerezte meg a pole-t fő riválisa előtt, de ez kulcsfontosságú volt az első verseny szempontjából, hiszen végig maga mögött tudta tartani Nagyt, kivédekezve előzési kísérleteit. A második versenyt a fordított rajtrács értelmében Tim a nyolcadik helyről kezdte. A rajtja ismét jól sikerült, és a második kanyarban már ötödik

helyen autózott, az élen pedig Nagy hamarosan átvette a vezetést, megelőzve Tassi Attilát. Hamarosan Tim is befogta őket, és Nagy Danielt megelőzve ismét megszerezte az első helyet. Nagy az utolsó körben próbálta visszaszerezni a pozíciót, de az előzés nem sikerült, sőt Tassi is elment mellette, így a harmadik helyre csúszott. Tim Gábor viszont kettős győzelmével a lehető legjobb helyzetben várhatja a folytatást.

Szokás szerint idén is megrendezték a Hungaroringen az Endurance sorozat egyórás versenyét. Az összetettben Jiri Pisarik győzelmét senki nem veszélyeztette, annál kalandosabb hétvégéje volt azonban a Lekeney György–Lekeney Márk párosnak, akik az időmérő végén összetörték autójukat. Végül így is ott tudtak lenni a futamon, ahol az abszolút 8. hely megszerzésével a legjobb magyar egységként értek célba. Mögöttük Bódis Kálmán jött be a Silverstinggel, akit Herter Gusztáv és Nagy Norbert párosa követett a magyar dobogón. Walter Csaba és Walterné Dancsó Adrienn versenye balszerencsésen végződött, hiszen a táv

A magyar versenyző itt már megőrizte a vezetést, és megnyerte a futamot Schreiber előtt. A harmadik helyért nagy csata dúlt, és kis híján a nagyot hajrázó Tóth Anitának sikerült azt megkaparintania, ám az utolsó körben a lengyel Marek Rzepeckit már nem tudta megelőzni. A magyarok közül a harmadik legjobb Csizsér Béla lett.

A Swift Cup Europe sorozat első futamán Csik János indulhatott Keszthelyi Vivien és Gáspár Zsolt előtt. A rajtot Csik jól kapta el és meg tudta tartani elsőségét, közben a Race Starból érkezett Tomas Bizub körről körre zárkózott fel és 10 körben már a dobogót érő harmadik helyen autózott. Keszthelyi Vivien megfutotta a leggyorsabb kört, de aligha okozott neki ez vigaszt, mert miután a korai rajt miatti áthajtásos büntetését letöltötte, már nem tért vissza a versenybe. Csik a rajtot követően végig magabiztosan vezette a versenyt, így az időmérőt követően, Bernula Istvánt maga mögött tartva megszerezte az idei szezon első futamgyőzelmét.

Másnap Kejo-Keke Platzer (A) indulhatott Együd Gábor és Alexander Majer (A) előtt



Csak április vége volt, de már majálisangulattal



kétharmadánál defektet kaptak, majd közvetlenül a cél előtt ki is kellett állniuk.

Az autós gyorsasági bajnokság programjában idén újoncként szerepel a TWC Tourenwagen Cup, amelyben egyedileg épített kis túraautók csapnak össze, amelyhez 34 mezőny gyűlt össze, közöttük több magyarral. Lévai Zoltán ráadásul igencsak emlékeztetett önmaga számára a két versenyt, hiszen mindkét futamra a dobogóra állhatott. Az első futamon alaposan elrontotta a rajtot, és a 2.-ról egészen a 7. helyig csúszott vissza, de négy kör alatt máris visszaküzdötte magát startpozíciójára. Az élen álló Christjohannes Schreiber ekkorra már elhúzott tőle, de Lévai idővel utolérte, noha előzésig már nem jutott. A második futamon ezúttal Lévai indult az élről, svájci vetélytársa előtt, és a repülőrajt miatt már hibázásra is kisebb volt a lehetőség.

a rajtrács elejéről, de a célegyenes végén már elkezdődött a harc a pozíciók megszerzéséért. Az első kanyarban már akkora lett a tumultus és a test elleni harc, hogy a nyolcadik helyről induló Csik már negyedikként fordulhatott el. A második körben Simon Bendegúz ütközött Zigmarral Lappával. Az ütközést követően a verseny a Sagety Car mögött folytatódott. Az új rajt után sem csökkentek az események, de Csik János számára gyorsan a vezető helyet is jelentette. Bernula István már az első körben összeakadt a szlovák Tomas Bizubbal és mégis megszerezte a második helyet. Bizub alaposan megoldozott a dobogó harmadik fokáért, hisz Gáspár Zsolt egy perc nyugtot sem hagyott neki. A versenyt Csik nyerte Bernula, Bizub és Gáspár előtt. Csik ezen a hétvégén duplázott, így magabiztosan vezet a bajnokságban a tabellát.



„A nyitóversenyen egy bajnoki első helyet szerzett a csapat.”

Felemás évkezdés



Pődör: Egy győzelem, egy kiesés

Vegyes érzésekkel zárta a 2015-ös Autós Gyorsasági Országos Bajnokság, valamint az FIA Közép-európai Zónabajnokság nyitóhétvégéjét a Szigetvári Racing Team alakulata. A hungaroringi versenyeken Pődör Balásznak egy zónadobogó, egy ob-győzelem és egy kiesés jutott osztályrészéül, míg Fekete Zoltán stabilan szállította a pontszerző helyezéseket.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA

Hogyan értékeled a hungaroringi versenyt a csapatod szempontjából? – kérdeztük a csapat vezetőjét.

Felemás érzésekkel zártuk a hétvégét. Harmadik pilótánk, Oliver Ofner most érettségizik, ő ezért nem tudott elindulni a hungaroringi versenyeken, de a május 22–24-i, Red Bull Ring-i fordulón már ő is ott lesz, annál is inkább, mert öt kilométerre lakik a pályától, tehát az neki abszolút hazai futamnak számít. Pődör Balázs és Fekete Zoltán viszont már most ott autóztak a mezőnyben. Zoli tavaly csak egy versenyt ment a Formula Renault-val,

úgyhogy ő még csak most próbálgatja az autót, sokat fog még gyorsulni vele. Már most jól teljesített, amit a zónaértékelésben elért 8. és 7. helye is mutat. A Formula Renault-k között mindkétszer második lett.

Pődör Balázs a bajnoki címre hajt idén, neki hogyan sikerült az évkezdés?

Vegyesen. A szombati versenyen jól ment, és a zónaértékelésben a harmadik, míg az ob-n az első helyet szerezte meg a Dallara F3-mal. Vasárnap, a második futamon viszont a technika ördöge közbeszólt – hiába haladt sokáig

a második helyen, a letörő bal hátsó kerékagy miatt nem tudta befejezni a versenyt. Mivel a táv nagy részét teljesítette, kiesése ellenére is értékelték őt a verseny végeredményében, a magyar bajnokságban így egy első és egy hetedik hellyel áll a nyitóhétvégét követően. Ami örök szívfájdalmam vele kapcsolatban, hogy megint egybeesett a gokart-ob és az autós gyorsasági-ob első futamának időpontja, és mivel ő az

előbbi bajnokságban is érintett csapatfőnök-ként, ezért ez megosztja a figyelmét. Ő ezt persze mindig tagadja, de a csapat és én is látjuk ezt rajta. Nem lehet kétfelé szakadni.

Az autós gyorsasági szakág bizottságában te képviseled a formulaautós mezőny érdekeit. Ilyen szemmel nézve, milyennek látad a 2015-ös nyitóhétvégét?

Nagyon pozitívnak tartom, hogy ilyen sok autót láthattunk a mezőnyben. Egyedül a Formula Renault-k létszámával vagyok elégedetlen, mert tudom, hogy Magyarországon jelenleg nyolc ilyen autó van, és a Hungaroringen csak hármat láthattunk a rajtrácson. A részvételi kedven tehát jó lenne még változtatni, de ezt leszámítva szerintem minden a jó irányba tart.



Zöld jelzés

Gender Racing Team: Elindult a bajnokság

Április utolsó hétvégéjén hosszú várakozás után újra felbőgtek a motorok a Hungaroringen. A Gender Racing Team színeiben Rónai Tamás és Eszenyi László két időmérőt és két versenyt is teljesített.

SZÖVEG: KOCHAN KRISZTINA • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA

A hétvége mérlege összesen négy dobogós helyezés két pilótától két versenyen. Igaz, a csütörtöki napon még három pilótával dolgozott a csapat, de az időmérőn a román újonc nem gurulhatott ki a pályára. Az első versenyen Rónai Tomi kategóriájában első és összetettben harmadik, míg vasárnap kategóriájában első és összetettben második lett. Eszenyi Lacinak a szombati nap nem úgy sikerült, ahogy azt tervezte, hiszen feladni kényszerült a futamot. Vasárnap azonban összetettben harmadik, míg kategóriájában második lett. Tóth (Gender) Tamás szerette volna, ha mindannyian versenyezhetnek, de erre a soron következő Red Bull Ring-i hétvégéig kell várni.

„A szombati nap felemásra sikerült számunkra, így még nagyobb jelentőséggel bírt, hogy vasárnap mind a két versenyzőm kétszer is dobogóra állhatott. A tervezett három versenyző helyett csak kettővel tudtunk rajthoz állni. Tomi és Laci végigcsinálta mind a négy bemenetet. Szerintem ez egy nagyon jó kezdete a 2015-ös évnek. Erre igazán építhetünk, és egy hónap múlva a Red Bull Ringet is meg tudjuk hódítani. Az új pilótánk, Remus körül akadtak némi csapatunkon kívüli adminisztrációs problémák, ezért a szezon első versenyhétvégéjén nem tudott rajthoz állni, de a következő versenytől már láthatjuk a pályán.”



„Szerintem ez egy nagyon jó kezdete a 2015-ös évnek.”



Rónai Tomi ott kezdte az évet, ahol tavaly abbahagyta. A két kategóriagyőzelem mellett összetettben két dobogós helyezést is begyűjtötte.

„Jobban nem is alakulhatott volna a hétvége. Sikerült mind a két futamot megnyernünk, sőt az abszolút kategóriában is két dobogós helyet gyűjtenünk, amivel nagyon elégedett vagyok. Úgy érzem, sikerült maximálisan koncentrálnom a feladatomra az egész hétvége során, ami sokban hozzásegített ahhoz, hogy ilyen sikereket érjünk el. Köszönöm a csapatomnak az egész heti munkát, illetve azt, hogy egy ilyen fantasztikus autót készítettek nekem a tél során. A következő versenyünk a Red Bull Ringen lesz, amit nagyon várok, bízom benne, hogy hasonlóan jól tudunk szerepelni az osztrák pályán is.”



VIP-vendégek: Pataki Attila és a Lázár-fivérek



Eszenyi László és Rónai Tamás kitett magáért

Míg Tomi az előző szezon utolsó versenyhétvégéjén, addig Eszenyi Laci az idei szezon első versenyhétvégéjén ültetett új autóbába, így a versenyzés mellett az összeszokásra is kellett koncentrálnia.

„Nem alakult minden úgy a hétvégén, mint ahogy azt terveztük, de inkább hiányérzetem van, mint csalódottságom. Az idény első tesztelésén lehetőségem nyílt, hogy egy új típusú Renault-val vágiak neki a szezonnak, ami a pozitívumok mellett rengeteg kockázattal is jár. Az első randik után úgy tűnik, hogy egy tartós kapcsolat elé nézünk. Az első versenyen a mögöttem érkező autó elkövetett egy felesleges és ostoba hibát, aminek én ittam meg a levét. A bal hátsó kerekemet kilyukasztotta, és így sajnos vége lett a versenyemnek. Szombathoz hasonlóan vasárnap is beragadt egy autó a rajtrácson, így hárman pályáztunk egy autónyi helyre. A kavarodás végén egy boly közepén találtam magam, és mire sikerült végigelőznom mindenkit, 50 másodperces hátrányba voltam az élbolyhoz képest.

Ekkora felzárkózás ilyen szoros mezőnyben esélytelen, ezért csak arra figyeltem, hogy az üldözőimet kellően távol tudjam tartani. A hétvégét így egy kategória második és egy összetett harmadik hellyel zártam.”

A versenyzőkön kívül természetesen sztárokból sem volt hiány az évadnyitón. Kelemen Balázs ökölvívó, Lázár Zoltán és Lázár Vilmost fogathajtó vagy éppen Pataki Attila is tiszteletét tette. Az Edda énekesse már régóta figyelemmel kíséri a csapat életét.

„Ez nem egy valótlan világ, ez tényleg a való világ. Ezekért a pillanatokért melózni kell, hogy az ember felállhasson a dobogóra. Itt nem a duma meg a vaker megy. Itt rengeteg kemény munka van, nagyon sok edzés és nagyon sok marketingmelő. Én ezért jövőre szívesen ilyen helyekre, és ezért veszek szívesen részt benne. Csak gratulálni tudok, és a teljesítményük előtt meg kell hajolni.”

A következő állomás május 22–24. között egy új helyszínen, a Red Bull Ring lesz Ausztriában.

Először formulaautóval

Volentér Balázs hungaroringi debütálása

A több éve a hazai gokartbajnokságban pallórozódó Volentér Balázs idén sem hagy fel szeretett sportágával, ám mellette már az Autós Gyorsasági OB-n is elindul a Nívó Motorsport Formula Renault-jával. Így került sor április végén formulaautós bemutatkozására.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA



A május 7-én nagykorúvá váló ifjú tehetség idén tehát két fronton igyekszik helytállni, viszont ő sem tud két helyen lenni egyszerre, így legutóbb döntenie kellett, melyik bajnokság futamára utazik el április utolsó hétvégéjén, mivel a gokart-ob és az autós gyorsasági ob idei nyitófordulóját is ekkor rendezték. Végül az ifjú pilóta a Hungaroring felé vette az irányt, ahol a Nívó Motorsport együttes Formula Renault-jával teljesítette élete első formulaautós versenyét.

Hogy tetszett?

Nagyon nagy élmény volt először versenyen vezetni egy ilyen autót, és az eredménnyel is elégedett vagyok, szerintem nem rossz ez így elsőre. A formulaautó nagyon más világ, mint a gokart, ezért kicsit furcsa is volt átülni bele. Itt sokkal kisebb a mozgás- és látótér, és azt is meg kell szokni, hogy nem a lábamnál van az autó eleje, és nem a hátamnál a vége, hanem bizony hosszabb a versenygép annál, mint amihez a gokartban hozzászoktam. Az idei évnek



„A formulaautó nagyon más világ, mint a gokart, ezért kicsit furcsa is volt átülni bele.”



Ekkora csapat kell ahhoz, hogy egy formulaautó helyt tudjon állni a hazai bajnoki küzdelmek során

különböző elvárások nélkül vágtam neki, a célom a kilométergyűjtés és a tapasztalatszerzés.

Milyen eredményekkel sikerült zárnod a hétvégét?

A pénteki időmérő rögtön nagyon jól sikerült, ott az abszolút 10. helyet értem el. A szombati első futam aztán még ennél is jobban alakult számomra. Sokáig egy, az enyémmel fiatalabb versenytécnika ellen is csatában tudtam lenni, előzgettük egymást oda-vissza, végül abszolútban a 10., a Formula Renault-ban a 2. helyet szereztem meg. A második időmérőn sajnos komolyabb probléma adódott a motorral, amit a vasárnapi futamra sem tudtunk kijavítani, így jelentős teljesítményhátránnyal indultam. Próbáltam a nehéz helyzetben is megtalálni a pozitívumot, például sokat gyakorolhattam a lekörözéseknél a tempóvesztés nélküli elengedéseket. Ez különösen fontos a magyar bajnokságban, hiszen az összevonasok miatt egy mezőnyben indulunk a nem a mi kategóriánkba számító, nálunk sokkal gyorsabb autókkal (például F3). Teljesítettem a versenytávot, és tapasztalatszerzésnek ez is nagyon jó volt.

A bajnokság következő, Red Bull Ring-i versenyét megint egy hétvégén rendezik a gokart-ob következő futamával. Melyiken indulsz?

A formulaautóval fogok menni megint, de szerencsére idén ez lesz az utolsó ütközés a két bajnokság futamai között, így utána a gokart-ob küzdelmeibe is újból becsatlakozhatok ottani csapatommal, a CRG-vel. Idén is a KZ2-ben indulok, ahol tavaly a magyar és a közép-kelet-európai bajnokságban is második lettem.



Attila a rajongókkal és az ellenfelekkel is jóban van



Mindkétszer dobogón

Tassi Attila jól kezdte az évet

Az autós gyorsasági országos bajnokság hungaroringi nyitőhétvégéjén az RCM Kupa mezőnye produkálta az egyik legizgalmasabb és legélvezetesebb futamot, melyben egy 15 éves ifjú tehetség, Tassi Attila is főszerepet vállalt.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: SPEEDLIGHTPHOTO

Tassi Attila napjaink egyik letehetősebb fiatal magyar autóversenyzője, aki 2013-ban a Suzuki Kupában elért második, míg tavaly az RCM Kupában megszerzett harmadik helyével tette le névjegyét az autós gyorsasági szakágban. Az előző idény-

ben két futamgyőzelmet is szerzett, és az év végi összesítésben csak két, nála jóval rutinosabb, korábbi magyar bajnok pilóta, Tim Gábor és Hatvani Bálint tudott előtte végezni. A 16. életévét június 14-én betöltő versenyző idén második teljes szezonját

futja az RCM Kupa mezőnyében, és a hungaroringi évkezdés kifejezetten jó eredményt hozott számára.

Hogyan készültél télen az új szezonra?

A téli szünetben nagyon sokat szimulátoroztam, emellett a csapattal sokat teszteltünk is, mert szerencsére volt rá lehetőségünk, előbb a Slovakia Ringen, majd most, a versenyhétvége előtt a Hungaroringen. A fizikális-mentális tréningekre is nagy hangsúlyt fektettem a télen, heti egy vagy két alkalommal jártam, járok rendszeresen edzésekre Matics Zsolt-hoz a Fit4Race-be.

És az iskola? Hányadik osztályba jársz most?

Jelenleg nulladik osztályos vagyok egy két tannyelvű gimnáziumban, ahol ebben az évben csak angolt tanulok. A nyáron hat hetet Angliában töltöttem, ezt is kifejezetten a nyelvtanulás miatt, mert ez a versenyzői pályafutásom szempontjából is fontos.

Ahogy a pályán elért jó eredmények is... Hogyan sikerült az idei első versenyhétvégéd?

Összességében nagyon jó hétvégét zártunk a Hungaroringen. Pénteken a szabadedzést megnyertem, de az időmérőn sajnos pont a gyors körömben hibáztam, és megpördültem. Végül az 5. rajthelyről kezdhettem meg az első futamot, innen sikerült felküzdenem magam a 3. helyre. Vasárnap a fordított

rajtrács miatt a 6. helyről indultam, de az első körben már a 2. helyen haladtam, sőt, a harmadik körben Benyó Mátét is megelőztem, így átvettem a vezetést. Onnantól azon voltam, hogy szakadjak el minél jobban a többiektől. Ez sikerült is, csak közben picit elmelegítettem a gumikat, így a végén Nagy Dani és Tim Gabi is beért, akikkel nagyon fair csatát vívtunk. Nekik az utolsó körben volt egymással egy kis konfliktusuk, amit ki

tudtam használni, így bejöttem másodiknak. Örülök, hogy mindkét futamon sikerült dobogóra állnom.

Hogy érzed, tudsz még javítani ezen a második helyen a következő futamokon, például Rijekában?

Igen, úgy érzem, mindenünk megvan hozzá. A csapat jó, az autó jó, a tempónk jó, már csak a pályaismeret kell, de szerintem ezzel sem lesz gond.

Az RCM Kupán kívül milyen terveid vannak még az idei és a következő évekre, hol indulnál szívesen?

Amint betöltöm a 16. évet, elkezdem járni 24 órás versenyekre. Elsőként Barcelonában fogok rajthoz állni egy hosszútávú versenyen, egy SEAT-tal. Hosszabb távon leginkább az ETCC-ben és a WTCC-ben gondolkozunk, de ahhoz, hogy ott lehetőséget kapjunk, még kellene néhány jó eredményt villantani, úgyhogy ezen dolgozunk.



A fiatal pilóta sajátos szurkolótáborral dicsekedhet, Kiss Ádám humorista és a Hooligans is érte izgul

Elsőbálozó

Vnoucekné bemutatkozó versenyei

Hosszú éveken át versenyzett az autós gyorsasági szakágban Vnoucek László, de ma már a ralikrossz-ob-n teszi ugyanezt. Felesége, Ilus is az ő biztatására öltött versenyzői overallt, és a hungaroringi Közép-európai Zóna és Magyar Bajnokság futamán sikeresen teljesítette élete első versenyeit.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA

Vnoucekné Ilus évek óta minden versenyre elkíséri férjét, így az autósport közege egyáltalán nem ismeretlen számára, ám magától a versenyzéstől eddig vonakodott. Végül férje unszolására idén mégiscsak belevágott a kalandba, és nem bánta meg, sőt, a hungaroringi versenyhétvége hatására a folytatáshoz is megjött a kedve.

Honnan jött az ihlet, hogy te is versenyzőnek állj?

Laci már jó 2-3 éve kérdegetti tőlem, hogy nem akarok-e elindulni egy autós gyorsasági ob-n, mert mennek ott lányok is, és szerinte biztosan nagyon élvezném ezt. Aztán voltunk egy edzésen, ahol tényleg egyből elkapott az érzés, így végül úgy döntöttem, idén belevágok a versenyzésbe.

A Hungaroringen teljesítetted első versenyedet. Milyen érzéssel zártad a hétvégét?

Nagyon jól éreztem magam, nekem nagyon tetszett az egész verseny. Az első időmérő edzéshez képest a második futamon 12 másodpercet tudtam gyorsulni egy körön, tehát szerencsére javulni is tudtam sokat. Élveztem

is a vezetést, az Alfa Romeo 156-os versenyautónk végig jól viselkedett, úgyhogy minden jó volt. A kategóriánkban sajnos csak hárman voltunk összesen, mindkét futamon a második helyet sikerült elérnem.

Folytatás lesz?

Igen. A következő, Red Bull Ring-i versenyen mindenképp ott leszek, és hát az egész szezon tervezük, de meglátjuk, hány versenyre sikerül eljutni. Legalább a futamok felén szeretnék részt venni, de inkább többön, mert az idei évre kitűzött cél, hogy



minél többet tanuljak és fejlődjek, ehhez pedig kellenek a versenykilométerek.

Nocsak, ezek szerint hosszabb távú terveid is vannak az autósportban...

Igen. Ha idén minden úgy alakul, ahogy elterveztük, akkor jövőre már szeretnék élesebben menni és növelni kicsit a tempót. Addig is marad a szorgalmas tapasztalatgyűjtés.



Az újonc hamar összeharátkozott az Alfával

Hockenheim és Hungaroring

Vizin Tamás ott folytatta, ahol tavaly befejezte

Idén bajnoki címének megvédésére készül Vizin Tamás a Lotus Cup Eastern Europe sorozatban, amit a lehető legjobban kezdett meg a Hungaroringen. A magyar bajnokság kezdete előtt azonban Hockenheimben, a „nagyok” között is kipróbálta magát.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR • FOTÓ: MAKAI GERGELY



Tamás áprilisban két F1-es pályán versenyzett

A Jim Clark Emlékverseny révén egy különleges élménnyel kezdődött a szezon. Mesélj erről!

Ez a verseny egyúttal a Lotus Európa-bajnokság idei első állomása is volt. Idén egyébként is az a tervem, hogy a lehető legtöbb Eb-futamot részt vegyek, ezáltal minél több tapasztalatot gyűjtsek, hogy a későbbiekben akár komoly esélyekkel vághassak neki a sorozatnak. A hétvégém nagyon jól is sikerült, bár elég kalandos volt számomra a kezdet, ugyanis a második szabadedzésen némi igazítás után az autómról egyszerűen lerepült a tető, így kabrióstílusban haladtam egy ideig. Ám talán ennek köszönhetően alaposan meg is fáztam, így még a rajt előtt is alig kaptam levegőt, ami nem könnyítette meg a dolgom.

Összességében hogyan boldogultál a legendás hockenheimi pályán?

Elég jól sikerült megtanulnom ezt a gyors, erős motorokat igénylő vonalvezetést. Bár épp emiatt némi hátrányunk is volt a végletekig felhúzott motorokat használó Eb-mezőnyrel szemben, és el is terjedt az a nézet, miszerint a magyar versenyzők nagyon jók a kanyarokban, de lassúak az egyenesekben. Tudtuk persze, hogy teljesítményhátránnyal érkezünk, próbáltunk is erre készülni, és szerintem Major Beni és én is jól tudtuk megoldani a helyzetet. Olyannyira, hogy a vasárnapi futamon sikerült a kategória harmadik helyéig feljőnnöm, amit követően persze nagyon nagy élmény volt egy Európa-bajnoki futamon serleget átvenni. Tény, hogy a következő Eb-versenyekre kicsit erősebb autóra lesz szükségünk, de remélem, hogy a csapatnak sikerül tennie valamit ennek érdekében.



Két héttel később a Hungaroringen már a Lotus Cup Eastern Europe szezonja kezdődött meg. Milyen volt a visszatérés hazai földre?

Komoly feladat vár rám a bajnokságban, hiszen idén ismét meg kell védenem a bajnoki címet. A hétvégén tovább nehezítette a dolgom, hogy az Eb-n használt futómű-beállítással versenyeztem, amellyel elég sokat szenvedtem a Hungaroringen. Furcsa volt ugyanis, hogy az autó nem kanyarodott olyan jól, ahogy azt a korábbi években megszoktam. Először magamban kerestem

a hibát, de a csapat megnyugtatóan, hogy az eltérést a futómű okozza.

Hogyan alakultak a futamok?

A szombati verseny rajtja igazán jól sikerült, több olyan autóval is csatáztam, amelyekre nem is számítottam, a Ficza Feri elleni küzdelmem pedig nagyon élvezetes volt. Amikor a biztonsági autó a pályára lépett, akkor már én álltam az élen a Lotusok között. Ekkor ugyebár összetorlódtam a mezőny, és az újraindítás után megérkezett mögém egy alfás pilóta, aki nem tudom, hogy pontosan mit gondolt, hiszen hátulról nagyon csúnyán nekemcsattant. Az ütközés rengeteg dolgot összetört az autón, köztük a kipufogót, de ezzel együtt is sikerült nyernem a Lotus CEE összesítésében. A csapat pedig nagyszerű munkát végzett, vasárnapra ugyanis helyrehozták az autót. Ezúttal a kategória második helyéről rajtolva biztonságos, de gyors vezetéssel ismét fel tudtam jönni az első helyre, így két győzelemmel kezdtem az idei bajnoki szezon.



„A csapat nagyszerű munkát végzett, vasárnapra ugyanis helyrehozták az autót.”

Együttműködő partnerek: Kaloplasztik Kft., Magtár Kft., Jamex Kft., Sárköz Green Plan Kft., Greenboo Kft., Optimum Solar Kft., Foody Product Kft., M.T. Hardy Kft., Cash-Med Kft., Pievra

Úridő



Ifj. Ficza szárnyalt a Hungaroringen

Az Autós Gyorsasági OB és a Közép-európai Zónabajnokság 2015-ös nyitófutamán ifj. Ficza Ferenc dupla győzelemmel kezdte az évet, de a legnagyobb feltűnést nem ezzel keltette.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA

A 19. születésnapját május 13-án ünneplő pilóta számára mozgalmasan indult az év, hiszen a TCR Nemzetközi Széria sepanyi nyitófordulóján is rajthoz állhatott a Zengő Motorsport SEAT-jával. Az esemény különlegességét az adta, hogy az F1-es Malajziai Nagydíj keretében rendezték, és a TCR vasárnapi futama közvetlenül az F1 előtt rajtolt el. Ifj. Ficza a szerdai pályabejárásán még Sebastian Vettelrel is összetalálkozott, és noha a 40 Celsius-fokos hőségben napszúrást kapott, ennek ellenére remekül teljesített egész hétvégén. A második szabadedzést megnyerte, majd a futamokon sokáig az élmezőnyben autózott, végül egy-egy koccanás miatt a 9. és a 10. hely lett az övé a leintésnél.

Ezt követően a hazai bajnokság hungaroringi nyitóhétvégéje következett az ifjú magyar reménység számára, aki Honda

Fecő a nemzetközi erőpróbák után itthon is bizonyított

Integra Type-R versenypéppel az F-2000-es kategóriában mindkét versenyét megnyerte. Ennél is nagyobb feltűnést keltett azonban 2:06,5-ös köridejével. Ez hatalmas fegyvertény és igazi úridő ahhoz képest, hogy

egy szinte teljesen utcai autóról beszélünk. Ifj. Ficza ennek ellenére jó csatákat vívott az erősebb autókkal is, Vizin Tamás Lotusát a második futamon például egy remekbeszabott előzessel utasította maga mögé.

Idén az ob-n teljes szezont szeretne futni a pilóta, de emellett több rangos nemzetközi versenyen is rajthoz állhat még a Zengő Motorsport jóvoltából. Mindenhol a lehető legjobb eredmény elérésére, a győzelemre törekszik, a versenyek közötti holtidőben pedig szinte éjt nappallá téve szimulátorozik, hogy így fejlessze tovább magát.



Versenynaptár

Az MNASZ 2015-ös rendezvényei időrendben



SZAKÁG	IDŐPONT	ESEMÉNY NEVE	TIPUS	HELYSZÍN
Drift	2015. 05. 08.	Drift-OB	OB	Slovakia Ring (SVK)
RA	2015. 05. 15-17.	Iseum Rali 2015	ORB + R2 + Hist. / OMRB	Szombathely
TR	2015. 05. 15-17.	Riverside Baja	OB	Rechnitz/A- Beled
GY	2015. 05. 15-16.	Swift Cup Europe	OB csak Suzuki	Red Bull Ring (AUT)
Drag	2015. 05. 16.	Drag-OB	OB	Kiskunlacháza
GO	2015. 05. 22-24.	Gokart-OB + CEE	OB+CEE	Pachfurth
AC	2015. 05. 23-24.	Autókrossz-OB	OB	Szeghalom
RC	2015. 05. 24-25.	Ralikrossz-OB / Oláh Gumi kupa	OB	Máriapócs
Drift	2015. 05. 24-25.	Oláh Gumi Drift fesztivál	OB	Máriapócs
TR	2015. 06. 05-07.	IV. Gyulai Várfürdő Kupa	ZT + OB	Gyula
RC	2015. 06. 06-07.	Zóna + OB	ZT + OB	Nyírad
RA	2015. 06. 12-14.	Székesfehérvár Rali	ORB + R2 + Hist.	Székesfehérvár
NK	2015. 06. 12-14.	World Series by Renault	NK	Hungaroring
AC	2015. 06. 13-14.	Autókrossz-OB	OB + Zóna	Rupa (CRO)
GY	2015. 06. 19-20.	Swift Cup Europe	OB csak Suzuki	Salzburg Ring (AUT)
GY	2015. 06. 19-21.	Gyorsasági-OB	OB + ZT	Slovakia Ring (SVK)
GO	2015. 06. 19-21.	Gokart-OB + CEE	OB+CEE	Kecskemét
Drag	2015. 06. 27.	Drag-OB	OB	Kunmadaras
Drag	2015. 07. 04.	Drag-OB	OB	Bolkovce (SVK)
Szlalom	2015. 07. 05.	64. HegCsi Race Kupa	ZT + OB	Kecskemét
GY	2015. 07. 10-11.	Lotus Cup Eastern Europe	OB csak Lotus	Spa (BEL)
RA	2015. 07. 10-12.	Veszprém Rali 2015	ORB + R2	Veszprém
GO	2015. 07. 10-12.	Gokart-OB + CEE	OB+CEE	Vysoke Myto
VB	2015. 07. 24-26	F1 Magyar Nagydíj + GP2,GP3 + Porsche	VB	Hungaroring
RA	2015. 08. 01-02.	Baranya Kupa 2015	R2 + Hist.	Komló
AC	2015. 08. 01-02.	Autókrossz Zóna + OB (2-OB futam)	ZT + OB	Túrkeve
GO	2015. 08. 07-09.	Gokart-OB	OB	RabócsiRing
TR VK	2015. 08. 13-16.	Hungarian Baja	VK + OB	Pápa
RA	2015. 08. 14-16.	Kassa Rali 2015	ORB + R2	Kassa (SVK)
AC-EB	2015. 08. 15-16.	FIA Autókrossz-EB	EB	Nyírad
Drag	2015. 08. 16.	Drag-OB	OB	Kunmadaras
GY	2015. 08. 21-23.	Gyorsasági-OB	OB + ZT	Slovakia Ring (SVK)
Drift	2015. 08. 30.	Drift-OB	OB	Hungaroring
Drag	2015. 08. 30.	Drag-OB	OB	Hungaroring
Truck-EB	2015. 09. 05-06.	European Truck Racing Championship	EB	Hungaroring
AC	2015. 09. 05-06.	Autókrossz-OB	OB + Zóna	Lucenec (SVK)
GY	2015. 09. 11-13.	Gyorsasági-OB (3 futam)	OB	Hungaroring
RC	2015. 09. 12-13.	Ralikrossz-OB	OB + Zóna	Greinbach (AUT)
Drag	2015. 09. 12-13.	Drag-OB	OB	Kiskunlacháza
GO	2015. 09. 18-20.	Gokart-OB + CEE	OB+CEE	Pannónia-ring
GY	2015. 09. 19-20.	Lotus Cup Eastern Europe	OB csak Lotus	Zolder (BEL)
GY	2015. 09. 25-26.	Swift Cup Europe	OB csak Suzuki	Red Bull Ring (AUT)
Drag	2015. 09. 26.	Drag-OB	OB	Kiskunlacháza
AC	2015. 10. 03-04.	Autókrossz Zóna + OB	ZT+OB	Nyírad
RC	2015. 10. 03-04.	Ralikrossz-OB	OB	Nyírad
GO	2015. 10. 09-11.	Gokart-OB	OB	Kecskemét
RA Hist.-EB	2015. 10. 16-18.	49. Mecsek Rali	Hist.-EB + ZT + ORB + ZT + R2	Pécs
RC	2015. 10. 23-24.	Ralikrossz-OB	OB	Máriapócs
RA OM	2015. 12. 28-29.	Szilveszter Rali 2015	OM	Hungaroring





Kancsár Ferenc vörös helyett kékre váltott, de így is a leggyorsabb maradt



A legkisebbek osztályában komoly létszámú mezőny gyűlt össze a Pannónia-Ringet

Az újdonság erejével

Közép-Európa legjobbjai a Pannónia-Ringen

Április végén hazánkba látogattak a környező országok legjobb gokartosai, akik a Közép-kelet-európai Rotax Max Challenge (CEE) és a Magyar Bajnokság mellett a Magyarországon most bemutatkozó új versenysorozat, a Közép-európai Zónabajnokság keretében mérköztek meg egymással az ostffyasszonyfai pályán.

SZÖVEG: SZŐKE ADÉL, BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: TENK LÁSZLÓ

Mind a három bajnokságot a Magyar Gokart Szövetség szervezi, a CEZ bajnokságot idén először. Ezt a versenysorozatot az FIA-CIK, az FIA gokartbizottsága írta ki, és a Magyar Gokart Szövetség nyerte el a szervezésének jogát. Plusz érdekessége a sorozatnak, hogy az előző évben Jean Todt, az FIA elnöke adta át a díjkiosztó ceremónián a kupákat.

Több mint száz versenyző vett részt a Pannónia-Ringen rendezett futamokon, de a legnépszerűbb kategóriák a legkisebbeknek

lehetőséget adó Micromax és MiniMax voltak. A Magyar Bajnokság MiniMax kategória döntőjében az első helyezett Nagy Sándor lett, őt követte Válint Bence és Körnöczy Gergő. A Micromax kategória nagy csatáiból Dominkó Arnold került ki győztesen, Sugár Dániel lett a második, és Lázár Vilmos ért harmadikként célba a magyarok közül.

Az időjárás kedvezett a versenyzésnek, hiszen végig napsütéses, meleg idő volt, így nem kellett sok állítást végezni a gokartokon.

Volt olyan kategória, ahol a nemzetközi értékelésben is magyar versenyző győzelmének tapsolhattak a nézők. A sokszoros bajnok Kancsár Ferenc idén a CEE megnyerésére fekteti a fő hangsúlyt, így ő a hazai ob duna-szerdahelyi nyitófordulóján el sem indult. A mostani, pannónia-ring-i versenyen viszont nemcsak hogy ott volt a mezőnyben, de

hengerelt a DD2-es kategóriában: az időmérő után az elődöntőt és a döntőt is megnyerte, ezzel az első hétvége után vezet a CEE és a CEZ értékelését is. Honfitársaink közül mindenképp ki kell még emelni Kovács Gábor Roland teljesítményét, aki mindkét futamon a 3. helyet szerezte meg (az osztrák Max Hofer fért be a két magyar közé), és két versenyhétvéget követően vezet az ob értékelését a DD2-ben, míg a DD2 Masters tekintetében Fodor Géza mondhatja el ugyanezt magáról.

A KZ2 futamát az ob értékelésében Nagy Milán nyerte, és az összetettben is ő vezet.

A Rotax Max kategóriában Fodor Árpád érte el a legjobb eredményt a magyarok közül, aminek köszönhetően az összetett pontversenyben is átvette a vezetést minimális, négy pontos különbséggel Ferencz Márktól.

Az utánpótláskorú versenyzőket felvonultató Rotax Max Junior elődöntőjében Sövény László, a döntőben viszont már Vincze Ádám szelte elsőként a célvonalat a magyarok közül. Az ob-tabellát két versenyhétvége, azaz négy forduló után Kovács Zsombor és Vincze pontazonossággal vezetik.

A Rotax Max Mastersben csak magyarok indultak, itt az időmérőn és az elődöntőben is Baló András, Ellenés László, Gyutai Péter volt az első három sorrendje. A döntőt is Baló nyerte, ezúttal Gyutai és Hornyak István előtt. A bajnokságok állását illetően itt az az érdekes helyzet állt elő, hogy míg az ob pontversenyében két hétvége után Gyutai áll az élen, addig a most megkezdődött CEE és CEZ összetettjét Baló vezeti.

Mindhárom bajnokság következő versenyét az osztrák Pachfurthban rendezik, május 22. és 24. között.



Parázs jelenetekből sem volt hiány a szezon második versenyhétvégéjén, minden kategóriában beindult a harc a bajnoki pontokért

Jerkó mindig dobogós

Ferencz Márk célja változatlan

Nem alakult tökéletesen a gokart országos bajnokság Pannónia-Ringen rendezett második fordulója a ProKart Team Hungary csapata számára.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: TENK LÁSZLÓ



A csapat legjobbjá ezúttal Jerkó Patrik volt

Az ostffyasszonyfai versenyre jócskán benépeült a Rotax Max mezőnye, mivel az ob második fordulója mellett a Közép-kelet-európai Rotax Max Challenge (CEE) és a Közép-európai Zónabajnokság (CEZ) idei első összecsapását is itt rendezték. Jerkó Patrik ugyan továbbra is őrzi százszázalékos dobogós mérlegét új kategóriájában, ám csapattársa, Ferencz Márk több ízben is egy dodzsempályán érezhette magát, ahol nem jó az elől haladónak...

„Egy jó rajt után a 4. helyig zárkóztam fel, de utána kaptam hátulról egy ütést, amitől a gokartom viselkedése megváltozott, így egyik

magyar vetélytársam utolért, majd egy érdekes szituációt követően elfogyott alólam a pálya. A döntő rajtját a 7. helyről vártam, szerencsére ez is hasonlóan jól sikerült, mint a másik, és a második körben szintén a 4. helyen találtam magam. Már a 3. helyért előztem, amikor kiforgattak, és elment mellettem az egész mezőny – mondta Ferencz Márk, majd sietve hozzátette: – A célom nem változott, idén CEE-bajnok szeretnék lenni, és úgy érzem, a mögöttem álló csapattal erre reális esélyünk van.”

Jerkó Patrik mindössze második versenyhétvégéjét teljesítette a Rotax Maxban, de

ettől függetlenül megsüvegezendő az a tény, hogy eddig minden futamán dobogós helyen végzett a magyarok között. A Pannónia-Ringen egy 3. és egy 2. hellyel gazdagodott, és összesítésben a 3. helyet foglalja el az ob-tabellán, közvetlenül csapattársa, Ferencz Márk mögött. „A rajtjaim nem voltak túl acélosak, de a versenyeken sokat tudtam előzni, és örülök az elért eredményeknek” – mondta el a 15 éves versenyző.

A csapat újonca, a 13 éves Szabó Boldizsár első versenyét teljesítette nemzetközi mezőnyben, és kiválóan helytállt, hiszen Közép-Európa legjobb ifjú gokartosait végig



tizedmásodperces különbségekkel tudta követni. Összesítésben a 4. helyről várja a magyar bajnokság folytatását. Ő és Ferencz Márk még az ostffyasszonyfai versenyt megelőzően a Vysoké Mytőban rendezett Morva Kupa-futamon is elindultak, így gyűjtve értékes tapasztalatokat a júliusban ugyanezen a helyszínen sorra kerülő ob- és CEE-futamra.

Köszönet a támogatóinknak: Gravitáció Kft., Körös Spedit Zrt., Mondoro Kft., Jatex Kft.



Méltó revans

Kovács Zsombor pazar előzése

Bár a dunaszerdahelyi idénynitón aratott duplagyőzelmét a gokart-ob második, pannónia-ringi versenyhétvégéjén nem sikerült megismételnie, a Hargitai Racing 12 éves tehetsége, Kovács Zsombor ezúttal is kihozta lehetőségeiből a maximumot, és a döntőben kiváló versenyzessel mentette a menthetőt.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: TENK LÁSZLÓ

Az ostffyasszonyfai pályán rendezett verseny egyben a Közép-kelet-európai Rotax Max Challenge (CEE) és a Közép-európai Zónabajnokság (CEZ) idei nyitófutamatát is jelentette, így a Rotax Max Junior kategóriában a szoká-

sónál is erősebb és népesebb mezőny gyűlt össze. Nem kevesebb, mint 17 ifjú tehetség feszült egymásnak, köztük a kategória magyar bajnoki címvédője, Kovács Zsombor, aki az időmérő edzésen a 7. helyre kvalifikálta magát.



Ha csak az előzések alapján osztottak volna pontokat, Kovács Zsombor nyeri a hétvégét

Az elődöntőben az utolsó kört még legjobb magyarként az 5. helyen kezdte meg, ám a végén ütközött egyik riválisával, így csak a 11. helyen intették le. A magyarok között így is a 3. lett. A döntőben aztán a 11. helyről az első kanyarban a 15. helyre esett vissza, miután a nagy tumultus miatt kénytelen volt elvenni a gázt, hogy elkerülje az ütközést. Innen jött fel a leintésig a 7. helyre, közben néhány parádés előzést is bemutatva. Az őt az elődöntőben kilövő riválisát például egészen különleges manőverrel előzte meg a külső íven, így véve rajta revansot a korábbiakért. Az ob értékelésében újabb dobogós helyet ünnepelt, míg összesítésben két versenyhétvége után pontazonossággal vezet a magyar bajnokságot.

„Az egész hétvége szenvedés volt, a pálya folyamatosan változott, és nem igazán találtuk a váz beállításait. A helyzet azért így sem volt tragikus, hiszen az elődöntőben Zsombor egészen az utolsó körig előzte összes magyar riválisát, ekkor azonban az egyikük kilökte őt, így visszaesett a magyar értékelés 3. helyére. A döntőben hatalmas versenyt futott, és a külső íves előzése sok mindenért kárpótolt minket, így végül nem zártuk olyan rossz szájjal a hétvégét. Köszönjük a Hargitai Racingnek, Kovács István csapatfőnöknek és technikai igazgatóknak, a 2006-os világbajnok-győztes Ben George-nak az áldozatos munkát. Készülünk a következő versenyre” – hangzott a fiatal tehetség édesapja, Kovács Tibor értékelése.

Büki Barbara

és a Kia Sorento

136-137

Lány

Név: Büki Barbara

Kor: 23 év

Lakhely: Cala Ratjada Mallorca

Foglalkozás: felszolgáló

Autó

Név: Kia Sorento ECO dynamics

Gyártási év: 2015

Teljesítmény: 200 LE

Motor: 2198 cm³



Fotó: Janics Attila



Feltámadt a legenda

138-139



Ford GT, a szupersport kategória trónkövetelője

Alacsony tömegével, fejlett aerodinamikájával és ultratakarékos EcoBoost motorjával a vadonatúj Ford GT szénszálas szupersportkocsi új szintre emeli az innovációt.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: FORD

A Ford bemutatta a modern technológiákkal teletűzdelt vadonatúj GT modelljét, amely egyike annak a több mint 12 nagy teljesítményű Ford-modellnek, amelyek 2020-ig jelennek meg a márkakereskedésekben.

A vadonatúj GT egy hátsókerék-hajtású, középmotoros, karcsú és áramvonalas karosszériájú, kétajtós kupé. A szupersportkocsit az eddigi legerősebb sorozatgyártású EcoBoost motor hajtja, az új generációs, ikerturbós EcoBoost V6-os blokk teljesítménye meghaladja a 600 lóerőt. A GT szerkezete könnyű anyagokból épül fel – többek közt szénszálasból és alumíniumból –, így az autó nemcsak remekül gyorsul és kiválóan irányítható, hanem üzemanyag-fogyasztása is alacsonyabb.

A Ford mérnökei számára egyértelmű volt,

hogy az új GT-ben olyan technológiákat alkalmaznak, amelyek kizárólag a legdrágább sportkocsikban használatosak. Ilyen a fejlett, aktív aerodinamika (például a karosszériából kiemelkedő hátsó légtérrelő), valamint számos innovatív anyag és technológia; ez utóbbira jó példa a SYNC³, a Ford modern fedélzeti csatlakozási rendszerének legújabb változata.

A versenykörülmények közt is jól szereplő motorkonstrukcióra épülő új generációs, ikerturbós, 3,5 literes EcoBoost V6-os az új GT-ben széles fordulatszám-tartományban adja le magas teljesítményét, és magas nyomatékcsúcsa lenyűgöző gyorsasággal épül fel. A GT motorja a vadonatúj, hengerekénti/kettős közvetlen üzemanyag-befecskendezés és az alacsony súrlódású görgős szelepelem

rendszer révén még élénkebben reagál a gázparancsra. Az ikerturbós EcoBoost V6 erőforráshoz csatlakozó hétfokozatú, dupla kuplungos sebességváltó szinte azonnal elvégzi a fokozatváltásokat.

A GT formatervének legfontosabb eleme a kiváló aerodinamika; a légellenállást aktív megoldások mérséklik, miközben növelik



Az újdonság formatervének legfontosabb eleme a kiváló aerodinamika, de a légellenállást aktív megoldások is mérséklik

„Az F1-stílusú kormánykeréken minden szükséges kezelőszerv megtalálható.”



a leszorító erőt és javítják a stabilitást. Az optimális csepp alaktól kezdve a repülőgépszerű kocstitesten át a kilátást javító, ívelt szélvédőig minden formai elem a légellenállás minimalizálását és a leszorító erő fokozását szolgálja.

A modern karosszériához aktív, versenyaútós stílusú kanyarstabilizátor és állítható magasságú, nyomórudas futómű csatlakozik. A 20 colos kerekeken egyedi gumikeverékből készült, kifejezetten a Ford GT-hez tervezett mintázatú Michelin Pilot Super Sport Cup 2 gumibroncsok feszülnek. A soküllős keréktárcsák mögött mind a négy keréken karbon-kerámia fékbetétek láthatók.

A határozott formavilágú, kétülékes cockpitba felfelé nyíló ajtókon át lehet bejutni; a vezető és az utas ülése közvetlenül egybeépül a szénszálas utascellával. Az F1-stílusú kormánykeréken minden szükséges kezelőszerv megtalálható, s a vezető akadálytalanul hozzáfér a kormány mögött található sebességváltó karokhoz. A teljesen digitális, konfigurálható műszeregységen számos fontos járműinformáció jelenik meg. A kijelző többféle vezetési környezetre és különböző üzemmódokra konfigurálható.



AQUAPROFIT

Műszaki, Tanácsadási és Befektetési Zrt.



A fenntartható fejlesztések szakértője

Szakterületeink:

- környezetvédelem
- vízgazdálkodás
- vízkezelés
- területfejlesztés
- turizmus
- projektfinanszírozás

www.aquaprofit.com

Nyomasztó fölény

Volkswagen Passat Comfortline 2.0 TDI Bluemotion DSG

Ismét nagyot alkotott az Év autója címet nyert modelljével a német gyártó, szinte csak az a „zavaró” benne, hogy nem lehet fogást találni rajta.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: FARKAS TAMÁS



Maga a megtestesült konzervativizmus, de ez kell a népnek



Biztos járt már úgy az olvasó, hogy szurkolat az esélytelen focicsapatnak, a meccs közben reménykedett a csodában, vagy abban, hogy a toronymagas esélyes elront valamit. De az esetek nagy részében csak az amatőrök hibáznak, a profik nem.

Most hasonló a felállás, a Passat a legyőzhetetlen, és öt költségtájták az ellenfelek, de a németek annyira jól összerakták az autót minden porcikáját, hogy maximum a drága vételárba és az elődtől alig különböző, konzervatív külsebe lehet belekötni.

A kellemetlen az, hogy ezekre is van magyarázat. Az ár az, hogy a VW tulajdon-

képpen létrehozta a maga prémium light osztályát, amely néhány fokkal az Audi-BMW-Mercedes hármast fogat színvonal alá helyezkedik el. A konzervatív külső, a „csak semmi feltűnés, semmi változtatás” pedig a vevőkör igényéből adódik: a társadalom középrétegének felső része vásárolja a Passatot, ezen felül cégek közepvezetői kapják. Az ilyen csoportokat ez a stílus és ez az ársáv elégíti ki.

Azért pár nem odaillo részletet sikerült találni a VW-n: számunkra nem volt tökéletes az alkalmazkodó, tanuló (adaptív) tempomat, amely városban durvábban fékez, mint ami

szükséges lenne, ezen felül a széria stop-start rendszeren is lehetne finomítani, mert újrainduláskor kissé nyers a működése.

A kétliteres dízel rezgéseit, hangjait, a szélzajjal és a gumik hangjával együtt kizárták az utastérből, ezért és a fogyasztása miatt kiváló utazóautó a Passat. Hazai aszfalton, a sebességhatárokat betartva, valamivel hat liter alatt tartható az étvágy, de ha kicsit mozgatjuk az autót, és nem állandóan Eco módban közlekedünk, akkor hét liter fölé is hajszolható.

Az alacsony fogyasztás, a maga módján jó vezethetőség és még a minőség is visszavehető

az új padlólemezre. Az MQB névre hallgató újdonságnak köszönhetően a Passatok átlagosan 85 kilót fogytak, ebből egyenesen következik a tovább javult gazdaságosság. A rugózás karakterisztikája természetesen változtatható, a sportosabb módban is konzervatív marad, a fogtömést kirázó keménység ismeretlen fogalom.

Az új padlólemez hatására a tengelytáv nyolc centit nőtt, így a helyhiányra sehol nem lehet panaszkodni, a hátsó ülésen helyet foglalók térde kényelmesen elfér, maximum hosszú combú fotómodelleknél okozhat gondot a kialakítás. A nagyon magasak

számára a fejtér esetleges hiányát a kombi kivitel orvosolja, mert ott a tető egyenesen megy tovább, nincs a limuzinnál meglévő lefelé hajló ív.

A minőségre úgy hat ki a technika, hogy a szilárdabb karosszéria kiváló rögzítési helyet ad a kárpitoknak, műanyagoknak, így esély sincs a zörgésre. És ez az a terület, amely a konkurensok számára igazán „zavaró”, mert a középkonzolon, a váltókar élein, a légbeömlők rácsain is látszik a kidolgozottság, a mindenre kiterjedő odafigyelés. Ez összességében konzervatív stílusú, minőségi belteret eredményez, kényelmes ülé-

sekkel, ahol az elektronika terén sem lóg ki a lóláb. Az autó fedélzeti rendszere könnyen teremt kapcsolatot a legújabb mobiltelefonokkal, táblagépekkel, és persze a ma divatos biztonsági extrákkal is felszerelték – így valóban ideális autóra lel, aki vásárlásnál a Passatra adja a voksát.

Műszaki adatok	
Hossz./szél./mag.:	4866/1832/1458 mm
Motor:	1968 cm ³ , 150 LE/3500–4000, 340 Nm/1750–3000
Gyorsulás (0–100 km/h):	8,7 s
Ár:	11 022 110 Ft (alapár: 9 494 900 Ft)
Tesztautó:	Miskolc Autó Kft.



Jobbá vált

Mazda CX-5 CD150 AWD Attraction AT

A Mazda szabadidő-autója a kategóriájában a legjobban fogy Európában: tavaly közel hatvanezer darabot értékesítettek belőle. Nemrégiben ezen a sikermodellen hajtottak végre ráncfelvarrást.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

Tavaly a Mazda ismét húszszázalékos növekedést produkált az eladásában az öreg kontinensen. A sikert úgy érte el, hogy a pár éve divatos kis hengerűrtartalmú turbómotorok helyett a saját maga által fejlesztett, Skyactiv fantázianév alatt futó motorokat használja, és a nagy kompressziójú, közepesnek számító hengerűrtartalmú, takarékos erőforrásokat építette be a könnyű karosszériákba. A fogadtatás nagyszerű volt, hiszen ahhoz, hogy a magyar vásárlói igényeket kielégíthessék, az osztrák képvisellettől irányítottak át hozzánk új autókat...

Hogy a konkurenciának jobban fájjon a feje, enyhén átalakult külsőt és prémiumba hajló belső kapott a CX-5. A márka hibátlan imázsa, a szép és jó autók azzal jártak, hogy egyre többen pártolnak át hozzájuk, még a német prémium gyártóktól is. Ezt a feltételezést teszünk abszolút megerősíti.

A „rég” CX-5-tel tapasztaltak ismétlődnek a ráncaitól megfosztott autónál, szabadidő-autó létére élvezetes vezetni, és nagyon jó a kanyarokban. A prémium életérzést fokozta, hogy nem az elsőkerék-hajtású alapmodellt kaptuk meg a tesztre, hanem az igen jól felszerelt, 150 lóerős

és 380 Nm-t teljesítő 4x4-es, automata váltós verziót. Ez tízmillió fölé kúszott vételárát jelentett, ettől nem kell annyira „megjédeni”, mert minden ma trendi felszerelés, tehát a jelzőtábla-felismeréstől a kormányelengedés figyelmeztetéséig minden extra megtalálható az autóban. Így nincs mit kifogásolni rajta, mert ezekhez a pluszokhoz máshol is ezt az árat társítják.

Akad azért kritizálni való – mert a japánok azért japánok maradtak: a kárpitok, az ülések és a műszerfal is a megszokott világosszürkében pompázik, ezt csak a tető és az ajtóoszlopok fehérsége ellensúlyozza.

Szerencsére a bevált dolgokon nem változtattak a tervezők, a műszerfal tetején lévő tennyező képernyőre nem költöztettek fel mindent, a fűtés, a klíma vezérlése a megszokott helyén, a középkonzol közepén található, és a hagyományos tekerőkapcsolókkal könnyedén vezérelhető.

A Mazda szabadidő-autója kiváló alternatíva azoknak, akik nem a prémiummárkákban szeretnének vásárolni, de nem engednek az igényeikből



Műszaki adatok	
Hossz./szél./mag.:	4555/1840/1670 mm
Motor:	2184 cm ³ , 150 LE/4500, 380 Nm/1600–2600
Gyorsulás (0–100 km/h):	9,2 s
Ár:	10 200 000 Ft (alapár: 6 980 000 Ft)
Tesztautó:	Mazda Motor Hungary Kft.

Drágának találja az új autókat?

Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz

Nyitva tartás: H-P: 7:30-16:30

1221 Budapest, Hajó u. 1.

www.kovesdan.hu

Tel.: 061-229-2500/12m.

szerviz@kovesdan.hu



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

KövesdánKft.

independent car dealer, independent service

www.Porsche911service.hu

2012 Porsche 911 Carrera S



Minden típusú Porsche szervizelését vállaljuk!
Időpont 2 napon belül: +36704500528
1221 Bp, Hajó utca 1.



Kövesdán Kft
independent car dealer and repair service



A legkapósabb

BMW 320d Limousine

A bajor márka folyamatosan eladási csúcsokat döntöget és évek óta vezeti a prémium trió közötti értékesítési versenyt. A müncheniek sikeréhez nagyban hozzájárul a hármasszéria slágermodellje, a 320d.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: FARKAS TAMÁS

Tesztautónk a BMW árképzési rendszerének iskolapéldája. A dohányszínű, pazar Dakota bőrkárpitozással és gyönyörű fabetétekkel feldobott modellt egy kellemes autó vételárának megfelelő extra tette még remekebbé. A néhány tízezer forint híján hatmilliót kitevő extra árba belefért a briliáns hatású Imperiál kék szín, az előbb említett bőrkárpit, tetézte a kényelmet a Luxury Line néven futó csomag, ami rögtön hatszázezer forintot dobott a fogyasztói áron. A végeredménye az extra áron való lovaglásnak, hogy a fentiek nagyon kellemessé varázsolták az autót, és a kényelem, az esztétika terén sokat dobott a 320d-n.

A tesztmodell egyébként hozta a típustól és a márkától elvárt standardokat, és kiváló vezetethezőse is pluszpontot jelent. A 184 lóerő és a 380 Nm elsőre soknak tűnik, de talán ez még azon a határon mozog, amely kényelmesen kezelhető az átlagos vezető számára, még hátsó kerek hajtással hajtással is. A gyorsulási adat nem eget verően sportos, fejet letépő tempóról nincs szó, 7,6 szekundum kell a 100 km/h eléréséhez, a végsebesség pedig 230 km/h. Ami viszont már több mint elegendő.

A sportosság és a hagyományos koncepció azért áldozatokkal is jár: a hátul hajtás hátránya a kardánalagút, amely gyakorlatilag két-



A különleges bőrkárpit és a speciális fabetét meghökkenítő hatást kelt



személyessé teszi a hátsó ülést. A közepén ülőnek a lábterét szó szerint megosztja az alagút. Aki derékfájással küszködik vagy nehezen mozog, az a sportos, alacsonyabb üléshez nem lesz elragadtatva. Nekik az új kettes szériás egyterűt vagy az X1/X3-as szériát tudjuk javasolni...

A végére még néhány gyakorlati tapasztalat: zajok terén a külső tükrök hangja volt tolakodó, a motor pedig alapjáraton hangos. Menet közben aztán utóbbi átvált sportos, élvezetes zajba, miközben a fogyasztás hat liter körül alakul.



Egyszerű, de nagyszerű forma: a BMW-nek ez a sikerreceptje a kategóriában

Műszaki adatok	
Hossz./szél./mag.:	4624/1811/1429 mm
Motor:	1995 cm ³ , 184 LE/4000, 380 Nm/1750-2750
Gyorsulás (0-100 km/h):	7,6 s
Ár:	15 441 900 Ft (alapár: 9 499 000 Ft)
Tesztautó:	BMW Magyarország Kft.

OLVASÓINKTÓL

Verstappen gyors, de...

Annak ellenére, hogy a szereplése kelle- mes meglepetés volt számomra, továbbra is azt mondom, hogy nem tesz jót a sport- nak, ha egy tizenéves is a pilóták között van. Jelen esetben ez csak azt bizonyítja, hogy a királykategóriában egy tinédzser is simán megállja a helyét, ez pedig szerin- tem rontja a Formula-1 megítélését.

Dézi Tamás László

Vettel segíti Schumacher fiát

Schumacher felfedezte Vettelt, ő meg most „felfedezi” a fiát. Szép gesztus, hogy nem felejtette el, honnan jött. Talán csak ő maga tudja, hogy Schumacher mekkora hatással volt rá, illetve hogy mennyire egyengette a karrierjét, de nyilván nem véletlen, hogy most ő lesz Mick pártfogója.

Varga Tamás

Pozitív csalódás

Amikor először megláttam a Ferrari új csapatfőnökét, semmi jót nem néztem ki belőle. Úgy tűnt, hogy csak egy hatalmas márká, a Marlboro egykori első embe- re, aki nem sokat ért a Formula-1-hez, mellesleg számomra szimpatikus se volt a túl megnyerő külseje miatt. Ám egyelőre Maurizio Arrivabene tökéletes, jobb nem is lehetne, simán el tudom hinni, hogy érkezése új lendületet adott a csapatnak.

Együd Árpád

Rosberg lemaradt?

Szerintem Rosberg idén legfeljebb 1-2 futamot nyer. Hamilton összeszedettebb, mint tavaly volt, ellene nem tud semmit tenni. És ott van a Ferrarival Vettel, aki immár képes beleköpní Rosberg leve- sébe. Szerintem egy Hamilton-Vettel csatára egész évben több esély van, mint egy Hamilton-Rosberg párharcra. Jó pilóta ugyan Rosberg, de nincs meg benne az, ami Hamiltonban, Vettelben és Alonsóban, az a plusz, amivel kima- gasodna a többi pilóta közül.

Papp Viktor

TIZENÖT ÉVE ÍRTUK



Juan-Pablo Montoya szerződésének is szerepel a Benetton-Renault tervei között. A Toyota a hírek szerint már szintén tárgyal az esetleges együttműködésről a címvédő Cart-bajnokkal, de a japánok F1-es menet- rendje még nincs kész, a kolumbiai viszont minél előbb szeretne átigazolni.

Elképzelhető, hogy néhány év múlva már három gumigyártó lesz az F1-ben, mert úgy hírlki, hogy a Dunlop saját sportprogramon dolgozik. A spekulációk szerint az új bronzgyártó két-három istállót látna el, a Michelin pedig öt alakulatról gondoskodik. A Bridgestone számára így három-négy csapat maradna.

Az idény egyik újonca, Nick Heidfeld gyűjti a női pillantásokat. A húszas éveie elején járó németet több médiában is a legszexisebb F1-es versenyzőnek titulálták, így lekörözte a playboyként ismert Eddie Irvine-t is. A Prost istálló szerint Heidfeld postaládája tele van női levelekkel, a fiatal tehetség nem is képes az összeset elolvasni.

Nigel Mansell, az 1992-es világbajnok Michael Schumachert tartja a legjobb mai pilótának, és úgy gondolja, hogy a német idén – immáron harmadik alkalommal is – megnyeri a pontvadászatot. A brazil legenda, Nelson Piquet is egyetért egykori ellenfelével, szerinte Schumi „egyszerűen ragyogó”.

TÍZ ÉVE ÍRTUK



A novemberben induló Grand Prix Masters elnevezésű versenysorozatban egykori Formula-1-es pilóták mér- hetik össze tudásukat egymással. Habár az 1996-os esztendő világbajnoka, Damon Hill korábban fontolóra vette a részvételt, végül mégsem fog elindulni a bajnokságban. „Eddig is túl sok kockázatnak tettem ki az életemet, a jövőben már nem szeretném. Itt autóversenyzésről beszélünk, nem idősek golfmeccséről” – mondta a 44 esztendő Hill.

Azt követően, hogy Kimi Raikkönt többször is „tetten érték”, amint önfeladten mulatozik, a McLaren-Mercedes csapata úgy határozott, hogy egy felvigyázót állít a finn pilóta mellé, akinek feladata Raikkönen kontrollálása lesz. Anna Sorainen, aki egyébként az olimpiai játékok alatt a finn csapat szóvivője volt, ezzel most új szerephez jutott. A fiatal hölgy az imolai futamtól kezdve nem tágít majd Raikkönen oldaláról.

Az egyik brit napilap értesülése szerint Jenson Button és Louise Griffith idén augusztusra időzítették eskü- vőjüket. A pár 2000 októberében jegyezte el egymást. „Három gyereket akarok, de örökre is szeretnék fogadni” – mondta Griffith a Daily Mirrornak. A kérdés már csak az, vajon mit szól ehhez Jenson Button?

ÖT ÉVE ÍRTUK



2013-tól visszatérhet az F1-be a szingapúri bundabotrány miatt határozatlan időre eltiltott korábbi Renault-főnök, Flavio Briatore, valamint a francia csapat exfőmérnöke, Pat Symonds is – tudatta az FIA. A nagy port kavaro botrány két főkolompója egy párizsi bíróságon megfellebbezte az FIA eltiltását, januárban megnyerték a pert, így a szövetséget irányító Jean Todt szerint a motorsport imázsának érdekében ideje volt pontot tenni az ügy végére.

Toyota-ellenpélda akar lenni az F1-ben az újonc Lotus istálló: erre célzott a tulajdonos-csapatfőnök Tony Fernandes, amikor kijelentette, hogy csapata kevés pénzből akar sikeresen szerepelni a királykategóriában. „Remélem, hogy három éven belül már a legjobb öt csapat között leszünk – mondta a maláj milliárdos. A Toyota százmillió dollárokat vert el, de soha nem jutottak a csúcsra. Ha valaki készít egy analízist arról, mire megy el a Formula-1-ben elköltött pénz, láthatja, hogy borzalmasan sokat költenek felesleges dolgokra.”

Norbert Haug, a Mercedes sportigazgatója első ízben ismerte el, hogy a csillagos márká az MP4-12C típusjelű, nemrégiben bemutatott szupersportkocsi miatt szakított a McLaren istállóval. „A saját útjukat akarták járni az új utcai szupersportkocsival, s mivel mi már régóta csináljuk ezt, találtunk egy barátságos megoldást, és elváltak az útjaink” – nyilatkozta a német szakvezető.

SZÁMTAN

7 ALKALOMMAL volt arra pél- da az F1 történetében, hogy egy futam a biztonsági autó mö- gött fejeződjön be – a legutóbb Sanghajban.

18 VERSENYT rendeznek idén a DTM-ben, közsön- hetően annak, hogy immár min- den helyszínen két futamot teljesít a mezőny.

179 FUTAMON vett részt megszákítás nélkül Jenson Button, ám Szahírban nem jutott el a rajtig. Ez a második leg- hosszabb ilyen sorozat.

262 KM/ÓRÁS átlagse- bességgel minden idők leggyorsabb körét futotta Monzában a 2004-es Williams FW26.

560 NAP után tért visz- sza a dobogóra Kími Raikkönen a Bahreini Nagydíjon.

2005 KÖRT tett már meg az élen Lewis Hamilton, ezzel a 6. helyen áll az örökranglistán.

33 250 SZÓBÓL áll a For- mula-1 jelenlegi, minden részletre kiterjedő technikai szabályzata.

HÁZUNK TÁJA



Kiadónk régi hirdetési partnere, a Magnetspace meghívására kínai tanul- mányúton vehetett részt az Autosport és Formula Maga- zin főszerkesztője. A Hong- kongot, Makaót, Szhenzhen és Guangzhout érintő túra élményeiről következő szá- munkban olvashatnak. Képünkön Kántor László, a Magnetspace vezetője, Zhen Ping Song, a cég kínai partnere és Bethlen Tamás.

Szórakozás, verseny, adrenalin!

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

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



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

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

www.g1kartcenter.hu

www.facebook.com/g1kartcenter

30

1986-2015
FORMULA 1
MAGYAR
NAGYDÍJ

HUNGARORING

JÚLIUS
24-25-26.

Ostermann
FORMULA 1 KFT

gpticketshop.com
OFFICIAL WORLDWIDE TICKETING AGENCY

Ticket hotline:

+36 1 266 20 40

+43 1 796 94 90

The F1 FORMULA 1 Logo, F1, FORMULA 1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX, MAGYAR NAGYDÍJ and related marks are trade marks of Formula One Licensing BV, a Formula One group company. All rights reserved.