

Autósport és **Formula**

148
OLDALON

MAGYARORSZÁG MOTORSPORT MAGAZINJA XVII/12. - XVIII/1. SZÁM, 2016. DECEMBER – 2017. JANUÁR

HUNGARORING: **AZ ÁTÉPÍTÉS LÁTVÁNYTERVEI**

ROSBERG: VILÁGBAJNOKKÉNT **TÁVOZIK**

MERCEDES:
**SOSEM LÁTOTT
DOMINANCIA**

SZTÁRCSAPATOK:
**MIÉRT CSAK PÁR
ÉVIG MARADNAK?**



WWW.FORMULA.HU ● BRAZÍL ÉS ABU DHABI GP ● INTERJÚK: SOLBERG, WITTMANN, SZALAY



AZ MNASZ
KIEMELT
MÉDIAPARTNERE

TOPLISTÁK:
2016 LEGJOBBJAI

Fa
MEN

**AZ XTREME INVISIBLE EREJÉVEL -
A FOLTOK ELKERÜLÉSÉÉRT**

X Fa Men Xtreme Invisible Power: megbízható védelem izzadtság és testszag ellen, innovatív formulával.

X A Fa Men Xtreme Invisible Power hosszantartó védelmet nyújt izzadtság és testszag ellen és a három leggyakoribb deofolt elkerüléséért lett kifejlesztve:

☑ fehér ☑ sárga ☑ olajos



Schwarzkopf
Professionális hajápolás Önnek.

**5 AZ 1-BEN
TELJESÍTMÉNYŰ
CARBON FORCE
SAMPONOK**

**SCHAUMA
CARBON
FORCE 5**

Európa megbízható
**CSALÁDI
MÁRKÁJA**



5

**AZ 1-BEN
TELJESÍTMÉNY**

- ERŐ
- ENERGIA
- SŪRŪSÉG
- TISZTASÁG
- HAJHAGYMÁK AKTIVÁLÁSA

WWW.SCHWARZKOPF.HU

**KIVÁNSÁGOD
VALÓRA VÁLTJUK!**

VÁSÁROLJ BÁRMILYEN HENKEL
KOZMETIKAI TERMÉKET,
TÖLTSD FEL BLOKKOD ADATAIT
A WWW.KARACSONYIKIVANSAG.HU
WEBOLDALON ÉS ÁLLÍTSD ÖSSZE
A SAJÁT KIVÁNSÁGLISTÁDAT
A BESTBYTE ONLINE WEBÁRUHÁZ
TERMÉKEIBŐL 100 000 FT ÉRTÉKBEN!

**NYEREMÉNYJÁTÉK IDŐTARTAMA:
2016.10.27-12.29.**

**HETENTE
100 000 Ft**
ÉRTÉKŰ BEST & BYTE KIVÁNSÁGLISTA



TOVÁBBI RÉSZLETEK:

WWW.KARACSONYIKIVANSAG.HU

A NYEREMÉNYEK KÉPE CSAK ILLUSZTRÁCIÓ.

**KIVÁNSÁGOD
VALÓRA VÁLTJUK!**

VÁSÁROLJ BÁRMILYEN HENKEL
KOZMETIKAI TERMÉKET,
TÖLTSD FEL BLOKKOD ADATAIT
A WWW.KARACSONYIKIVANSAG.HU
WEBOLDALON ÉS ÁLLÍTSD ÖSSZE
A SAJÁT KIVÁNSÁGLISTÁDAT
A BESTBYTE ONLINE WEBÁRUHÁZ
TERMÉKEIBŐL 100 000 FT ÉRTÉKBEN!

**NYEREMÉNYJÁTÉK IDŐTARTAMA:
2016.10.27-12.29.**

TOVÁBBI
RÉSZLETEK:

WWW.KARACSONYIKIVANSAG.HU

A NYEREMÉNYEK KÉPE CSAK ILLUSZTRÁCIÓ.

Forgalmazó:
next time 10 YEARS
1999-2009
Tel: 06 1 468 2295

Autósport és
Formula

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

Főszerkesztő: Bethlen Tamás

Főszerkesztő-helyettes:

Mészáros Sándor, Gellérfi-Csizmadia Gergő

Munkatársak: Berta Kitti, Balogh Tamás,
Bognár Viktor, Dávid Sándor, Dezső Attila,
Füzi András, Gobodics Tamás, Kárpáthy Zoltán,
Kovács Zoltán, Surányi Géza, Strommer Benjamin

Fotó: ATP, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc,
Janics Attila, 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

Vizuális koncepció: blackface

Nyomdai előállítás: Kvadrat 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 Üzlet-
ágánál (1089 Buda pest, Orczy tér 1.).

Valamennyi postán, kézbesítőknél, e-mailben:
hirlapelofizetes@posta.hu, faxon: 1/303-3440

Előfizetési díj: 6 hónapra 3790 Ft, 12 hónapra 5990 Ft
ISSN: 1785-9484

Nem tudja megvenni magazinunkat kedvenc lapeláru-
sító helyén? Hívjon bennünket a 06 46 505-490-es forró-
drótunkon, 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 hasz-
nálata is tilos! A szerkesztőség mindent megtesz annak
érdekében, hogy a lap híven tükrözze a valóságot, így sem
a kiadó, sem a nyomda nem vállal felelősséget az esetle-
gesen előforduló hibákért. Minden adat a lapzártakori ál-
lapotokat tükrözi. Az Autósport és Formula Magazin játé-
kai kizárólag magyar állampolgárok számára készülnek.

A kiadó munkatársai és családtagjai a játékban
nem vehetnek részt. A nyerteseket telefonon érte-
sítjük, és kötelesek együttműködni a játékhoz kap-
csolódó promóciós megjelenéseknél. Nevezés: név,
cím és munkaidőben használatos telefonszám.
Vitás kérdésekben a főszerkesztő szava a dön-
tő. Pénzbeli nyereménykiváltás nem lehetséges.
Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat kapni
az Autósport és Formula Magazin kiadójától.

Car-éra

Lapunkat rendszeresen
szemléli a megjelölt
OBSERVER
www.observer.hu

MAGNETSPACE

IMEDIA

AQUAPROFIT

Amdala.hu

Kövesdár

JEGYZET | LAPINDÍTÁS



HAJTÁS UTÁN

Született autósport-rajongóként sohasem tudtam teljes őszinteséggel osztani mások tél iránti lelkesedésében. Ki-ki a karácsonyra, újévi bulira, szünidőre, síelésre készülődik, de nekem óhatatlanul is mindig ez jut eszembe elsőként: „Nem elég, hogy hideg van, de még FI sincs, ráadásul az autóversenyzés bármilyen formája is csak mikroszkópos vizsgálatok nyomán lelhető fel.” A jelenség hatására kicsit a szezon során magukat megfeszítő pilótáknak és nekünk, az Autósport és Formula Magazin újságíróinak a bioritmusa is a barnamedvééhez kezd hasonlítani, mert még ha téli álmot nem is alszunk, de mindenképpen nyugodtabb, adrenalinsegedyebb egy-két hónapba lendülünk át.

A versenyzők az autójukat, mi pedig őket és a körülöttük fonódó sztorikat hajtottuk egész évben, aminek a végére a Formula-1 mezőnye egy emlékezetes szezonzáróval, szerkesztőségünk pedig két évösszefoglaló könyvvel és jelen magazinnal tett pontot, vagy legalábbis pontosvesszőt.

A hónap elején egy budapesti könyvbemutató keretén belül az érdeklődők elé tártuk kiadványainkat, amelyekkel igyekeztünk a lehető legátfogóbban megörökíteni a technikai sportok idej történéseit. A Száguldás és cirkusz 2016-2017-ben a Formula-1-es évad minden rezdülését idézheti vissza az olvasó, míg az Autósport évkönyv 2016-ban a teljes nemzetközi és magyar versenyszezonról adunk körképet.

A decemberi címlapokat persze ki más, mint Nico Rosberg uralja, aki egy elképesztően feszült Abu Dhabi Nagydíjon végül bebiztosította világbajnoki címét, majd öt nappal később az FIA díjtadóján azon nyomban be is jelentette visszavonulását, amivel kivétel nélkül mindenkit megdöbbentett a szakmában, és alapjaiban megváltozott helyzetet állított fel az egyébként is izgalmasnak ígérkező 2017-re.

E havi számunk is Rosberg és a Mercedes történelmi sikerének jegyében íródott: olvasóink elemzést találhatnak a német pilóta váratlan döntésének hátteréről, a sport történetének példátlan dominanciájáról, és ismertetjük a 25 általunk legjobbnak tartott olyan FI-es versenyző listáját, akik sohasem jutottak el a világbajnoki címig – és amelyről Rosberg éppen most húzhatta ki magát végleg.

Emellett a tavalyi évhez hasonlóan most is megválasztottuk a nemzetközi autósportszezon legjobbjait, így oldalainkon fellelhető többek között a kiemelkedőt nyújtó pilóták, a kihagyhatatlan versenyek és a legnagyobb botrányok top10-es listája is.

A hajtás mellett pedig még maradt időnk részt venni olyan tradicionális évzáró versenyeken is, mint az athéni Gymkhana Grid és a Monza Rali, és a helyszínekről egy-egy igencsak népszerű győzelemről számolhattunk be. Ezek, és számos további érdekesség lelhető fel magazinunk 148 oldalas duplaszámában, amelyeket a kedves olvasó is hajtás után érhet el.

Bognár Viktor
szerkesztő

NAUTICA

BMW Motorsport

Sheer
Driving Pleasure

BMW Motorsport Official License Partner

FORMULA-1

A BAJNOK BÚCSÚJA	12
Nico Rosberg visszavonul a Formula-1-től	
A STÁB	14
Ők csináltak világbajnokot Rosbergből	
ELŐSZÖR A RINGEN	16
Amikor Rosberg megtanulta a magyar pályát	
EGY VEZÉR BUKÁSA	18
Véget ért a legsikeresebb csapatvezető, Ron Dennis uralkodása	
SOHA NEM LÁTOTT FÖLÉNY	34
A Mercedesé az F1 történetének legerősebb három éve	
KÜLÖNVÉLEMÉNY	38
Dávid Sándor rovata	
AKIK SOSEM ÉRTEK FEL A CSÚCSRA	40
Az F1 legjobb 25 versenyzője, akiknek nem sikerült, ami idén Rosbergnek	

MOTORSPORT

MÁSİK ÚT	48
Nem mindegy, hogy egy pilóta fizetős vagy fizetett	
A KREATIVITÁS PRÓBÁJA	50
Africa Race 2017	
EGY ŐSZINTE VILÁGKLASSZIS	54
Petter Solberg kendőzetlenül a ralis múltjáról és a riválisokról	
HÁNY ÉV DOMINANCIA ELÉG?	56
Meghatározó gyári csapatok zártak be 2016 végén	
NAGY AUTÓSPOORT ÉVÉRTÉKELŐ	66
Ismét megválasztottuk a nemzetközi versenyszezon legjeit	
ROSSIZMUS	80
Egy legenda mind felett – Monza Rali	
LÉTSZÁMBŐVÍTÉS	82
Ismét megéri privátként indulni a rali-vb-n	
A MÁSODIK	88
Hadik duplával szerezte meg az év végi ezüstöt	
RALIT HOZOTT A MIKULÁS	104
A Ranga–Szőke páros nyerte a jubileumi Mikulás Ralit	
MARATONI KÜZDELEM	122
Solberg jött, látott és megnyerte a Gymkhana Gridet	

AUTÓK – LÁNYOK

SPORTTAPASZTALAT	136
Sokat ígér a NextEV szupersportkocsija	
JÁTÉK FELNÖTTEKNEK	138
Ford Focus RS	
RITKASÁG	140
Jaguar XF Portfolio 35T AWD	
KATEGÓRIÁT UGROTT	142
Kia Sportage GT Line 2.0 CRDi	
EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ	144
Szárá és a BMW X6 M	



12



50

18



80



136

140



144

FORMA-1
MESTERKVÍZ

Összeállította: Surányi Géza



1. Ki pótolta a helikopterbalesetet szenvedett Alessandro Nanninit az 1990-es év utolsó két futamán?
2. Hány alkalommal rendeztek Forma-1-es világbajnoki futamot Svédországban?
3. Ki jellemezte a Monacóban történő versenyzést úgy, mintha egy helikopterrel repkedne a nappalijában?
4. Hol rendezték 1986 és 1990 között a Spanyol Nagydíjat?



5. Mi volt a beceneve a legendás autótörőnek, Vittorio Brambillának?
6. Ki szerezte első győzelmét az 1982-es szezont lezáró Las Vegas-i Nagydíjon?
7. Hányas rajtszámmal indult élete első Forma-1-es versenyén Michael Schumacher?
8. Milyen nemzetiségű volt Olivier Gendebien, aki 1955 és 1961 között 15 világbajnoki futamon indult?
9. Melyik csapatban mutatkozott be a Forma-1-ben Jenson Button?
10. Mi volt a neve annak a csapatfőnöknek, aki miatt John Surtees az 1966-as évad közben kilépett a Ferraritól?

VÁLASZOK:

1. Roberto Moreno | 2. Hat (1973-78) | 3. Nelson Piquet | 4. Jerez | 5. A Monzai Gorilla | 6. Michele Alboreto | 7. 32-es | 8. Belga | 9. Williams | 10. Eugenio Dragoni

MAGYAR DÍJAZOTT
AZ FIA ÉV VÉGI GÁLÁJÁN



Az „Év sportszakmai személyisége” kitüntetés vehette át a Nemzetközi Automobil Szövetségtől (FIA) Szamos Miklós a hagyományos szezoni végi

díjátadón Bécsben. Az életműdíjjal a magyar autósportban eltöltött négy és fél évtized munkáját ismerték el. A szakember 1971-ben képezte magát sportbíróvá, az első Magyar Nagydíjon versenyigazgató-helyettesként dolgozott, később pedig a Magyar Nemzeti Autósport Szövetség elnöke volt. Az évek során számos széria hungaroringi versenyének zökkenőmentes lebonyolításáért felelt. Szamos Miklóst az MNASZ elnöke, Oláh Gyárfás terjesztette fel a díjra, mivel véleménye szerint az autósportnak akkor lehet jövője, ha elismeri azokat, akik időt és energiát áldoztak arra, hogy jobb tegyék. Az FIA az összes tagország jelöltjei közül választotta ki a díjazottat a sportszakma területén elvégzett munkájáért. A nemzetközi szövetség sorban a második évben ítélte magyaroknak sportszakmai díjat: tavaly a Hungaroring stábját hirdették ki a legjobb bírói csapatnak.

VISSZATÉR A FRANCIA NAGYDÍJ

A 2018-as versenynaptárban újra szerepelni fog a Francia Nagydíj, melyet a Paul Ricard pályán rendeznek meg. Az ország Formula-1-es futamának visszahozása szinte folyamatosan napirenden van azóta, hogy 2009-re kikerült a naptárból a magny-cours-i pályával együtt. A sport történetének egyik legnagyobb hagyományokkal rendelkező nagydíja kilencévtényi kihagyás után fog visszatérni a körforgásba, hiszen az utóbbi tárgyalások révén bérelt helyet szerzett magának 2018-ra és az utána következő négy évre.

A párizsi bejelentésen Christian Estrosi, a Paul Ricard-i helyszínt magában foglaló Provence-Alpes-Cote d'Azur régió első embere szólalt fel, de mellette ott volt két jól ismert F1-es személyiség is, akik szintén aktívan részt vettek a nagydíj jövőjének biztosításában: Eric Boullier, a McLaren versenyigazgatója, valamint Cyril Abiteboul, a Renault ügyvezető igazgatója.

„Ma egyértelműen, határozottan és véglegesen bejelentem, hogy 2018 nyarán visszatér a Francia Nagydíj a Paul Ricard versenypályára” – szögezte le Estrosi. A Le Castellet-i versenyhelyszín korábban 1971 és 1990 között volt az ország nagydíjának otthona. „Hadd tegyek említést nizzai versenyzőnkéről, Jules Bianchiról, aki eltávozott közülünk. Ezt a visszatérést szeretném az ő emlékének ajánlani.”



Vége a mellébeszélésnek: 2018-ban, tíz év után visszatér a Francia Nagydíj

A 2017-es versenynaptár:

március 26.	Ausztrál Nagydíj	Melbourne
április 9.	Kínai Nagydíj	Sanghaj
április 16.	Bahreini Nagydíj	Szahír
április 30.	Orosz Nagydíj	Szocsi
május 14.	Spanyol Nagydíj	Barcelona
május 28.	Monacói Nagydíj	Monte-Carlo
június 11.	Kanadai Nagydíj	Montreal
június 25.	Azerbajdzsáni Nagydíj	Baku
július 9.	Osztrák Nagydíj	Spielberg
július 16.	Brit Nagydíj	Silverstone
július 30.	Magyar Nagydíj	Mogyoród
augusztus 27.	Belga Nagydíj	Spa-Francorchamps
szepember 3.	Olasz Nagydíj	Monza
szepember 17.	Szingapúri Nagydíj	Szingapúr
október 1.	Malajziai Nagydíj	Sepang
október 8.	Japán Nagydíj	Suzuka
október 22.	USA Nagydíj	Austin
október 29.	Mexikói Nagydíj	Mexikóváros
november 12.*	Brazíliai Nagydíj	Sao Paulo
november 26.	Abu Dhabi Nagydíj	Abu Dhabi

*megerősítésre vár



VERSENYZŐIT FÉLT
A FERRARI

A Scuderia elnöke egyáltalán nem biztos benne, hogy a 2018-as szezont is világklasszis pilótákkal kezdheti meg



Sergio Marchionne a Ferrari daytonai évzáró eseményén beszélt a maranellói Formula-1-es csapat helyzetéről, többek közt a versenyzői felállásról. Bár jelenleg a Scuderia rendelkezik a mezőny egyik legjobb párosával Kimi Raikkönen és Sebastian Vettel személyében, az elnök szerint csak annyi tekinthető biztosnak, hogy jövőre mindketten maradnak – azaz Vettel semmiképpen nem igazol a Mercedeshez Rosberg helyére.

FOTÓ:FERRARI

„Mindkét versenyzőnknek szerződése van 2017-re, de hogy ezt követően mi történik, azt nem tudom. Sok múlik azon, hogyan teljesítünk majd a következő szezonban, hiszen ha megismételjük az ideai produkciót, akkor nem hiszem, hogy képesek lehetünk majd élvonalbeli versenyzőket magunkhoz csábítani” – utalt Marchionne Raikkönen várható visszavonulására és Vettel szerződésének lejártára. Bár a szezonzáró után éppen riválisuk, a Mercedes került váratlanul problémás helyzetbe pilótafronton, Marchionne nem hiszi, hogy a csapatot megviseli majd Rosberg távozása.

„Éppen repültem, amikor a hír megjelent, és bizonyos értelemben meglepődtem rajta. Küldtem is egy üzenetet Totónak, melyben megdicsértem Rosberget a bátorságáért. Az életben minden az időzítésről szól, ő pedig bajnokként hagyja ott az F1-et. Ennél jobbat nem is kívánhatna. Azt hiszem, Nico elérte azt a kort, amikor élete hosszú részét a motorsportnak szentelte. A reményei abban teljednek ki, hogy bajnokként távozzon. Elismerésem jár neki, amiért képes volt meghozni ezt a döntést. Abban kevésbé vagyok biztos, hogy mit jelent ez a Mercedesnek 2017-ben. Egyáltalán nem számított arra, hogy a csapat gyen-



Akár mind a két sztár pilótáját elvesztheti a Ferrari 2018-ra

gőbb lesz. Ne feledjük, hogy Lewis Hamilton továbbra is ott van a fedélzeten, abban pedig biztos vagyok, hogy hasonló kaliberű versenyzőt választanak majd, mint amilyenekkel a múltban rendelkeztek.” Maurizio Arrivabene, a Scuderia csapatfőnöke is a döntés emberi oldalát emelte ki: „Ez a világ annyira a technológiára fókuszál, hogy néha elfeledkezünk róla, mi is emberi lények vagyunk. A teljes döntését tisztelem. Néha elnézünk balra, néha elnézünk jobbra, és elfeledjük, hogy középen ott van a szívünk és az eszünk. Nico ezt megérezte, és egy másféle életre vágyik.”

PILLANTÁS A JÖVŐBE

Először lapunkban láthatóak a megújuló Hungaroring átépítésének tervei

Az aszfaltcsík idei felújítása után három ütemben korszerűsítik a magyar F1-es pályát. A koncepciótervek már a 2015-ös Magyar Nagydíjra megszülettek és azokat a száguldó cirkusz legbelső körei már akkor megismerhették, de a nagyközönségnek egészen mostanáig várnia kellett, hogy megpillanthesse a látványterveket. Lapunknak jutott a megtiszteltetés, hogy először közölje az elképzeléseket, miként nézhet majd ki pár éven belül a Hungaroring.

FOTÓ: HUNGARORING



” OLVASÓINK ELSŐKÉNT LÁTHATJÁK A MEGÚJULÓ HUNGARORING LÁTVÁNYTERVEIT, MELYEKET A VERSENPÁLYA BOCSÁTOTT RENDELKEZÉSÜNKRE

A vonalvezetés feltehetően változatlan marad, de a környék teljesen átalakul



A BAJNOK BÚCSÚJA

Nico Rosberg visszavonul a Formula-1-től

Az FIA év végi díjátadóját megelőző sajtótájékoztató az ilyenkor megszokott sablonkérdések és semmitmondó válaszok helyett a szezon egyik legfontosabb és minden bizonnyal legmeglepőbb eseményét hozta: Nico Rosberg bejelentette F1-es karrierjének befejezését.

SZÖVEG: GELLÉRFI-CSIZMADIA GERGŐ
FOTÓ: MERCEDES



Néhány órával az FIA bécsi díjátadóját megelőzően Nico Rosberg valósággal sokkolta a Formula-1 közösséget az elmúlt időszak talán legváratlanabb és legmeglepőbb bejelentésével: öt nappal azt követően, hogy megszerezte a világbajnoki címet, a német közölte, hogy befejezi II éven át tartó királykategóriás karrierjét. A 31 esztendő pilóta azzal indokolta döntését, hogy a bajnoki trófea megszerzéséért túlságosan nagy árat fizetett, s magát, sem családját nem akarja a továbbiakban kitenni annak, aminek az elmúlt években.

Bár a szurkolók részéről számos olyan vélemény lehetett olvasni, miszerint a német

lépése nem más, mint megfutamodás a Lewis Hamiltonnal évek óta zajló párharc folytatása elől, a korábbi és jelenlegi versenyzők egy emberként álltak ki Rosberg mellett: döntéséhez nem gyávaság, hanem épp ellenkezőleg, nagy bátorság kellett. Számos pilótával ellentétben nem akarta a lehető legtovább folytatni a pályafutását, hanem amikor elérte célját, aminek két és fél évtizeden át mindent alárendelt, úgy döntött, hogy a csúcson fogja abbahagyni. Természetesen sportszakmai szempontok is szerepet játszhattak a döntésben, s nem zárhatjuk ki, hogy ha a következő idény favorit-

ja ő lett volna, talán minden máshogy alakul – de nem ő volt az, a fogadóirodák csak a 3-4. számú esélyesként számoltak vele, ám nem is ez a lényeg. Nico Rosberg élete célja az volt, hogy megszerezze a világbajnoki címet, ezt elérte, így nem volt miért tovább küzdenie – s talán eszébe jutott, talán nem, de ezzel Hamilton is kapott egy utolsó fricskát tőle, hiszen miután legyőzte őt, a brit nem kap esélyt a visszavágásra. Valószínűleg Hamiltonban is tüskét hagyott ez a dolog, hiszen a visszavonulás bejelentését követően kissé furcsa, csipkelődő hangvételű nyilatkozatban reagált: „Nos,

most győzött le először 18 év alatt, ezért nem lepődtem meg rajta, hogy így döntött” – mondta a brit, majd így folytatta: „Természetesen nagy kár, hogy nem ad esélyt nekem a visszavágásra, de így döntött, én pedig tiszteletben tartom ezt: a csúcson akart kiszállni, amíg megtehetette. Én más-hogy gondolkodom, amikor bajnok lettem az előző két idényben, megadtam az esélyt másoknak a következő esztendőben.”

Úgy alakult tehát, hogy évzáró magazinunkban nem csupán a bajnoki cím okán foglalkozunk kiemelten Nico Rosberggel, mutatjuk be a vele és érte dolgozó embereket, s idézzük fel magyar kötődését, hanem egyúttal búcsút is veszünk tőle, s foglalkozunk kell az utódlás kérdésével is. Sokat persze egyelőre nem mondhatunk utóbbi témáról, ráadásul azt sem zárhatjuk ki, hogy mire a lap megjelenik, a Mercedes már be is jelenti, ki kaphatja meg az óriási lehetőséget, amit az Ezüst Nyíl ülése jelent. A sajtóban felmerült jelöltek listája jelenleg igen hosszú, a saját junioroktól, Wehrleintől és Ocontól kezdve a más csapatoknál szerződéssel rendelkező Vettelen és Alonsón,



● Az első győzelmet (2012, Kína) további 22 és egy bajnoki cím követte

valamint a potenciálisan elérhető Perezzen és Bottason át egészen a visszavonulását frissen bejelentő Buttonig és Massaig, akik mindegyikük abban az esetben jöhetnek szóba, ha szeretnék valamelyik akadémista számára egy évig melegen tartani az ülést, amíg az meg nem szerzi a kellő tapasztalatot.

Akárki is kerül Rosberg megüresedő autójába, az biztos, hogy nem lesz egyszerű dolga, hiszen az elmúlt években pontosan láthattuk, mit jelent Lewis Hamilton partnerének lenni, ha a világbajnoki cím a tét. Pontosán ezért óriási fegyvertény, hogy Rosberg le tudta győzni őt idén, s az óriási nyomással dacolva megszerezte a végső győzelmet vele szemben – a 2015-ös, már-már megalázó vereség után talpra tudott állni, de mint elmondta, túl nagy árat fizetett érte.

Nico Rosberg neve nem kerül fel a Formula-1 története legjobbjainak listájára, de ez aligha jelent csalódást a számára. Az örök dicsőségért, a legendává válásért való küzdelmet meghagyja másoknak, meghagyja Hamiltonnak, Vettelnek vagy épp Verstappennek. Az ő legfontosabb célja az volt, hogy édesapja után ő is megszerezze a világbajnoki címet, aminek értékét csak növeli, hogy ezt nyíltisakos csapatban érte el Lewis Hamiltonnal szemben. Ennél többet ő nem várt a Formula-1-től, így hát mostantól sokkal több időt akar szentelni feleségének és kislányának. Biztosak lehetünk benne, hogy sokszor látjuk még majd őt a paddockban, de Formula-1-es pilótaként többé már nem. Jó pihenést, bajnok!



AKIK A CSÚCSON HAGYTÁK ABBA

Nem Nico Rosberg az első pilóta a Formula-1 történetében, aki egy bajnoki címmel búcsúzott a száguldó cirkusztól. Az 1958-as világső Mike Hawthorn volt az F1 első olyan győztese, aki egyetlen nagydíjat sem teljesített világbajnokként: miután kiegyensúlyozott teljesítményének köszönhetően legyőzte honfitársait, Mosst és Brookst, befejezettnek tekintette karrierjét, ráadásul egészségi állapota miatt alig néhány éve volt hátra – pár hónappal később halálos közúti balesetet szenvedett. A következő visszavonuló bajnok a szintén brit Jackie Stewart volt, aki első-sorban a veszély miatt döntött így, ráadásul csapattársa tragédiája miatt az 1973-as szezonzárót, tervezett utolsó versenyét már ki is hagyta. 1992-ben és 1993-ban a világbajnok egyaránt elhagyta a Formula-1-et, Nigel Mansell a CART-ba igazolt, Alain Prost pedig visszavonult, de előbbi még visszatért, sőt, a Williams színeiben még nagydíjat is nyert. Legutóbb Michael Schumachernek adódott esélye arra, hogy világbajnokként búcsúzzon a királykategóriától, de a 2006-os győzelmet végül nem tudta megszerezni, s mint kiderült, végül nem is ez lett az utolsó szezonja.



● Stewart (fent) és Mansell (lent, középen) is címvédő nélkül hagyták a Formula-1-et



A STÁB

Ők csináltak világbajnokot Rosbergből



TONY ROSS, A VERSENYMÉRNÖK

A csapatrádiós beszélgetések során hallható, néha kissé túlságosan is nyugodtnak tűnő Ross a Rosberg-stáb legrégebbi tagja: a versenymérnök a 2006-os debütáló idénye óta együtt dolgozik a pilótával, igaz, amikor a világbajnok 2010-re átigazolt a Mercedeshez, az első csillagos idényében mással volt kénytelen dolgozni, mivel fél évet vett igénybe, mire sikerült átigazoltatnia a brit szakembert. „Tökéletes az együttműködésünk, teljes a bizalom közöttünk, és ennek köszönhetően együtt fejlődünk. A Forma-1 világa elképesztően összetett, Tony viszont nagyon kompetens szakember, és munkamániás is. Ha például együtt utazunk egy hosszú repülőúton és szükségem van valamilyen adatra, akkor is tudja szolgáltatni, amikor mindenki más már alszik” – méltatta egy interjúban a világ



bajnok Rosst, aki pályafutását az Austin Rovernél kezdte, onnan került a Nissan túraautós csapatához, majd előbb a Williams-szel együttműködő Renault-hoz, aztán pedig 1997 végén a Forma-1-es csapathoz. Rosberg előtt olyan versenyzőkkel dolgozott együtt a Williamsnél, mint például Heinz-Harald Frentzen, Juan Pablo Montoya és Nick Heidfeld. „Nico elképesztően intelligens fickó, és mestere annak, hogyan kell a mérnöki stáb tagjait egyetlen egységgé olvasztani a munka során. Engem személy szerint egy karmesterre emlékeztet, aki képes a különböző hangszereket és tónusokat dallamokká formálni” – mondta pilótájáról a versenymérnök.



GEORG NOLTE, A MINDENES

Az újdonsült világbajnok három legközelebbi bajtársának egyike, napi kommunikációs és egyéb ügyeinek intézője. Saját menedzsmentügynökségét, a Ruhm Service-t néhány éve hívta életre, és Rosberg mellett olyan sportolók ügyeit is intézi, mint például a focista Lukasz Podolski vagy épp a Mercedes-sportigazgató Toto Wolff neje, Susie. Legyen szó közösségi médiáról, sajtómegjelenésekről vagy akár a pilóta napi programjainak ügyintézéséről, Nolte mindig állja a sarat, megteremtve a stabil háterszág egyik felét. Tapasztalatból mondjuk: nehéz olyan elvetemült kéréssel, kérdéssel előállni, hogy nemet mondjon rá a világ Forma-1-es pályái mellett Hamburgban, Kölnben és Monacóban is gyakran felbukkanó szakember.

Ha van sportág, ahol mindennél többet számít, hogy milyen stáb veszi körül a sportolót, akkor az a Forma-1. Egy olajozottan működő gépezet nélkül régóta képtelenség világbajnoki címet nyerni, Nico Rosbergnek is szüksége volt egy jól működő háttérgárdára: az AFM bemutatja azokat, akik a legtöbbet tették az újdonsült világbajnok sikeréért.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR
FOTÓ: DAIMLER MEDIA



DANIEL SCHLOESSER, A MUSZKLIK GONDOZÓJA

Rosberg másik közeli bajtársa a paddockban sokszor Terminatornak becézett Schloesser, a pilóta fizioterapeuta, akinek az a feladata, hogy a német mindig szuperfitt legyen, és megbirkózzon a mentálisan nehezen kezelhető helyzetekkel is. „Dan the Man” – a világbajnok így szólítja edzőjét – csendes fickó, ám sokoldalú személyiség: nemcsak fizioterapeuta, hanem sportmenedzseri és teniszedzői végzettséggel is rendelkezik. A múltban megfordult a Volkswagen Dakar Rali csapatánál, illetve Nico Hülkenberg stábjában is, 2010 óta viszont kizárólag Rosbergre összpontosít, akivel évente több mint 200 napot tölt együtt. Egy ideje magyar barátnője van, fő hobbjá pedig az Ironman triatlon, amelyet eddig nyolc alkalommal teljesített.



NIKI LAUDA, A TÁMASZ

Az ügyvezetői jogkörrel nem rendelkező Mercedes-igazgató a pilótákat érintő kérdések felelőse a csillagos egylet menedzsmentjében, ám mivel 2012 végén neki sikerült meggyőznie Lewis Hamiltont arról, hogy igazoljon át a McLarentől, közkeletű vélemény volt paddockban, hogy a brit áll közelebb hozzá. Idén ez a tézis megdőlt, Lauda ugyanis gyakran szembement a rapsztárosodó háromszoros világbajnokkal, több ízben is nyilvánosan bírálta, és minden lehetséges alkalommal kiállt Rosberg mellett. Odaállt a német mellé akkor is, amikor a legmélyebb idei krízist élte át: a nyári szünet előtt mélyrepülésbe kezdett, a Magyar Nagydíjon elveszítette a ponttáblázat listavezetői státuszát, majd behúzott egy zakót a hazai pályán, a Német Nagydíjon is. Rosberg látványosan magába zuhanva vonult el a nyári szünetre, Lauda azonban több ízben is felkereste Ibizán, azzal a nem titkolt szándékkal, hogy megpróbálja felrázni. Sem a korábbi háromszoros vb-első, sem a német nem hajlandó beszélni arról, hogy milyen módszerrel igyekeztek megtalálni a feltámadás felé vezető utat, de tény, hogy megtalálták: a nyári szünet után Rosberg három győzelemmel indított, amely kulcsfontosságú volt a végső sikerhez.

GERHARD BERGER, A SZERZŐDÉSFELELŐS

A minden hájjal megkent, a Forma-1-et pilótaként és csapatvezetőként is megjáró osztrák idén tűnt fel Rosberg vonzatkörzetében. Hivatalosan nem menedzsere a pilótának, mégis ebben a szerepkörben funkcionált: a német őt bízta meg azzal, hogy meccselje le a szerződés hosszabbítása körüli fennforgást a Mercedes osztrákjaival, Toto Wolffal és Niki Laudával. Mint számos más területen, ahol egyezkedni és alkudozni kell, Berger itt is sikerrel járt, így épp a hungaroringi hétvégén vált biztossá, hogy Rosberg 2018 végéig a csillagos különítmény kötelékében marad. Bár az expilóta manapság viszolyg attól, ha távoli Forma-1-es futamokra kell utazni, Abu Dhabiban ott volt, és a futamot követő világbajnoki sajtótájékoztatón beült a hallgatóság soraiba. „Köszönet illeti Gerhard Bergert is, aki itt van most is velünk és nagyon sokat segített idén” – mondta Rosberg az eseményen, nyomatékosítva ezzel, hogy Berger a színpalok mögött valóban sokat tett azért, hogy hosszas vajúdas után megszülessen az új kontraktus.



● Az osztrák keményen megoldozott Rosberg új szerződéséért, melyet a bajnok nem fog kitölteni



PAUL RIPKE, A KIRÁLYI FOTÓS

Ripke bohókás küllemű, hamburgi illetőségű sztárfotós, aki idén csatlakozott Rosberg stábjához. Noha nem volt jelen minden futamon, a Forma-1 trónja felé vezető utat mindenki másnál közelebről öröközhette meg, és láttuk, tapasztaltuk, hogy a sikerek ünnepléséből is jócskán kivette a részét. Ügyféllistája illusztris, hiszen a német labdarúgó-válogatott, a Bayern München, a Hugo Boss és az International Watch Company (IWC Schaffhausen) is Ripkét hívja, ha olyan fontos eseményt tartanak, ahol szükség van egy bizalmi fotósra.



ELŐSZÖR A RINGEN

Amikor Nico Rosberg megtanulta a magyar pályát



Napfényes nyári nap volt, melyen a magyar gyorsasági mezőny birtokába vette a Hungaroringet. A teszten egy fiatal, szőke német is feltűnt, aki ekkor a GP2 szériában versenyzett. Formula-1-es világbajnok apja küldte el Magyarországra, hogy egy barátja megtanítsa neki a pálya fortélyait, mielőtt sor kerül rajta első versenyére.

SZÖVEG: STROMMER BENJAMIN | FOTÓ: DPPI

Hosszú évekkel ezelőtt, 2005 júniusában edzésnapot tartott az Autós Gyorsasági Országos Bajnokság mezőnye a Hungaroringen: kis- és nagytúraautók gyakoroltak a mogyoródi pálya aszfaltján, a következő futamokra készülve. A legtöbb figyelem Bódis Kálmán csapatára, a BOVI Motorsportra szegeződött: ekkor készült el saját építésű autójuk, melyet egy fiatal német srác is kipróbált a teszten. Persze senki nem sejtette még akkor, hogy egy későbbi Formula-1-es világbajnok körözetet a hazai mezőny tagjai között:

Nico Rosberg neve azonban kétségtelenül ismerősen csengett. Akik meghallották, hamar előásták emlékeikből az 1982-ben vb-címet nyert Keke Rosberg bajszos figuráját, a szőke fiú édesapját. Túraautós pályája előtt Bódis Kálmán formaautókkal versenyzett, így ismert meg számos FI-es pilótát, köztük Kekét. Éppen ő volt az, aki megkérte Bódist, segítsen fiának megtanulni a pályát, ahol hamarosan egy GP2-es verseny vár rá: ezt a célt szolgálta az edzésnap. A délelőtt folyamán



szintén új nekem, még nem versenyeztem itt. Technikás: sok harmadik, negyedik fokozatú kanyar van benne, de ennek ellenére nagyon élvezetes rajta menni. Már alig várom, hogy júliusban visszatérjünk a GP2-es versenyre.” A sokszoros magyar bajnok Bódis Kálmánt is meggyőzte, amit az ifjú pilóta mutatott: „Nagyon gyors a fiatalember, igazi autóversenyző! Az első körben már a harmadik kanyarban úszta a Porsché. Maximálisan a csúszáshatáron képes autózni” – szögezte le rögtön, hogy Ros-

berg nem keveset örökölt apja tehetségéből. Nico Rosberg ez idő tájt még az ötödik helyen állt a GP2 pontversenyében – mint tudjuk, az év későbbi részében belelendült, és megnyerte a bajnoki címet (az utolsót egészen 2016-ig), a következő szezonban pedig már a Formula-1-ben mutatkozott be a Williams-szel. A hungaroringi forduló idején – ahol kétségtelenül hasznára vált, amit a júniusi teszten tanult – Bódis Kálmánnal szállt meg, akivel barátságuk azóta is tart.



Bódis tanácsai sem segítettek, Rosberg számára nem lett szerencsés pálya a Hungaroring

SOSEM GYŐZÖTT A HUNGARORINGEN

Talán meglepő, de 12 próbálkozása során Nico Rosberg egyszer sem állt a dobogó legfetejére a magyar versenypályán. Ami azt illeti, a 23-szoros futamgyőztes magára a pódiumra is csak egyszer tudott fellépni – az idei versenyen. Pedig kétszer is az első rajtkockából indult, 2014-ben és 2016-ban, az előbbi, biztonsági autó által felkavart versenyen azonban csak negyedik lett. A Mercedes főlényét a köztes évben sem tudta hasznára fordítani, egy defekt miatt maradt le messzire. 2010-ben a rosszul rögzített kerék – amely egy szerelőt is eltalált a boksztucában – okozta a kiesését, míg 2013-ban pár körrel a leintés előtt ment tönkre a motorja.

	IDŐMÉRŐ	FUTAM
2005 (GP2)	23.	5./2.
2006	18.	kiesett
2007	5.	7.
2008	15.	14.
2009	5.	4.
2010	6.	kiesett
2011	7.	9.
2012	13.	10.
2013	4.	kiesett
2014	1.	4.
2015	2.	8.
2016	1.	2.

” A SOKSZOROS MAGYAR BAJNOK BÓDIS KÁLMÁNT IS MEGGYŐZTE, AMIT AZ IFJÚ PILÓTA MUTATOTT...



EGY VEZÉR BUKÁSA

Véget ért a legsikeresebb csapatvezető, Ron Dennis uralkodása

Egy ideje már számítani lehetett rá, hogy Ron Dennisnek mennie kell a McLarentől, mégis fejcsóválva fogadta a hírt a világ Formula-1-et szerető része, és a vélemények egybehangzottak, hiányozni fog az autósport legfelső szinteréről. Így ért véget egy 36 évig tartó történet: persze érthető, hogy ezekben a pillanatokban az elismerő szavak kerülnek előtérbe. De tényleg hiányozni fog mindenkinek?

SZÖVEG: STROMMER BENJAMIN | FOTÓ: MCLAREN

Semmi esetre sem lehet azt mondani, hogy a Formula-1-ben kevés különc figura található. Persze egyre több a kívülről érkező topmenedzser, a nagyratörő ambíciókat dédelgető mérnök, aki végigmássza a lépcsőfokokat, de különösen kalandos történet nincs mögötte. Egyelőre azonban, amíg a sportágat egy 86 éves egykori motorkeressző és pilóta vezeti, nincs értelme különösebb hatalomváltásról beszélni, ezért nem is állítjuk azt, Ron Denniszel a régi iskola utolsó tagja veszik ki a Formula-1-ből. Ami viszont biztos: ő azok csoportjába tartozik, akiket hosszú évek múlva is nosztalgikus hangvétellel emlegetnek majd. És mint az ilyen sztorikban általában, nem a száraz eredmények kapják a főszerepet.

„Hihetetlen szintű profizmusa és részletekre való odafigyelése az, ami felépítette a csapat megérdemelt hírnevét. Ron dörzsölt üzletember, ugyanakkor lenyűgözően előrelátó” – méltatja Dennist a bejelentést követő napokban az FI-es sajtót előzőlő számtalan cikk egyike. Az írárok mind kidomborítják vezetői képességeit: kreativitását, tárgyalóképességét, kitartását és sokoldalúságát. Hiszen csapatvezetőként talán sokáig elboldogult volna, ha jó érzéke van a versenyzéshez és a Formula-1 politikai játszmáihoz, de egészen biztosan nem épített volna egy kis angol istállóból technológiai vállalatot, ha nincsenek megfelelő kvalitásai az üzlet és a marketing terén. Ami azonban minden kommentár középpontjába került,



A McLaren imidzsének mindig makulátlannak kellett lennie, ahogyan azt a törölközős történet is mutatja

az végletes precizitása, amelyet nem csak magára nézve tekint vezérlő elvnek. Valaki szavaival, aki dolgozott már neki: „Ron a tökéletességre törekszik az élet valamennyi területén, és ugyanezt várja el minden egyes alkalmazottjától is. Azt lehet gondolni, hogy egy Formula-1-es csapatban így kellene működnie a dolgoknak, de én most molekuláris szinten beszélek a tökéletességről. Olyan mértékben, hogy néha több időt töltesz az íróasztalod rendezésével vagy a munkaadók törölgetésével, mint a tényleges, produktív munkával, amilyen a Formula-1-es autók tervezése vagy építése.”

A McLaren versenycsapata 600, az autógyártó részlege 1000, az alkalmazott technológiai ágazata pedig 250 dolgozót foglalkoztat. Kétségtelen, mekkora szükség van a fegyelemre és a szabályokra, hogy ennyi ember összehangoltan tudjon együtt dolgozni. Dennis elvárásainak ismeretében

azonban azt kell megállapítanunk, hogy rég túllépte azt a határt, ahol még pedáns személyiségről beszélhetünk. Neki rigolyái vannak.

A fentebb idézett sorok Marc Priestley-től származnak, aki hosszú éveken át szerelő volt a McLarennél, egy ideje azonban már a brit FI-es közvetítés munkatársa. A vitathatlan kvalitások mellett nem hallgatta el

azokat a sztorikat sem, melyek előjárója furcsa igényeiről szólnak: „Pár szezonnal ezelőtt a csapatnak volt egy visszatérő problémája, a karosszéria mindig megégett a kipufogó körül, miután az autó megállt a bokszban. Egy vödör hideg vízbe áztattunk egy kopott rongyot, és ezt terítettük az oldaldobozra, amint az autó visszatért egy etapról és betoltuk a garázsba. Ron megjelent a következő versenyen, és amikor meglátta ezt, kiverte a balhét. A következő versenyre gondosan méretre szabott, egyedi formájú törölközők érkeztek, mindegyikbe gyönyörűen behímezve a versenyzők nevének kezdőbetűit. A vödört pedig eldugták szem elől” – elevenítette fel a korábbi alkalmazott, aki így fogalmazza meg az alapszabályt: „A McLarennél mindent egy bizonyos módon kell csinálni: Ron módján. Biztosíthatok mindenkit, hogy ez rendszeresen a reménytelenségbe tud kergetni.”

A csapat ma is Bruce McLaren nevét viseli, fennállása nagy részében mégis Ron Denniszel jelentett egyet. Talán nem eretnokség azt mondani, hogy teljhatalma és az általa gerjesztett, félelemmel vegyes tisztelet Enzo Ferrarira emlékeztet. Cikkeket lehetne megtölteni a furcsa rögeszmékkel, melyeket beosztottjai hadseregére erőltetett. Ott van például a McLaren angliai bázisa Wokingban, egy 13 évvel az átadása után is lenyűgöző üveg-beton komplexum, amely kört formál a szomszédos tóval. Tökéletesen megtestesíti Dennis lelkivilágát, és pontosan úgy épült, ahogyan ő elképzelte. A klíma az összes irodában 21 Celsius-fokra van beállítva: a főnök ugyanis ezen a hőmérsékleten érzi legjobban magát. Vélekedése szerint egy piszkos ablak vagy száradó virág rossz hatással van a motivációra, rend- és tisztaságmániája pedig olyan szintű, hogy amint egyszer elmondta, azonnal kiszúrja, ha valakinek rendezetlen és piszkos a körme. Aztán ki ne emlékezne a 2007-es csapatbemutatóra, amelyen két új átigazoltja, Lewis Hamilton és Fernando Alonso – akinek renault-s éve alatt védjegyévé vált bozontos haja – milliméteres egyenfrizúrával jelentek meg, jelezve, a McLaren szabályai nemcsak minden apróságra, de mindenkire is érvényesek. A hajviseletről a volt szerelő is mesélhetne, aki új fiúként kísérletezett a rasztával, lázadása azonban felső sugallatra hamar véget ért. A csapat kifelé mutatott képe olyan szent dolog volt, amit senki sem bomlaszthatott.

Arra, hogy Dennis bogarassága nem csupán a munkájára terjed ki, a BBC újságírója, Andrew Benson mutatott rá, aki elmesélte annak történetét, mikor Ron és felesége, Lisa új házat vásárolt. A szerénynek nem mondható hajlék kertjében szökőkutak is működtek, a tulajdonos azonban nem bírta elviselni, hogy ezek egymás után lépnek működésbe, és nem egyszerre dolgoznak. ➤



Máris hívta a tervezőt, aki elmagyarázta, horrorösszegbe kerülne, hogy a kutakat összehangolják, annyi elemet kellene újratelepíteni. Dennis azonban hajthatatlan volt, egyszerűen nem tűrhette a látványt. Azok szerint, akik személyesen ismerik, épp akkor ment végbe érezhető átalakulás benne, amikor elvált a nejtől. Ahelyett, hogy még szeszélyesebbé vált volna, inkább kiengedett: 60 év felett kezdett partikra járni, ami korábban abszolút nem jellemezte őt. Egyszer épp ott bukkan fel, ahol Priestley is mulatott. A szerelő igyekezett elbújni előle, hiszen ebben a szombat esti időpontban már ágyban kellett volna lennie. Mikor azonban a taxira várt, összetalálkoztak. Őszinte meglepetésére legorombítás helyett Dennis felajánlotta saját, sofőrös autóját. A búcsúztató jegyzetek szinte mind kiemelik a McLaren-vezér nagylelkűségét, szó esik jótékonykodásokról, ahol kifejezetten kérte, hogy névtelen maradjon.

Abból, ahányszor a volt szerelő anekdotáit emlegetjük, arra lehetne következtetni, hogy a keze alatt töltött évek során közelről megismerte főnökét. Erről szó sincsen. Elmondása szerint egy kezén meg tudná számolni, hányszor beszélt személyesen Dennisszel, és azt is bevallja, sosem járt az irodájában – exkollégái szerint ez a csapatnál inkább jó jelnek számít. Valószínűleg sokan ismerik a híres képet, amely azt mutatja be, mi a különbség egy főnök és egy vezető között. Előbbi hátulról mutatja a többieknek az irányt, utóbbi azonban a beosztottak elé áll, és ő is húzza az ígát: ebben a példában a vezető a jófiú. Akárhogy is nézzük, Ron Dennist nem lehet nem a főnökök csoportjába sorolni. Ha valakiről, róla elképzelhetetlen, hogy leálljon csevegni az autón dolgozó emberekkel vagy a gyári munkásokkal, annak ellenére, hogy annyi más csapatvezetőtől eltérően ő végigjárta a Formula-1 ranglétráját, és a kezdetekkor még Jochen Rindt és Jack Brabham autóját szerelte. Inkább illet hozzá: összecsiszítani a McLaren dolgozóit, és beszédek mondani nekik abban a sajátos, életidegen szavakkal és sokszorosan összetett mondatokkal tömött stílusban, amelynek külön neve is van az angol sajtóban, az úgynevezett „Ronspeak”.

„Meglepő számunkra, hogy az időmérő felénél eleredő eső Ausztráliában sokkal számottevőbb pszichológiai csapásként ért minket, mint arra számítottunk” – nyilatkozta például egyszer. A Sky Sports gyűjtött össze egy csokorra valót legemlékezetesebb, legnyakatekertebb kijelentéseiből, és az olvasók dolgát megkönnyítve köznapra is lefordították őket. Előbbivel például annyit akart mondani, hogy nem voltak felkészülve az esőre. Kedvencünk viszont a következő: „Nem fogok arról hipotetizálni, mi történhetett volna, ha másképpen cselekszünk; mivel nem gondolom, hogy bármi specifikusan rossz lenne annak módjában, ahogy cselekszünk.” Magyarul: ne kételkedjenek bennem!

” A CSAPAT MA IS BRUCE MCLAREN NEVÉT VISELI, FENNÁLLÁSA NAGY RÉSZÉBEN MÉGIS RON DENNISSZEL JELENTETT EGYET.



Ahogy alkalmazottai, úgy a vele egyenrangú felek sem boldogultak könnyen vele, igaz, története többször javára vált a Stratégiai Csoportnak, Dennis ugyanis nem riadt vissza attól, hogy az asztalra csapjon, és lépésre kényszerítse az együtt sokszor döntésképtelen csapatokat. Egy ilyen személyiség óhatatlanul ellenségeket szerez magának: az egyik legádázabb Max Mosley, az FIA korábbi elnöke volt, aki nagy hatalmú pozíciójából adódóan korábban is sűrűlódott Dennisszel, kapcsolatuk azonban a 2007-es kémbotrány idején vált igazi gyűlöletté. Személyeskedésüknek is sze-

RON DENNIS 50 ÉVE AZ F1-BEN

1947: Wokingban született, ahova később a McLaren székhelyét helyezte

1966: Szerelő a Cooper, majd Brabham csapatnál

1971: Első saját csapata a Rondel Racing (F2)

1974: Két új csapata a Project Two és a Project Three (F2)

1976: Újabb, az eddigi legsikeresebb csapat, a Project Four Racing (F2, F3, Procar)

1980: A Marlboro segítségével egyesül a Project Four és a McLaren, Dennis a csapatfőnök



1981: A McLaren legfontosabb technikai újítása, a szénszálas karosszéria

1982: Mansour Ojje és a TAG átcsábítása a Williamstől

1984: Az első egyéni és konstruktóri világbajnoki cím Niki Laudával

1988: A Honda átcsábítása a Williamstől

1991: A sikerkorszak utolsó éve, nyolc szezon alatt hét egyéni és hat konstruktóri vb-cím

1992: Elkészül az első utcai McLaren, a McLaren F1

1995: A Mercedes érkezése motorszállítóként és résztulajdonosként

1996: Adrian Newey átcsábítása a Williamstől

2007: A McLaren és Dennis hírnevét megtépzáló kémbotrány

2008: Utolsó világbajnoki cím csapatfő nőkként Hamiltonnal

2009: Martin Whitmarsh a McLaren új csapatfőnöke, Dennis a McLaren Automotive vezetője

2014: Visszatérés a McLaren Csoport vezérigazgatójaként és elnökeként

2015: Az új Honda-korszak kezdete

2016: Dennist leváltják elnök-vezérigazgatói posztjából

repe lehetett abban, hogy vétkeiért a McLaren a Formula-1 történetének legnagyobb, 100 millió dolláros pénzbüntetését kapta. Egy kibontakozó ellenségeskedésnél is fájdalmasabb, ha egy barátság fordul az ellenkezőjére. A szaúdi-francia Mansour Ojje csak pár évvel azután csatlakozott Dennishez, hogy a brit átvette a McLaren kormányzását. Évtizedeken keresztül vezettek egy csónakban, nyerték a világbajnoki címeket, ráadásul Ojje cége, a TAG (nem keverendő össze a Red Bull jelenleg szponzoráló TAG Heuer óramárkával, amely korábban szintén Ojje érdekltségébe tartozott, de már nem) a Formula-1 történelemkönyveibe is bevonult: a befektető cég nevét viselték a Porsche-motorok, melyekkel a csapat uralta a 80-as évek közepét. A McLaren még érvényben levő tulajdonosi szerkezetében 25%-ot birtokol Dennis, 25%-ot a TAG, valamint 50%-ot a bahreini államhoz tartozó alap, a Mumtalakat. Ebből az elosztásból kifolyólag egyetlen tulajdonos sem tudja legalább egy másik segítségével nélkül érvényre juttatni akaratát: Ojje és a Mumtalakat összefogására volt szükség, hogy a novemberi találkozáson megfosszák vezérigazgatói jogkörétől Ron Dennist. Mi történt azzal az évtizedes barátsággal, hogy Ojje erre a lépésre szánta magát?

A kapcsolat 2012-ben szenvedhette az első fontos érvágást, mikor a zavargások miatt bizonytalanná vált a Bahreini Nagydíj sorsa, és a csapatok véleményét kérték. A királyi család fennhatóságába tartozó Mumtalakat nyilván támogatta a megrendezést, és bár Ojje is ezen az állásponton volt, egy közös megállapodás értelmében úgy kellett szavaznia, mint Dennisnek, azaz a törlés mellett. A tulajdonrészek alapján szavazategyenlőség alakult ki, ez esetben pedig az elnöknek kellett döntenie, aki ekkor éppen Mansour Ojje volt. Saját meggyőződése alapján úgy határozott, a McLaren szavazzon igennel a versenyre, amelyre végül sor is került. Dennis árulásnak érezte szövetségese döntését. A kegyelem-döfésre viszont két évvel később került sor, mikor a szaúdi életmentő tüdőtranszplantáció esett át. A kórházban feküdt, mikor a néhány évet a Formula-1-től távol töltő Dennis eltávolította vezérigazgatói tisztségéből Martin Whitmarsh, és magához ragadta a hatalmat. Az év végén Fernando Alonso érkezett a McLarenhez, és dönteni kellett, ki legyen a csapatársa a következő szezonban. Mint ismert, Dennis a fiatal Kevin Magnussent akarta, Ojje viszont meghíúsította a tervét, és Jenson Buttont támogatta. Dennis többé nem számíthatott az üzlettársra – végül ugyanolyan puccs áldozata lett, amelyet ő hajtott végre Whitmarsh ellenében.

Ron Dennis fejesztése egy évek óta tartó tanácsstermi harc végeredménye: ha neki kellett volna mennie, akkor Ojje és



Nem Ron Dennis alapította a McLarent, de az ő irányítása alatt vált igazi sikercsapatá és branddé

AZ UTÓD

Napokkal Ron Dennis kényszerszabadságra küldését követően a McLaren bejelentette új szerzeményét, Zak Brown, akit a McLaren Csoport ügyvezető igazgatójaként mutattak be, azaz kisebb hatalmat adtak a kezébe, mint amekkora az addigi első emberé volt. Nem túlzás azt állítani, hogy a Formula-1-es munkaerőpiacon nála felkapottabb szereplőt nem talál: a mclarenes üresedés előtt arról szóltak a találgatások, hogy ő követheti Bernie Ecclestone-t a sportág élén. De mit tud ez a 45 éves amerikai – aki a McLaren előtt sosem töltött be pozíciót az F1-ben –, hogy ennyire felkapták? Brown egészen a közelmúltig aktívan versenyzett olyan szériákban, mint az FIA GT vagy a Blancpain sorozat, igazi sikert azonban nem egy autó, hanem a marketingcége kormányzásával ért el a motorsportban, amely számos támogatót irányított a Formula-1-be – nem véletlen, hogy sokszor csak a királykategória szponzorgurujaként emlegetik, aki Ecclestone nagyrabecsülését is kiérdemelte. Újabbban a médiában is érdekelt, ő a motorsport.com elnöke, amely nemrég megvásárolta a rangos Autosport magazint, és sorra olvasztja magába az F1-es témájú országos híroldalakat. Minden bizonnyal elsősorban üzleti kvalitásaira számítanak a McLarennél, amellyel Abu Dhabiba már el is utazott.

a bahreiniiek jártak volna így, Dennis kínai befektetők segítségével próbálta kivásárolni társait, de akciója meghiúsult. 36 évnyi vezetése alatt a McLaren 17 világbajnoki címet szerzett – ebből 10 egyéni öt versenyzővel, valamint 7 konstruktórt –, 158 nagydíjon győzött, melyek alapján statisztikailag ő a sportág történetének legeredményesebb csapatvezetője. Társai azonban úgy vélekedtek, hogy épp az az ellentmondást nem ismerő, zsarnoki természet, amely elengedhetetlennek bizonyult ennyi siker felhalmozásában, nem is beszélve az F1-en túlnyúló vállalat építéséről, áll az új Honda-korszakban elengedhetetlen fejlődés útjában. Ne csak arra gondoljunk, hogy a McLaren negyedik éve nem nyert futamot, és lassan három éve dobogón sem állt: a csapatnak 2014 óta nincs főszponzora, mivel a vezér nem volt hajlandó alábbadni az igényeiből.

Úgy kezdtünk, hogy rámutattunk, egy különleges személyiségről van szó, aki méltán lesz a „bezzeg annak idején” kezdetű sztorik főszereplője, és ezt a Formula-1-es pályafutásának valószínűleg utolsó megnyilvánulásával sem hazudtolta meg. Már mindenki tudta, mi fog történni azon a kedd délutáni találkozón a McLaren vezetésében, a tényleges hírt azonban az a közlemény tudatta a világgal, amelyet Ron Dennis küldött ki. Nem titkolta csalódottságát, és odaszúrt az őt száműző szövetségeseknek, hogy elképzeléseik a jövőről nem egyeznek, hamis indoklással küldték el őt, továbbá azt is kiemelte, a menedzsment tagjai figyelmeztették, negatív hatással lehet távozás az üzletre. Csak néhány órával később érkezett meg a McLaren formális megerősítése, amely Ron Dennis kimagasló eredményeit méltatta, és a sport igazi nagyságának nevezte. □

TÁNC AZ ESŐBEN

Avagy a nagy Verstappen Show

Az eső igazi örületté tette az idei Brazil Nagydíjat, amelyen Nico Rosberg ismét elszalasztotta az esélyt a vb-cím biztosítására. Lewis Hamilton először nyert Interlagosban, a német a második helyen végzett, ám a futam szenzációja a mögöttük befutó Max Verstappen volt: a holland előzések garmadájával szórakoztatta a nagyjérdeműt.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR, FEKETE ANTAL
FOTÓ: ATP, DPPI, CSAPATOK



INTERLAGOS

Autódromo José Carlos Pace

A pálya hossza: 4,309 km

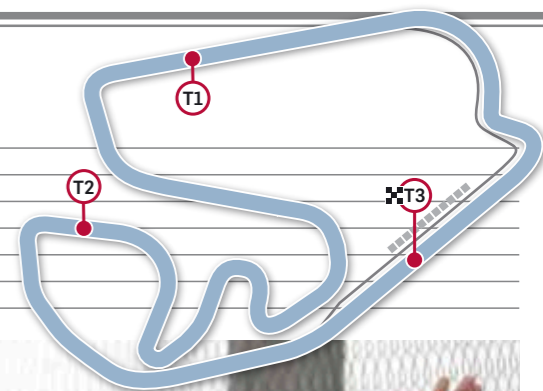
Versenytáv: 71 kör – 305,909 km

Időjárás: esős

Levegő hőmérséklete: 17–18 °C

Aszfalt hőmérséklete: 18–21 °C

Leggyorsabb kör: Max Verstappen – 1:25,305



Interlagos előtt a vb-harc mellett a mexikói derbi legfőbb utózóngéje, Sebastian Vettel csapatrádiós szitkozódása volt az elsőrendű téma. A Ferrari menője nem sokkal a futam után nekiállt leveleket írni: egy bűnbánó irományt Charlie Whitingnak, egyet pedig az FIA-nak címzett, bocsánatért esedezve aztán, hogy a futam hevében trágár szavakkal küldte el melegebb éghajlatra a versenyigazgatót. Kérése meghallgatásra talált, így hiába vizionáltak sokan eltűntést, ebből végül semmi nem lett. Sőt, a Ferrari Brazíliában már újabb húzással állt elő: új bizonyítékokra hivatkozva kérvényezték Vettel mexikóvárosi – dobogós helyezéssel – büntetésének eltörlését. A szövetség persze nem ment bele a játszmába, amit a vörösök nem nyeltek le, és jelezték: fellebbeznek. Ami a bajnoki végjátékot illeti: a múltban hat bajnokavatás helyszínéül szolgáló pályán legalább hat olyan forgatókönyv létezett,

amelyek döntéshez vezethettek, ezek közül pedig az tűnt a legegyszerűbbnek, hogy Rosberg nyer. Ebben az esetben az Abu Dhabi tartandó évadzáróra már világbajnokként érkeztetett volna a német, aki egyébként kedvező előjelekkel várta a brazil hétvégét: két éve nem talált legyőzőre a José Carlos Pace nevű ringen, ahol ráadásul Hamilton még sohasem tudott nyerni.

A brit nyilvánvalóan változtatni akart ezen, ami az első pillanattól látható volt. A nyitónapon például mindkét tréningen a legjobbnak bizonyult. Rosbergnél az első edzésen Max Verstappen is gyorsabb volt, délutánra viszont gyorsult a vb-éllóvas és három századnyira megközelítette márkatársát. A konstruktóri ezüstért meccselő felek, a Red Bull és a Ferrari némi meglepetésre a nap végén a két Williams mögött landoltak, Valtteri Bottas és az utolsó hazai fellépésére hangoló Felipe Massa beforakodott a két páros elé.

Rosberg szombat délelőtt, felszáradó pályán javított, és 9 századdal Hamilton előtt végzett, a kvalifikáción – amely a jóslatok ellenére végig száraz pályán zajlott – viszont ismét a britnek jött ki jobban a lépés, aki így megszerezte idei 11. pályafutása 60. rajtelsőségét. A címvédő az első két fázisban gyorsabb volt a listavezetőnél, majd a Q3 hajrájában egymás mögött hajtottak a pályára: Hamilton 1:10,736-nál állította meg a stoppert, míg a mögötte érkező Rosberg az első két szektorban gyorsabb volt nála, de az utolsóban egy századdal mégis kikapott. ➤

1 LEWIS HAMILTON

VÉGRE SIKERÜLT NYEREM BRAZÍLIÁBAN IS, AMIRE AYRTON SENNA 1991-ES GYŐZELME ÓTA VÁGYTAM! EZ EGY OLYAN FUTAM VOLT, AMIKOR TÉNYLEG AZ ELEJÉTŐL A VÉGÉIG A VEZETÉSRE KELLETT CSAK ÖSSZPONTOSÍTANOM, PEDIG ILYEN KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT KÖNNYŰ LETT VOLNA HIBÁZNI. A CÉLOM AZ, HOGY AZ ÉVADZÁRÓN IS OLYAN TELJESÍTMÉNYT NYÚJTSAK, MINT A LEGUTÓBBI FUTAMOKON.

„Tényleg csak egy icipici hiányzott, nem voltam elég gyors, de láttuk már elégszer idén, hogy a futamon nem mindig az nyer, aki a pole, így optimista vagyok” – mondta Rosberg. Az újabb kvalifikációs Mercedes 1-2. pozíció egy új rekordot is eredményezett: ez volt a 19. ilyen időmérő-végeredmény a szezonban, ennél többet pedig még soha, egyetlen csapat sem tudott egy évad leforgása alatt felmutatni.

A Ferrari és a Red Bull tovább gyűrte egymást az időmérőn is: a kvartett tagjai közül Raikkönen szerepelt a legjobban, akinek sikerült a Mercedesek mögé férkőznie. „A Mercedes ma is messze volt, de ez a harmadik hely pozitív meglepetés számomra” – sommázott visszafogottan a finn, aki több mint fél másodperccel maradt el Rosbergtől, és kevesebb mint hét századot vert Verstappenre. A holland egy századdal volt gyorsabb az ötödik helyen landoló Vettelnél, akit Ricciardo követett. „Mókás, amikor ennyire szoros a csata, az viszont nem any-

nyira, amikor a pakk végén kötsz ki” – mondta a bolyról az ausztrál.

A hetedik helyen az időmérő legnagyobb szenzációját szolgáltató Romain Grosjean végzett a Haasszal: „Ez akkora meglepetés, hogy még számomra is az. Nagyon jól sikerült a köröm, amihez hozzájárult, hogy most hűvös volt” – mondta a francia, akit a Force India párosa, Nico Hülkenberg és Sergio Perez, valamint a felsőház utolsó tagjaként Fernando Alonso követett a McLaren-Honda-val. A nyitónapi jó szereplés ellenére a Williamsok nem kerültek be a Q3-ba: Bottas és Massa a Haas versenyzőjét, Esteban Gutierrez közrefogva a 11-13. helyeken végeztek. Vasárnap az égi áldás keverte a kártyákat, a nézők pedig több felvonásban láthatták a Brazil Nagydíjat. Miután Grosjean a rajtrácsra menet összetörte a Haast, a rajtot tíz perccel elhalasztották, és a mezőny végül a biztonsági autó mögött kezdte meg a futamot: a safety car a viadal során összesen 28 kört töltött a pályán, ráadásul Charlie Whi-



Hamilton sorozatban harmadszor győzött, de a lépéselőny Rosbergnél maradt

2 NICO ROSBERG

SZERENCÉSÉRE AZ EMELKEDŐN NEM VOLT NAGY A TEMPÓ, ÍGY MEG TUDTAM FOGNI AZ AUTÓT A VÍZÁTFOLYÁSON. LEWIS MA JOBB MUNKÁT VÉGZETT, MEGÉRDMELTE A GYŐZELMET. TUDTUK, HOGY A RED BULL ERŐS LEHET AZ ESŐBEN, DE MAX MÉG ERRE IS RÁ TUDOTT TENNI EGY LAPÁTTAL. ELÉGEDETTNEK KELL LENNEN A MÁSODIK HELLYEL, ABU DHABIBA VISZONT GYŐZNI MEGYEK.



A BRAZIL NAGYDÍJ VÉGEREDMÉNYE:

1.		LEWIS HAMILTON Mercedes F1 W07	71 kör, 3:01:01:335
2.		NICO ROSBERG Mercedes F1 W07	+ 11,455
3.		MAX VERSTAPPEN Red Bull RB12-TAG Heuer	+ 21,481
4.		SERGIO PEREZ Force India VJM09-Mercedes	+ 25,346
5.		SEBASTIAN VETTEL Ferrari SF16-H	+ 26,334
6.		CARLOS SAINZ Toro Rosso STR11-Ferrari	+ 29,160
7.		NICO HÜLKENBERG Force India VJM09-Mercedes	+ 29,827
8.		DANIEL RICCIARDO Red Bull RB12-TAG Heuer	+ 30,486
9.		FELIPE NASR Sauber C35-Ferrari	+ 42,620
10.		FERNANDO ALONSO McLaren MP4-31-Honda	+ 44,432
11.		VALTTERI BOTTAS Williams FW38-Mercedes	+ 45,292
12.		ESTEBAN OCON Manor MRT05-Mercedes	+ 45,809
13.		DANYIL KVJAT Toro Rosso STR11-Ferrari	+ 51,192
14.		KEVIN MAGNUSSEN Renault RS16	+ 51,555
15.		PASCAL WEHRLEIN Manor MRT05-Mercedes	+ 1:00,498
16.		JENSON BUTTON McLaren MP4-31-Honda	+ 1:21,994

NEM ÉRTEK CÉLBA

	ESTEBAN GUTIERREZ Haas VF-16 – Ferrari	60. kör
	FELIPE MASSA Williams FW38-Mercedes	46. kör
	JOLYON PALMER Renault RS16	20. kör
	KIMI RAIKKÖNEN Ferrari SF16-H	19. kör
	MARCUS ERICSSON Sauber C35-Ferrari	11. kör
	ROMAIN GROSJEAN Haas VF-16-Ferrari	1. kör



EZÉRT TARTOTT TÖBB MINT 3 ÓRÁIG A BRAZIL NAGYDÍJ:

Elhalasztott rajt:	10 perc
Safety car, majd repülőrajt:	1-7. kör
Safety car, Ericsson bukása miatt:	13-19. kör
Safety car, Raikkönen bukása miatt:	20. kör
Piros zászló:	35 perc
Safety car, majd piros zászló:	21-28. kör, 25 perc
Újraindítás safety car mögött:	29-31. kör
Safety car, Massa bukása miatt:	49-55. kör

ting versenyigazgató két ízben is piros zászlóval leállította a versenyt. A versenyirányítás vezérének óvatossága miatt a közönség folyamatosan pfujolt, nem ritkán a versenyzők is háborgottak, ám tény: ami „éles” versenyzés jutott, az roppant szórakoztatónak bizonyult.

Hamilton minden viszontagságot rendíthetetlenül vészelt át, így bajnoki reményeit az évadzáróra is életben tartva megszerezte első braziliai győzelmét. Az idei kilencedik, pályafutása 52. győzelmét arató britet Rosberg képtelen volt veszélyeztetni, sőt: a német közel állt ahhoz, hogy elbukja a második helyet is, mert a 32. körben, egy safety car fázist követő újraindítás során Verstappen látványos előzéssel utasította maga mögé, majd miután a holland visszaesett a gumitaktika miatt, a 48. körben egy aquaplaningot kellett mentenie a listavezetőnek. Ez csodával határos módon sikerült neki, így a folytatásban már csak az foglalkoztatta, hogy megőrizze a helyét, és ezzel a 12 pontnyi előnyt az évadzáróra. „Talán nem túlzás azt mondani, hogy tíz év alatt ez volt a legsimább versenyem” – mondta Hamilton, míg Rosberg megjegyezte: „A győzelemben reménykedtem, de együtt tudok élni a második helyezéssel is...”

Ha valakinek sokat köszönhetett a publikum ezen a napon, az Verstappen volt: a safety car start után szempillantás alatt áthámozta magát Raikkönenen, majd később az intermediate abroncsokra váltva a 3-as kanyar külső ívén legyűrte Rosberget is. Hamilton

sem tudta leszakítani a hollandot, akit a 38. körben egy megcsúszás fogott csak vissza: az ifjonc hihetetlen érzékkel lett úrrá a célegyenes törésénél megvaduló Red Bullon, majd nem sokkal később a németalföldi is, Ricciardo is ráfizetett az időjárás szeszélyeire. Előbb a 40. körben az ausztrál autóján cserélték interekre az extrém esőgumikat, majd miután jó köridőket produkált, a 43. fordulóban Verstappent is behívták. Pechükre az eső jobban rákezdt, így Ricciardót az 52., Verstappent pedig az 54. körben újra be kellett hívni extrémekért. Ekkor úgy tűnt, hogy a holland versenyének lőttek: a 16. helyre esett vissza, de nem adta fel. A Mercedes-főnök Toto Wolff szavaival élve „újradefiniálta a fizikát”, és a kaotikus körülmények közepette szinte bohócot csinált mindenkiből, aki az útjába került. Előzte Ricciardót, a Raikkönen 20. körben történt bukása után egyedüli ferrarisként állva maradó Vettel, levdászta a Toro Rossóval a negyedik helyen hajtó Carlos Sainzot, majd Sergio Perez következett: a Force India káoszszakembere ezúttal is útban volt a dobogó felé, ám a száguldó holland egy hiperkemény csatába őt is legyűrte. „Tudtam, hogy mit várhatok tőle, de amit ma mutatott, az még engem is meglepett” – mondta fia teljesítményével kapcsolatban az ex-F1-es apuka, Jos Verstappen.

Perez negyedik helye mellett Nico Hülkenberg egy hetedik pozíciót is szállított a Force Indiának, amely így bez biztosította a konstruktóri tabella negyedik helyét. ➤

MINDENFÉLE

Akárcsak tavaly, Alonso ismét megtalálta a módját, hogy poént csináljon saját balszerencséjéből Interlagosban: egy éve az egyik sportbíró székében ülve napozott a pénteki szabadedzésen, miután megállt alatta a McLaren-Honda, ezúttal pedig ugyanúgy járt, ám a FOM egyik operatőrének helyét vette át, és elszorakoztatta magát a joystickkal vezérelhető kamerával. „Fontos, hogy a nehéz időkben se veszítsük el a humorunkat – mondta a spanyol, aki a futam után már nem volt jókedvű, mert a 42. körben, egy csata hevében Vettel a fűre szorította. – Legközelebb nekimegyek és több pontot fog veszíteni, mint én...” – háborgott a kétszeres vb-első.

35 millió euró: a paddockban terjedő becsülések szerint ennyit hoz a Sauber konyhájára a nagy közös kasszából az a kilencedik hely, amelyet Nasr szerzett, s amellyel a svájci csapat várhatóan a Manor előtt végez majd a konstruktóri tabellán. „Naná, hogy elégedett vagyok, és persze várom a bónuszomat – mondta nevetve a brazil pilóta, aki a futam napján még csak reménykedett abban, hogy maradhat az F1 mezőnyében. – Az emberek túl gyorsan ítélik meg, ezért amikor lehetőség kínálkozik, azt meg kell ragadni. A csapat is, én is elégedettek vagyunk, egy pillanatra sem veszítettem el a beléjük vetett hitemet ebben a nehéz szezonban.”

A közönség háborgott, a versenyzők pedig nem értettek egyet egymással abban, hogy szükség volt-e a futam másodszori félbeszakítására. Mint kiderült, Charlie Whiting nem a pálya állapota, hanem a radarképen látott, a közelben lévő viharfelhők miatt rendelte el a második piros zászlót, bízva abban, hogy sikerült elcsípni az időkereten belül a legkedvezőbb körülményeket. „Nem volt könnyű dolguk – állt ki Whiting és gárdája mellett Christian Horner, a Red Bull főnöke. – Mindig a versenyzők biztonságát tartják szem előtt, és szerintem ma jó döntéseket hoztak, hiszen végigcsináltuk a versenyt.”

Semmi kétség, a Brazil Nagydíj legérzelemdúsabb momentuma Felipe Massa búcsúsztája volt: „Lehetetlen szavakkal kifejezni, amit éreztem. Sajnos nem sikerült befejezni a versenyt, valószínűleg lsten akarta így. Nemcsak a rajongóktól, hanem a Forma-1-es közösségtől is tapsot kaptam. Soha életemben nem számítottam erre, és nem is tudom, hogy egyáltalán megérdemeltem-e. Az biztos, hogy soha nem fogom elfelejteni azokat a pillanatokot” – mondta az idény végén visszavonuló, utolsó hazai futamán szereplő pilóta.



A rivális Williams üres kézzel távozott: Bottas a 11. helyen végzett, míg Massa egy bukással zárta utolsó hazai fellépését. Az idény végén visszavonuló brazil a 49. körben csapódott a szalagkorlátnak: ekkor hajtott utolsó alkalommal pályára a safety car, a közönségkedvenc pedig egy lobogóval a vállán, sírva bandukolt vissza a boksztucába. A pontszerzők zónája Ricciardóval, valamint két „meglepetésvendéggel”, a Sauber kötelekében hajtó helyi menővel, Felipe Nasrrel, valamint Alonsóval egészült ki. Mindketten megoldozták az eredményért: a brazil a 21.



Max Verstappen Braziliában is a figyelem középpontjába került – ezúttal az évítized talán legnagyobb vizenjárásával

rajtkockából küzdötte fel magát, begyűjtve a svájci csapat ideiglenes első pontjait, amellyel megelőzték a Manort a ponttáblázaton, a spanyol pedig sokáig a pontszerzők között hajtott, de az 55. fordulóban megpördült a 13-as kanyarnál, így onnan kellett visszatornáznia magát. „Hét autót előztem meg 15 kör alatt. Azt hiszem, ez jól mutatja a gyorsaságát, bátorságát és az elkötelezettségét” – dicsérte a kétszeres világbajnokot Eric Boullier, a McLaren-Honda versenyigazgatója.

3 MAX VERSTAPPEN

IZGALMAS! EZ A LEGJOBB SZÓ A MAI VERSENYRE! HOGY ESETLEG GYŐZHETTEM VOLNA? AZT NEM HINNÉM, DE SZERINTEM A MÁSODIK HELY ELÉRHETŐ KÖZELÉGEBEN VOLT. AZ BIZTOSNAK TÚNT, DE NÉHA KOCKÁZTATNI KELL A GYŐZELMÉRT. MI EZT MEG IS TETTÜK MA, DE SAJNOS NEM JÖTT ÖSSZE. ÍGY IS DOBOGÓN VOLTAM, NÉHÁNY REMEK ELŐZÉS UTÁN, EZÉRT BOLDOG VAGYOK.

GUMIK

HARD MEDIUM SOFT INTERMEDIATE WET

BOKSZKIÁLLÁSOK

	ÚJ	BOKSZKIÁLLÁS	HASZNÁLT
HAMILTON	20	28	71
ROSBERG	20	28	71
VERSTAPPEN	13	20	28
PEREZ	20	28	71
VETTEL	10	20	28
SAINZ	20	28	71
HULKENBERG	20	22	28
RICCIARDO	13	20	28
NASR	20	28	71
ALONSO	9	20	28
BOTTAS	9	20	28
OCON	20	28	71
KVYAT	9	17	20
MAGNUSSEN	7	20	28
WEHRLEIN	20	28	52
BUTTON	8	20	28
GUTIERREZ	12	20	28
MASSA	9	20	28
PALMER	9	17	20
RAIKKONEN			19
ERICSSON	9		11
GROSJEAN			0

ÖSSZES BOKSZKIÁLLÁS

62

Atlassian Experts

ATLASSIAN EXPERTEK VAGYUNK!

Professzionális Atlassian szolgáltatások egyenesen a szakértőktől!

- Termékbevezetés, konfigurálás
- Tanácsadás, oktatás
- Hoztolás, karbantartás
- Egyedi kiegészítő (add-on) fejlesztés
- Saját fejlesztésű kiegészítőink:

JExcel Plangle Report Fix for JIRA Agile Copy Quick Filters for JIRA Agile

MORESIMP
moresimp.com

SZOFTVERFEJLESZTÉS MESTERFOKON

Egyszerűen használható szoftvereket készítünk agilisan, többéves tapasztalattal, az Ön igényei szerint!

- Egyedi szoftverfejlesztés
- Kész megoldásaink:

simpTASK SSB Reporter simpXS simpIDM simpSLM

A VILÁG TETEJÉN

Hamilton nyert, de Rosberg lett a világbajnok Abu Dhabiban

Nico Rosberget avatta világbajnokká a Forma-1 az évadzáró Abu Dhabi Nagydíjon: Lewis Hamilton megnyerte ugyan a villanyfényes versenyt, de hiába vetett be minden létező rafkós húzást a házi rivális ellen, a második helyen célba érkező német pilóta kiállta a próbát, és elfoglalta a sportág trónját.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR
FOTÓ: DPPI, CSAPATOK, OLLÉ IVÁN



ABU DHABI Yas Marina Circuit

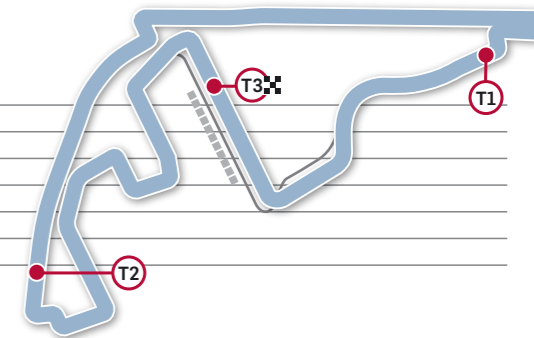
A pálya hossza: 5,554 km
Versenytáv: 55 kör – 305,355 km

Időjárás: száraz

Levegő hőmérséklete: 25–26 °C

Aszfalt hőmérséklete: 27–29 °C

Leggyorsabb kör: Sebastian Vettel – 1:43,729



A mindent eldöntő évadzárót megelőző napok a régi, jól bevált forgatókönyv szerint zajlottak: a világsajtó a lehetséges permutációkat forszírozta, Rosberg és Hamilton „foggal-körömmel” vívott harcot ígértek a sportszerűség keretein belül, a Mercedes vezérkara pedig úton-útfélen azt hangsúlyozta, hogy technikai hiba biztosan nem akadályozza majd a sportszerű, korrekt vb-döntőt. A mindig mesés Abu Dhabiba a szokásos formában futottak be a főszereplők: az FIA által meghirdetett, külön a számukra kiírt sajtótájékoztatón tisztán ki-világlott, hogy a barátságosra szabott álarc mögött kökemény pszichikai hadviselés zajlik. Rögtön az elején kibújít a szög a zsákból, ugyanis hiába kérték fel őket a pulpituson egy kézfogásra, csak egy erőltetett vigyorral kísért pózolásra futotta...

Noha a 12 pontnyi előny és az előző évi végeredmény Rosberg számára ígért jobb hétvégét, Hamilton gőzerővel vetette bele

magát a küzdelembe és átmentette formáját az előző futamokról. A háromszoros világbajnok, címvédő egy hajszállal mindig a házi trónkövetelő előtt tudott lenni: a nyitónapi edzéseken első nekifutásra a brit 0,374 másodpercet vert a németre, aki a kora esti második gyakorlásán 0,079 másodpercnire közelítette meg. Szombaton, az évad utolsó szabadedzésén egyetlen tized volt a különbség, igaz, akkor egy Ferrari, Red Bull szendvics mögött, a 4–5. helyeken végeztek, mivel Vettel, Verstappen és Raikkönen is gyorsabb volt náluk. A vörösök és az energiatalosos is versenyképesnek tunktek, így pláne az utolsó tréning után – számos szakértő vélte úgy, hogy akár bele is kavarhatnak a bajnoki harcba.

Hamilton az időmérőn is odavágott, a brit mindhárom felvonásban gyorsabb volt a németnél: a Q3-ban, a gyors körök első hullámában a címvédő 1:39,013-as kört repesztett, így három tizeddel jobb volt a trónkövetelőnél, második próbálkozásra pedig 1:38,755-re faragta az időeredményt, így Rosberg hiába javított 1:39,058-ra, kénytelen volt beérni a második rajtkockával. „Nagyon elégedett vagyok, az éjszaka pedig átgondolom a stratégiákat, valamint azt, hogyan tudnék nyerni” – mondta a szezonbeli 12., karrierje 61. rajtelsőségét begyűjtő Hamilton. Rosberg a szokásos pókerarc mögé rejtőzve értékelt: „Nem vagyok elragadtatva ettől, mert arra készültem, hogy sikerül megszerezni az első rajtkockát. Van pár lehetőség, így izgalmas csatára számítok.”

1 LEWIS HAMILTON

A GYŐZELEMNEK TERMÉSZETESEN ÖRÜLÖK, VISZONYLAG KÖNNYŰ VOLT MEGNYERNI EZT A FUTAMOT. TUDTAM, HOGY HIÁBA ÁLLOK AZ ÉLEN, ELVESZÍTEM A BAJNOKI CÍMET, EZÉRT BÍZTAM SEBASTIANBAN. HALLOTTAM, HOGY MILYEN TEMPÓT MEGY, ÍGY REMÉLTEM, HOGY FELZÁRKÓZIK, DE AZT MONDTA, HOGY A GUMIJAI ELKOPTAK A VÉGÉRE, NICO PEDIG NEM HIBÁZOTT.





2 NICO ROSBERG
 ŐRÜLET! HIHETETLENÜL INTENZÍV VERSENY VOLT, KELL MÉG NÉMI IDŐ, AMÍG LENYUGSZOM. A MAXSZAL VÍVOTT CSATA ELKÉPESZTŐ VOLT, AKÁRCSAK AZ UTOLSÓ NÉHÁNY KÖR. KÖSZÖNET MINDENKINEK, AKI MELLETTM ÁLLT! A KÖVETKEZŐ NÉHÁNY NAP SZENZÁCIÓS LESZ, A MA ÉJSZAKA IS, ÍGY SZERINTEM EGYPÁR NAPIG ELÉRHETETLEN LESZEK. NAGYON BOLDOG VAGYOK!



Jenson Button (balra) és Nico Rosberg (fent) is utolsó F1-es futamát teljesítette Abu Dhabiban – bár ekkor még csak előzőről tudhattuk ezt

Noha nem titkoltan reménykedtek, a Red Bull és a Ferrari nem tudta veszélyeztetni a Mercedeseket. A kvartett tagjai közül Daniel Ricciardo szerepelt a legjobban, aki a Q3 hajrájában repesztett körével ugrott a csillagos páros mögé: az ausztrálnak egyetlen századdal sikerült Raikkönen elé ugrania, akit Vettel és Verstappen követett. Az energiatalososok ismét bátran vállalkoztak, pilótáik ugyan nem ultralág, hanem hosszabbra nyújtott első etapra is alkalmas szuperlágú Pirelliken teljesítették legjobb köreiket a Q2-ben, ami azt jelentette, hogy ezeken az abroncsokon kezdhették meg a futamot. „Nyilvánvaló volt, hogy azonos feltételek mellett gyorsabbak nálunk, ezért nem volt más választásunk. Úgy döntöttünk, hogy megpróbálkozunk ezzel, hogy a verseny vége felé eltérő gumikon legyen sanszuk” – indokolt Ricciardo. A Force India párosa, Nico Hülkenberg és Sergio Perez csípte meg a 7-8. helyet, a nagy rivális Williams pedig megszorogatni sem tudta a német-mexikói tandemet. Olyannyira nem, hogy Valtteri Bottas be sem jutott a Q3-ba, a Forma-1-es búcsúfélépésére hangoló Felipe

Massát pedig Fernando Alonso a McLaren-Hondával a 10. helyre szorította. A wokingiak nagy búcsúzója, Jenson Button Bottas mögött, a 12. pozícióban zárta a kvalifikációt. Ahogyan ígérte, Hamilton a futamon valóban mindent megpróbált, amit csak lehetett, hogy a modernkori turbós hibrid korszak zsinórban harmadik egyéni világbajnoki címe is az övé legyen: a brit végig magabiztosan vezetett, a hajrában lassúsági versennyé változtatta a futamot, hogy „hátha” alapon Rosbergre ráhúzza az üldözőket, de próbálkozásait nem koronázta siker. A tűzjátékot ezúttal a németnek lőtték fel, aki minden próbát kiállt az utolsó megmérettetésen. A végig hihetetlen feszültséggel teli zárófutam rajtjánál a brit megőrizte az elsőséget, Rosberg pedig a nyomában maradt. Mögöttük a keményebb abroncsokon a Red Bullok gyengén indultak: Ricciardót megelőzte Raikkönen, Verstappen pedig az első kanyamál kocogott Hülkenberggel és visszaesett az utolsó pozícióba. A Mercedesek hamar a bokszt felé vették az irányt: Hamilton a hetedik fordulóban, Rosberg pedig egy körrel később cserélt, de mindkettejük számára rosszul jött ki, hogy

AZ ABU DHABI NAGYDIJ VÉGEREDMÉNYE:

1.	LEWIS HAMILTON Mercedes F1 W07	55 kör, 1:38:04:013
2.	NICO ROSBERG Mercedes F1 W07	+ 0,439
3.	SEBASTIAN VETTEL Ferrari SF16-H	+ 0,843
4.	MAX VERSTAPPEN Red Bull RB12-TAG Heuer	+ 1,685
5.	DANIEL RICCIARDO Red Bull RB12-TAG-Heuer	+ 5,315
6.	KIMI RAIKKÖNEN Ferrari SF16-H	+ 18,816
7.	NICO HÜLKENBERG Force India VJM09-Mercedes	+ 50,114
8.	SERGIO PEREZ Force India VJM09-Mercedes	+ 58,776
9.	FELIPE MASSA Williams FW38-Mercedes	+ 59,436
10.	FERNANDO ALONSO McLaren MP4-31-Honda	+ 59,896
11.	ROMAIN GROSJEAN Haas VF-16-Ferrari	+ 1:16,777
12.	ESTEBAN GUTIERREZ Haas VF-16 – Ferrari	+ 1:35,113
13.	ESTEBAN OCON Manor MRT05-Mercedes	+ 1 kör
14.	PASCAL WEHRLEIN Manor MRT05-Mercedes	+ 1 kör
15.	MARCUS ERICSSON Sauber C35-Ferrari	+ 1 kör
16.	FELIPE NASR Sauber C35-Ferrari	+ 1 kör
17.	JOLYON PALMER Renault RS16	+ 1 kör
NEM ÉRTEK CÉLBA		
	CARLOS SAINZ Toro Rosso STR11-Ferrari	41. kör
	DANYIL KVJAT Toro Rosso STR11-Ferrari	14. kör
	JENSON BUTTON McLaren MP4-31-Honda	12. kör
	VALTTERI BOTTAS Williams FW38-Mercedes	6. kör
	KEVIN MAGNUSSEN Renault RS16	5. kör

a Ferrarik mögöttük érkeztek, így a cseréiket követően csak némi várakozás után tudtak elindulni a garázs elől. Ezért Rosberg fizetett nagyobb árat, ugyanis míg Hamilton Verstappen elé érkezett vissza, addig a ponttáblázat éllovasának a kopott gumikon kint maradó Red Bull mögé sikerült visszatérnie. Mivel Hamiltonnak nem volt elég a győzelem, már a hétvége kezdete előtt felmerült, hogy akár a feltartásos játékot is bevezetheti, azaz a mezőny élén lassú tempóra kapcsol, hogy az üldözők nyomás alá helyezhessék Rosbergét. „Nem lenne könnyű, és nem is lenne bölcs dolog” – reflektált akkor a felvetésre Hamilton, ám a futamon ezt a kártyát is kijátszotta. A boksziállások következtében az élre kerülő, saját kerékcserejét a 37. körig halasztó Vettel mögött Hamilton elkezdte a lassúsági játszmát: akár be is jöhetett volna neki, de Rosberg Tony Ross versenymérnök csapatrádiós üzenete után – „Meg kell előzned Verstappent!” – megcsinálta az év egyik legszebb manőverét: a huszadik körben messziről nekiugorva kifejezte az agresszív hollandot, aki keményen védekezett, így a Mercedes és a Red Bull majdnem össze is ért. „Nagyon remélem, hogy többször nem kerülök ilyen helyzetbe. Óriási volt a nyomás hátulról, ráadásul Lewis nagyon lassan ment elől. Hihetetlenül nehéz volt” – mondta az esetről a német. Hamilton Vettel kerékcsereje után visszaállt az élre, de folytatta a megkezdett mutatványt: a DRS-zónákban mindig rákapcsolt, hogy Rosberg ne kerülhessen támadási pozícióba, máshol viszont szinte csak döcögött. A 46. fordulóban a német egy kérést is megfogalmazott a rádión: „Tudom, hogy ez hülyeség, de szóljatok Lewisnak, hogy adja át a helyét, a végén pedig visszaadom neki az elsőséget, ha továbbra is ott lesz a második helyen” – hangzott a német felvetése, amelyet a Mercedes-pitwall más kontextusban ugyan, de próbált Hamilton tudtára adni. A brit persze hallani sem akart ilyesmiről, még akkor sem, amikor Paddy Lowe technikai igazgató utasította, hogy a futam megnyerése érdekében gyorsítson. „Épp most veszítem el



A Force India erős kettős pontszerzéssel zárta története legjobb szezonját, melynek végén a bajnoki negyedik helynek örvehdhettek

a világbajnokságot, így nem érdekel, hogy megnyerem-e ezt a versenyt vagy sem” – üzent vissza a pilóta, aki a kért 1:45,1-es körök helyett 1:46 feletti időket autózott, holott a hétvégi produkcióját látva simán tudta volna a csapat által kért időket. „Nem hinném, hogy bármilyen veszélyeset csináltam volna vagy sportszerűtlen lettem volna. A bajnokságért harcoltunk, vezettem, és kontrolláltam a tempót. Ennyi” – mondta utólag Hamilton, akinek taktikáját Rosberg sebészi pontossággal hiúsította meg: Vettel a hajrára felrakott friss szuperlágú Pirelliken nyomás alatt tartotta, de nem hibázott, pedig menet közben még arra is javaslatot tett Tony Ross versenymérnök, hogy engedje el maga mellett a Ferrarit, ami egyébként szintén kockázatos lett volna, mert a szoros vonatban újra megkapta volna a nyakába a rajt utáni malórt követően egykiállásos stratégiával előretörő Verstappent. A német a második helyen ért célba, nyomában Vettel Ferrarijával és a csodagyerek Red Bulljával, így 34 évvel az édesapja, Keke Rosberg sikere után neki is sikerült világbajnoki címet nyernie. „Őrület volt, ahogy ezek a srácok jöttek mögöttem. Ha visszaestem volna mögöttük, most nem lenne ennyire élvezetes” – mondta az újdonsült világbajnok. Ricciardo és Raikkönen azért szorultak az 5-6. helyre, mert a kétkiállásos stratégia második kerékcserejét a 24., illetve a 25. körben ejtették meg, ami kevésnek bizonyult az egyszer cserélő Verstappen, valamint a második cseréjét a 37. fordulóra halasztó Vettel ellen. Mögöttük pontot szerzett a Force India párosa, Hülkenberg és Perez, a visszavonuló Massa, valamint Alonso is. ➤

VILÁGBAJNOKI MINDENFÉLE



Rosberg a Forma-1 történelmének 33. világbajnoka, ám Michael Schumacher és Sebastian Vettel után még mindig csak a harmadik német, aki meghódította a trónt. Schumi első vb-címe előtt a német pilóták 43 évig egyáltalán nem nyertek vb-t, viszont az aranytrófiáért az utóbbi 24 egyéni vb-címből 12-nek a németek örülhettek, ezzel az örökranglistán a britek mögött a második legeredményesebb nemzet. Három egyéni világbajnokukkal pedig Brazíliával (Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet, Ayrton Senna) és Finnországgal (Keke Rosberg, Mika Hakkinen, Kimi Raikkönen) holtversenyben a másodikok.

Másodszor fordult elő a történelemben, hogy apa és fia is eljutott a Forma-1 csúcsára: mostanáig összesen 13 apa–fiú kombinációt jegyezhettek fel a statisztikusok, de a világbajnoki címig csak Graham és Damon Hill, valamint Keke és Nico Rosberg jutottak. Érdekes, hogy mindkét esetben az apa és a fia vb-címe között 34 esztendő telt el. Érdemes megemlíteni azt is, hogy Nico – akárcsak az eseményeket egy dubaji cimborája lakásának kanapéján figyelemmel kísérő Keke – 6-os rajtszámú autóval nyert világbajnokságot. „Eddig szerencsét hozott nekünk a 6-os szám. Még nem tudom, hogy mi lesz” – felelte a futam után Nico, amikor arról kérdezték, hogy 2017-ben megtartja-e a jelenlegi rajtszámát, vagy esetleg vált az 1-esre, amelynek használatára jogosulttá vált.

Noha voltak megingásai a szezon során, Rosberg kiváló formáját a 9 futamgyőzelem mellett talán az szemlélteti a legjobban, hogy a teljesíthető 1268 versenykörüből 975-öt, a teljes körmennyiség 75 százalékát a legjobb három pozíció valamelyikében autózta végig. A végelszámolásnál kiderült az is, hogy egész évben mindössze 13 olyan köre volt az új világbajnoknak, amikor nem a legjobb tíz hely valamelyikén hajtott. A Mercedes gyári csapata Rosbergen kívül két világbajnokot adott a Forma-1-nek, az előző két évben diadalmasodó Hamilton, valamint az 1954-ben és 1955-ben a csillagos márka kötelékében vb-t nyerő Juan Manuel Fangiót.

Közülük főként a 250. nagydíjjal búcsúzó Williams-pilóta volt boldog: „Ugyanolyan vehemenciával harcoltam az utolsó körömben, mint sok-sok évvel ezelőtt az elsőben. Szerintem van okom arra, hogy elégedett legyek” – mondta Massa. A másik távozó, Button búcsúja nem sikerült szépre, ugyanis a 12. körben a McLaren-Honda törött felfüggesztése miatt kénytelen volt kiállni: „Rövid volt, de nagyon élveztem. Elégedett vagyok azzal, amit elértem a pályafutásom során” – sommázott a 2009-es vb-első. □

3 SEBASTIAN VETTEL
CSAPATKÉNT SZERINTEM NAGYON MEGÉRDEMELTÜK EZT A DOBOGÓT, AMI REMÉLHETŐLEG AD NEKÜNK NÉMI LENDÜLETET IS. AZ UTÓBBI NÉHÁNY FUTAMON ELÉG GYORSAK VOLTUNK AHHOZ, HOGY VERSENYBEN LEGYÜNK A RED BULLLOKKAL, CSAK SAJNOS NEM SZOMBATON, EZ PEDIG MEGNEHEZÍTETTE A VASÁRNAPJAINKAT IS. A CSAPATSZELLEM TÖRETTLEN, KEMÉNYEN DOLGOZUNK A FERRARI ELŐRETÖRÉSÉÉRT.



A HŐSÖKET A HŐSÖK TEREMTIK

Sokan mondták sokszor, a kritikusok nem győzték ismételtetni, hogy Nico Rosberg nem elég erős mentálisan, nem eléggé kiegyensúlyozott a teljesítménye a versenypályán, és nem eléggé karizmatikus ahhoz, hogy világbajnok legyen. Vannak olyan bírálói a német–finn–monacói versenyzőnek, akik valószínűleg soha nem hagyják abba, pedig ideje lenne. A „kis Keke” – néhány idősebb újságíró-róka még mindig így nevezi – már Schumacher csapattársaként is megmutatta, hogy nagyon is kiemelkedik az átlagos versenyzők közül, hiszen a hétszeres világbajnok is csak kapkodta a levegőt mellette, vesztére azonban összehozta a sors a jelenkor egyik legnagyobb fenomenájával, Lewis Hamiltonnal, aki mellett sokszor tényleg úgy tűnt, hogy végérvényesen bekerült a Coulthardok, Barrichellók, Webberék „örök másodhegedűs” skatulyájába. A bírálóknak, szkeptikusoknak mostantól újra kell értelmezniük Rosberget, a lényegét pedig az általunk megkérdőjelezett szakértők közül Alain Prost fogalmazta meg a leginkább találóan: „Lewis a generációja egyik legjobbja. Szándékosan nem mondom azt, hogy a legjobb, csak azt, hogy az egyik legjobb. Tényleg kivételes tehetség, Nico pedig nagyon sokat dolgozott azért, hogy a közelében legyen, ráadásul mentálisan és pszichikailag pokoli volt számára, hogy a sajtó és a publikum is elkezdte kikiáltani másodhegedűsnek. Egy ilyen helyzetben ilyen teljesítményt nyújtani borzalmasan nehéz, egyebek mellett ez is egy fontos érv, hogy miért érdemli meg nagyon is a világbajnoki címet” – érvelt egy kérdésünkre válaszolva a Professzor. A négyszeres világbajnoknál jobban kevesen tudhatják: a hősokeket a hősoke teremtik!

A BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE

PILÓTÁK	AUS	BAH	CHN	RUS	ESP	MON	CAN	EUR	AUT	GBR	HUN	GER	BEL	ITA	SIN	MAS	JPN	USA	MEX	BRA	ARE	
NICO ROSBERG	25	25	25	25	0	6	10	25	12	15	18	12	25	25	15	25	18	18	18	18	18	385
LEWIS HAMILTON	18	15	6	18	0	25	25	10	25	25	25	25	15	18	15	0	15	25	25	25	25	380
DANIEL RICCIARDO	12	12	12	0	12	18	6	6	10	12	15	18	18	10	18	25	8	15	15	4	10	256
SEBASTIAN VETTEL	15	0	18	0	15	12	18	18	0	2	12	10	8	15	10	0	12	10	10	10	15	212
MAX VERSTAPPEN	0	18	10	15	18	0	8	12	15	10	8	8	2	12	12	12	10	0	12	15	12	204
KIMI RAIKKÖNEN	1	8	4	0	25	0	12	4	18	18	10	15	0	6	8	18	18	0	8	0	8	186
SERGIO PEREZ	0	0	0	2	6	15	1	15	0	8	0	1	10	4	4	8	6	4	1	12	4	101
VALTTERI BOTTAS	4	2	1	12	10	0	15	8	2	0	2	2	4	8	0	10	1	0	4	0	0	85
NICO HULKENBERG	6	0	0	0	0	8	4	2	0	6	1	6	12	1	0	4	4	0	6	6	6	72
FERNANDO ALONSO	0	0	0	8	0	10	0	0	0	0	6	0	6	0	6	6	0	10	0	1	1	54
FELIPE MASSA	10	4	8	10	4	1	0	1	0	0	0	0	1	2	0	0	2	6	2	0	2	53
CARLOS SAINZ	2	0	2	0	8	4	2	0	4	4	4	0	0	0	0	0	0	8	0	8	0	46
ROMAIN GROSJEAN	8	10	0	4	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	29
DANIIL KVYAT	0	6	15	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	25
JENSON BUTTON	0	0	0	1	2	2	0	0	8	0	0	4	0	0	0	2	0	2	0	0	0	21
KEVIN MAGNUSSEN	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	7
FELIPE NASR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
JOLYON PALMER	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
PASCAL WEHRLEIN	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
STOFFEL VANDORNE	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1
ESTEBAN GUTIERREZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	1
MARCUS ERICSSON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ESTEBAN OCON	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RIO HARYANTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0

KONSTRUKTÓRÓK	AUS	BAH	CHN	RUS	ESP	MON	CAN	EUR	AUT	GBR	HUN	GER	BEL	ITA	SIN	MAS	JPN	USA	MEX	BRA	ARE	
MERCEDES	43	40	31	43	0	31	35	35	37	40	43	37	40	43	40	15	40	43	43	43	43	765
RED BULL-TAG HEUER	12	18	27	0	37	18	18	10	28	30	25	33	18	16	26	43	26	15	27	19	22	468
FERRARI	15	18	28	15	33	12	26	30	15	12	20	18	10	27	22	12	22	12	18	10	23	398
FORCE INDIA-MERCEDES	6	0	0	2	6	23	5	17	0	14	1	4	22	5	4	12	10	4	7	18	10	173
WILLIAMS-MERCEDES	14	6	9	22	14	1	15	9	2	0	2	2	5	10	0	10	3	6	6	0	2	138
MCLAREN-HONDA	0	1	0	9	2	12	0	0	8	0	6	4	6	0	6	8	0	12	0	1	1	76
TORO ROSSO-FERRARI	3	8	6	0	9	4	2	0	4	5	4	0	0	0	2	0	0	8	0	8	0	63
HAAS-FERRARI	8	10	0	4	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	29
RENAULT	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	8
SAUBER-FERRARI	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
MANOR-MERCEDES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1

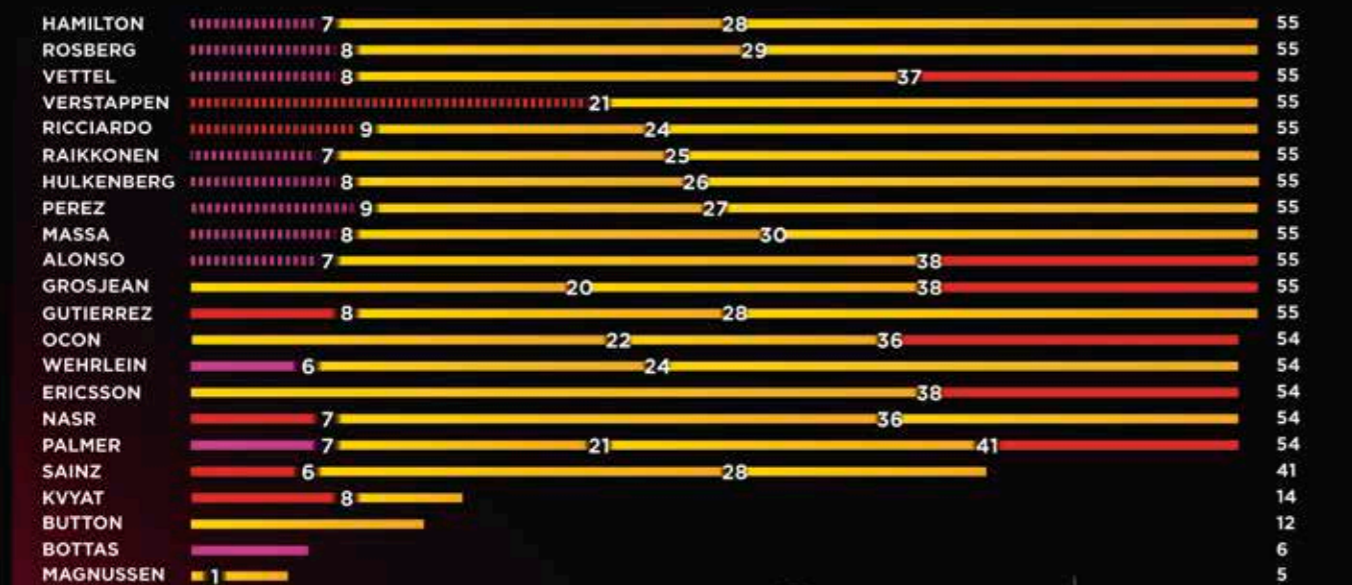
GUMIK

SOFT

SUPERSOFT

ULTRASOFT

BOKSZKIÁLLÁSOK



ÖSSZES BOKSZKIÁLLÁS

37

Autósport és
Formula
A magyar autóversenyzés magazinja
Minden hónap első vasárnapján 11 órakor a FIX TV műsorán



SOHA NEM LÁTOTT FÖLÉNY

A Mercedesé az F1 történetének legerősebb három éve

Ahhoz kétség sem férhet, hogy az elmúlt három esztendőben nem volt erősebb csapat a Mercedesnél, de vajon miként értékelhetjük a csillagosok dominanciáját a Formula-1 korábbi uralkodó istállóival egybevetve? Erre a kérdésre kerestük a választ öt szempontot figyelembe véve.

SZÖVEG: GELLÉRFI-CSIZMADIA GERGŐ | FOTÓ: MERCEDES

A Mercedes 2014 óta tartó uralkodását megelőzően ötször fordult elő a Formula-1 történetében, hogy legalább három egymást követő évben ugyanaz az istálló szerezte meg a konstruktóri bajnoki címet: a Ferrari 1975 és 1977, illetve 1999 és 2004, a McLaren 1988 és 1991, a Williams 1992 és 1994, a Red Bull pedig 2010 és 2013 között maradt legyőzhetetlen. Ezekkel a periódusokkal (illetve a három évnél hosszabb győzelmi sorozatok azon hároméves szakaszaival, melyek a többinél egyértelműen erősebbek) hasonlítottuk össze a Mercedes 2014 és 2016 között elért eredményeit öt szempont szerint, hogy kiderüljön: tudott-e valaha csapat három esztendőn át ilyen dominanciát felmutatni, mint az Ezüst Nyilak.



➤ A Mercedes előtt egyetlen csapat sem tudta három éven át kisajátítani az egyéni pontverseny első két helyét

Ami a futamgyőzelmeket illeti, a második turbókorszak kezdete óta teljesített 59 futam közül 51-et nyert meg a Mercedes, ami 86 százalékos sikerességi mutatót jelent – átlagosan minden hetedik versenyen találtak legyőzőre a Wolff-fiúk. Három év alatt ez a legjobb eredmény a Formula-1 történetében, a legközelebb a Ferrari került ehhez, akik 2002 és 2004 között 51-ből 38 győzelmet szereztek, ez 75 százalékos eredmény. A Red Bull domináns időszaka egyébként még csak nem is hasonlítható ezekhez, ahogy a McLaren 1988 és 1990 közti 65 százalékához sem: 2010 és 2012 közt versenyek 48 százalékát, míg 2011 és 2013 közt 55 százalékát nyerték meg – sőt, ha csak a két igazán kiemelkedő, 2011-es és 2013-as szezonra nézzük, a mutató akkor is „csupán” 66 százalék. ➤

Térjünk át a dobogós helyezésekre, amelyek a Mercedes szintén igen nagy hatásokkal gyűjtögetett az elmúlt években: 2014-ben 7, míg 2015-ben 6, idén pedig 9 pódiumot mulasztottak el csupán, azaz a maximálisan megszerezhető 118-ból 96-ot söpörtek be három év alatt. A 81 százalékos hatékonysági mutatóhoz szintén a Ferrari áll a legközelebb, 2002 és 2004 közt (akárcsak 2000 és 2002 közt) 71 százalékát húzta be Schumacher és Barrichello a maximálisan elérhető dobogóknak, míg a McLaren 1988 és 1990 között 64 százalékig jutott. A Mercedes a pole-pozíciókat tekintve még a győzelmeknél és a dobogóknál is erősebb: 59 kvalifikáción mindössze háromszor szenvedtek vereséget, azaz a rajtsorok 95 százaléka az övék lett – a turbókorszak kezdete óta csak Massa, Vettel és Ricciardo indulhatott egyszer-egyszer az első rajtkockából Hamiltonon és Rosber-

gen kívül. A 95%-os hatások három évre vetítve természetesen utolérhetetlen, bár a McLaren 1988–1990 közti időszaka „nem áll messze” tőle: a wokingiak akkor 48 futamból 42-t kezdhetek meg az élről, ez 88%-ot jelent, míg a harmadik helyre a Williams 1992 és 1994 közötti periódusa került, a grove-iak az elérhető 48 pole háromnegyedét, 36-ot szereztek meg. Az eddig vizsgáltaknál is nagyobb a Mercedes fölénye a többiekhez képest a kettős győzelmek mutatójában: a 2014-es Melbourne-i futam óta teljesített versenyek több mint felén, egészen pontosan 53 százalékán az első két helyet foglalta el Hamilton és Rosberg. Az 59 futamon elért 31 kettős sikerhez még az ehhez legközelebbi Ferrari (2002–2004) sem fogható, Schumacher és Barrichello a versenyek egyharmadán értek el 1–2-es győzelmet, s itt is a McLaren a harmadik: az eredmény 29 százalék.



Bárki is foglalja el Nico Rosberg megüresedett autóját, hatalmas esélyt kap a sikerre



A MERCEDES REKORDJAI

Az elmúlt három évben a Mercedes számos tekintetben új rekordot állított fel, bár azt hozzá kell tenni, hogy természetesen ezek egy része annak köszönhető, hogy soha nem rendeztek annyi futamot három év alatt, mint most, a 2016-os pedig az F1 történetének leghosszabb szezonja volt.

A LEGTÖBB GYŐZELEM EGY SZEZONBAN

19 (2016)

A LEGTÖBB KETTŐS GYŐZELEM EGY SZEZONBAN

12 (2015)

A LEGTÖBB SZOROZATBAN ELÉRT KETTŐS GYŐZELEM

5 (kétszer)*

A LEGTÖBB DOBOGÓ EGY SZEZONBAN

33 (2016)

A LEGTÖBB DOBOGÓ EGY SZEZONBAN SZÁZALÉKOSAN

84,2% (2016)

A LEGTÖBB POLE EGY SZEZONBAN

20 (2016)

A LEGTÖBB POLE EGY SZEZONBAN SZÁZALÉKOSAN

95,2% (2016)

A LEGTÖBB TELJES ELSŐ RAJTSOR EGY SZEZONBAN

14 (2016)

A LEGTÖBB PONT EGY SZEZONBAN

765 (2016)

A LEGNAGYOBB ELŐNNYEL MEGSZERZETT BAJNOKI CÍM

297 (2016)

A LEGTÖBB PONT VERSENYENKÉNT EGY SZEZONBAN

37 (2015)

Az első csapat az F1 történetében, melynek pilótái háromszor egymás után arattak kettős győzelmet a bajnokságban.

* holtversenyben a Ferrarival



...A MERCEDES DOMINANCIÁJÁHOZ EGYETLEN MÁSIK CSAPAT EREDMÉNYE SEM FOGHATÓ, SEMMILYEN TEKINTETBEN.

Nézzük végül a kettős bajnoki győzelmeket, ahol szintén a Mercedes kerül az élre, hiszen arra még egyszer sem volt példa a sportág történetében, hogy egy istálló három év alatt ne csupán három konstruktóri bajnoki győzelmet szerezzen, hanem egyúttal mindhárom esztendőben e csapat két versenyzője végezzen az egyéni pontverseny első két pozíciójában. A McLaren (1988–1990) és a Ferrari (2002–2004) egyaránt két-két kettős bajnoki győzelmet szerzett három év alatt. A háromszezonos periódusokat tekintve tehát a Mercedes dominanciájához egyetlen másik csapat eredménye sem fogható, semmilyen tekintetben. A Ferrari 2002 és 2004, valamint a McLaren 1988 és 1990 közötti periódusa igen hasonló, előbbi egy hajszállal mondható csak erősebbnek, majd ezeket követi az 1992 és 1994 közti időszak a Williamstől. A Red Bull sokak számára elviselhetetlennek tűnő dominanciája mindezeknél enyhébb volt, akármelyik három évet nézzük a négyből – a Ferrari 1975 és 1977 közötti egymást követő három konstruktóri győzelmének időszaka pedig minden szempontból elmarad ezek mögött. Bár az ember úgy érezheti, hogy a Ferrari és a Red Bull fölénye hasonlóan, vagy akár épp ennnyire nyomasztó volt, mint a Mercedesé, a kép csalóka lehet, hiszen azokat az



A 2014 és 2016 közötti F1-es futamok több mint felén arattak kettős győzelmet az Ezüst Nyilak



időszakokat egyetlen versenyző, Michael Schumacher, illetve Sebastian Vettel fölénye jellemezte, míg az elmúlt három esztendőben Nico Rosberg sokkal inkább partiban tudott lenni Lewis Hamiltonnal, mint akár Barrichello, akár Webber a csapattársával az F1 előző nagy domináns korszakaiban.



KEKE & FIA

Mázlim van, ahogy mondani szokás, és ahogy most szegény Nico Rosbergre mondják sokan, hogy mázlista világbajnok. Az én külön szerencsém az, hogy miután ő lett a világbajnok az idén, eljött az, amiről már lemondhattam, hogy valaha is írhassek néhány sort az Öregjéről, Keke Rosbergéről, akit annak idején ugyancsak mázlista világbajnoknak mondtak sokan, és persze igazságtalanul. Akárcsak most Nicót az ő kritikusai.

A gyerek nagy sikere most visszazárlt a szülőjére, aki amúgy most, hogy előkerült a minimum hat éve tartó „súlyesztőből” (ennyi ideje nem adott hangot magáról), azt mondta, hogy az ő világbajnoksága olyan régen volt, hogy ő maga se emlékszik már rá, a világtól pedig lehetett volna akár fogorvos is, vagy hajóskapitány, annyira nem számított bele a gyerek világbajnokságába. Ami persze megint csak nem igaz.

Annak kivételével, hogy nem volt hajlandó interjút adni senkinek. Mert egyébként ott volt hosszú éveken át közvetlenül a fia közelében, sőt, mellette, amikor kellett. Most már azt is tudjuk, hogy az utolsó versenyére nem ment ugyan Nicóval Abu Dhabiba, bölcs megfontolásból, viszont Dubajban ütötte föl a tanyáját, ahonnan nem volt kunszt a pályára rohanni, amikor nyert a kölyök. A verseny előtt és alatt nem zavarta a köreit, ünnepelni viszont már együtt ünnepeltek. Állítólag, ha hihetünk Kekének (aki nem mellest minden idők legvidámabb, legkedélyesebb Forma-1-es világbajnoka), csak némi sörrel.

Ha valaki nem emlékezne: amikor 1982-ben annak a zűrzavaros világbajnoki sorozatnak az utolsó versenyéhez érkezett a mezőny, Las Vegasban (ebben az évben halt meg Gilles Villeneuve, és sérült meg Pironi például), és a dolog úgy állt, hogy vagy Keke, vagy Watson lesz a világbajnok, az egyik újságíró megkérdezte Rosberget, mit csinál, ha ő nyeri meg a címet? Mire Keke: „Ha nyerek, ha nem, először is megiszom egy üveg jégbe hűtött vodkát!”

És nem is viccelt. Persze ebben szerepet játszhatott az a pokoli meleg is, amely ott tombolt, annyira, hogy Rosberg sisakjára

például egy nagy zacskó szárazjeget kötözték föl, nehogy elájuljon menet közben. Ötödik lett, és ezzel, meg egy korábbi futamgyőzelmével világbajnokká avatták. Erre mondják, hogy mázli. Én meg ide írom az az évi futamgyőzteseket. Csak úgy heccből. Prost, Prost, Lauda, Pironi, Watson, Patrese, Watson, Piquet, Pironi, Lauda, Arnoux, Tambay, de Angelis, Rosberg, Arnoux, Alboreto. „Persze, hogy kellett szerencse is hozzá!” – mondta most Keke. – „De anélkül senki nem tud nyerni, soha...”

A fenti történet persze nem jelenti azt, hogy az idősb Rosberg netán alkoholista lett volna. Csak finn volt, és az is maradt annak ellenére, hogy már hosszabb ideje Monte-Carlóban lakik, és bár a gyermeke Wiesbadenben született és élt is egy ideig – lévén a mamája német –, néhány év múlva már természetesen Monacóban lakott az egész család. Nico tehát kettős állampolgár, de iskolái nagyobb részét a hercegségben járta ki, azokon az utcákon görkorizott és biciklizett, amelyeken később háromszor is megnyerte Monaco Nagydíját. Talán éppen ezért. Régebben még az is szóba került, hogy győzelme esetén esetleg két zászlót húzzanak fel az árbocra, vagy hol az egyiket, hol a másikat, mert a Herceg is szeretett volna profitálni a gyerek sikereiből, de az FIA ilyen buliba nem ment bele, ezért maradtak az anyai németnél.

Emlékszem viszont egy korabeli „vicces” német riporter kérdésére az ifjú Rosberghez, amikor eljátszották neki győzelme után a „Deutschlandliedet”, hogy lenne szíves elénekelni a német himnuszt...? De Nicót már akkor sem lehetett hülye trükkökkel átverni:

„Azt nem, mondta, de szívesen eléneklek magának a monacói himnuszt, ahogy az iskolában tanultuk!”

Egyébként Keke is olyan finn családból származik, amely Svédországban élt, és a kis Keke ezért kezdett például gokartozni: egészen Amerikáig eljutott, ahol már vígan autóversenyezgetett, amikor hazahívták Európába. És így lehetett az a büszke finn, aki megmutatta a világnak, hogy a finnek nem csak havon és ralizni tudnak!



● A boldog Rosberg-család, a bal szélén Kekével, aki egy ízben csak egy huszad másodperccel veszített el egy futamot

Ami azt illeti, a Rosberg családdal (mint családdal először és utoljára) Portugáliában találkoztam, az Forma-3-as Euroszéria ottani futamán. Nico akkor Keke Papa csapatában versenyzett, így aztán egészen közelről volt alkalmam néhány napig figyelni és látni, hogy a világbajnok apa milyen gyengédséggel, gonddal irányítja a gyermeket, igazítja el a versenyzői élet nagy dolgaiban. El tudom tehát képzelni, hogyan vitte, kísérte végig, egészen a csúsig a csemetét. És meg tudom érteni (a mamát megismerve), hogy a gyerek miért lett olyan végtelenül tiszteltető, „jó fiú”, sőt „eminens”, tehát olyan valaki, akit a nagy többség oly-



” SASCHA MAURER: ÉS ÚJRA AZT LÁTJUK, HOGY A MEGFELELŐ EMBER LETT A VILÁGBAJNOK! SZÍVÉLYES ÉS EMBERI...
STEPHANIE WEIDMANN: „IGAZI MENŐ SRÁC VAGY, SZÁMOMRA MINDEN IDŐK LEGSZIMPATIKUSABB VILÁGBAJNOKA!”

kor idegenül fogad, annak ellenére, hogy az édesapja mindennek az ellenkezője volt – és maradt.

E mögött a jófiús külső mögött azonban egy nagyon kemény lélek lakozik, és célratörő egyéniség, vérbeli sportember – ahogy most, utólag mondta el róla édesapja, kiemelve, hogy ő éppen ezt szereti, ezt tartja a leg többre fia jellemében. És nyilván valami ilyesmit éreznek iránta a hazai, német szurkolói is. Akik közül kettőt, válogatás nélkül az első kettőt ide is írom Nico Facebook-oldaláról: Sascha Maurer: Und wieder mal sieht man das der richtige Weltmeister geworden ist! Sympatisch und Menschlich...: És újra azt látjuk, hogy a megfelelő ember

lett a világbajnok! Szívélyes és emberi...

Stephanie Weidmann: Was ein cooler Typ, für mich der sympathische Weltmeister aller Zeiten. „Igazi menő srác vagy, számomra minden idők legszimpatikusabb világbajnoka!” Egyébként Niki Laudának is valami hasonló a véleménye, amint hallottam, sőt olvastam: „A megfelelő ember vitte el az idén a világbajnoki címet!” – mondta a verseny után. Ezt persze sokan vitatják, és miért ne vitatnák? „Kinek a pap, kinek a papné!” – ahogy felénk mondják. Nekem is megvan a magam véleménye erről az egész cirkuszról, amit ma Forma-1-nek mondanak (persze mindig is így hívták, csak akkor kisebb cirkusz volt mint, ma), és egyszer talán még le is írom

– de nem egy ünnepi jegyzetben. Mert ide más való. Még egy rövid történet abból az időből, amikor Keke Rosberg már világbajnokként nálunk járt.

Fülöp Móricék (hogy elkerüljem a reklám vétségét) hozták el az én, akkor ismert televíziós műsoromba (Autó Motor Sport) Niki Laudát, John Watsont és Keke Rosberget. Nagy cécó, sajtófogadás a Margitszigeten, nagy vacsora. A népet három nagy kerek asztal mellé ültették le, egyik asztalhoz a Lauda ült, a másikhoz Keke, a harmadikhoz Watson. Nekem Rosberg jutott, szerencsére, mert németül is beszélt (mellest: Nico öt nyelven beszél, de finnül nem!). Eszegettünk, csacsogunk, duma közben megjelent az asztalunknál kedves idősebb kollégám, Toldy Feri, aki neves díjugrató bajnok volt civilben, az autó viszont nem volt a kenyeré, és a menükártyát nyújtotta Kekének: „Legyen szíves aláírni, Watson úr...” Keke fölnezt, a harcsabajsza kicsit megrándult, nagy betűkkel odaírta a nevét, majd széles mosollyal, fennhangon mondta Ferinek: „Csak sajnós eltévesztette. Mert én a Lauda vagyok...!”

A Forma-1-ben mindössze két világbajnok van, akinek a fia is elmondhatja ezt magáról. De csak egyikük érte meg erőben, egészségben. Keke. Örülünk együtt Vele. Megérdemlik.

AKIK SOSEM ÉRTEK FEL A CSÚCSRA

Az F1 legjobb 25 versenyzője, akiknek nem sikerült, ami idén Rosbergnek

Nico Rosberg a 2016-os Abu Dhabi Nagydíj előtt egy meglehetősen erős lista szereplője volt: azon pilótáké, akik kiemelkedő teljesítményük ellenére sem jutottak el a világbajnoki címig. A német neve most lekerült innen, amit valószínűleg a legkevésbé sem bán, de nézzük, kik maradtak rajta!



1
SIR STIRLING MOSS
1951–1961, 67 nagydíj, 16 győzelem
Legjobb vb-eredmény: 2. (1955, Mercedes; 1956, Maserati; 1957–1958, Vanwall)

BAJNOKSÁG NÉLKÜL IS A LEGNAGYOBBK KÖZÖTT

Az F1-es futamai közel egynegyedét megnyerő, zsinórban hét világbajnoki dobogót szerző brit lovag fantasztikus eredménylistával büszkélkedhet, az 1955-ös Mille Miglián az autóversenyzés történetének egyik legnagyobb győzelmét aratta, de a nagy álom beteljesítése, a száguldó cirkusz bajnoki címének megszerzése nem adatott meg számára. Háromszor Fangio, egyszer pedig Hawthorn mögött lett második az összetettben, utóbbival szemben ráadásul csak azért, mert kiállt a Portugáliában kizárt honfitársa mellett, aki ezért visszakapta a később a végső győzelemhez szükséges pontjait. 1962 elején hatalmasat bukott, kis híján behalt, s felépülése után felhagyott a profi versenyzéssel – úgy fejezte be karrierjét, hogy minden teljes F1-es szezonját a bajnoki összetett 2–3. helyén zárta.

2
GILLES VILLENEUVE
1977–1982, 68 nagydíj, 6 győzelem
Legjobb vb-eredmény: 2. (1979, Ferrari)

ENZO FERRARI ÖRÖK KEDVENCE

Noha Gilles Villeneuve a McLaren színeiben mutatkozott be az 1977-es Brit Nagydíjon, pályafutása összes többi versenyét a Ferrarinál teljesítette. Első győzelmét hazai versenyen aratta, amelyet még további öt siker követett, 1979-ben pedig csak saját csapattársa előzte meg őt az összetettben. Agresszív és látványos vezetési stílusa révén millióknak lett a kedvence – többek között a legendás alapítóé is. Asors azonban úgy akarta, hogy karrierje ne teljesebben ki: az 1982-es zolderi időmérőn hátulról beleszaladt Jochen Mass autójába, a kanadai pilóta pedig kirepült a Ferrariból. Villeneuve életét már nem tudták megmenteni; vb-álmait másfél évtizeddel később fia, Jacques váltotta valóra, a montreali pálya pedig a mai napig az ő nevét viseli.



3
RONNIE PETERSON
1970–1978, 123 nagydíj, 10 győzelem
Legjobb vb-eredmény: 2. (1971, March; 1978, Lotus)



SVÉDORSZÁG LEGNAGYOBB REMÉNYSÉGE

A 10 győzelemig és 14 pole-ig jutó Repülő Svéd az egyik legfájdalmasabb hiányzó a bajnokok névsorából, aki sikereivel és ellenállhatatlan stílusával nem csak a hazájában ébresztett fel példátlan F1-lázat, de szélesebb körökben is az egyik legkedveltebb pilótának számított. A Marchnál való korai remeklése után 1973-ra a Lotus láncolta magához, és elsősorban jóműszaki hibák álltak címszerzésének útjába. Az évtized meghatározó alakjaként később még győzelmet szerzett a Marchnak, majd 1978-ban visszatért a Lotus-hoz, ahol Mario Andrettivel vívott csapaton belüli csatát a bajnoki címért. A tévesen túl korán elrajtoltatott monzai futam startjánál azonban szörnyű balesetbe keveredett, kigyulladt autójából pedig nem tudták időben kiszabadítani, s másnap a kórházban életét vesztette.



4
JUAN PABLO MONTOYA
2001–2006, 95 nagydíj, 7 győzelem
Legjobb vb-eredmény: 3. (2002–2003, Williams)

AKIT NEM LEHETETT MEGZABOLÁZNI

Juan Pablo Montoya 2001-ben mutatkozott be a Formula-1-ben, és már ekkor látszott, hogy igazi „mindent vagy semmit” pilóta: 11 versenyen esett ki, de már újoncként megszerezte első győzelmét, még hozzá Monzában. 2002-ben és 2003-ban is a tabella harmadik helyén zárt, hat szezont felölöl pályafutása során hét győzelmet aratott, de ennél impresszívabb az, hogy 13-szor rajtolt az első helyről és két máig élő rekordot is tart: 2004-ben Monzában ő futotta az F1 történetének legnagyobb átlagsebességű (262,2 km/h) körét, 2005-ben pedig, szintén Monzában, ő érte el a legnagyobb végsebességet (372,6 km/h) is. A 2006-os szezon közben jelentették be, hogy nem fejezi be az idényt és a NASCAR-ban folytatja – a szabad szájú, öntörvényű kolumbiai F1-es kalandja véget ért. Sosem érdekelte, hogy mi fér még bele másnál, mint ahogy a nyilatkozatai is sokszor sajátosra sikerültek – talán ezért is volt ennyire népszerű.

5
JACKY ICKX
1967–1979, 122 nagydíj, 8 győzelem
Legjobb vb-eredmény: 2. (1969, Brabham; 1970, Ferrari)



NAGYSZERŰ AZ F1-BEN, BRILIÁNS LE MANS-BAN
Szórványos szerepléseit követően az ígéretes belgára lecsapott a Ferrari, Jacky Ickx pedig a lehetőséget rögtön futamgyőzelemre változtatta első teljes szezonjában, aztán a következő években összetett második helyet szerzett, előbb a Brabhamnál – a háromszoros világbajnok Jack Brabhamot verte –, majd visszatérése után a Ferrarinál. Ráadásul tette mindezt



7
ROBERT KUBICA
2006–2010, 76 nagydíj, 1 győzelem
Legjobb vb-eredmény: 4. (2008, BMW Sauber)

BEFEJZETLEN ÜGYE MARADT AZ F1-BEN

Robert Kubica a Hungaroringen mutatkozott be 2006-ban a Formula-1-ben, ahol diszkvalifikáltak, ám már karrierje harmadik futamán, Monzában felállhatott a dobogóra. Második szezonjában hatalmas bukást szenvedett el Kanadában, hogy aztán egy évvel később ugyanezen a helyszínen pályafutása egyetlen pole-pozícióját és egyetlen győzelmét könyvelje el. A közeljövő egyik nagy világbajnokaként emlegethettük, ám nem jó helyre igazolt, a BMW Saubertől 2010-re a Renault-hoz távozott – itt azonban csak három dobogós hely jutott számára. Senki sem hitte, hogy ekkor láttuk utoljára F1-es autóban... Ám 2011 februárjában hatalmas balesetet szenvedett egy raliversenyen, s jobb kezét alig sikerült megmenteni – a versenypályákra visszatérhetett ugyan, de az F1-be már nem. A 2000-es évek második felének egyik legnagyobb tehetsége mindössze öt szezont kapott.

6
BRUCE MCLAREN
1958–1970, 104 nagydíj, 4 győzelem
Legjobb vb-eredmény: 2. (1960, Cooper)

NEM CSAK CSAPATALAPÍTÓ

Bruce McLaren neve valószínűleg akkor is jóval hosszabban szerepelne egy rövid lábjegyzetnél az F1-es történelemben, ha az 1960-as évek közepén nem alapította volna meg saját nevével fémjelzett versenystájlóját, amely ma a Ferrari mögött a sport második legsikeresebb csapatának számít. A sorozat első új-zélandi versenyzője 1959-ben debütált a Cooperrel, és már első szezonjának végén, 22 évesen futamot nyert Sebringben, ezzel egészen 2003-ig ő volt a legfiatalabb F1-es, aki feljutott a dobogó tetejére. Még további két diadalt és két bajnoki dobogós helyet szerzett a Cooperrel, mielőtt 1966-ban már saját építésű autójával tért vissza. A hamar rendszeres dobogóssá váló McLaren istálló első sikerét is begyűjtötte Spában, ám 1970-ben goodwoodi halálos balesete megakadályozta, hogy maga vezesse bajnoki címig a csapatát.





9
DAVID COULTHARD
1994–2008, 247 nagydíj, 13 győzelem
Legjobb vb-eredmény: 2. (2001, McLaren)

NEM TUDOTT BIROKRA KELNI A FINNEKEL

David Coulthardnak hatalmas örökséget kellett átvennie 1994-ben, ugyanis Ayrton Senna helyén debütált a Williamsnél. Első teljes szezonját 1995-ben futotta, ekkor szerezte első győzelmét, és sajnos akkor igazolt a Mercedes-erőforrásokkal felturbózott McLarenhez, amikor a Williams ismét visszatért a vb-győztesek útjára. A wokingiaknál hat évig volt Mika Hakkinen csapattársa, és hiába hirdette gyakran, hogy egy szinten áll a finn pilótával, az 1998-as szezontól az északnak állt a zászló, aki két vb-címet is bezsebelt az Ezüstnyílal. 2002-től egy másik finnel kellett megharcolnia Kimi Raikkönen személyében, de amikor ütőképessé vált a McLaren, akkor sem ő volt az, aki vezette a csapat hadjáratát. 2005-től 2008-ig a Red Bull kötelékében versenyezve újjászületett, a gyakorlatilag újonc istállótól pedig akkor vonult vissza, amikor a szabályváltozásoknak köszönhetően vb-esélyessé váltak 2009 elején.

10
DIDIER PIRONI
1978–1982, 72 nagydíj, 3 győzelem
Legjobb vb-eredmény: 2. (1982, Ferrari)



VÉGZETES RIVALIZÁLÁS

A szélvészgyors francia klassziszról mindenképp a Gilles Villeneuve-vel történt imolai affér, s az ezt követő szörnyű balesetek juthatnak eszünkbe: a párost, akikben minden esély megvolt arra, hogy a Ferrari számára új aranykort hozzanak el, három hónap alatt veszítette el a Scuderia. Villeneuve halála után Pironira várt a feladat, hogy Maranel-

lőba vigye az egyéni bajnoki címet, s mindent meg is tett ezért: a Francia Nagydíj után Watson előtt kilenc, a későbbi győztes Rosberggel szemben pedig 16 pont előnnyel rendelkezett. Aztán jött a kis híján végzetes edzésbaleset Hockenheimben, s Pironi többé már nem térhetett vissza az F1-be – pedig hogy mekkora esélye lett volna a bajnoki címre, jól mutatja, az utolsó öt futam kihagyása ellenére is ezüstérmes lett. Öt évvel később, versenybalesetben hunyt el egy motorcsónak kormányja mögött.

11
GERHARD BERGER
1984–1997, 210 nagydíj, 10 győzelem
Legjobb vb-eredmény: 3. (1988 és 1994, Ferrari)



AZ ARANYGENERÁCIÓ ÁRNYÉKÁBAN

Gerhard Berger pályafutásának szinte egészére rányomta a bélyegét, hogy az Alain Prost, Ayrton Senna, Nelson Piquet, Nigel Mansell négyes nevével fémjelzett korszakban kellett versenyeznie. Az osztrák pilóta ennek ellenére tízszer is felállhatott a dobogó legfelső fokára – 1988-ban például egyedül ő tudta megtróni Senna és Prost egyeduralmát –; karrierje során megfordult a McLarennél, a Ferrarinál és a Benettonnál is (utóbbi istálló első és utolsó győzelmét is ő szerezte), s kétszer is a bajnoki tabella harmadik helyén végzett. 1997-es visszavonulása után sem távolodott el a sporttól: előbb a BMW visszatérésében segédkezett, majd 2006-tól a Toro Rosso egyik tulajdonosa és csapatvezetője lett.



12
RUBENS BARRICHELLO
1993–2011, 323 nagydíj, 11 győzelem
Legjobb vb-eredmény: 2. (2002 és 2004, Ferrari)

A LEGHŰSÉGESEBB CSAPATTÁRS, A LEGNAGYOBB VESZTES

A 323 nagydíjjal ő vezeti a legtöbb futamot teljesítő pilóták listáját, ő versenyzett a legtöbbet ugyanazon csapattárral, Michael Schumacherrel – aki mellett nem tudott érvényesülni: Rubens Barrichello nagyon sokáig nem tudta megemésztetni, hogy a Ferrari sikorsorozata alatt számára egyetlen bajnoki cím sem jutott. A 104 Schumacherrel töltött futam alatt a német pilóta összesen öt világbajnoki elsőséget szerzett a maranelói istállóból, ám Barrichello pályafutását mindössze 11 győzelemmel zárta. A ferraris éveket követően, 2009-ben ismét lehetősége adódott arra, hogy az élmezőnyben a bajnoki címet küzdjön: ám ekkor is volt egy csapattárs: Jensen Button, aki elhappolta előle az elsőséget, ezért Barrichello úgy vonult vissza, hogy ez a túske valószínűleg örökre benne marad.

13
FELIPE MASSA
2002–2016, 252 nagydíj, 11 győzelem
Legjobb vb-eredmény: 2. (2008, Ferrari)



HÚSZ MÁSODPERCIG VILÁGBAJNOK

A Formula-1 történetének egyik legdrámaibb szezonzáró befutója történt 2008-ban, amikor Felipe Massát világbajnokként intette le a kockás zászló – a sztori pikantériáját azonban az adja, hogy a 40 másodperccel később célba érkező Lewis Hamiltont is. A brit pilótának Massa győzelme esetén legalább a negyedik pozícióban kellett célba émie ahhoz, hogy ő legyen a bajnok. Néhány kanyarral a futam vége előtt még az ötödik helyen haladt, azonban Timo Glock nem bírta az iramot a száraz pályás gumikkal a vizes aszfalton, lelassult, a brit megelőzte, így ő lett a bajnok. A leintést követően a Ferrarinál és a McLarennél is megkezdődött az ünneplés – Massa családja ekkor még nem tudta, hogy a brazil elbukta a világbajnoki cí-

met. Az idén visszavonuló versenyzőknek ezek után már nem volt lehetősége arra, hogy még egyszer ilyen közel álljon a bajnoki címhez.

14
DAN GURNEY
1959–1970, 87 nagydíj, 4 győzelem
Legjobb vb-eredmény: 4. (1961, Porsche; 1965, Brabham)



AZ AMERIKAI INNOVÁTOR

Kevés pilóta tudhat magáénak színesebb karriert, mint a három különböző gyártó, a Porsche, a Brabham és az Eagle számára is története első FI-es győzelmét szerző amerikai. A világbajnoki cím közelébe nem került ugyan, az viszont, hogy az állandó átigazolások ellenére is futamai közel negyedén dobogóra állhatott egy Jim Clark, Graham Hill és Jack Brabham által fémjelzett korszakban, jól mutatja, milyen fontos tényezőnek számított a hatvanas években. Dan Gurney óriási nyomot hagyott a motorsportban, a futam utáni pezsgőzés, a teljes arcot fedő sisakrostély és egy terelőelem, az úgynevezett Gurney-szárny mind az ő nevéhez fűződik, ráadásul azon mindössze három pilóta egyike, aki az FI-ben, a NASCAR-ban és az IndyCarban is futamot tudott nyerni.

15
PETER COLLINS
1952–1958, 35 nagydíj, 3 győzelem
Legjobb vb-eredmény: 3. (1956, Ferrari)



AKI NEM AKART BAJNOK LENNI

Bizonyára örökké a Formula-1 legnagyobb úriembere marad Peter Collins, aki az 1956-os szezonban azon különös tettel hívta fel magára a világ figyelmét, hogy nemes egyszerűséggel odaajándékozta a világbajnoki címet nagyságként tisztelt csapattársának, Juan Manuel Fangiónak. A Ferrari által leigazolt, és első teljes szezonját futó brit két egymást követő győzelemmel alapozta meg bajnoki esélyeit, és a monzai évadzárón reális esélye is nyílt a végső sikerre, miután Fangio műszaki hiba miatt kiállt. Luigi Musso nem volt hajlandó átadni a helyét az argentinnak, Collins azonban váratlanul megtette, így osztottak a pontokon a másodikként célba érő Fan-

gióval, aki ezzel meg is őrizte a vezetést a tabellán. Collins a következő két évben is sikeres maradt, mígnem az 1958-as Német Nagydíjon utolérte őt a végzet.

16
FRANCOIS CEVERT
1970–1973, 47 nagydíj, 1 győzelem
Legjobb vb-eredmény: 3. (1971, Tyrrell)

A MEGBÍZHATATLANSÁG ÁRA

Peter Collins halála után Stirling Moss és Mike Hawthorn mellett Tony Brooksra várt a feladat, hogy megszerezze a brit autósport első világbajnoki címét. Ezt végül 1958-ban Hawthorn húzta be Moss előtt, nem kis részben utóbbi sportszerűségének köszönhetően, pedig nem túlzás, ha azt mondjuk: Brooks, aki Moss-hoz hasonlóan a Vanwall színeiben indult, mindannyiuknál erősebb formában volt. A négyből három futamot, melyen célba ért, megnyert, csak hogy emellé őt kiesés társult, ebből négy önhibáján kívül, az idény nyitón pedig nem állhatott rajthoz. A következő szezonban ismét közel került a bajnoki címhez, de a szezonzárón a Ferrarinak nem volt esélye a Cooperekkel szemben.



17
TONY BROOKS
1956–1961, 39 nagydíj, 6 győzelem
Legjobb vb-eredmény: 2. (1959, Ferrari)

ÉPP, AMIKOR ELJÖTT VOLNA AZ Ő IDEJE...

Szűk négy szezon – mindössze ennyi adatott meg a Formula-1-ben a francia autósport története egyik legnagyobb tehetségének, aki teljes karrierjét Ken Tyrrell istállójánál teljesítette. Cevert szorgalmasan tanulta a szakmát Jackie Stewart oldalán, az 1971-es szezonzárón első győzelmét is megszerezte, majd egy gyengébb idény után 1973-ban már a dobogó rendszeres vendége volt, 14 futamon hat második helyet szerezve. A 15. rajtjához viszont már nem állhatott oda, egy rosszul megválasztott sebességfokozat miatt végzetes balesetet szenvedett a Watkins Glen-i szezonzáró edzésén – pedig a visszavonuló Stewart után a következő évben ő lett volna a kétszeres bajnokcsapat vezérpilótája...



18
RENE ARNOUX
1978–1989, 165 nagydíj, 7 győzelem
Legjobb vb-eredmény: 3. (1983, Ferrari)



EGY ROSSZUL SIKERÜLT SZEZONZÁRÁS

Az egész karrierje során szélvészgyors, de a Ferraritól való távozása után a mezőny hát-sőbb régióiban szenvedő francia 1983-ban került a Scuderiahoz, ahol Villeneuve és Pironi elvesztése után új vezére volt szükség. Az év eleje nem alakult a legjobban, de nyáron Arnoux magára talált, s két futammal a szezon vége előtt mindössze két ponttal maradt el a listavezető Alain Prosttól. A bajnoki cím azonban végül a nevető harmadiké, Nelson Piquet-é lett, miután Arnoux az Európa Nagydíjon csak kilencedik lett, az évzárón pedig elfüstölt a motorja. 1985-ben csaknem a teljes évet kihagyta, aztán még négy szezont lehúzott a Ligier-nél, de utolsó évében már sokszor a kvalifikáció a végállomást jelentette a számára.

19
MARK WEBBER
2002–2013, 177 nagydíj, 9 győzelem
Legjobb vb-eredmény: 3. (2010–2011 és 2013, Red Bull)

„NEM ROSSZ EGY MÁSODHEGEDÜSTŐL”

Mark Webber is azon versenyzők közé tartozik, akik csapattársuk által kissé elnyomva teljesítették karrierjük egy részét – míg Sebastian Vettel négy világbajnoki címet szerzett mellette a Red Bullnál, addig a most 40 éves versenyző legjobb eredménye is csak a vb-pontverseny harmadik helye volt 2010-ben, 2011-ben és 2013-ban. A két pilóta viszonya nem volt felhőtlen, ám ez szinte törvényszerűnek mondható, amennyiben két tehetséges versenyzőt ültetnek ugyanazon csapat autói-ba. Az emlékezetes 2010. évi isztambuli ütközést sokáig emlegették, mint a két versenyző kapcsolatának meghatározó eseményét. A csapat ekkor Vettel mellé állt, amin Webber jó ideig nem tudott túljutni, még akkor sem, amikor Silverstone-ban ő állt a dobogó legfelső fokára: „Nem rossz egy második számú versenyzőtől” – reagált akkor a csapatatrónon a Christian Homertől érkező gratulációra. ➤



STEFAN BELLOF
1984–1985, 22 nagydíj, 0 győzelem
Legjobb vb-eredmény: 16. (1985, Tyrrell)



20

A NAGY LEHETŐSÉG KAPUJÁBAN

Listánk legszerényebb F1-es eredményekkel rendelkező szereplője, de egyáltalán nem érdemtelenül került ide. Az 1984-ben sportautó-világbajnoki címet szerző Bellof volt az a versenyző, akitől Németország első Formula-1-es bajnoki trófeáját várták, s ezt az emlékeztető 1984-es Monacói Nagydíjon meg is erősítette azzal, hogy a harmadik helyen ért célba, sőt a piros zászló belengetésekor Prostnál és Sennánál is gyorsabb volt. Utóbb visszanezve, talán jobban járt, hogy leintették a futamot, s nem nyerte meg azt (amire minden esélye megvolt), hiszen így még jobban fájhatott volna, amikor csapatát később egy súlyos technikai szabálysértés miatt az egész szezonból kizárták. 1985-ben is voltak villanásai, így például a detroiti negyedik hely a gyengécske 012-es volánja mögött, le is csapott volna rá a Ferrari, de egy merész előzési kísérlet az életét követelte a spái 1000 kilométeres futamon. Álmat így a rá példaképként tekintő Michael Schumacher teljesítette be kilenc évvel később...

CLAY REGAZZONI
1970–1980, 139 nagydíj, 5 győzelem
Legjobb vb-eredmény: 2. (1974, Ferrari)



21

GYŐZELEM AZ ÖTÖDIK VERSENYEN

Nagyon kevés versenyzőt találunk a Formula-1 történetében, aki olyan meggyőző újonc szezonban teljesített, mint Clay Regazzoni. A versenyzést szokatlanul későn kezdő, ezért debütálásakor már 30 éves svájcinak öt futam kellett a Ferrarival, hogy az Olasz Nagydíjon megszerezze első győzelmét, a szezont pedig az összetett harmadik helyen zárta, annak ellenére, hogy csak a versenyek kétharmadán volt ott. Négy évvel később, 1974-ben kanyújtásnyira került a világbajnoki címhez, melyet a legutolsó futamon bukott el Emerson Fittipaldival és a McLarennel szemben. A Lauda-sikerorszakban – ő ajánlotta Enzo Ferrarinak az osztrákot – már csak a másodhegedűs szerep jutott neki, utolsó teljes szezonja azon-

ban tartogatott még egy történelmekönyvekbe való eredményt: 1979-ben, Silverstone-ban ő szerezte a Williams első nagydíjsikerét.

RICCARDO PATRESE
1977–1993, 257 nagydíj, 6 győzelem
Legjobb vb-eredmény: 2. (1992, Williams)

BAJNOKI EZÜST MÁSFÉL ÉVTIZED UTÁN

Egészen Rubens Barrichello rekorddöntéséig minden idők legtöbb futamon induló versenyzője volt az olasz, akinek karrierje kezdetén bíróság elé kellett állnia Ronnie Peterson halálos balesete miatt, de végül ártatlannak találták. Kisebbségi csapatoknál is képes volt nagy eredményt elérni, az Arrowst például pole-ba lőtte, és kis híján futamot is nyert vele, s a leszállóágban lévő Brabhammal is dobogóra állhatott 1987-ben. Ezt követően igazolta le a Williams, ahol öt évet töltött, mely során háromszor is dobogós lett a bajnokságban, 1989-ben a két McLaren mögött harmadikként zárt, 1992-ben pedig csak csapattársától, Manselltől kapott ki.



22

JEAN ALESİ
1989–2001, 202 nagydíj, 1 győzelem
Legjobb vb-eredmény: 4. (1996–1997, Benetton)

AKI MINDIG ROSSZUL VÁLASZTOTT CSAPATOT

Jean Alesit debütálásakor a kilencvenes évek egyik legnagyobb tehetségének kiáltották ki, és első két, Tyrrellnél töltött szezonja csak alátámasztotta a várakozásokat. Az 1990-es USA Nagydíjon magát Ayrton Sennát oktatta, év végére pedig olyannyira felszökött az ázsíója, hogy a Ferrari és a Williams is szerette volna soraiban tudni. A szicíliai származású a szívére hallgatott, és Maranellóba tette át a székhelyét, csak hogy a Scuderia leszálló ágba került, három és fél évig még csak futamgyőzelemre sem futotta tőlük! Az 1995-ös Kanadai Nagydíj mégis minden F1-es drukker számára örök emlék, hiszen a szívek bajnoka ekkor szerezte meg első és egyetlen futamgyőzelmét. 1996-ra a Michael Schumachertól búcsúzni kényszerülő Benettonhoz szerződött, de csak néhány dobogós helyezésre futotta Enstone-ban, hogy a mezőny végén, a Saubermél, a Prostnál és a Jordannál fejezze be pályafutását.



23

JOSE FROILAN GONZALEZ
1950–1960, 26 nagydíj, 2 győzelem
Legjobb vb-eredmény: 2. (1954, Ferrari)



24

FANGIO SZÉLÁRNYÉKÁBAN

A sportág hőskorában két argentin is sikerrel terelgette a maiakra nyomokban sem hasonlító Formula-1-es autókat: a legendás Juan Manuel Fangio mellett Jose Froilan Gonzalez ért el elismerésre méltó sikereket, melyek közül a legfontosabb a Ferrari első futamgyőzelmének megszerzése az 1951-es Brit Nagydíjon. A köpcös argentin eredményei annak tükrében még meggyőzőbbek, mennyire kevés versenyen indult: tulajdonképpen csak két szezont teljesített végig, ezeket azonban bronz- és ezüstérmes pozícióban zárta, és bár csupán két futamgyőzelmet szerzett, dobogós helyezéseinek aránya közel 60%-os.

LUIGI FAGIOLI
1950–1951, 7 nagydíj, 1 győzelem
Legjobb vb-eredmény: 3. (1950, Alfa Romeo)



25

BAJNOKI DOBOGÓN ÖTVEN FELETT

A sportág történetének egyik legkülönlegesebb statisztikájával büszkélkedhet Luigi Fagioli, akit az 1950-es híres monacói tömegbaleset fosztott meg annak lehetőségétől, hogy karrierje összes versenyét a dobogón zárja. Az első F1-es szezon másik öt európai versenyéből ugyanis (az Indy 500-on ő sem indult, ahogy a bajnokság egyetlen állandó résztvevője sem) négyet a második, egyet pedig a harmadik helyen zárt 52 éves kora ellenére, hogy aztán az 1951-es francia futamon autóját Fangiónak átadva az argentin klasszissal együtt karrierje egyetlen F1-es győzelmét ünnepelhesse. Fagioli egyetlen bajnokságon kívüli futamát szintén dobogón zárta Pescarában, az 1935-ös Európa-bajnokságon pedig csak Caracciola volt jobb nála. 1952-ben hunyt el egy monacói túraautó-versenyen szenvedett sérülései következtében.






KÉSZÜLJ VELÜNK A KARÁCSONYRA!
KARÁCSONYI AKCIÓVAL ÉS
SZEZONVÉGI KIÁRUSÍTÁSSAL SEGÍTÜNK
RÉSZLETEK: WWW.GPSHOP.HU



HOSSZABB NYITVATARTÁSSAL
VÁRUNK ÜZLETÜNKBEN DECEMBERBEN
1117 BUDAPEST, VÁLI U. 5.
AZ ALLEE BEVÁSÁRLÓKÖZPONT MÖGÖTT



Akcióink részleteiről és az ünnepi nyitvatartásról információt honlapunkon olvashatsz: www.gpshop.hu
A legfrissebb hírekért, újdonságokért iratkozz fel hírlevelünkre vagy csatlakozz hozzánk:   

www.GPSHOP.hu

Hivatalos Forma-1, WRC, GT és MotoGP rajongói termékek legszélesebb választéka

GPshop 1117 Budapest, Váli u. 5. - az Allee mögött
Tel./sms: 06 70 418 7668, e-mail: info@gpshop.hu, www.gpshop.hu

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



Ünnepi nyitvatartásról info honlapunkon

formaClub

10% kedvezmény az érvényes Forma1 Club klubkártya tulajdonosoknak a **GPshop üzletében** és a www.gpshop.hu-n!

Az ajánlat visszavonásig érvényes, akciós árú termékekre nem vonatkozik és más akciókkal nem vonható össze. További info: www.gpshop.hu

A LEGJOBB PILÓTÁK KÉT KÖNYVBEN

Megjelentek szezon-összefoglaló évkönyveink

Már kapható az Autósport évkönyv, valamint a Száguldás és cirkusz sorozat legújabb kötete. Utóbbi szokás szerint a mögöttünk hagyott Formula-1-es szezon felidézése mellett kitekint a jövő évre is, míg előbbiben ezúttal is közzétesszük az 50 legjobb hazai és nemzetközi autóversenyző listáját.

GELLÉRFI-CSIZMADIA GERGŐ

Megjelent az Autósport és Formula Magazin szerkesztőségének két hagyományos szezon-összefoglaló kiadványa, a Száguldás és cirkusz 2016–2017 és az Autósport évkönyv 2016 című kötet, előbbi a mögöttünk hagyott Formula-1-es idényt idézi fel, utóbbi pedig az esztendő nemzetközi és hazai motorsportjáról ad a lehető legteljesebb képet. Az Autósport évkönyvben a tavalyi évhez hasonlóan idén is felállítottuk külső szakértők bevonásával az 50 legjobb magyar autóversenyző ranglistáját. Ennek legelőkelőbb helyein olyan pilóták osztoznak, mint az Európa-bajnoki címet szerző Szabó Krisztián, a Rotax-világdöntőt címvédéssel záró Kancsár Ferenc, a világbajnoki dobogóhoz közel kerülő Michélsz Norbert, a karrierjében új fejezetet építő Kiss Norbert, valamint a hazai ralisk mezőnyében újabb fölényes bajnoki címet szerző Herczig Norbert.

A könyv természetesen felidézi a legfontosabb hazai bajnokságok 2016-os szezonját, de ennél többet is tesz, ahogy azt Oláh Gyárfás, az MNASZ elnöke is hangsúlyozza előszavában: „Olyan sorozatokba, s olyan csapatok életébe is betekintést nyerhetnek az olvasók, melyek a rivaldafényen kívül esve végzik áldozatos munkájukat hétről hétre, sokszor semmivel sem kisebb teljesítményt nyújtva azoknál, mint akiket rendszeresen figyelemmel kísérünk.”

Az Autósport évkönyv a hazai színtér mellett kiemelten foglalkozik a magyar versenyzők nemzetközi eredményeivel is, hiszen a kiadvány első fele a világ motorsportjára koncentrál. Nem csupán az olyan, a televíziók képernyőin is nyomon követhető szériák 2016-os szezonját idézzük fel, mint a Formula-1, az IndyCar vagy épp az egyre népszerűbb Formula-E, hanem a teljességre

törekedve többek közt az autókrossz-Eb, az amerikai egyesített sportautó-bajnokág és a japán Super Formula küzdelmeit is összefoglalja, hogy csak néhány példát említsünk. Továbbá idén már a hazaihoz hasonlóan a nemzetközi ranglistát a könyv szerkesztősége állította össze, s az 50 legjobb autóversenyző listájára nagy örömeinkre idén egy magyar pilóta is felkerülhetett. A rangsor első helyeire, melybe magazinunk mostani számában is betekintést nyerhetnek olvasóink, Formula-1-es pilóták kerültek oda, s hogy miért éppen ők, arra a választ első sorban másik évkönyvünk, a Száguldás és cirkusz végiglapozásával kaphatják meg a választ.

A szezon végén visszavonuló 2008-as világbajnoki ezüstérmest, a Magyarországhoz különösen kötődő Felipe Massát kértük fel arra, hogy írjon előszót a kiadványhoz, aki nagy örömeinkre annak ellenére is megtette ezt, hogy ritkán vállalkozik ilyesmire. A kötetben az egyes istállók szezonjának felidézése és a 2017-es idény előzetese mellett az Autósport és Formula Magazin

főszerkesztő-helyettese, Mészáros Sándor futam-összefoglalóit találhatják meg az olvasók, futam-összefoglalóit találhatják meg az olvasók, aki a világbajnokság összes kulcsfontosságú eseményét a helyszínen kísérte figyelemmel, s ennek köszönhetően számos exkluzív információ is megjelenik a könyv oldalain.

Nem kevésbé nevezhetők exkluzívnak a Hungaroring folytatódó felújításával kapcsolatos hírek, valamint azok a látványtervek, melyek először a Száguldás és cirkusz lapjain kerülnek a nyilvánosság elé. Ha az elsők között szeretné látni, hogyan alakulnak majd át hazánk motorsportszentrének létesítményei, mindenképpen érdemes beszereznie a kiadványt.

Az Autósport évkönyv 2016, valamint a Száguldás és cirkusz 2016–2017 című kötet megtalálható az ország legnagyobb könyvesboltjaiban és egyes hipermarketekben, akár csak a Formula.hu webshopjában (webshop.formula.hu), ahonnan különleges akciók keretében, kedvezményes áron rendelhető meg.

” FELIPE MASSÁT KÉRTÜK FEL ARRA, HOGY ÍRJON ELŐSZÓT A KIADVÁNYHOZ, AKI NAGY ÖRÖMÜNKRÉ ANNAK ELLENÉRE IS MEGTETTE EZT, HOGY RITKÁN VÁLLALKOZIK ILYESMIRE



MÁSIK ÚT

Nem mindegy, hogy egy pilóta fizetős vagy fizetett

Nem minden autóversenyző számára kőbe vésett cél a Formula-1-es szereplés, főleg, hogy a királykategóriába egyre inkább csak a pénz és a kapcsolatok útján lehet eljutni – van, aki jobban érzi magát gyári pilótaként másik sorozatban.

SZÖVEG: GOBODICS TAMÁS



A Formula-1-es topcsapatok mindegyike rendelkezik már valamilyen utánpótlásképzéssel és magához köt fiatal, egyelőre alsóbb kategóriákban versenyző pilótákat – talán emiatt halad abba az irányba a száguldó cirkus, hogy csak az „akadémiák” kineveltjei érkezhettek meg a sorozatba. Antonio Giovinazzi például hiába produkált egészen kiemelkedő idényt a GP2-ben, csak akkor van esélye 2017-ben F1-es autóra ülni, ha a Ferrari vagy más nagy istálló felkarolja és „elhelyezi” egy velük kapcsolatban álló csapatnál. Mondhatnánk persze, hogy ez örvendetes, hiszen legalább a tehetség kerül előtérbe az anyagi juttatás helyett, de ez sincs teljesen így, hiszen továbbra is komoly erővel rendelkeznek azok a versenyzők, akik jelentős pénzügyi háttérrel tudnak biztosítani – elég Rio Haryanto bekerülésére, majd távozására, vagy éppen Pastor Maldonadóra gondolni. A brazil Felipe Nasr helyzete is jelentősen függ attól, hogy szponzorai mit tudnak nyújtani, de még Sergio Pereznél is rendszeresen felmerül, hogy komoly tőke áll mögötte.

Így viszont azon pilóták számára, akik gyorsak, tehetségesek, de nem kerültek már tizenéves korukban egy nagy F1-es istálló látókörébe vagy nem rendelkeznek hatalmas pénztömeggel, bezárulhat az F1 kapuja, és sokan közülük ezt fel is ismerik, nem ragaszkodnak feltétlenül a királykategóriához. Jó példa erre Marco Wittmann is, aki 2014 után 2016-ban ismét bajnok lett a DTM-ben, de már nem célja az, hogy kipróbálja magát az F1-ben. A 27 éves német pilóta négy idény alatt kétszer jutott a csúcsra a sorozatban, de

jelenleg nem is vágyik többre, bár korábban ugródeszkának szánta a túraautózást.

„Természetesen voltak olyan gondolataim, hogy a 2014-es bajnoki címem megnyithatja az utat számomra az együléses sorozatokba, de most azt kell mondanom, hogy remekül érzem magam a DTM-ben a BMW-nél. Egyébként is nagyon nehéz F1-es üléshez jutni, ha nincs meg hozzá a pénz vagy a kapcsolataid, ahogy például Pascalnak (Wehrlein) megvolt tavaly.”

Wittmann szerint nem minden pilóta szeretne mindenáron bejutni a száguldó cirkusba. „A Formula-1 nem mindig az az út, amire egy pilótának szüksége van. Szerintem például a DTM-ben is megvan az a versengés és küzdelem, mint ott, sőt talán még jobban. A Formula-1 nyilván népszerűbb, de úgy gondolom, hogy sportolói, versenyzői szempontból még többet ér a DTM, mert itt nincsenek fizetős pilóták, mindenki gyári, fizetett versenyző.”

Az valóban nem mindegy, hogy valaki fizet, vagy valakinek fizetnek, nézőként viszont csak remélhetjük, hogy a kissé átalakuló „kiválasztás” miatt nem esik el a Formula-1 olyan kiemelkedő tehetségektől, mint például a már említett Giovinazzi. Az akadémiák révén persze sok tehetséges fiatal kerül előtérbe, ezt már most is érezhetjük (Verstappen, Sainz, Wehrlein, Ocon, Stroll, a teljeség igénye nélkül), de erősen közelítünk afelé, hogy vagy ők, vagy azok, akik fizetnek – hiába rendkívül tehetséges és gyors valaki, a nagy csapatok a saját tehetségüket választják, a kisebbek pedig azt, aki fizet.



Marco Wittmann egy darabig bízott benne, hogy megnyílik előtte az út a Formula-1 felé, de most már örül, hogy a DTM-ben maradt



BEZÁRULT KAPUK



Több, nagy jövő előtt álló fiatal elől illant már el a Formula-1-es lehetőség – ilyen például a GP2 2013-as bajnoka, a svájci Fabio Leimer is. Abban az évben többek között Marcus Ericsson, Jolyon Palmer, Rio Haryanto és Felipe Nasr előtt lett bajnok, ám nem állt kapcsolatban nagy istállóval, nem állt mögötte nagy tőke, így a WEC, majd a Formula-E következett számára, kevés sikerrel. Egy évvel korábban az olasz Davide Valsecchi lett bajnok (a már felsoroltak mellett Esteban Gutierrez is legyőzve) a GP2-ben, aki szintén csak tesztpilóta lehetett utána a Lotusnál, de például Sam Bird is parádézott a GP2-ben, és neki is „csak” a WEC és a Formula-E jutott.





AFRICA RACE 2017

A kreativitás próbája

Az Opel Dakar Team kettőse, Szalay Balázs és Bunkoczi László visszatér Afrikába – januárban immár negyedszer vág neki a Dakar Rali klasszikus útvonalán haladó Africa Race távjának, s reményei szerint megcélozza a dobogót.

Amikor a sivatagról esik szó, Szalay Balázs 21 év versenyzés után azt mondja, csak akkor találja félelmetesnek, amikor a tévében nézi, mert ahogy ott van a dűnék között, akkor mindig csak a következőt látja maga előtt, nem pedig az egybefüggő homoktengert, amelynek látszólag se vége, se hossza.

„A terepraliban az a legjobb, hogy folyamatosan gondolkodni kell, hogy kreatívnak kell lenni és azonnali döntéseket hozni. Az autósport egyetlen formája sem unalmas, de nálunk tényleg mindig történik valami. Nem ismered a pályát, csupán azt tudod, egyszer csak majd jön egy gödör. Vagy azt írják az itinerbe, most

menjél balra, majd azt látod, hogy ha továbbmentél volna egyenesen, egy szakadékban találsz magad” – mondta Szalay Balázs. S hogy mit szeret a legjobban Afrikában? „A Szaharát. A végeláthatatlan dűnesorokat, amelyek legyőzhetetlennek tűnnek, aztán mégis valahogy átjutunk rajtuk, és teljesítjük a napi szakaszokat. A marokkói köves részen csak szeretnék túljutni, mert ott mindig tartok egy kicsit attól, hogy tönkrevágjuk az autót. Volt rá példa, hogy hűbelebalázs módjára nekiálltunk a versenynek, és a kapcsolásnak rossz vége lett. Ezt a hibát nem szeretnénk többet elkövetni.”

Majd' kilenc éve versenyez az Opel Mokka-val, amely rengeteget változott az évek során: folyamatosan fejlesztették, alakították, emiatt nagyon a szívükhöz nőtt. Az eredeti állapothoz képest más lett az eleje, más lett a hátulja, ahogy egyre többet versenyeztek vele, egyre több ötletük támadt azzal kapcsolatban, hogy miként lehetne még fürgébb, még mozgékonyabb. Gyakorlatilag együtt gyorsultak vele. S hogy milyen újdonságokkal készülnek az idén? „A versenykamionunkat újból Darázi Zsolt vezeti, amivel talán nőnek egy kicsit

az esélyeink. Így remélhetőleg nem tölünk majd el órákat a sivatagban, ha valami probléma adódik, mert jön Zsoszó, gyorsan megjavítjuk az esetleges problémát, és megyünk tovább. Ez egyrészt jelent némi megnyugvást, másrészt reméljük, hogy nem lesz szükség a segítségre, mert megkímél minket a technika ördöge. A jelenléte, az, hogy tudom, jön mögöttünk, mindenesetre plusz önbizalmat ad, és ennek köszönhetően talán egy kicsit még jobban merem majd nyomni a gázt.”

AZ ÚTVONAL

Rajt szeptemberkor, a csillogó Monacóban, majd irány a komp, hogy azután elérjék Marokkót, az ottani sziklás szakaszok után pedig a homokdűnékkel tűzdelt Mauritániát, végül pedig Szenegált – vagyis a Dakar klasszikus útvonalán haladnak. A mezőny január 14-én ér célba a legendás Rózsaszín-tó partján. A szervezők igyekeztek úgy kijelölni az útvonalat (összesen egyébként 6500 kilométert teljesít a mezőny), hogy a lehető legkevesebb legyen az összekötő szakasz, és minél több a mért, hiszen a versenyzők azt szeretik a legjobban, amikor rá lehet állni a gázpedálra.

Rajt	december 31.	Monaco
1. szakasz	január 2.	Nador–D. Mulaj
2. szakasz	január 3.	D. Mulaj–Tagunit
3. szakasz	január 4.	Tagunit–Assza
4. szakasz	január 5.	Assza–Remz el Kebir
5. szakasz	január 6.	Remz el Kebir–Dahla
Pihenőnap	január 7.	Dahla
6. szakasz	január 8.	Dahla–Tiouilit
7. szakasz	január 9.	Tiouilit–Tiouilit
8. szakasz	január 10.	Tiouilit–Azugi
9. szakasz	január 11.	Azugi–Akzsuzst
10. szakasz	január 12.	Akzsuzst–Akzsuzst
11. szakasz	január 13.	Akzsuzst–Saint-Louis
12. szakasz	január 14.	Saint-Louis–Dakar, Rózsaszín-tó



A sivatag csak akkor félelmetes, ha az ember a tévében látja, élőben mindig csak a következő dűnére koncentrálsz

„MAJD' KILENC ÉVE VERSENYEZ AZ OPEL MOKKÁVAL, AMELY RENGETEGET VÁLTOZOTT AZ ÉVEK SORÁN: FOLYAMATOSAN FEJLESZTETTÉK, ALAKÍTGATTÁK, EMIATT NAGYON A SZÍVÜKHÖZ NŐTT.

A navigátor, Bunkoczi László ehhez annyit tesz hozzá, hogy: „Afrika az egyszerűen csak Afrika. Megvannak a nehézségei, megvannak a rigolyái, de nekünk meg megvan a csapatunk, amellyel már jó régen járunk oda. Kellő tapasztalattal és tudással vagyunk felvértezve ahhoz, hogy megfeleljünk a kihívásoknak. Kivéve... Kivéve akkor, amikor saját magunkkal cseszünk ki, amikor saját magunknak okozunk nehézségeket. Ez lehet a technikai problémától kezdve a nem megfelelő fel-

készülésen át a bukásig sok minden. Szóval, persze Afrika tartogat meglepetéseket, de alaphelyzetben ezekre képesek vagyunk reagálni. Képesnek kell lennünk rá.” Nehéz megmondani, hogy eredményekre lefordítva ez mit jelent, hiszen a mezőny évről évre bővül és egyre erősebb, de Szalay bízik benne, hogy ha az alapos felkészülés mellé társul egy kis szerencse (ami kulcsfontosságú Afrikában), akkor odaérhetnek a dobogó valamelyik fokára. □



● Afrika mindig tartogat meglepetéseket, de ezekre fel lehet készülni, kivéve, ha a versenyző hibázik

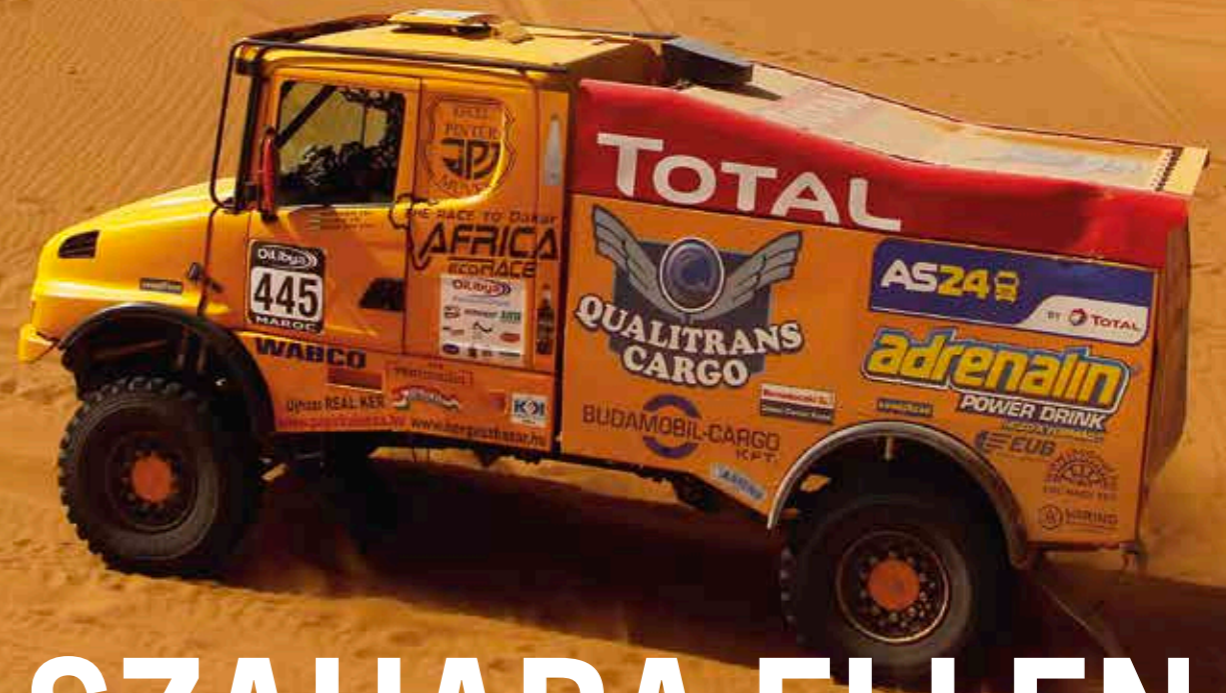


DARÁZSI NAGY VISSZATÉRÉSE

Darázsi Zsolt és Szalai Norbert újra megméreti magát a Szaharában, a jól bevált MAN-nel. Tízegynéhány év tapasztalatával a hátuk mögött már tudják: az első nap rossz, a második rosszabb, a harmadik a legrosszabb, a negyedik azonban valahogy „bejártódik” minden.

„Sajátomnak tekintem az autót, úgy szeretem, mintha a gyerekem lenne. Még akkor is, ha nagyon megkínóz. A bal karom a kormánytól, a jobb vállam a váltótól fáj, mert itt bizony rettenetesen kell szorítani a volánt, akkor is, ha nem történik semmi. Mert ha jön a baj, akkor már nem tudsz belenyúlni, akkor már réges-rég beestél valami szakadékba vagy gödörbe. A folyamatos szorítástól viszont begörcsöl az ember. Az első nap rossz, a második nap rosszabb, a harmadik még rosszabb... a negyedik pedig elkezded megszokni, és már nem is törödsz vele. Ezt nevezem én bejártódásnak” – mondta Darázi.

„Rengeteg kalandot éltünk át a Szaharában, amelyek nyilván visszahúznak – vette át a szót Szalai. – Elég, ha csak az első Dakarunkat említem, ami bizony nagyon küzdelmes volt. Alig aludtunk valamiképp a két és fél hét alatt, nagyon sokat dolgoztunk, de remek hangulat volt a fülkében. Engem, első dakarosként teljesen lenyűgözött, hogy milyen hatalmasak a dűnék, milyen változatos az időjárás, hogy éjszaka milyen hideg van, nappal meg milyen meleg, hogy miként élnek ott az emberek. Még most is lenyűgöz.”



A SZAHARA ELLEN

Nyolcadszor készül az Africa Eco Race-re a Qualisport Racing

Kovács Miklós és gárdája a Marokkó Ralin debütált új versenykamionnal, a csőrös kialakítású Scania Qualisport Torpedóval vesz részt az Africa Race-en, amely reményeik szerint meghozza számukra az utóbbi néhány évben elmaradt jó eredményt.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR

A dunaszentbenedeki kamionspecialista alulka műhelymunkával töltötte a 2016-os év zömét. Miután az ötödik helyen fejezték be a nehézségekkel teli Africa Eco Race-t januárban, a Scania Qualisport V8 típusjelű konstrukciót a Fazekas Motorsport csapata vette át, Kovácsék pedig befejezték egy másfél évvel korábban elkezdődött munkát: elkészült az új versenykamion, amellyel a pilóta és két állandó társa, Czeglédi Péter navigátor és Ács László fedélzeti szerelő a Világkupa-sorozat októberi, marokkói állomásán versenyzett először. „Ropant sok gondunk volt a marokkói futamon, de ha valaki előzetesen azt mondta volna, hogy a Torpedót sikerül végigvinnünk az első versenyén, azzal szerintem a csapat valamennyi tagja kiegyezett volna. Pláne annak fényében, hogy egy hétfői napon indítottuk útnak a csomagot, vasárnap éjjeltájban pedig még a srácok javában dolgoztak az utolsó simításokon. Számunkra nem is az volt a lényeg, hogy milyen eredményt érünk el, hanem az, hogy gyarapítsuk a kilométereket, az élesben teljesített sivatagi távnál ugyanis nem létezik jobb teszt, hatékonyabb próba. Megszereztük az első tapasztalatokat, azóta pedig gözerővel dolgozunk, hogy az Africa Race-ig

● René Metge pontosan tudja, hogyan lehet az útvonalal a végletekig próbára tenni a versenyzőket. A Qualisport csapata pont ezért szereti az Africa Race-t



hátralevő időben versenyképessé varázsoljuk a kamiont” – fogalmazott a pilóta, aki együttesével a Jean-Louis Schlessler által szervezett verseny legnagyobb múltú résztvevői közé tartozik: mostanáig csak egy futamot hagytak ki, az évek során pedig a kamionos kategória dobogójának összes fokát megjárták már. 2010-ben például győztesként értek célba, az utóbbi két évben azonban elmaradt a dobogósoknál kijáró pezsgőzés. Kovács általában nem fogalmaz meg célkitűzéseket a versenyek rajtja előtt, egyetlen dologban viszont biztos a közelgő maratoni összecsapás kapcsán: „Minden tőlünk telhető megteszünk annak érdekében, hogy jól szerepeljünk. Nem szoktam célkitűzéseket megfo-

galmazni az eredménnyel kapcsolatban, pláne nem a valóságtól elrugaszkodottakat, így most sem szeretnék ilyesmibe belemenni. A Szaharánál nagyobb tanár nincs, így azt már régen megtanultuk, hogy soha sem szabad elbizakodotnak lenni, és nem lehetünk önelégültek a felkészüléssel kapcsolatban. A gyári Kamazok,

a félgyári támogatású MAN-ek ellen harcolni nagyon nehéz feladat lesz, ráadásul szerintem idén is érvényesülni fog az a tendencia, amelyet korábban már megtapasztaltunk, hogy a verseny évről évre keményebb. René Metge, az útvonal felelőse nagyon érti a csíziót, tudja, hogyan lehet a végletekig próbára tenni bennünket. Ez az egyik oka egyébként, hogy imádjuk az Africa Race-t!” A december 31-én Monacóból rajtoló viadal mezőnye a klasszikus Dakar-útvonalat teljesíti ezúttal is: átszelik Marokkót, Mauritániát, és január 14-én Szenegálban, a kultikus Rózsaszín-tó partján érnek célba. A 12 szelektív szakaszból álló derbi összetávja több mint 6000 kilométer lesz.

EGY ŐSZINTE VILÁGKLAASSZIS

Petter Solberg kendőzetlenül a ralis múlttól és a riválisokról

Mindig öröm olyan autóversenyzővel interjút készíteni, aki a húzószabás kérdésekre sem az unásig ismételt, a marketingesek által gondosan megszerkesztett válaszokat adja, hanem kiteríti az összes kártyáját – a háromszoros világbajnok Petter Solberg, akivel a Monster jóvoltából beszélgethettünk, pontosan ilyen volt.

SZÖVEG: GELLÉRFI-CSIZMADIA GERGŐ

A ralikrossz-világbajnokság történetének első két szezonját megnyerő Petter Solberg idén elvesztette koronáját Mattias Ekströmmel szemben, sőt még a bajnoki dobogóról is leesorult. Az egyedüli versenyzővel, aki két különböző FIA-sorozatban is világbajnoki címet tudott szerezni, a lettországi WRX-hétvégén beszélgettünk – hátrányban volt a bajnokságban, így többek közt arról is megkérdeztük, hogy ez mire vezethető vissza. Solberg többek közt a konzisztens teljesítményről beszélt, s mint elmondta, bizonyos pilóták szerint egyszerűen nem képesek arra, hogy átgondoltan vezessenek: „Egyes versenyzőkkel ez a probléma, ilyen például Hansen, ő ezért nem harcolhat a bajnoki címért. Ha az év elején elég okosan vezetett volna, most ott lenne a pontverseny legjobbjai között, s Bakkeruddal is hasonló a helyzet. Itt mindent meg kell tenni a kockázatok elkerüléséért” – mondta Solberg, akinek idén sok pontjába kerültek mások

hibái: „Ez a legrosszabb a ralikrosszban, próbálok kimaradni az ütközésekből, de nem mindig sikerül. Barcelonában Hansen kétszer jött nekem úgy, hogy vezettem, Kanadában pedig Timerzsanov ütött ki az élről, amikor a harmadik helyről megérkezett padlógázzal Loeb mellett, és eltalált engem. Nem láttam az értelmét, a saját versenyét is tönkretette...” – emelte ki a szerinte legproblémásabb riválisokat a norvég legenda, akitől a bajnoki második helyet is a fent említett orosz versenyző vette el a szezonzárón, amikor nekiütközött és szétszakította a Citroën kormányösszekötőjét. Solberg persze azt is hozzátette, hogy ez nem jellemző mindenkire:

„Ekström vagy Loeb sosem csinálna ilyet, mindketten nagyon jó srácok, értik a dolgokat, s nincs velük semmi probléma, viszont a fiatalok sokszor pánikszzerűen próbálnak minél jobb eredményeket elérni. Ha hibáznak vagy balszerencsések, és azért ütközünk, semmi baj, ezt megértem. De ha nem korrektül vezetnek, ha azért küzdenek, hogy letoljanak engem a pályáról, azt nem szeretem. A sportszerű versenyzés híve vagyok, és Ekström is ugyanígy gondolkodik, megvan köztünk a tisztelet, s ha legyőz engem, azt el tudom fogadni” – mondta Solberg a későbbi bajnokról, akivel másnap azért kissé összeakasztották a bajuszt az egyik előfutamban. Mivel fő riválisa a DTM-ből, ő pedig a WRC-ből érkezett, adta magát a kérdés, hogy a ralis vagy a pályaversenyzési múlt jelent nagyobb előnyt a két szakág sajátos keverékének is nevezhető ralikrosszban:

„Mindkettő egyformán hasznos, a ralikrossz egy olyan ága az autósportnak, melybe tulajdonképpen bárholnan megérkezhetsz. Akár a raliban, akár a pályaversenyzés valamely ágában, így például a túraautózásban vagy sikeres, itt is erős leszel. A versengés pedig sokkal szorosabb itt, mint más szakágakban: a raliban sokkal nehezebb igazán jónak lenni, ahogy azt jelenleg is láthatjuk a WRC-ben. Ogier egyértelműen elől van, méghozzá egyedül, mögötte egy másik szintet képvisel Meeke és Latvala, a többiek pedig egy újabb fokkal lejjebb vannak. Itt viszont legalább tízen vagyunk nagyon szoros versengésben egymással, de a ralikrossz pont ezért jó: nagyon gyorsnak, okosnak és taktikusnak kell lenned egyszerre, ha a legjobb akarsz lenni.” Természetesen Solberg ralis múltja is szóba került a beszélgetés során, különösen a párharcai Sebastien Loebbel, aki épp Rigában szerezte meg első WRX-futamgyőzelmét. Kollégánk azt firtató kérdésére, miszerint amikor egy privát Citroënnel versenyzett a WRC-ben, a gyár valóban aláíratott-e vele egy olyan szerződést, melynek értelmében nem előzheti meg a francia gyári pilótát, így felelt: „Azt akarták, hogy írjam alá, de végül nem tettem meg” – mondta rövid hallgatás után, majd hozzátette, hogy elsősorban ezeknek az éveknél a konfliktusai miatt hagyta el a rali-világbajnokságot.



NÉVJEGY

PETTER SOLBERG

1974. november 18., Askim (Norvégia)

WRC-KARRIER: 1998-2012

- 2003 világbajnoka (Subaru)
- 13 futamgyőzelem
- 52 dobogó
- 460 szakaszgyőzelem

WRX-KARRIER: 2014-2016

- 2014 és 2015 világbajnoka (privát Citroën)
- 9 futamgyőzelem
- 21 dobogó

CSALÁDI ÁLLAPOT

Nős, felesége a korábbi kitérő raliverenyző, Pernilla Solberg (az 1980-as ralikrossz-Európa-bajnok Per-Inge Walfridsson lánya), míg fia és bátyja, Oliver és Henning szintén autóversenyzők.



● Emlék a múltból: Petter Solberg és Sebastien Loeb egyaránt 2012-ben futotta utolsó teljes WRC-szezonját



Persze ekkorra már volt közös múltjuk Loebbel, hiszen három éven át ők ketten csatáztak a világbajnoki címért, melyet 2003-ban Solberg, a következő két szezonban viszont a francia nyert meg – viszont mint elmondta, a ralikrosszban nem jelent külön motivációt számára a kilencszeres világbajnok legyőzése: „Nem igazán érdekel, ő is tudja, 2004-től kezdve mennyi múltott az autókon. Abban az évben gyorsabb voltam nála, 24 szakasszal többet nyertem, és vezettem is a bajnokságot, s csupán egyetlen fejlesztés miatt estem vissza. A 2005-ös autó aztán hét tizeddel volt lassabb kilométerenként az elődjénél, ahogy azt az összes tesztpilóta is megerősítette.” S hogy visszatérhet-e még valaha a rali-világbajnokságra? „Nem hiszem. Szóba került például, hogy a Toyotánál Loeb és én együtt versenyezhetnénk, de ez számukra sem lett volna egyszerű helyzet, hiszen ha két ilyen

kaliberű pilótával sem nyernék, akkor csak az autó lenne a hibás. De voltak, illetve vannak ajánlataim Le Mans-ból és a Dakarról is, ám az elsődleges céloom az, hogy gyári csapatot építsek fel, mivel jelenleg privátként működünk, nem kapunk semmilyen támogatást a Citroëntől. Szóval ez a legfontosabb, ezt fogom szem előtt tartani, nem szeretnék egyszerre több dologba belevágni, amíg ez nem sikerül. Ha gyári csapatban vezetnék, megtehetném azt, amit Loeb: bepakolom a bőröndömet, és elmegyek egy versenyre, például kiugrom a Dakarra, és így tovább. Ez jelenleg nem fér bele, de ha változik a helyzet, talán a Dakaron vagy épp a Pikes Peaken, de akár Le Mans-ban is viszontláthatok. Végül is még fiatal vagyok!” – mondta nevetve a 42 éves klasszis, aki jövőre megpróbálja visszaszerezni idén elvesztett ralikrossz-világbajnoki címét.



HÁNY ÉV DOMINANCIA ELÉG?

Meghatározó gyári csapatok zártak be 2016 végén

A WTCC-ben három, a WRC-ben négy éven át maradt veretlen a gyártó, mely a szezon végén elkészült a sorozattól, de búcsút kellett vennünk a tizennégyszeres Le Mans-i elsőttől is – a győzelemből is megárt a sok?

SZÖVEG: GELLÉRFI-CSIZMADIA GERGŐ
FOTÓ: CITROËN, RED BULL CONTENT POOL



Három meghatározó gyári csapat fejezte be működését az idei szezont követően az FIA különböző világbajnoki sorozataiban. Azt már 2015 végén bejelentették, hogy a túraautó-világbajnokságban 2014-es érkezésük óta domináló Citroennek a 2016-os lesz az utolsó szezonya, azt viszont csak idén október végén, illetve november elején közölték, hogy a Volkswagen-konzern is bezárja két roppant sikeres gyári istállóját: a sorozatban négy világbajnoki címet hozó WRC-csapat éppúgy megszűnik a szezon végén, mint az Audi tizennégy Le Mans-i győzelmet szerző endurance-programja. Az öt FIA-világbajnokságból tehát három is elveszít egy-egy kiemelkedően fontos gyári csapatot az év végén, de a rali legalább a másik kettővel ellentétben érkezőknek is örvendhet, hiszen a Citroën WTCC-csapatának megszűnése a teljes szezonos WRC-visszatéréssel is összekapcsolódik, s jövőre már a Toyota is erősíteni fogja a mezőnyt.

A Citroën WTCC- és a Volkswagen WRC-istállóinak története meglehetősen hasonlóságokat mutat. A franciáké 2014-ben, a németeké 2013-ban vette kezdetét (legalábbis

érdemben, ha a skodás kísérletezést nem számoljuk ide), egy másik domináns gyártó uralkodásának végén, hiszen a túraautósok mezőnyében a Chevrolet négy éven át maradt verhetetlen, míg a Citroën a raliban, a konstruktőrök közt öt, egyéniben pedig kilenc éven át nem talált legyőzőre. Az is összeköti a két stórit, hogy mindketten azonnal a csúcson kezdték meg a szereplésüket: a Volkswagen első négy versenyéből hármat megnyert, a Citroënt pedig először a hatodik futamán sikerült megállítani. Nem meglepő hát, hogy a világbajnoki címet is rögvest megszerezték, ahogy azóta is minden évben, s hiába voltak csapaton belül is erős ellenfelek Yvan Muller és Sebastien Loeb, illetve Jari-Matti Latvala és Andreas Mikkelsen személyében, mindkét istállónál egy pilóta emelkedett ki, s szerezte meg az összes bajnoki elsőséget: Jose Maria Lopez, illetve Sebastien Ogier. A búcsú ideje is egyszerre jött el mindkettőnél, az pedig kérdéses, hogy kinek adják át a stafétát: a WTCC-ben a Honda, a WRC-ben pedig a Citroën vagy a Hyundai tűnik erre a legesélyesebbnek, de előbbi esetben a privát Citroënek-

kel és a Volvóval, utóbbiban pedig a Fordal, sőt a Toyotával is számolni kell. A motorsporttal persze egyik márka sem szakítja meg a kapcsolatot, hiszen a Citroën, ahogy említettük, minden bizonnyal a WRC élcsapatai között lesz jövőre, s emellett a DS-sel ott vannak a Formula-E-ben is. A Volkswagen-konzern kiterjedt motorsport-programjának nagy része szintén megmarad, bár ezen a néven jövőre csak a TCR-ben és a ralikrosszban szerepelnek majd a jelentősebb szériák közül, ráadásul egyik esetben sem beszélhetünk gyári istállóról. ➤



Az utolsó a tizennégyből: a Porsche hatalom átvétele előtt az Audi 2014-ben nyert utoljára Le Mans-ban

A cégcsoporthoz tartozó márkák azonban továbbra is jelen lesznek számos más szériában: a Porsche Le Mans-i és GT-programja éppúgy megmarad, mint az Audi GT-projekt, valamint a négykarikások DTM-istállója, sőt emellett a Formula-E-ben is nagyobb szerepet vállalnak majd a korábrinál. Megszűnik viszont az LMP1-es istálló és ezzel együtt a gyártó Le Mans-i programja, mely az 1999-es kísérletezést követően 2000 és 2014 között csak kétszer nem hozott győzelmet a 24 órán: 2003-ban, amikor kölcsönadták a pilótáikat az Audi által tervezett motorral induló Bentley-nek, valamint 2009-ben, amikor nem tudtak versenyre kelni a Peugeot-val. A 2008-ig tartó teljes szezonos ALMS-részvétel is óriási sikertörténet volt: az R8-asok, illetve az R10-esek 93 versenyből 71-et nyertek meg.

Évek óta sejteni lehetett azonban, hogy ez a történet egyszer véget ér, hiszen három éve megjelent a WEC-ben a Porsche, s nem várhattuk, hogy a VW hosszú időn át két márkáját is versenyeztesse ebben az igen költséges szériában. Bár egy ideig úgy tűnt, az is benne van a pakliban, hogy az egyik márkát „átirányítják” a Formula-1-be, végül az új sikersorozat, a Formula-E mellett döntöttek, méghozzá az ott kezdtek óta jelenlévő Audival. Nem csupán azért, mert az ingolstadtiak profiljához jobban illik a széria, mint a Porschééhez, hanem az is szerepet játszott a döntésben, hogy az

Audi LMP1-es projektje leszálló (Le Mans-t két, bajnokságot három éve nem nyertek), a testvérmárkái viszont felszálló ágba van. Ha nem is teljesen egyforma előzményekkel, de a három történetben mégiscsak van

egy közös pont: nem maradt már elérhető cél a számukra. A Citroen WTCC- és a Volkswagen WRC-istállója éveken át nem csupán veretlen maradt a bajnokságokban, de igazán még csak ellenfelük sem volt a pontversenyben, míg az Audi már megírta saját fejezetét a Le Mans és a hosszútávú versenyek történetkönyvében, ideje volt tehát teret adni a Porschének, hogy ők is kiteljesíthessék modernkori történetüket. Azt pedig csak halkán tegyük hozzá, hogy a Formula-1-nek is van egy hasonlóan domináns csapata, akik ráadásul már szintén jelezték részvételi szándékukat a Formula-E-ben a 2018-19-es szezontól kezdve. Vajon nekik hány év dominancia lesz elég az F1-ben? □



A három gyári csapatot összekötö, hogy a kudarcot igen ritkán kellett megtapasztalniuk



A VILÁGBAJNOKSÁGOK URALKODÓ ISTÁLLÓI

Az alábbi táblázatban a Volkswagen és a Citroen búcsúzó csapatának eredményeit vetjük össze a Mercedes F1-es produkciójával, hogy kiderüljön, melyik istálló dominanciája volt a legnyomasztóbb az elmúlt években:

	VOLKSWAGEN	CITROEN	MERCEDES
	WRC	WTCC*	F1
Szezonok	4	3	3
Egyéni bajnoki címek	4 (100%)	3 (100%)	3 (100%)
Kettős bajnoki győzelmek	2 (50%)**	3 (100%)***	3 (100%)
Gyártói bajnoki címek	4 (100%)	3 (100%)	3 (100%)
Győzelmek	43/52 (83%)	50/69 (72%)****	51/59 (86%)
Dobogók*****	87/152 (57%)	120/207 (58%)	96/118 (81%)
Rajtelsőségek	-	29/35 (83%)	56/59 (95%)

* A 2016-os szezonban figyelembe vettük a Sebastien Loeb Racing (SLR) Citroenjeinek eredményeit is.

** Mindkettő hármas győzelem.

*** Közte egy hármas és egy négyes győzelem.

**** A főversenyeken 35-ből 31 győzelem (89%), 30 a gyári csapattól és egy az SLR-től.

***** A Volkswagen és a Citroen esetében három megszerezhető dobogós hely alapján végeztük a számítást azokban az esetekben, amikor legalább három autójuk volt a mezőnyben.

LÉGI TÁVÉRZÉKELÉS

Digitális légifényképezés, lézershakkenelés, hőterképezés
Fotogrammetria, Távérzékelés, GIS, Hidrográfia, Környezetvizsgálat



EUROSENSE Kft.

Budapest, Ady Endre út 42-44, 1191
tel: (1) 282 2019 www.eurosense.com



MICK SCHUMACHER KÉT EZÜSTÉRME

Egy ikonikus pályán, Monzában fejeződött be az olasz Formula–4-es bajnokság. Mick Schumacher a második sorból élre ugrott az első rajtnál, és meg is nyerte a versenyt, 18 pontra csökkentve lemaradását az élvashoz képest. Két riválisa, a hátulról induló Marcos Siebert és Raul Guzman verekedte fel magát a dobogóra – utóbbi ezzel az eredménnyel kiesett az esélyesek közül. A Sebastian Fernandez által megnyert második futamon azonban a német sérült szárnya miatt boksziállásra kényszerült, és pontot sem szerzett, ezzel az ötödikként beérő argentin Siebert bebiztosította a bajnoki címet. Schumachernek a harmadik futamot a 26. rajthelyről kellett megkezdenie, ám bravúros szerepléssel egészen a dobogó második fokáig zárkózott fel. A pódium csúcán csapattársa, Jüri Vips, az újoncbajnok ünnepeit, a kettős győzelem pedig az istállók tróféájához segítette a Prema Powerteamet. A 17 éves Mick Schumacher második formautós szezonját a német és az olasz F4-es bajnokságban is ezüstérmesként fejezte be.



A legfrissebb hírek szerint a Mercedes venné pártfogásába a hétszeres világbajnok fiát



AZ OLASZ F4-ES BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE:

1. Marcos Siebert	Jenzer	231
2. Mick Schumacher	Prema	216
3. Raul Guzman	DR	202
4. Job van Uitert	Jenzer	143,5
5. Jüri Vips	Prema	140



MÉGIS GASLYT KORONÁZTÁK BAJNOKKÁ

A Formula–1 első számú nevelésziájának pontversenyét az idény nagy részében uraló Pierre Gasly számára kulcsfontosságú volt az Abu Dhabiban rendezett szezonzáró: hátrányból kellett fordítania csapattársával, Antonio Giovinazzal szemben, aki éppen az utolsó előtti forduló, Szepang után vette át a vezetést a Red Bull protezsáltjától. A franciának mindenképp meg kellett mutatnia nemcsak magának, hanem az energiatálas F1-es gárdának is, hogy megéri rá számítani a jövőben is, ezen az elven elindulva pedig tökéletesen rá tudott hangolódni a mindent eldöntő hétvégére. Gasly ellenállhatatlanul szerezte meg a pole-pozíciót a főversenyre, melyet simán győzelemre váltott szombaton Nobuharu Matsushita és Artyom Markelov előtt. Mivel Giovinazzi csak az ötödik lett, így a hétpontos hátrányból egy csapásra 12 pontos előny vált, nehézzé téve az olasz helyzetét. Gasly előnye tudatában a második versenyen már nem bocsátkozott kemény csatározásokba, így a nyolcadik helyről indulva éppen a pontzónán kívül, kilencedikként zárt, de mivel a szezonban nála több győzelmet szerző ellenfele csak a hatodik lett, így Romain Grosjean után második franciaként Pierre Gasly ültethet fel a szakág trónjára. A Williams F1-es fejlesztőpilótája, Alex Lynn hibátlanul teljesítette, és pole-ból nyerte meg a futamot, Johnny Cecotto Jr. és Szergej Szirotkin előtt. Antonio Giovinazzi számára a bajnoki ezüstérmes is hatalmas eredménynek számít, figyelembe véve, hogy első szezonját teljesítette a GP2-ben, az év közepén a bajnoki címre is esélyes Szirotkin pedig zsinórban második alkalommal zárt a bajnokság harmadik helyén. A GP3 bajnoki címének eldöntése szintén Abu Dhabira maradt: Charles Leclerc 29 pontos előnnyel várhatta a mindent eldöntő összecsapást Alexander Albonnal. A kihívó thai pilóta a kvalifikációt követően négy pontot hozott a monacói pole-pozíciójának köszönhetően, a versenyen viszont hiába vezetett, kockázatos párharcba bocsátkozott az ardenes Jack Aitkennel. A britnek nem volt veszítenivalója, társának sokkal több, amit Albon talán fel sem fogott a

A GP2 BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE:

1. Pierre Gasly	Prema	219
2. Antonio Giovinazzi	Prema	211
3. Szergej Szirotkin	ART	159
4. Raffaele Marciello	Russian Time	159
5. Norman Nato	Engineering	136



Franciaiakú bajnokok: felül a Red Bull pártfogoltja, Gasly, alul pedig Jules Bianchi keresztfia, Leclerc



csata hevében. Az ART Grand Prix versenyzője a pálya hátsó részén, a szűk bal-jobb-bal kombinációnál addig tartotta Aitken mellett az autóját, amíg össze nem értek: Albon a levegőbe katapultált, és olyannyira megrongálta gépét, hogy búcsút inthetett bajnoki álmainak. Az ütközéssel Nyck de Vries vette át a vezetést, és meg is nyerte élete második GP3-as futamát Jake Dennis, és a célba evickelő Jack Aitken előtt. A bajnoki cím sorsa ekkorra már úgy is eldőlt, hogy a listavezető Leclerc sem fejezte be a versenyt, miután koccant Santino Ferruccival. A szezonzáró így valódi jutalomjáték lett a mezőny számára: Jake Hughes remek rajt után egyszer sem adta ki kezéből a vezetést, és nyert, Jack Aitken pedig ezúttal második helyen zárt, a harmadik idei dobogóját begyűjtő Nirei Fukuzumi előtt. Az újdonsült bajnok Leclerc egy pont nélküli kilencedik pozícióval zárta szezonját, Albonnak pedig teljessé vált a keserű zárás: a 14. körben összeakadt Tatiana Calderonnal, kicsúszott, és a kerítés tövében, összetört autója mellett gondolkozhatott azon, hogy mit kellett volna másképp csinálnia – akárcsak a szombati nyitófutamon.

A GP3 BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE:

1. Charles Leclerc	ART	202
2. Alexander Albon	ART	177
3. Antonio Fuoco	Trident	157
4. Jake Dennis	Arden	149
5. Jack Aitken	Arden	146

KÖZEL VOLT A SVÉD MEGLEPETÉS

A harmadik szezon második fordulójára Marokkóba látogatott a sorozat, ugyanarra az idén átalakított marraakeshi pályára, amelyet a WTCC is használ. Bár a Renault e.dams itt is etalonnak számított, az időmérő mégis meglepetést hozott, hiszen a Formula–E újonca, Felix Rosenqvist szerezte meg a Mahindra fennállásának első pole-pozícióját. Buemi második lett, de az autója tűzoltó készülékével kapcsolatos szabálytalanság miatt a hatodik helyre rangsorolták vissza, így a svájcinak ismét kapaszkodnia kellett. A rajtnál bár szűkös volt a hely, de a mezőny gond nélkül eljött, olyannyira, hogy a mezőny első felében a pozíciók sem változtak a nyitókör során. A legnagyobb lendülettel Buemi, valamint a Techeetah-ban üve szintén Renault-hajtásláncot használó Jean-Eric Verg-

ne rendelkeztek, akik néhány merész előzést követően fél távra már a harmadik és második helyre zárkóztak fel az előttük határozottan vezető Rosenqvist mögött. A svédnek azonban, Vergne-hez hasonlóan egy körrel előbb kellett autót cserélnie, mint az energiával jobban bábó Bueminek, a címvédő így a futam második felében agresszívebb lehetett, ennek pedig meg is lett az eredménye. A lassabb köridőkre kényszerülő Rosenqvist a hajrában már tehetetlen volt a Renault-val szemben, és át kellett adnia a helyét a szintén tempósan érkező Sam Birdnek is, de a dobogóra így is felállhatott. Vergne versenyét egy bokszutcai gyorsajtásért kapott büntetés tette tönkre, de nem jött ki a lépés Lucas di Grassinak sem, aki a középmezőnyből rajtolva az ötödik helyig tudott felzárkózni.

FÉLPONTOS SZEZONZÁRÓ

Ezúttal is Makaóban rendezték a szezonzárót, a nagy presztízsű helyszínt a TCR tavaly tudta sikeresen lecsapni a WTCC kezéről. James Nash 17 ponttal vezette a tabellát Comini előtt, de Oriola és Vernay is lőtávolon belül álltak még. Makaó szűk, utcai pályája mindig hoz káoszt, de annyi leállásra senki sem számíthatott, mint amennyit végül láttunk: két 10-10 körös futam volt a tervben, ehelyett összesen 12 fordulót teljesített a mezőny, ráadásul a két versenyen összesen négy kör akadt, amelyen nem volt pályán a biztonsági autó. A bal-

A BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE:

1. Stefano Comini	Leopard VW	267,5
2. James Nash	Bamboo SEAT	264
3. Jean-Karl Vernay	Leopard VW	246
4. Pepe Oriola	Bamboo SEAT	241,5
5. Mafo Homola	B3 SEAT	175



Stefano Comini ismét a szezonzáró hétvégén szerezte meg a bajnoki címet

esetek által kiváltott rövidítések miatt mindkét futamon csak a pontok felét osztották ki, ami tovább színezte a bajnoki csatát: a nyitófutamot Comini nyerte, aki az időmérőért és a győzelemért kapott egységekkel fél pontra zárkózott fel Nash mögé. A brit a Homolával történt ütközés során ráadásul kiesett, ami azért volt igazán komoly csapás, mert így a második futamot is a mezőny hátsó feléből kellett megkezdenie.

Comininek így egyetlen feladata az volt a fináléban, hogy Nash előtt érjen célba, az óvatosság jegyében pedig nem is nagyon csatázott üldözőivel. Az ismét piros zászlóval tarkított futamon ezúttal a rajtnál az élre álló híres vendégszereplő, Tiago Monteiro aratta le a félpontos babérokat, míg Comini negyedik, Nash nyolcadik lett, ezzel a svájci pilóta az egyszerre izgalmas és monoton makaói hétvégén megvédte bajnoki címét.

ELVETT VILÁGBAJNOKI DOBOGÓ

Michélisz Norbert úgy érkezett meg a november utolsó péntekén sorra kerülő katarai idényszáróra, hogy akár még az összetettbeli harmadik helyet is elcsípheti: ehhez a Tiago Monteiroval szembeni 14 pontos hátrányt kellett volna ledolgozni. Az időmérő után nem úgy tűnt, hogy sok esélye lesz rá, hiszen behibázott a gyorskörébe a Q3-ban, így ötödik lett. A nyitófutamon aztán portugál csapattársa balesetbe keveredett, így nullázott, míg honfitársunk a rakoncátlanokódó váltója ellenére is ötödikként futott be, három egységre megközelítve ezzel Monteirot. A győzelmet egyébként Gabriele Tarquini zsebelte be az év végén kiszálló Ladával. A főverseny is sokáig Norbi szája íze szerint alakult: a hondás a futam elején agresszív manőverrel elment Yvan Muller Citroenje mellett. Monteiro azonban már nem boldogult a visszavonuló franciával, így ha ebben a sorrendben értek volna be, Michélisz végzett volna a tabella harmadik helyén. Csakhogy Muller másképp gondolta: az utolsó kör-

ben elengedte a portugált, így végül a negyedikként befutó magyar egyetlen ponttal lecsúszott a világbajnoki dobogóról. Bár Michélisz fejében az is megfordult, hogy a célegyenesben tünnetőleg lefékezi az autót, Norbi méltósággal viselte az egyértelmű sportszerűtlenséget, hiszen a pontok és a dobogók tekintetében így is karrierje legjobb idényét zárta a WTCC-ben. A szezon utolsó győzelmét egyébként a pole-ból induló Mehdi Bennani szerezte meg.

A BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE:

1. Jose Maria Lopez	Citroen	381
2. Yvan Muller	Citroen	257
3. Tiago Monteiro	Honda	214
4. Michélisz Norbert	Honda	213
5. Mehdi Bennani	SLR Citroen	206



● A gyári Citroenek távozása után Michélisz Norbi jövőre talán a bajnoki címért küzdve vághat vissza Monteiroónak



ŐSZI DOBOGÓ NÉLKÜL IS BAJNOK A PORSCHE

Két ázsiai futammal zárult novemberben a 2016-os WEC-szezon, melynek végén egy olyan egység ünnepelhetett világbajnoki címet, mely a júniusi Le Mans-i 24 órás óta még csak dobogóra sem állhatott: Marc Lieb, Romain Dumas és Neel Jani hármasáról van szó, akik közül előbbi kettőt a Porsche ki is tette a csapatból a szezon végén. Sanghajban Mark Webberék nyerték az LMP1-es kategória küzdelmeit, ezzel értékes pontoktól fosztva meg a testvérautó bajnoki riválisát, a Fujiiban győztes Kobayashiékat, míg a dobogó harmadik fokára idén először Le Mans tragikus hősei, Buemiék állhattak fel. A négy kategória közül egyedülként az LMP2 bajnoki címe már itt eldőlt: Gustavo Menezes, Nicolas Lapierre és Stephane Richelmi számára egy negyedik hely is elég volt a Signatech első összetett győzelmének megszerzéséhez. A GTE Próban Priaulx és Tincknell ismételte meg japán sikerét a Forddal, míg az amatőrök közt hiába nyert a 98-as Aston Martin idén már ötödször, de a duplapontos Le Mans-on történt kiesés lehetetlenné tette a bajnoki címszerzésüket – egymás után második összetett győzelmüket bukták el Dalla Lana Le Mans-i hibája miatt.

A legfontosabb kategóriában, az LMP1-ben tehát a GT-khez hasonlóan Bahreinnre maradt a bajnokavátás – Liebék 17 pont előnnyel rendelkeztek a Toyota előtt, ami azt jelentette, hogy ha Kobayashiék a győzelmet is megszerezték volna Szahírban, akkor is arra lett volna szükségük, hogy a 2-es autó legfőbb a hatodik helyen zárjon. Nos, utóbbi meg is történt, viszont mivel a 6-os autónak esélye sem volt a győzelemre, Dumas, Lieb és Jani simán bajnok lett, a Toyota viszont még az ezüstérmét is elveszítette di Grassiékkal szemben. A szériából távozó Audi ugyan-



is kettős győzelemmel búcsúzott, ahogy a brazil fogalmazott, aranykulccsal zárták be az ajtót maguk mögött, s Mark Webber is dobogós helyre hozta be az 1-es rajtszámú autót profi karrierje utolsó versenyének végén. A GTE Próban bajnoki címet szerzett az a 95-ös Aston Martin, mely három évvel korábban Allan Simonsent gyászolta Le Mans-ban, míg az amatőrök közt a 83-as Ferrari (Collard, Aguas, Perrodo) biztosította be a végső győzelmet.

A BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE – LMP:

1. Lieb, Dumas, Jani	Porsche #2	160
2. Jarvis, Duval, di Grassi	Audi #8	147,5
3. Kobayashi, Conway, Sarrazin	Toyota #6	145
4. Webber, Hartley, Bernhard	Porsche #1	134,5
5. Lotterer, Fassler	Audi #7	104



A BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE – GT:

1. Thiim, Sorensen	Aston Martin #95	156
2. Rigon, Bird	AF Corse Ferrari #71	134
3. Bruni, Calado	AF Corse Ferrari #51	128
4. Mücke, Pla	Ford #66	118
5. Priaulx, Tincknell	Ford #67	117,5

UTOLSÓ HELYRŐL A HETEDIK CÍMIG

November utolsó előtti hétvégéjén lezárult az USA első számú stock car bajnokságának 36 fordulós szezonja. A Chase kieséses szabályai szerint a hometeadi szezonzáróra mindenképpen négy esélyes marad még állva, ők pedig az előző három futam eredményei alapján ezúttal a hatszoros bajnok veterán Jimmie Johnson, a címvédő Kyle Busch, valamint az első összetettbeli sikerére vágyó Joey Logano és Carl Edwards voltak. A cím pedig ahhoz került, aki közülük a legelőkelőbb helyen végzett.

Johnson esélyei nagy csapást szenvedtek, amikor a rajtrács végére száműzték őt, miután csapata már a megengedett időn túl módosított Chevrolet-jén, de az első 50 kör elképesztő menetelése után már az élmezőnyben találta magát. A kvar-



tebből szinte végig Edwards állt a legjobb, második helyen, ám amikor tíz körrel a leintés előtt a mezőny zöld zászlót kapott, összeütközött Loganóval, a falnak csapódva pedig tömegbalesetet okozott. Az utolsó néhány körben aztán Johnson meg tudta előzni az addig vezető Kyle Larsont, így stílusos módon nyerte meg hetedik NASCAR-bajnoki cí-



A BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE:

1. Jimmie Johnson	Hendrick Motorsports	5040
2. Joey Logano	Team Penske	5037
3. Kyle Busch	Joe Gibbs Racing	5035
4. Carl Edwards	Joe Gibbs Racing	5007

mét, beérve ezzel a rekordtartó Richard Petty-t és Dale Earnhardtot.

2016 volt a búcsúszezonja a háromszoros bajnok Tony Stewartnak, de egyúttal egy nagy korszak is lezárult a NASCAR történetében: jövőre már nem Sprint Cup-nak fogják hívni a sorozatot, miután a Sprintet a Monster váltotta névadó szponzorként.



● WRX

SOLBERG A SZEZONZÁRÓ VESZTESE

Másfél hónappal az előző, német verseny után utazott az argentinai Rosarióba a ralikrossz-vb, melynek legfontosabb kérdése már eldőlt: Mattias Ekström korábban bezitította az egyéni bajnoki címet – az idényzárón istállója, az EKS Audi is behúzta a csapatoknak járó trófeát. Petter Solberg, 2014 és 2015 világbajnoka a második helyen állt az összetettben, és jó esélyei voltak, hogy győzelemmel búcsúztassa a szezont, a siker pedig rá is fért volna, hiszen idén csak a legelső versenyen tudott nyerni. A domináns Solberg mind a négy kvalifikációs futamot behúzta, Bakkerud, Ekström és Loeb messze lemaradva zártak mögötte a köztes eredménylistán. Solbergnek azonban kétszer is nekiütköztek, majd kiesett az elődöntőben, ezért a fináléban már nem lehetett ott.

A pole-pozícióból induló Andreas Bakkerud végig tartotta pozícióját Johan Kristoffersson előtt, a norvég és a svéd végül ebben a sorrendben ért célba. Egy finn egészítette ki a dobogót az EKS Audi másik pilótája, Toomas Heikkinen személyében, aki a rajtnál az utolsó kockából ugrott a harmadik helyre. Csapatfőnöke, Ekström nyomás alá helyezte őt, de végül nem hibázott, a negyedik hely pedig a legjobb ralikrosszos eredményét elérő, DTM-ből ismert Timo Scheideré lett. Az Argentinában kiosztott pontok egészen szorosra tették a bajnokság végeredményét: 240 egységével Kristofferssoné lett az összetett második pozíció, Bakkerud és Solberg pedig egyaránt 239 pontra jött fel, mivel azonban a fordos már harmadszor győzött, neki jutott az előkelőbb helyezés, Petter Solberg pedig címvédőként még az év végi dobogóra sem fért fel.

A BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE:

1. Mattias Ekström	EKS Audi	272
2. Johan Kristoffersson	Sweden Volkswagen	240
3. Andreas Bakkerud	Hoonigan Ford	239
4. Petter Solberg	Solberg Citroen	239
5. Sebastien Loeb	Hansen Peugeot	209



● AJÁNLÓ

BENZINGŐZŐS 2017-ET KÍVÁNUNK!

Korán érkezett az idén a Mikulás a szerkesztőségünkbe. A közel egy méter széles, de annál vékonyabb csomagról már sejteni lehetett, hogy az ajándék a McKlein kiadó 2017-es naptárkollekciónak rejt, akik idén nem három-, hanem négyféle kiadvánnyal rukkoltak elő. Az újdonság a „Rally History” címet viseli, s a rali-világbajnokság egyik legkedveltebb korszakának, az 1980-as évek közepének felvételeit tartalmazza. A 67x48 cm méretű falinaptár 25 darab – nagyrészt korábban még sehol sem publikált – képet tartalmaz. A kiadó emellett nem maradt adós a többi, már jól ismert kalendáriummal sem: a 95 centiméter szélességű „Wider view” című falinaptár az idei rali-világbajnokság legjobb felvételeiből áll, az ugyancsak falra akasztható „Motorsport Classic” az autósport történelméből villant fel klasszikus pillanatokat, a rali-zás szerelmeseinek készült asztali naptár pedig mind a jelenkorból, mind a régmúltból tartalmaz fotókat – nem kevesebb, mint 58 darabot. A kiadványok megrendelhetőek a www.rallywebshop.com internetes oldalon keresztül, a nagyobbak ára 39, a kisebbé 9,95 euró.



TRÓFEÁK HAVA

A legtöbb szakágban már kiosztották az év végi elismeréseket

November közepétől december elejéig a legtöbb MNASZ-szakág megrendezte év végi díjkiosztó ünnepségét, ahol a bajnokok és helyezettek átvehették az éves teljesítményükért járó elismeréseket. Fotósaink a dragosok, a terepralisok, a gokartosok, az autókrosszosok és a ralikrosszosok eseményein jártak.

FOTÓ: HAJÓSI MIKLÓS, VÁMOSI-NAGY GERGELY, PATAKY PÉTER



NAGY AUTÓSPORT ÉVÉRTÉKELŐ

Ismét megválasztottuk a nemzetközi versenyszezon legjeit

A tavaly bemutatkozó év végi rovatunk ezúttal sem hiányozhat: az AFM szerkesztőségének tagjai most is szavaztak a 2016-os idény legjobb futamairól, versenyzőiről, csapatairól, legemlékezetesebb pillanatairól és legnagyobb botránnyairól, összemérve egymással a világ nagy autós versenysorozatait. Tízestoplistánk célja, hogy megörökítsük velük a szezon kiemelkedő teljesítményeit és emlékeit, amelyekre hosszú évek után is különlegességekként tekinthetünk majd vissza.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR, GELLÉRFI-CSIZMADIA GERGŐ

AZ ÉV VERSENYE

Szerencsére a bőség zavarával szembesültünk, amikor a váratlan eseményeket tartogató autóversenyek közül kellett válogatnunk. Több sorozat futamai is hoztak olyan történeteket, amelyekről leesett az állunk, és olyan érzés kerített minket hatalmába, hogy ilyen legfeljebb a filmvászonon eshetne meg. Pedig szerkesztőségünk idei tíz kedvenc futamát az élet rendezte.

1. FORMULA-1, SPANYOL NAGYDÍJ

Előzőleg csak viccelődni lehetett azzal, hogy Max Verstappen majd megnyeri legelső versenyét a Red Bull pilótájaként, aztán viszont távra maradt a világ szája, amikor pontosan ezt tette. Hamilton és Rosberg kitanácsoltak a kavicságyba, a Red Bull megnyerte a taktikai csatát a Ferrari ellen, az F1 pedig 18 éves futamgyőztest ünnepelt.

2. FORMULA-E, LONDON EPRIX MÁSODIK VERSENY

Amilyen futam még soha nem volt, és talán már nem is lesz többé: a két bajnoki rivális a szezonzáró első féktávjánál a bukótérben találta magát, küzdelmük pedig innenőtől a leggyorsabb körért zajló időmérő edzéssé alakult át, miközben körítésként a tényleges verseny ott zajlott körülöttük. Hihetetlen forgatókönyv.

3. WEC, LE MANS-I 24 ÓRÁS

A 24 órás verseny, amit az utolsó három perce tett örökre emlékezetessé. A győzelemért ezúttal végig a Toyota és a Porsche autói álltak harcban, és úgy tűnt, a japánok 5-ös egysége kerekedik felül, ám az utolsó körben megállt az autó Kazuki Nakajima alatt, így a Porsche ölébe hullott a trófea.

4. FORMULA-1, BRAZIL NAGYDÍJ

Több mint háromórás időtartam, két piros zászlós leállás, rengeteg safety car szakasz, és még több eső. A nehéz körülmények között egyedül a győztes Lewis Hamilton tűnt rendíthetetlennek a balesetekkel és látványos Verstappen-mutatvánnyal fűszerezett versenyen, amelyen sohasem lehetett tudni, mi fog történni a következő percben.

5. FORMULA-1, MONACÓI NAGYDÍJ

Esős futam a Hercegségben, miután Daniel Ricciardo először tudott mindenkit maga mögé utasítani az időmérőn. A Mercedes és a Red Bull kiélezett matekozását végül az utóbbi csapat bokszutcai hibája döntötte el Hamilton javára a számos balesetet és váratlan eseményt hozó délutánon.

6. FORMULA-1, ABU DHABI NAGYDÍJ

Lassúsági verseny, állóháború, mentális teher – a leintés után repkedő jelzők egyikétől sem az izgalmakra asszociálna az ember, de az F1-es szezonzáró mégis rendkívüli feszültségeket szabadított fel az autókban és a tévé előtt ülőkben is. Egy szoros befutót hozó futam, amit a két Mercedes-pilóta eltérő motívációi tettek rendhagyóvá.

7. INDYCAR, INDIANAPOLIS 500

A világ egyik leghíresebb versenyének jubileumi kiírásának jelentős részében a fiatalok és az alkalmi beugrók ellopták a show-t a nagyok elől. A leintéshez közeledve egyre biztosabbá vált, hogy új győztes születik, de arra az Alexander Rossira senki nem számított, aki utolsó csepp üzemanyagával evickélt el elsőként a kocás zászlóig.



8. WTCC, HUNGARORING ELSŐ VERSENY

Csapadékos időjárás uralta a mogyoródi forduló vasárnapját, ami a legnagyobb csapatokat tréfálta meg. A gyári Hondák és Citroenek slick gumival kockáztattak, de az eső nem hagyott alább, így folyamatosak voltak az átrendeződések a mezőnyben, miközben Mehdi Bennani köszönte a lehetőséget, és megnyerte a nyitófutamot.

9. FORMULA-1, OSZTRÁK NAGYDÍJ

A változó körülmények között tartott időmérő és Rosberg büntetése révén felbolygatott rajtsorrend után zűrzavarosan alakultak az első körök, aztán a Vettel defektje miatti biztonsági autó állította fel az alaphelyzetet a továbbiakra, ami a két Mercedes utolsó körös ütközéséhez és Hamilton győzelméhez vezetett.

10. INDYCAR, TEXAS

Az oválpályás verseny, ami júniusban kezdődött, és augusztusban ért véget. Az eső miatti megszakítás előtt Josef Newgarden ijesztő balesete borzolta a kedélyeket, a folytatás pedig a fej fej mellett befutóról maradt emlékezetes, amelyben Graham Rahal nyolc ezreddel csípte el James Hinchcliffe-et a célvonalon.



AZ ÉV VERSENYZŐJE

Hat olyan pilóta szerepel a tízes listán, akik a tavalyin nem voltak rajta, bár ez még nem jelenti azt, hogy a fiatalok dominálnának. Az F1-es világbajnokot viszont ketten is megelőzték, méghozzá két olyan személy, akik csupán egy-egy futamgyőzelmet számlálhattak 2016-ban. Az alábbi módon igyekeztünk rangsorolni a szezon legjobbait autójuk teljesítményéhez mérten.

1. DANIEL RICCIARDO

A Mercedesek mellett az újonnan érkező szupertehetséges csapattársával is meg kellett küzdenie a Red Bull ausztráljának, de a lehetőségeiből mindent kihozva 2014 után ismét messze erőn felül teljesített, Monacóban első alkalommal pole-t, Malajziában pedig fontos győzelmet is szerezve.

2. MAX VERSTAPPEN

Az év két legjobb pilótáját a Red Bull F1-es csapata adta: Max Verstappen tavaly a Formula-1-be, idén pedig annak is az élmezőnyébe robbant be, eredményei mellett látványos vezetési stílusával is magára vonva a figyelmet, miközben újabb díjakat zsebelt be a legjobb előzésekért és versenyzésekért.

3. NICO ROSBERG

A 2015-ös sima vereség után a Mercedes németje képes volt megújulni, s a szezon java részében vezette a bajnokságot, miközben nem követett el látványos hibákat, s végre egyenrangú ellenfele lett Hamiltonnak. A szezonzárón elképesztő teher mellett tartott ki és gyűjtötte be a keményen megharcolt bajnoki címet.

4. LEWIS HAMILTON

Tény, hogy a szerencse idén nem állt mindig az ő oldalán, de nem is tűnt annyira összedettnék, mint az elmúlt esztendőben. Frusztrációja és koncentrációs hibái sokba kerültek az egyébként ismét magas szinten teljesítő britnek, aki meggyőző szezonvégi formája miatt lehet ezúttal is elégedett önmagával.

5. JOSE MARIA LOPEZ

Az argentin túraautós sztár ebben az évben is magasan a mezőny fölé nőtt, így százszázalékos teljesítménnyel hagyta maga mögött a világbajnokságot, három szezonból hármát nyerve. Emellett a komoly váltáshoz is megvolt a bátorsága, a Formula-E-ben és a WEC-ben ugyanis teljesen más kihívások várnak rá.

6. SEBASTIEN OGIER

Idén sem férhetett kétség hozzá, hogy ki a világ legjobb raliversenyzője: noha március és július között volt egy a Polo-érában példátlan, hatfutamos nyeretlenségi sorozata, Ogier ismét megalázta a mezőnyt, s több futammal a vége előtt behúzza a bajnokságot a Volkswagennel töltött utolsó szezonjában.

7. MATTIAS EKSTRÖM

A svéd klasszis két vasat tartva a tűzben idén ismét beírta magát a legnagyobbak közé: megtörte Petter Solberg ralikrossz-világbajnoki egyeduralmát, s megszerezte a szakág világbajnoki címét, miközben a DTM-ben is helyt állt, sőt idei utolsó versenyét meg is nyerte a Hungaroringen.

8. SIMON PAGENAUD

A Penske Le Mans-ezüstérmes ásza elképesztő évkezdést mutatott be az IndyCarban: az Indy 500 előtt minden futamot az

első kettő között zárt, s bár voltak nehézségei, pontelőnyét ebben a mindig erősen fluktuáló mezőnyben is végig képes volt megőrizni, és a szezonzárón győzelemmel biztosította be a koronát.

9. SEBASTIEN BUEMI

A drámai körülmények között elbukott első Formula-E-szezon után idén még nagyobb izgalmak közepette lett bajnok – Le Mansban pedig néhány perccel a 24. óra vége előtt veszítette el a győzelmet, műszaki okból. Akkorai érzelmi hullámvasúton senki nem esett át, mint ő ebben a két hétben.



10. WILL POWER

A szezonnyitó betegség miatti kihagyása után az évről-évre versenyben tudott lenni a koronáért az IndyCarban – egy olyan bajnokságban, ahol ez szinte elképzelhetetlen. Végig Pagenaud nyomában maradt, és év közben élete formáját nyújtotta, de végül ez is kevésnek bizonyult... ➔

AZ ÉV CSAPATA

Csak a versenyzők és a csapatok toplistájában lehet címvédésről beszélni, és ez az utóbbiban meg is történt, miután a Formula-1-es frontvonalak nem sokat mozdultak egy év alatt. Mindazonáltal néhány olyan istálló teljesítménye is megsüvegezendő, amelyek nem rendelkeznek a győzelemhez szükséges erőforrásokkal.

1. F1 – MERCEDES

Amint jelen lapszámunkban részletesen be is mutatjuk, a Formula-1 történetében egyetlen istálló sem tudott három éven át olyan szinten kiemelkedni a mezőnyből, mint a Mercedes – az Ezüst Nyilak idén is csak két futamot veszítettek el, egyet ütközés, egyet pedig motorhiba miatt, s ismét fantasztikus fölényrel zárták az évet.

2. F1 – RED BULL

A balul sikerült 2015-ös szezont követően az év feltámadása és az idény legjobb döntése is az energiatalosok nevéhez fűződik: azok után, hogy tavaly a legnagyobb jóindulattal is csak a középmezőny éléhez tartoztak, idén egyedül ők tudtak pole-t és győzelmet szerezni a Mercedesen kívül.

3. F1 – FORCE INDIA

Egy meglehetősen gyengén sikerült idényrajtot követően a silverstone-i csapat az európai szezontól megtámaszkodott, kirobbanhatatlan lett a pontzónából, s története során először egy évben két dobogót is szerzett – mindezekért az istálló eddigi legjobb helyezése lett a jutalmuk.



4. WTCC – CITROËN

Bár a 2016-os szezont már a búcsú jegyében töltötték el a franciák a túraautó-világbajnokságban, így is magasan a mezőny fölé nőttek, s 100 százalékos mérleggel zárták le WTCC-projektjüket – a főversenyeken még jobb hatékonysági mutatóval büszkélkedhettek az elmúlt három évben, mint a Mercedes az FI-ben.

5. WRC – VOLKSWAGEN

Akárcsak a franciák WTCC-csapatát, a Volkswagen domináns raliakulata is utolsó idényét teljesítette 2016-ban, mely során bár akkora fölényt nem mutattak, mint az elmúlt két esztendőben, s a bajnoki ezüstérem sem lett az övék, ezúttal sem volt kérdéses, melyik a rali-világbajnokság legjobb istállója.

6. INDYCAR – PENSKE

Miután Scott Dixon és a Ganassi tavaly megtérítette őket, idén már nem volt kegyelem az IndyCar mezőnye számára. A Penske csapata hármas győzelemmel zárta a szezont, s csak két futamon nem állhattak dobogóra a pilótái – igaz, ezek egyike épp az Indy 500 volt.

7. FORMULA-E – RENAULT E.DAMS

A legdinamikusabban fejlődő FIA-sorozat, a Formula-E mezőnyéből magasan kiemelkedik a Renault által támogatott e.dams istálló – mely a naptári év során rendezett kilenc futamból ötöt megnyert. A kettőből két konstruktóri címnél járó csapat a harmadik idényben is megállíthatatlannak tűnik...

8. LMP1 – PORSCHE

A német gyár Le Mans-i győzelemmel és világbajnoki címmel zárta a WEC-szezont, mégsem lehet maradéktalanul elégedett, hiszen a 24 órás sikere a Toyota drámája miatt hullott az ölkébe, a bajnok egység pedig a szezon egyharmadától kezdve dobogóra sem állhatott. Nem is csoda, hogy a háromból két versenyzőt elküldtek...

9. GP2 – PREMA

A Prema mind a négy sorozatban csapatbajnoki címet ünnepelhetett idén, ahol elindult, s pilótáik a Formula-3-as Európa-bajnokságban és a GP2-ben is a tabella első két helyén zártak. Mi többet is kívánhatna az utánpótlás-istálló, ahol Pierre Gasly, Antonio Giovinazzi, Lance Stroll és Mick Schumacher is szerepelt az idén?

10. F1 – HAAS

Hosszú idő óta nem debütált olyan eredményesen egy teljesen új istálló a Formula-1-ben, mint az amerikai alakulat, mely megfelelő előkészületeket követően a Ferrari támogatásával és Romain Grosjeannel érkezett meg, s a bemutatkozás fantasztikusan alakult. Bár a kezdeti sikerek később elmaradtak, így is büszkék lehetnek mindarra, amit idén elértek.



AZ ÉV PILLANATA

Mindenekelőtt ezek miatt szeretjük a motorsportot. Az érzelmek – legyen az öröm vagy bánat –, az emberi tényező, a váratlan események, a tudatos tánc a siker és a bukás közötti keskeny határmezsgyén. Alább tíz olyan emlék, amelyeket reményeink szerint húsz év múlva, álmunkból felébredtve is fel tudunk majd idézni.

1. LE MANS: MEGÁLL A TOYOTA

Az egyik legdrámaibb pillanat, amit Le Mans valaha látott: a Toyota története első győzelmé felé tartó autó néhány perccel a 24 óra vége előtt adta meg magát. Szívesebben neveztünk volna meg az év pillanataként egy felémelő momentumot, de ha van jelenet, amit senki sem felejt majd el, aki látta, az ez volt.

2. ROSBERG BEJELENTÉSE

Az év legmelegebb pillanatainak versenyében messze magasan az élre kívánczik, de az egész évtized vonatkozásában is igen előkelő helyre tarthatna számot a jelenet, amikor a világbajnok egy átlagosnak induló sajtótájékoztatón felállt, és bejelentette, hogy véget vet Formula-1-es karrierjének.



3. MASSA BÚCSÚJA INTERLAGOSBAN

Egy különösen alakuló pályafutás különös záróakkordja volt Felipe Massa sétája a brazil zászlóval a hátán a bokszt felé, miután a falnak vágta a Williamst az esőben. Bár utána még rajthoz állt Abu Dhabiban, s pontot is szerzett, az igazi búcsúra az övi körében került sor, a riválisok vastapsától kísérvé.



4. VERSTAPPEN GYŐZ BARCELONÁBAN

Mondhatnánk, hogy a szezon legemlékezetesebb FI-es díjátadója a barcelonai volt, de őszintén megmondva, nem is igazán emlékszünk a történetekre, csak a pusztán döbbenetre és a hitetlenkedésre: tényleg az a 18 éves gyerek veszi át az első helyezettnek járó serleget, aki pár napja próbálhatta ki először a Red Bullt?

5. FORMULA-E: A KÉT BAJNOKESÉLYES A BUKÓTÉRZEN

Amikor Lucas di Grassi és Sebastien Buemi összeütköztek a londoni szezonzáró első körében, azt gondolhattuk, hogy a második Formula-E-szezont igazi antiklimaxszal zárul: ehelyett megkaptuk a szezon egyik legkülönlegesebb versenyét az FI-es „lassúsági” szezonzáró mellett, ahol a két esélyes a leggyorsabb körért küzdve vívott meg a bajnoki címért.

6. ROSSI NYERI AZ INDY 500-AT

Az oválpályás versenyek egyik legfontosabb sajátossága, hogy a sárgázás-periódusok alaposan meg tudják tréfálni a stratégiákat, s így történt ez a 100. indiana-

polisi 500 mérföldes futamon is, melyet az újonc Alexander Rossi nyert meg, aki pár évvel korábban még hallani sem akart arról, hogy oválfutamokon induljon.

7. NICO ROSBERG VILÁGBAJNOK

Talán előrébb is kerülhetett volna e listán az Abu Dhabi Nagydíj leintése, de a néhány nappal későbbi bejelentés kissé háttérbe szorította a pillanatot, amikor egy elképesztően megerhelő szezon és 55 folyamatos feszültséggel telt kör végén Nico Rosberg beteljesítette élete álmát.

8. HAMILTON KIESIK SEPANGBAN

A Formula-1-es szezon legdrámaibb pillanata: a magabiztosan vezető Lewis Hamilton Mercedesében kihagy a motor, füst és lángok törnek elő a hátuljából, felhangzik a brit elkeseredett jajkiáltása, majd nem sokkal később már autója mellett guggolva próbálja elfogadni a bajnoki álmait végveszélybe sodró meghibásodást...

9. RICCIARDO ÉS A „CIPŐZÉS”

A középkorig visszavezethető hagyományokkal rendelkező cipőből ivás 2016-ban az ausztrál versenyzőknek köszönhetően vált világhírűvé, a legemlékezetesebb jelenetet pedig kétségkívül a Malajziai Nagydíj hozta, amikor a futamgyőztes Daniel Ricciardo a másik két dobogóssal és Christan Hornerrel is megosztotta lábbelijébe öntött pezsgőjét.

10. A HAAS PONTSZERZÉSE MELBOURNE-BEN

A szezonzáró FI-es futam két legemlékezetesebb pillanata egyaránt az újonc Haas istállóhoz kötődik: Fernando Alonso Esteban Gutierrezsel ütközve szenvedett óriási balesetet, míg Romain Grosjean remek taktikáját tökéletesen megvalósítva, történetük első versenyén, a hatodik helyen vitte célba az amerikai autóját. ➤





AZ ÉV BALHÉJA

Titkon mindannyiunk kedvenc kategóriája, amelyben a szezon legnagyobb botrányait, heteken át hangzatos szalagcímeket szolgáltatató vitáit gyűjtöttük össze. Bármennyire is mindenki a tökéletességre törekszik, nincs olyan versenyző, csapat vagy sorozat, ahol makulátlanul működne a dolgok. Néha pedig igen csak hangosan robban a bomba...

1. VETTEL BESZÓL CHARLIE WHITINGNAK

A Mexikói Nagydíj hajrájában Sebastian Vettel egyre frusztráltabbá vált a Red Bull szorításában, és amikor nem született gyors döntés Max Verstappen kanyarlevágása miatt, a német a csapattrádió üzent kisipolando módon a versenyigazgatónak. Mindez témát adott a következő hetekre, s az ügyet nyilvános bocsánatkérés zárta le.

2. A KÉT MERCEDES ÜTKÖZIK BARCELONÁBAN

Újabb, mind közül a legfájdalmasabb fejezet Hamilton és Rosberg párvialadában: a barcelonai rajt után a fűre sodródó brit nekicsúszik a téves beállítások miatt lassú csapattársának, mindkettőjüket kiütve a versenyből. A válságtanácskozás, fogadkozások és a feszült nyilatkozatok menetrendszerűen érkeztek a Mercedesnél.



3. IDŐMÉRŐ MIZÉRIA

Kitalálták, elvetették, aztán az utolsó pillanatban mégis bevezették az egyenkénti kiesésre épülő kvalifikációt az F1 szezonnyitója, ám hamar kiderült, hogy a jelenlegi szabályrend-

szer mellett az egész működésképtelen. A lassú döntéshozás miatt még egy hétvégén le kellett magát járnia vele a sportnak, mielőtt visszaállhatott a régi rendszer.

4. ÉVKÖZI PILÓTACSERE A RED BULLNÁL

Bombaként robbant a hír az Orosz Nagydíj után, hogy Helmut Markóék azonnali hatállyal felcserélik Daniil Kvjatot és Max Verstappent két csapatuk között. Elsőre elhamarkodottnak, szükségtelennek tűnt a hirtelen döntés, ami kettétörte egyikük karrierjét, ám egyúttal nagyon hamar sztárt csinált a másikból.

5. MULLER ELENGEDI MONTEIRÓT A SZEZONZÁRÓN

Csapattársától maga is kapott egy győzelmet ajándékba, ám a WTCC-ből visszavonuló Yvan Muller az utolsó futamon a bajnoki dobogó sorsába szőtt bele, amikor elengedte maga mellett Tiago Monteiro, ezzel megfosztva Michélsz Norbertet a világbajnoki bronzéremtől – a magyar rajongók nagy felháborodására.

6. A HONDA PADLÓLEMEZÜGYE A WTCC-BEN

Egyebek mellett a marokkói hármas győzelmet veszítette el a gyártó, amikor az FIA szabálytalannak ítélte összes autójuk padlólemezét. Először két versenyhétvégéről zárták ki őket, de a gyári csapatnak a színpalak mögött zajló jogi játszmák során a hungaroringi hétvégére visszamenőleg sikerült tisztára mosnia magát.

7. BUEMI ÉS DI GRASSI VITÁJA LONDONBAN

A leggyorsabb körért folyó örült bajnoki hajszája után Sebastien Buemi azzal vádolta meg riválisának csapatát, hogy akadályozási céllal többször is szándékosan elé küldték ki a pályára Lucas di Grassit. A két pilóta ebben és az ütközésük okában sem értett egyet, kapcsolatukban kitörölhetetlen folt keletkezett.

8. MEXIKÓ: KI A HARMADIK?

Az egyik megszerezte, a másik megünnepelte, a harmadik pedig zsebre tette a pontokat. Már-már komédiába fulladt, hogy Verstappen, Vettel és Ricciardo is dobogónak érezhette magát a Mexikói Nagydíjon az FIA először villámgyors, aztán viszont órákig húzódo döntési folyamata miatt.

9. A MERCEDES HAMILTONT HIBÁZTATJA ABU DHABIBAN

Amire egyik félnek sem volt szüksége az F1-es szezonzárón: Rosberg már ünnepelt, de a Mercedesnél még pikkeltek az érhetően saját céljait szem előtt tartó Hamiltonra, amiért a csapat kérését figyelmen kívül hagyva visszafogta a tempót. A szankciók felemlegetésével csak magának ártott a mindent kontrollálni akaró vezetőség.

10. A POFOZKODÓS OROSZ

A motorsportban szerencsére ritka, hogy az autón kívül tettelegességgig fajúljon egy nézeteltérés, ám a 17 éves Nikita Mazepinnek elsült a keze Callum Ilttel felé, amikor a Formula-3 Eb hungaroringi időmérője után nehezményezte, hogy riválisa feltartotta őt. Egyversenyes eltiltás lett a Force Indiával is kapcsolatban álló orosz jussa. □



V
VOSTOK
EUROPE



EKSZERESORA.HU | FASHIONWATCH.HU | ITTIMESHOP.HU
IDOZONA.HU | KARORA.HU | ORABOX.HU | ORA.HU | ROYALORA.HU
ROGERS.HU | SZAPARYEKSZERHAZ.HU | TIKTAKSERVICE.HU

Forgalmazó:
next time 10 YEARS
NEW GENERATION
Tel: 06 | 468 2295

AZ EZER BUKÁS SZEZONJA

Jelentősen növekedett a balesetek száma a MotoGP-ben

A gyorsasági motoros világbajnokság történetében először ment ezer fölé az egy szezonban látott esések száma, a növekedés pedig nem a kisebb géposztályok, hanem a királykategória „bűné” – vajon minek köszönhető, hogy a korábbi évekhez képest jóval többször dobták el a vasat Marc Marquezék?

SZÖVEG: BALOGH TAMÁS | FOTÓ: DPPI



A gyorsasági motorsportnak mindig is velejárói voltak a balesetek, amelyek szerencsére a biztonságtechnika fejlődésével párhuzamosan egyre kevesebb alkalommal vezetnek tragédiákhoz. Részben talán éppen ennek köszönhető, hogy az utóbbi időkben a versenyzők is egyre jobban feszegetik a határokat, így a korábbiaknál többször esnek el. Az előző években folyamatos lassú növekedés volt megfigyelhető a bukások számában, idén azonban a MotoGP-ben jelentős emelkedés történt, s ez már főként nem a versenyzők számlájára írható.



● Nem egyszer komoly anyagi kár is keletkezett a motorokban

Kezdetnek álljanak itt a számszerű tények: hosszú évek óta vezetnek statisztikát az adott szezonban elszenvedett esésekről, s ha mindhárom géposztályt figyelembe vesszük, eddig a 2014-es évad jelentette a csúcstól 981 bukással, ám a tavalyi esztendő sem sokkal maradt el tőle 976-tal. Az ezt megelőző években 900 fölé is csak egyszer ment ez a szám, ám ott még főként a kisebb kategóriák – és részben a MotoGP – mezőnyének növekedésével volt összefüggésbe hozható az emelkedő tendencia.

Idén azonban már más a helyzet: még a valenciai idényzáró előtt tették közzé, hogy az évad addigi 17 fordulója során összesen 1011 bukást regisztrálhattak a statisztikusok, azaz a világbajnokság története során először ment 1000 fölé a balesetek száma (ehhez néhány még a spanyolországi finálén is hozzájött). Ám ha lebontjuk az egyes kategóriákra a számokat, akkor láthatjuk, hogy ezúttal nem a Moto3 vagy a Moto2 volt a „ludas”, hiszen a legkisebbeknél 388 esést láthattunk a tavalyi 409-cel szemben, míg a középső kategóriában 352-t az egy évvel korábbi 348 után, azaz itt jelentős eltérés nem tapasztalható. ➤

KILENC GYŐZTESSEL ZÁRULT A SZEZON

Marc Marquez már a Japán Nagydíjon bebiztosította világbajnoki elsőségét, ám három futam még hátravolt a szezonból, amelyen tehát a spanyolnak nem kellett óvatkodnia. Ennek meg is lett az eredménye, hiszen Phillip Islanden az élről, Sepangban pedig az esőben esett el. Az Ausztrál Nagydíjat így a vezetést megőrlő Cal Crutchlow nyerte meg, aki már idei második sikerét érte el, ám ennél is nagyobb szenzációt keltett, hogy Malajziában Andrea Dovizioso diadalmaskodott a Ducatival: az olasz lett a kilencedik különböző győztes 2016-ban, ezzel pedig új abszolút rekordot állított fel a MotoGP.

A valenciai finálé szinte teljes egészében a búcsújk jegyében telt, hiszen kis túlzással a mezőny fele utolsó versenyét teljesítette aktuális csapatánál. Az elköszönés Jorge Lorenzónak sikerült a legjobban: bár a pontverseny második helyéről lecsúszott Valentino Rossival szemben, a spanyol magabiztosan nyerte meg utolsó yamahás futamát. Marquez ezúttal célba ért, méghozzá másodikként, míg Andrea Iannone egy dobogóval búcsúzott a Ducatitól. Néhány nappal később pedig már új versenygépeikkel köröztek Spanyolországban a pilóták, a látottak egy újabb izgalmas szezont vetítenek előre.



AZ AUSZTRÁL NAGYDÍJ VÉGEREDMÉNYE:

1. Cal Crutchlow	Honda	40:48,543
2. Valentino Rossi	Yamaha	+4,218
3. Maverick Vinales	Suzuki	+5,309
4. Andrea Dovizioso	Ducati	+9,157
5. Pol Espargaro	Yamaha	+14,299
6. Jorge Lorenzo	Yamaha	+20,125
7. Scott Redding	Ducati	+28,369
8. Bradley Smith	Yamaha	+28,781
9. Danilo Petrucci	Ducati	+28,792
10. Jack Miller	Honda	+28,815

A VALENCIAI NAGYDÍJ VÉGEREDMÉNYE:

1. Jorge Lorenzo	Yamaha	45:54,228
2. Marc Marquez	Honda	+1,185
3. Andrea Iannone	Ducati	+6,603
4. Valentino Rossi	Yamaha	+7,668
5. Maverick Vinales	Suzuki	+10,610
6. Pol Espargaro	Yamaha	+18,378
7. Andrea Dovizioso	Ducati	+18,417
8. Aleix Espargaro	Suzuki	+18,678
9. Bradley Smith	Yamaha	+25,993
10. Alvaro Bautista	Aprilia	+35,065

A MALAJZIAI NAGYDÍJ VÉGEREDMÉNYE:

1. Andrea Dovizioso	Ducati	42:27,333
2. Valentino Rossi	Yamaha	+3,115
3. Jorge Lorenzo	Yamaha	+11,924
4. Hector Barbera	Ducati	+19,916
5. Loris Baz	Ducati	+21,353
6. Maverick Vinales	Suzuki	+22,932
7. Alvaro Bautista	Aprilia	+25,829
8. Jack Miller	Honda	+32,746
9. Pol Espargaro	Yamaha	+33,704
10. Danilo Petrucci	Ducati	+34,280

A BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE:

1. Marc Marquez	Honda	298
2. Valentino Rossi	Yamaha	249
3. Jorge Lorenzo	Yamaha	233
4. Maverick Vinales	Suzuki	202
5. Andrea Dovizioso	Ducati	171
6. Dani Pedrosa	Honda	155
7. Cal Crutchlow	Honda	141
8. Pol Espargaro	Yamaha	134
9. Andrea Iannone	Ducati	112
10. Hector Barbera	Ducati	102

...A VILÁGBAJNOKSÁG TÖRTÉNETE SORÁN ELŐSZÖR MENT 1000 FÖLÉ A BALESETEK SZÁMA...

A MotoGP-ben azonban óriási volt az ugrás: 2015-ben még csak 215 alkalommal estek el a versenyzők, 2016-ban már a valenciai nagydíjhéttvége előtt 275-nél jártak. Ha belekalkuláljuk, hogy nyilván a szezon utolsó állomásán is történt néhány baleset, ez bő 30 százalékos emelkedést jelent, ami kifejezetten soknak számít. De vajon a motorosok lettek ügyetlenebbek vagy más körülmények számlájára írható ez a tendencia?



A mindig megbízható Valentino Rossi is szokatlanul sokszor bukott idén

Az előbbi feltevésnek ellentmond, hogy bár Cal Crutchlow és Jack Miller viszik a prímet az esések listáján, akikről köztudott, hogy gyakran dobják el a vasat, a harmadik helyen már a világbajnok Marc Márquez nevét olvashatjuk. A Repsol Honda pilótája 16 bukást gyűjtött be, azaz csaknem minden héttvégén elesett – igaz, ezekből mindössze háromat szenvedett el futamon. Márquez saját bevallása szerint is az első két napot használta idén a határok feszegetésére, s épp az ő példája utal arra, hogy ez a határ bizony sokkal lejjebb került a 2016-os évadra.



Illetve a versenyzők nyilatkozatai alapján talán érdemesebb úgy fogalmazni, hogy kiszámíthatatlanná vált, hol is húzódik ez a határ. Ezzel pedig máris elérkeztünk ahhoz az ideji újításhoz, amelyről már nemegyszer kellett beszélnünk a szezon során: a Bridgestone helyét a csaknem egy évtized után visszatérő Michelin vette át a hivatalos gumiszállító pozícióban. A francia gyártó termékeit pedig nem kevés kritika érte, s

bár folyamatosan csitulnak ezek a hangok, a pilóták még mindig hangoztatják, hogy a Michelinnek teljesen máshogy viselkednek, mint a korábbi abroncsok, s bíznak benne, hogy a cég fejlődést tud elérni 2017-re. A fő problémát az okozta a motorosok elmondása szerint, hogy míg a Bridgestone rendkívül stabil első gumikat gyártott, azaz nagyon ritkán szenvedtek el olyan balesetet, amikor a motor eleje úszott el, ez a Michelinre egyáltalán nem volt igaz. S valóban: ha visszanezzük a szezon bukásait, feltűnően sok esésnél láthatjuk, amint a versenyzőt is váratlanul éri, hogy elcsúszik az első kerék. Valen-



Szerencsére a rengeteg baleset ellenére sem történt súlyos sérülés a MotoGP-ben

tino Rossi, aki legendásan kevés alkalommal bukik, mindhárom versenyen elszenvedett baleseténél hasonló tapasztalatról számolt be. Persze alapvetően a versenyzők dolga, hogy alkalmazkodjanak a gumigyártó termékeihez, az azért jelenthet valamit, ha igazából egyikük sem találja a probléma kulcsát. Nem szabad arról sem elfeledkezni, hogy az

elektronika is megváltozott a mostani szezonra, hiszen immár mindenki számára kötelező volt az egységes motorvezérlő elektronikai szoftver használata. Ennek finomhangolása pedig néhány csapatnak bizony fejtorést okozott, s ez a még kiforrotlan elektronika is megrézfálhatta olykor a versenyzőket. Mivel azonban a résztvevők egyre jobban kiismerik a 2016-os újításokat, arra lehet számítani, hogy jövőre normalizálódik a helyzet a bukások számát illetően, és remélhetőleg az ideji tapasztalatokkal felvértezve a Michelin is olyan abroncsokkal áll elő, amelyek kiegyensúlyozottabban viselkednek – hiszen az a jó, ha komoly, de nem megoldhatatlan kihívás elé állítjuk a motorosokat. □

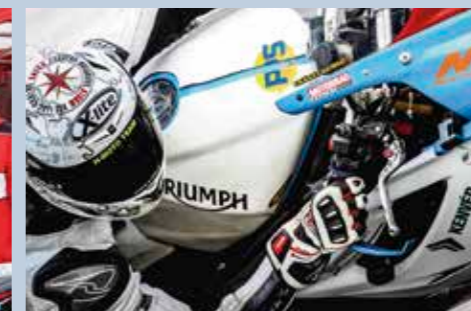
KEMÉNY MUNKA

Eredményes és érzelmes szezont hagy maga mögött a H-Moto Team

Valamennyi korosztályban képviseltette magát idén a magyar motoros alakulat, amelynek versenyzői két bajnoki címet is begyűjtöttek. A csapattulajdonos, Kelemen Krisztián értékelte versenyzői 2016-os teljesítményét.

SZÖVEG: MOLNÁR ÁDÁM, BALOGH TAMÁS

„Az esetek többségében olyan bajnokságot kerestünk a motorosainknak, ami biztosíthatta a fejlődésüket, illetve anyagilag vállalható volt a számukra. Összesen hét sorozatban voltunk jelen, és szinte valamennyiben szereztünk győzelmeket, dobogós helyezeket; nem véletlen, hogy Robert Muresan révén a Román Superbike Bajnokságban, míg a kilencéves



Vincze Viktória Hannával a MAMS Kispályás és Utánpótlás Bajnokság PW50 Speciál kategóriájában bajnoki címmel zártuk a szezont” – kezdte értékelését a 220 Volt H-Moto Team csapattulajdonosa, Kelemen Krisztián.

A fent említett kettő mellé majdnem begyűjtött egy harmadik összetett elsőséget is az alakulat, ám Győrfi Alen végül néhány ezreddel lemaradt a címről: „Hihetetlen dolgok történnek vele már két éve! A józan ész alapján két bajnoki címének kellene lennie, és mégis más ünnepelt mindkét év végén” – fogalmazott a csapattfőnök, aki elismerően beszélt a szezont kategóriaváltással kezdő, ám győzelmekkel záró fiatal Kakuszi Ádámról, valamint a németek által szervezett Triumph Challenge sorozatban dobogós helyezeket elérő Csányi Gergőről is. Kelemen Krisztián nem ment el szó nélkül a legfiatalabb versenyzője, Szilárd Zalán telje-

Bajnoki címek, győzelmek és dobogók jellemezték a csapat szezonzát

sítménye mellett sem: „Valamennyi pályára gurulásakor kizárólag a motorozásra koncentrált, ami szinte hihetetlen, hiszen egy hatéves kisfiúról van szó. Jó versenyzőalkat, ezt bizonyította, hisz amikor megcsillant előtte a lehetőség, akkor képes volt ösztönösen kihasználni.” Végezetül szóba került az EJC-ben remeklő Bódis Richárd és az ADAC KTM Kupában vitézkedő Kovács Bálint is: „Ricsi renge-

teg elismerést kapott a teljesítményéért, és amennyiben a technika bírta volna az utolsó futamon, akkor akár összetettben is dobogón végezhetett volna. Bálint esetében nem az volt a cél, hogy olyan bajnokságban induljon, ahol elől tud menni, hanem az, hogy küzdjön a darálóban, és magához képest fejlődjön” – mondta a csapattfőnök, aki szerint jövőre az idén főként mentorként tevékenykedő Kis Viktóriát is újra láthatjuk a pályákon.

MAGYAR EURÓPA-BAJNOK

A Tomracing rekordere jövőre újból a csúcsra törne

Kontinensgyőztes magyarok a technikai sportokban. Hála az égnek, vannak már néhányan, és ezt a különleges társaságot tovább gyarapítja egy remek versenyző, aki ráadásul tripla sikerrel is büszkélkedhet a saját műfajában! Ő Kerényi Ádám, a Tomracing Motorsport Team drifttere, a háromszoros King of Europe.

SZÖVEG: TÓTH KRISZTIÁN MÁRK | FOTÓ: ÁCS SÁNDOR

A drift bizony nem könnyű dolog. Magában foglalja az autósport minden csínját-bínját, izgalmát, az adrenalinfröccsöt... A Tsuiso csatákban az autók extrém közelsége, és a pilóták dolgát nehezítő hatalmas füst is na-

gyon komoly látványvilágot tár a nézők elé. Ennek a szakágnak a művészeit gyűjti egy kalap alá a King of Europe Series, és a legjobbak legjobbjai között pedig ott szerepel Kerényi Ádám neve is!

Ádám számára a drift nem volt mindig egyértelmű, de a benzingőzös lét igen – köszönhetően édesapja motorizációs elkötelezettségének. A későbbi sokszoros Európa-bajnok két keréken kezdte, először csak szimplán motorozgatott, később aztán az extrémebb Stunt Ridingba is belekóstolt. Az utóbbiban rejltő veszélyfaktort hamar felismerte, és egy markáns váltással az akkor már Magyarországon is egyre népszerűbb drift felé vette az irányt. Kezdséknél „utcai harcosként” égette a gumikat, azonban rövidesen már szervezett körülmények között hódolt a szenvedélyének – méghozzá ered-

ménnyel. Jelen volt a magyar driftsport születésénél, és hamar kétszeres hazai bajnokká avatva keresett és talált magának újabb kihívást. Következő lépcsőfokként a világ egyik legnívósabb sorozatában, a bivalyerős King of Europe-ban mérette meg magát, 2009-ben pedig hazánk első sportágbeli Európa-bajnokaként ezt a várat is bevette Kerényi Ádám! A sikertörténet az elmúlt hét esztendőben tovább folytatódott, mely során emberünk egyszer sem hiányozhatott az év végi dobogóról. Csillagát a 2012-es és 2014-es végső diadalával emelte a csúcsra, ahol háromszoros Európa-bajnokként végképp beírta magát az autósport egyetemes enciklopédiájába.

A másodjára elért Eb-siker – Fortuna kiszámíthatatlanságától eltekintve – sokban hasonlított a mögöttünk hagyott szezonra. 2012-ben nem készült el időre a versenygépe, ezért a bajnokság nyitó fordulójában egy gyengébb bérautóval indult, a másodikat pedig ki is kellett hagynia. A nehézségek után a hátralévő szakaszban parádés versenyfutásba kezdett, minden alkalom-

mal pódiumra állt, és több első helyet is bezsebelve győzedelmeskedett! A kitűnő versenyző idén egy teljesen egyedi, új építésű, minden eddiginél erősebb BMW-vel állt rajthoz...

mal pódiumra állt, és több első helyet is bezsebelve győzedelmeskedett! A kitűnő versenyző idén egy teljesen egyedi, új építésű, minden eddiginél erősebb BMW-vel állt rajthoz, és az év utolsó versenyére is úgy érkezett meg, hogy még élt a remény a végső sikerre. Ha a szezon alatt csak egy kicsit kevesebbszer árnyalja be a technika ördöge Ádám versenyzését, most akár a Tomracing Motorsport Team pilótájának négyszeres elsőségéről is beszélhetnénk!

Am a technikai sportokban nincs ha, ugyanakkor a szerencse igenis forgandó! Amikor a versenygép „egészséges” volt, Kerényi szállította az eredményeket, példának okáért teljesen ismeretlen pályán is versenyképes volt, győzni tudott. Idén az élet, és legfőképp a technika máshogy akarta, de nem szabad megfeledezni arról, mire volt képes az autó és gazdája. Minden kezdet nehéz, de a csapat így is komoly potenciálról tett tanúbizonyságot: az Ausztriában és Németországban aratott győzelmeikkel, valamint egy svájci dobogós helyezéssel összesítésben az Európa-bajnokság harmadik helyén zártak.

Hogy milyen esélyeket jelenthet ez a jövőre nézve? A technikát ebben az évben kellőképpen kiismerő gárda immáron minden emberi, műszaki tényezővel és tapasztalattal rendelkezik ahhoz, hogy ismét odaérjen Európa tetejére!

Kerényi Ádám vallja, hogy nem a csúcs, hanem az odavezető út a fontos, ennek ellenére mérget vehetünk rá, hogy ott szunnyad az a bizonyos oroszlán a háromszoros bajnokban. Mindenképp érdemes lesz rá odafigyelni!



Két keréken kezdte pályafutását Kerényi Ádám, először csak motorozgatott, majd a stunt rindingba is belekóstolt, de végül a driftnél kötött ki



FORMÁS VÍRUS

A TCR legfiatalabb mérnöke

Egyre inkább autósport-nagyhatalommá válik Magyarország, amit jelez, hogy nemcsak a volán mögött tűnnek fel fiatal tehetségek, hanem a háttérben is egyre több magyar dolgozik. Boriszov Dániel modellautózással alapozta meg mérnöki tudását, majd a Formula Student következett, az idén pedig Tassi Attila mellett ő lett a TCR legfiatalabb mérnöke.

SZÖVEG: BOROS JENŐ | FOTÓ: GAÁL LÁSZLÓ



Éppen leérettségizett, amikor apja elrágatta a gönyői kikötőbe azzal a nem titkolt szándékkal, hogy autóimádó fiával megismertesse a műfajt, amit úgy hívnak, hogy Formula Student. Pont jókor, mert Boriszov Danit akkor vették fel a műszaki egyetemre. Ja, és éppen akkor rendezték Gönyűn a világsorozat magyarországi futamát.

A Formula Studentet meglátni és megszeretni egy pillanat műve volt, így egyáltalán nem okozott meglepést Dani kijelentése: jövőre ilyen autót fogok vezetni! Mindig volt alapja az efféle megnyilvánulásainak, mert amit elhatározott, azt meg is csinálta.



árjában jelentkezett a toborzón, és formula student lett. Akkor kezdett új villanyautó építésébe a BME Formula Racing Team, következett a sok éjszakai műszak és kevés alvás a műhelyben.

Mert ebben a műfajban (is) a lényeg a profi csapatként való működés, ami maximális odaadást és szakmai tudást igényel. A világ legjobb egyetemistáival versenyezni, a sorozat szabályainak megfelelően autót építeni, és jó eredményeket elérni egy jó csapattal a hatszáz fős mezőnyben. Mindezt ingyen.

Közben úttörő próbálkozásra vállalkoztak a magyar egyetemisták: Magyarországon és



csapatnak, Silverstone-ban másodikok lettek a villanyautók mezőnyében, és övék volt a legjobban gyorsuló autó a gönyői nemzetközi versenyen. Annak ellenére, hogy kevés nemzetközi futamon vettek részt, a világranglista éves összesítése szerint kilencedik helyen végzett a magyar csapat.

Nyáron már új szintre lépett Dani: régi szerelme az autósport, és mindig is álma volt a pályaversenyzés, erre kínált lehetőséget a korábbi Formula Student csapatkapitány Bári Dávid, aki a B3 Racing kapitányaként hívta meg a csapatához. Merész húzás volt, mert a mezőny legfiatalabb pilótája mellé került a legfiatalabb mérnök, de sem a tehetséges Tassi Attila, sem Dani nem okozott csalódást: Szocsiban már dobogós helyezést ért el a 17 éves pilóta, aki SEAT Leonnal utasított maga mögé tapasztalt és kemény pilótákat.

Boriszov Dani volt az idén a TCR-ben a legfiatalabb mérnök



Korábban több ifjúsági és felnőtt bajnoki címet és több futamot is nyert, igaz, akkor még jóval kisebb léptékben, az 1:10-es villamos hajtású és távirányítású modellautók hazai és európai mezőnyében. Már azokat is maga építette és hangolta a futóművét a pályához. A kölyökkori gokartozás után megszerezte az igazi jogsit, napra kiszámolva tizenhét évesen. Aztán Magyarországra jött a túraautó-világbajnokság és a futamokat uraló Chevrolet csapat, melynek gokartversenyén Rob Huff volt a fővendég és sztárpilóta. Dani megnyerte az időmérőt, aztán a versenyt is, de a világbajnok Huff nem vette szívére a vereséget, és élvezte a bulit.

Néhány járműgépész szemeszter után egyre erősebben hatott a gönyői vírus: 2013 janu-

a régióban is először készítettek szénszálas monocoque versenyautót, méghozzá mind a négy kerekén villamos hajtással és intelligens nyomatékelosztással.

Az egyetem mellett is tanult Dani: Ausztriában és Németországban az OptimumG versenymérnökök által tartott járműdinamikai szemináriumain vett részt, így a Team Rosberg Engineering műhelyébe is eljutott.

Volt szerelő, pilóta, csoportvezető, majd csapatkapitány, és Boriszov Dani irányítása alatt legeredményesebb szezonját zárta a BME Formula Racing Team, mely tizenegyedik autójával, az FRC-006-ossal versenyzett 2016-ban. A németországi Formula Student e-race-t a BME Formula Racing Team nyerte, és a vetélytársak megszavazták őket a legjobb

A Formula Student versenyautót ő maga vezette



ROSSIZMUS

Egy legenda mind felett, a Monster Energy Monza Rali Show-n



Immár hagyományosan a Monza Rali Show zárta le az autósportos szezon Olaszországban, ahol ezúttal is komoly mezőny gyűlt össze – a helyi sztárok és közönségkedvencek mellett ott volt például a WRC-futamgyőztes Dani Sordo is. A legtöbb nézőt azonban főleg egy ember érdekelte a hétvége folyamán: Valentino Rossi.

SZÖVEG: BERTA KITTI, GOBODICS TAMÁS
FOTÓ: MONSTER ENERGY, LORENZO BERETTA, MAURIZIO RIGATO

Ahogy azt már megszokhattuk, idén is rendkívül komoly mezőny érkezett meg az FI-es pályára, hogy egy könnyed show-val búcsúztassa 2016-ot – indult például a sokszoros olasz bajnok Pierro Longhi is, de tulajdonképpen a helyi rali apraja-nagya megjelent az eseményen. A külföldi kontingenst erősítette a hazánkban sem ismeretlen, még csak tizenhat éves finn Kalle Rovanpera, de rajthoz állt a Hyundai WRC-csapatával Dani Sordo is.

Az olaszok számára azonban ő kevésbé volt érdekes: az egész hétvégén kiemelt felhajtás övezte a Ford Fiestával induló kilencszeres MotoGP-bajnok Valentino Rossit. Még akkor is hatalmas tömeg kígyózott a szervize előtt, amikor a közelben sem volt, lépten-nyomon Rossi-sapkás, Rossi-pólós szurkolókba lehetett botlani a pálya környékén, a vasárnapi Masters Show-ra pedig megtelt a célegyenes összes lelátója. A tömeg egy emberként ünnepelte, ahogy a legenda el-

jut a döntőig, majd ahogy azt meg is nyeri – igaz, ebben nagy szerepe volt annak, hogy a könnyedén vezető (és bizonyos kanyarokban a teljes mezőnyt leoktató...) Sordo autója nem sokkal a cél előtt tönkrement. Az olasz szurkolók számára így lett tökéletes a hétvége: a hőstüket (bár találkoztunk olyan helyi nézővel is, aki szerint már csak volt hős) ünnepelhették győztesként – még hozzá duplán, hiszen Rossi tavalyhoz hasonlóan idén szintén megnyerte a főversenyt, és a Masters Show-t is. „Nagyon jól érzem magam, mert harcolhatok az élvonalbeli sráccal – mondta a győztes. – Mindig boldogan jövök ide. Sok MotoGP-versenyző szeretne itt versenyezni, de néha nehéz megtalálni a módját: pénz kell, egy jó csapat, egy jó szervezet stb. Nem hiszem, hogy miattam nem jönnek” – nevetett Rossi. A Doktort több alkalommal is szóba hozták már különböző autós kategóriákkal: a ko-

rábbi FI-es Ferrari-tesztjét követően olyan spekulációk láttak napvilágot, melyek szerint csatlakozott volna a száguldó cirkuszhoz. Ez egyelőre nem valósult meg számára, azonban már több WRC-eseményen is részt vett, így arról spekulálnak, hogy a MotoGP után négy keréken folytatja az olaszok kedvence. És hogy honnan jött az autók iránti szenvedélye? „Az édesapámtól. Emlékszem, hogy éjszaka beültetett az autóba, és elmentünk néhány körre vele.”

Természetesen a látványra is adtak a szervezők: Casey Currie off-road versenyző, Steve „Baggsy” Biagioni drifter és Graziano Rossi, Valentino édesapja vezette fel a szakaszokat, de a kétszeres világbajnok Miki Biasion is pályára gördült. „Ez az esemény lenyűgöző: az emberek, a szurkolók, a versenypálya, a környék és a koncepció, hogy ezt csinálják ezen a Formula-1-es versenypályán – mondta Casey Currie. – Az Egyesült Államokból fantasztikus érzés volt ideérkezni. A szurkolók és a motorsport iránti szenvedélyük egyszerűen lenyűgöző – mindenki itt van ebben a hidegben, hogy lássa az autókat és a ralit. Otthon akármit csinálhatunk, ha hideg van, ha sötétedik, az emberek hazamennek. Itt mindenki a helyén ül a végéig, és ezt nagyon jó érzés látni.”

Steve Baggsy a pályát is kiemelte, de Ros-siról is szót ejtett. „Számomra ez nagy élmény, hiszen gyorsan meggyünk, ezen az autón egyébként szinte soha nem kapcsolok ötös-hatos sebességi fokozatot, csak itt. Valentino óriási hős itt, jó srác, szerintem nagyszerű, hogy mindenkire szakít időt, bár azt nem igazán érti, hogy az édesapja miért szereti ennyire a driftet...”

A hétvége talán legnagyobb híre Bécsből érkezett, ahol Nico Rosberg, a Formula-1

2016-os világbajnoka váratlanul bejelentette: visszavonul a sporttól. A hangos „Vale! Vale!” kiáltások közepette a helyi szpiker is beszámolt a dologról, és a pilóták is beszéltek róla: „Ha ez volt a célja, és most más terveik vannak... – mondta erről Currie. – Minden elismerésem, hogy ezt a döntést meg tudta hozni. Van családja, vannak barátai, akiket látni szeretne. Eddig az egész életét arra tette fel, hogy megnyerje a világbajnokságot. Nincs annál jobb, mint a csúcson abbahagyni.”



A népes mezőny és a sztár-vendégek ellenére a verseny egyetlen emberről, Valentino Rossiról szólt

DZSIPPEL A MONZAI VERSENYPÁLYÁN



A Monster Energy jóvoltából a Formula.hu szerkesztősége is lehetőséget kapott arra, hogy Casey Currie mellé beülve megtapasztalja, milyen egy off-road autóval aszfaltozott versenypályán haladni – az amerikai a teljes pályát, így a tradicionális ovális részét is megmutatta számunkra. „Nincs ablaka, 500 lóerős, arra készült, hogy bukkanókon menjünk keresztül vele. Ez a pálya szűk, technikás, nagy kihívásokat kell teljesíteni, ha nyerni akarsz – jellemezte a versenygépet Currie. – Én a lehető legjobb show-t szeretném nyújtani, szórakozni, és olyan élményt szerezni, amit soha nem felejt el az, aki mellett ül. Szórakoztatóvá, izgalmassá tenni, csúsztatni az autót. Ha én ülnek az utas oldalán, ugyanezre vágnék: a lehető legjobb élményre.”

És hogy ő próbálta-e már az anyósüléstről élvezni a versenyzés hangulatát? „Igen, de nem vagyok a rajongója, inkább szeretek én irányítani” – mondta az amerikai pilóta.



LÉTSZÁMBŐVÍTÉS

Ismét megéri privátként indulni a rali-vb-n

Az utóbbi évek során egyre kevesebb privát versenyző indult a rali-világ bajnokság futamain a csúcskategóriában, 2017-ben azonban visszatérhet ez a réteg is – nem kell elbúcsúznunk a Volkswagentől sem teljesen, ráadásul a rali-tehetségkutatás is új szintre lép.

SZÖVEG: GOBODICS TAMÁS
FOTÓ: BOROS GYULA, DPPI



Alig ért véget a 2016-os szezon, már szinte nyakunkon is van a következő: januárban bemutatkoznak az új szabályok szerint épített WRC-k, és azonnal el is rajtol a 2017-es idény Monte-Carlóban. A szélesebb, gyorsabb, látványosabb autókkal értelemszerűen nem tudják majd tartani a tempót az idej, vagy korábbi technikák, ám ezeket a tervek szerint így sem kell majd nélkülöznünk, elindul ugyanis a WRC Trophy sorozat.

Az ötlet alapját az adta, hogy a privát WRC-k gyakorlatilag teljesen eltűntek a világbajnokság mezőnyéből, hiszen minden gyártó három autót indított, ezen felül pedig senki sem indult stabilan, privátként az év folyamán – Martin Prokop is befejezte, ezzel az utolsó „fecske” is feladta a harcot. A legtöbben, akik világbajnoki szezont terveztek, már R5-ös autókban ültek, hiszen ez lényegesen olcsóbb, és világbajnoki címet

(ez legalább ilyen fontos!) a nézők számára is. Ezzel párhuzamosan az Európa-bajnoksággal is összefonódik a vb, előbbi sorozatban ugyanis létrehoznak egy U28-as kategóriát, ahol R5-ös autókkal küzdhetnek a bajnoki címért a 28 éven aluli pilóták – hat futamon lehet indulni, ebből négyet értékelnek. A bajnoki cím mellé azonban jár egy különleges jutalom is: a győztes 2018-ban lehetőséget kap az említett WRC Trophy-ban egy 2016-os WRC volánja mögött. Joggal remélhetjük, hogy az újítások nyomán sikerül felfedezni és megfelelő üléshez, lehetőséghez juttatni fiatal, tehetséges pilótákat – hasonlóan például a most már a Citroen gyári versenyzőjeként szereplő Stephane Lefebvre-höz. Ráadásul az sem hátrány, hogy az egyre fogyó Eb-mezőny is felpezsdülhet az ilyen olcsó, de nagy jutalomban részesítő lehetőségtől...

” JOGGAL REMÉLHETJÜK, HOGY AZ ÚJÍTÁSOK NYOMÁN SIKERÜL FELFEDEZNI ÉS MEGFELELŐ ÜLÉSHEZ, LEHETŐSÉGHEZ JUTTATNI FIATAL, TEHETSÉGES PILÓTÁKAT...



● A Volkswagen kiszállása után a Hyundai lépett elő az első számú esélyessé

lehet vele szerezni, míg a privát WRC-kkel gyakorlatilag épphogy csak az említett R5-ös mezőnyt lehetett legyőzni, a gyári csapatokat esély sem volt megszorítani.

Ezen szeretnének változtatni, így a 2016-os WRC-k nem tűnnek majd el, beleértve a sorozattól visszavonuló Volkswagen autóit sem, tehát privátok kezére juthat az utóbbi éveket uraló Polo WRC – egy külön értékelésben, a WRC Trophy-ban ezekkel is lehet majd bajnoki címet szerezni. Ez jelentősen megnövelheti a mezőny létszámát, hiszen az összes idej technika elérhető lesz majd, az M-Sport, a PH Sport, a VW és a Hyundai is képviseltetné magát ebben a kategóriában. Ezen felül marad az R5-ös autóval nyerhető WRC2 is, így ismét sokkal vonzóbb célpont lehet a világbajnoki színpad a versenyzők és



SOKKSZERŰ, DE STÍLUSOS KILÉPÉS

Miután az egyéni és a konstruktóri világbajnoki cím is eldőlt, ráadásul a Wales Ralit is megnyerte Sebastien Ogier, a Volkswagen váratlanul bejelentette, hogy elhagyja a rali-világbajnokságot és az idény végén kilép a sorozatból. A bejelentés áramütésszerűen érte a sportág kedvelőit, hiszen az utóbbi négy szezonban mindent vittek a németek (egy francia pilótával), ráadásul rengeteg időt, pénzt öltek a 2017-es autó fejlesztésébe is, amely készen van – ezt azonban versenykörülmények között már nem fogják bemutatni. A VW a jövőben más szériákra akar koncentrálni, így a rali-vb történetének legdominánsabb időszakát most lezárult: 52 futamból 43-at nyert meg a gyártó 2013-as beszállása óta.

Ezek után Ogier, Jari-Matti Latvala és Andreas Mikkelsen is ülés nélkül maradt a következő szezonra, és a norvég egy világbajnoki ezüstéremmel szeretne volna növelni az esélyeit más csapatoknál, ez azonban végül nem sikerült neki. A spanyolországi kiesést követően Walesben egy technikai hiba állta útját, így bár Ausztráliában megszerezte idei második futamgyőzelmét, a folyamatosan dobogón végző Thierry Neuville lett 2016 második helyezette – a Hyundai így eddigi legjobb eredményét jegyezhetné. Walesben reme-



kelt Ott Tanak a Forddal, és újabb második helyet jegyzett, Ausztráliában pedig Ogier ért be másodikként Mikkelsen mögött, így a Volkswagen stílusosan, kettős győzelemmel intett búcsút a WRC-nek. Latvala szezonját viszont remekül keretbe zárta ez a futam is: egy baleset miatt már pénteken elveszítette esélyét a jó eredményre, végül csak hatodik-ként zárt a pontversenyben.

A VILÁGBAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE:

1. Sebastien Ogier	Volkswagen	247
2. Thierry Neuville	Hyundai	143
3. Andreas Mikkelsen	Volkswagen	129
4. Hayden Paddon	Hyundai	126
5. Dani Sordo	Hyundai	119

A GYÁRTÓK VILÁGBAJNOKSÁGÁNAK VÉGEREDMÉNYE:

1. Volkswagen Motorsport	355
2. Hyundai Motorsport	285
3. M-Sport World Rally Team	154
4. Volkswagen Motorsport II	138
5. Hyundai Motorsport N	136

AZ AUSZTRÁL RALI VÉGEREDMÉNYE:

1. Andreas Mikkelsen	Volkswagen Polo R WRC	2:46:05,7
2. Sebastien Ogier	Volkswagen Polo R WRC	+14,9
3. Thierry Neuville	Hyundai i20 WRC '16	+1:12,6
4. Hayden Paddon	Hyundai i20 WRC '16	+1:26,7
5. Dani Sordo	Hyundai i20 WRC '16	+1:28,3
6. Mads Ostberg	Ford Fiesta RS WRC	+1:41,5
7. Ott Tanak	Ford Fiesta RS WRC	+3:04,3
8. Esapekka Lappi	Skoda Fabia R5	+7:32,3
9. Jari-Matti Latvala	Volkswagen Polo R WRC	+7:56,9
10. Lorenzo Bertelli	Ford Fiesta RS WRC	+8:00,1

A WALES RALI VÉGEREDMÉNYE:

1. Sebastien Ogier	Volkswagen Polo R WRC	3:14:30,2
2. Ott Tanak	Ford Fiesta RS WRC	+10,2
3. Thierry Neuville	Hyundai i20 WRC '16	+1:35,4
4. Hayden Paddon	Hyundai i20 WRC '16	+1:54,9
5. Kris Meeke	Citroen DS3 WRC	+2:35,2
6. Dani Sordo	Hyundai i20 WRC '16	+4:02,6
7. Jari-Matti Latvala	Volkswagen Polo R WRC	+4:28,3
8. Mads Ostberg	Ford Fiesta RS WRC	+4:38,3
9. Stephane Lefebvre	Citroen DS3 WRC	+7:12,2
10. Eric Camilli	Ford Fiesta RS WRC	+8:19,3



Kettős győzelemmel búcsúzott a Volkswagen a rali-vb-től

EREDETISÉG- VIZSGÁLAT

VESZPRÉM

Házgyári út 22/B
(volt Fiat/Hyundai szalon)
(88) 566 280;
(20) 8015 937;
(30) 9028 050;
(20) 3652 672

PÁPA

Balla Róbert tér 8.
(89) 324 558;
(30) 3936 861

SZÉKES- FEHÉRVÁR

Balatonai út 8.
(Seat szalon mellett)
(22) 311 359;
(30) 5975 614;
(20) 5632 077;
(20) 2100 377

Az összes jármű kategóriára

- átírás, okmányirodai ügyintézés
- biztosításkötés az összes biztosítóhoz
- banki állapotfelmérés

AZONNAL!



EGYRE TÖBB HELYEN, KEDVEZŐ ÁRON!
AJKA, ZÁNKA, BALATONFÜZFŐ, BALATONKENESE, ÖSKÜ,
OROSZLÁNY, BODAJK, POLGÁRDI...

Semposa

egyénre szabott megoldások

HODOSI GÁBOR HOLLÓ BARNABÁS



METAL-INOX KFT.



B-SAFETY KFT.



M&E TIPP PLUSZ KFT.



BARNA MINI
TÜZÉP





A MÁSODIK

Hadik duplával szerezte meg az év végi ezüstöt

A Mecsek Rali után Ózdon is a Hadik–Kertész kettős bizonyult a leggyorsabbnak, így sorozatban második győzelmük az év végi abszolút második helyet jelentette számukra – ifj. Tóth megint kiesett, Kazárt kizárták.

SZÖVEG: GOBODICS TAMÁS
FOTÓ: FARKAS TAMÁS, ZSARNAI KRISZTIÁN, BOROS GYULA, PÁNYA PÉTER

A szezonzáró Ózd Rali fő kérdése az év végi abszolút második hely sorsa volt – a tabellán Vincze Ferencék foglalták el ezt a pozíciót, de a mínuszolás után már Hadik Andrásék álltak a legjobban. A fordos páros jól kezdett, és megnyerte az első szakaszt, majd a harmadikat is, és bár a két Sata–Ózd közötti gyorsaságin nem első időt futott, két kör után így is vezette a futamot. Már ekkor feladta a küzdelmet a Ford Fiesta S2000-rel utolsó versenyét teljesítő Ollé Sándor, a pilóta az első szakaszon lecsúszott az útról, és menteni kellett őket – a harmadik pályán Maticsek is lemaradtak egy defekt miatt. Vincze Ferenc számára okozott egy kis problémát a körgyorsasági, ugyanis pont berajtottatták elé Bodolai Lászlót, emiatt veszített néhány másodpercet a fiatal mitsubishis.



Ollé Sasát utoljára láthattuk a Szuper-2000-es Ford Fiestával

A szombat esti szakaszokon aztán több jelentős esemény is történt. Az ötödik gyorsaságin Velencei Ádámék hibáztak, és felborultak a Mitsubishivel, így fel kellett adniuk a futamot, a szakaszt pedig etappra nyilvánították. Az esetről a második helyen álló (és két szakaszt is nyerő) Kazár–Ferencz kettős nem állt meg, ezért pedig késő este a felügyelő testület kizárta őket, hiszen a szabályzat szerint ilyen esetben kötelező lett volna megállniuk – ők érkeztek oda elsőként, és nem láttak sem „OK”, sem „SOS” táblát. A nap záró szakaszán ifj. Tóth Jánosék találtak telibe egy lassítót, és kilyukadt a Peugeot hűtője, így bár a célig még elértek, másnap nem tudtak rajthoz állni, ők is feladták a futamot. ➤

99 HADIK ANDRÁS RENDKÍVÜL MAGABIZTOS AUTÓZÁSSAL, AZ ÖSSZES GYORSASÁGIT MEGNYERVE SOROZATBAN MÁSODIK FUTAMGYŐZELMÉT JEGYEZTE, EZZEL PEDIG ODAÉRT AZ ÉV VÉGI MÁSODIK HELYRE IS...

Vasárnap már nem történt változás, Hadik András rendkívül magabiztos autózással, az összes gyorsaságit megnyerve sorozatban második futamgyőzelmét jegyezte, ezzel

pedig odaért az év végi második helyre is – Spitzmüllerék idei legjobbjukat produkálva megszerezték az őszi ezüstöt és az év végi negyedik pozíciót. „Úgy néz ki, hogy év

végére magunkra találtunk, megnyertük az utolsó két futamot, ennek köszönhetően pedig, ugye, feljöttünk az év végi második helyre – értékelt az AFM-nek Hadik András. – Az Ózd Ralin nem volt semmi problémánk, a nehézséget az adta, hogy eléggé lehűlt az idő és nem úgy működtek a gumik, mint nyáron. Sikerült azért jól választanunk, úgy gondolom, hogy kiegyensúlyozottan is mentünk, mert majdnem az összes gyorsaságit megnyertük. Második évünket teljesítettük ilyen típusú autóval, szerintem tavalyhoz képest elég nagyot fejlődtünk, és bár természetesen szerettünk volna év elején is versenyeket nyerni, de akkor különböző



Spitzmüller idei legjobb eredményével, egy második helyezéssel zárta az évet



Az utolsó gyorsaságin műszaki hiba miatt nem tudott teljes erőbedobással küzdeni Rongits, aki így a 3-as kategória negyedik helyére csúszott vissza, év végén azonban megszerezték a kategória második helyét

okok miatt ez nem jött össze. Ettől függetlenül örülünk az év végi második helynek.” Szintén elégedett volt Spitzmüller Csaba: „Iszonyatosan nagy meccs volt, rettenetesen gyorsan mentünk. A végén egy kicsit bántottam az autót, valami baja is lett, de bejöttünk a célba, méghozzá remek eredménnyel. Végtelenül boldogok vagyunk, mert egy hazainak számító versenyen tényleg jól szerepeltünk. Ebben már nem volt több, amit lehetett, kihoztunk belőle.” Vincze Ferencék ugyan próbáltak támadni, de nem tudták ledolgozni a hátrányukat, így a szezonzárón és az év végi pontversenyben is be kellett érniük a harmadik hellyel – ezzel is pályafutásuk eddigi legjobb eredményét érték el. ➤

KIZÁRVA

A Felügyelő Testület kizárással sújtotta a Kazár Miklós–Ferencz Ramón kettőst. A hivatalos indoklás szerint a páros elsőként érkezett Venczeiék balesetéhez az ötödik szakaszon, ám nem állt meg, majd a következő rádiós ponton sem, csak a körgyorsasági rajtjánál. Kazár szerint olyan tempóval érkezett a lassítóhoz, hogy nem tudott volna megállni, a Felügyelő Testület

azonban a GPS-jelek alapján azt közölte, hogy a páros 22 km/h-s sebességgel haladt el a baleset mellett, majd fokozatosan gyorsított. Ezzel a magatartással a versenyzőpáros megszegte az FIA Regionális Rali Versenyek Szabályzatának 40.2-es pontját, így hiába zárta a második helyen a szombatot, vasárnap már nem állhatott rajtjhoz.





„Másnap inkább a biztonságra autóztunk, hiszen Hadik Andriséknak már akkora előnyük volt velünk szemben, hogy nem volt esélyünk megelőzni őket. De ha még meg is előzzük, a mínuszolások miatt ez az opció se lett volna elég ahhoz, hogy megőrizzük az év végi második helyezésünket. Ózdon tehát bejöttünk a harmadik helyre, és ezzel mi lettünk a legjobb mitsubishis páros a két R5-ös mögött, ami úgy gondolom, nagyon szép teljesítmény, és büszke is vagyok rá. A szezonzárón elért eredményünkkel pedig az év végi bronzérmet is megszereztük, ami ugyancsak hatalmas öröm számunkra. Összességében teljesen elégedett vagyok az idei szereplésünkkel, hiszen minden futamon, ahol rajthoz álltunk, célba is értünk, ráadásul stabil autózással, előkelő helyen. Jövőre szeretnénk majd mi is az R5-ös irányába lépni, mert úgy látjuk, ezzel lenne igazán esélyünk beleszólni a bajnoki címért vívott küzdelmekbe” – értékelt Vincze. □

A 4-es kategóriát Ráfel Tamás nyerte BMW E87-tel

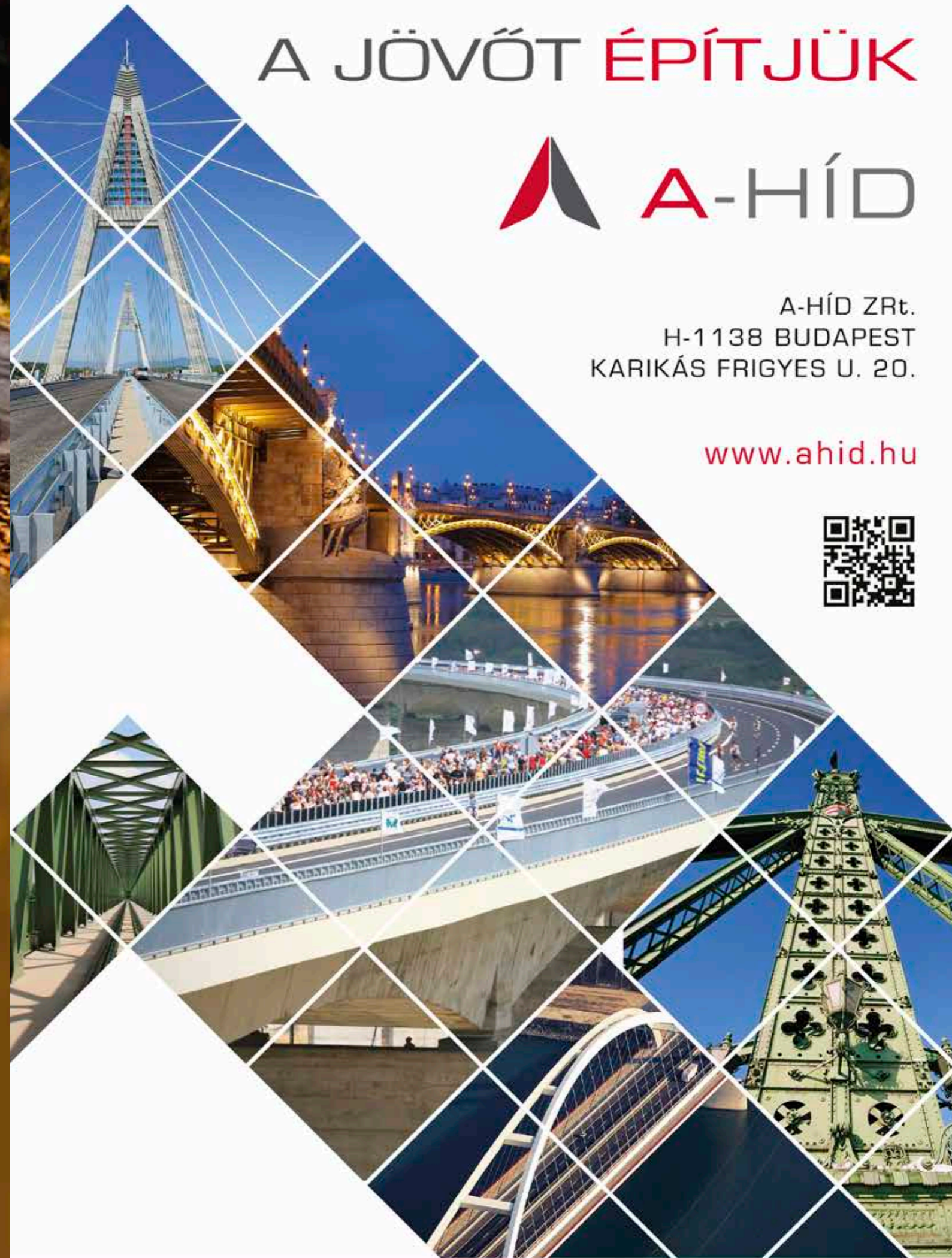


AZ ÓZD RALI VÉGEREDMÉNYE:

1. Hadik–Kertész	Ford Fiesta R5	1:11,21,7
2. Spitzmüller–Béres	Mitsubishi Lancer Evo X R4	+41,2
3. Vincze–Kuti	Mitsubishi Lancer Evo IX R4	+1:07,8
4. Bodolai–Molnár	Ford Fiesta R5	+1:31,9
5. Balogh–Holczer	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1:45,4
6. ifj. Kiss–Kissné	Ford Fiesta R5	+2:00,9
7. Matics–Zejda	Mitsubishi Lancer Evo IX RS	+3:17,0
8. Lovász–Kürti	Mitsubishi Lancer Evo IX	+3:20,5
9. Rongits–Hannus	Mitsubishi Lancer Evo IX RS	+3:44,3
10. Maricsék–Notheisz	Mitsubishi Lancer Evo IX	+4:53,1

A BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE:

1. Herczig–Bacigál	Skoda Fabia R5	148,5
2. Hadik–Kertész	Ford Fiesta R5	117
3. Vincze–Kuti	Mitsubishi Lancer Evo IX R3	102
4. Spitzmüller–Béres	Mitsubishi Lancer Evo X R4	95,5
5. Balogh–Holczer	Mitsubishi Lancer Evo IX	89
6. Velencei–Farnadi	Mitsubishi Lancer Evo IX R4	71
7. Ifj. Tóth–Szóke	Peugeot 208 T16 R5	69
8. Kazár–Ferencz	Ford Fiesta R5	64
9. Ollé–Czakó-Budai	Ford Fiesta S2000	58
10. Trencsényi–Verba	Ford Fiesta R5	51,5



A JÖVŐT ÉPÍTJÜK



A-HÍD ZRt.
H-1138 BUDAPEST
KARIKÁS FRIGYES U. 20.

www.ahid.hu





VÉGSZÓRA

Ózdi második hellyel zártak Spitzmüllerék

Az idény utolsó futama sikerült a legjobban Spitzmüller Csaba és Béres László számára, a páros ezüstérmet szerzett az Ózd Ralin, így az év végi negyedik helyezést is begyűjtötte.

SZÖVEG: GOBODICS TAMÁS

„A második helytől lefelé minden kiadó volt még az év végi értékelésben, nagyon készültünk a futamra – kezdte Spitzmüller Csaba beszámolóját az Ózd Raliról. – Úgy éreztük, hogy itt 100%-os teljesítményt kell nyújtanunk a céljaink eléréséhez, és ez sikerült is. Óriási küzdelem folyt, mindenki gyors volt, de be tudtuk bizonyítani, hogy a Mitsubishi is gyors, végig a top háromban autóztunk, végül másodikként zártunk, amivel megszereztük az év végi negyedik helyezést is.”

A pilóta annak külön örült, hogy végre egy hazai futamon is ott tudott végezni az első két hely valamelyikén, szerinte ez volt az idei legjobb versenyük – a bajnoksággal összességében viszont csak félig-meddig elégedett. „Az egyik szemem sír, a másik nevet.

Sokkal több van bennünk, így az egy kicsit elszorít, hogy nem jön ki a lépés, most én is hibáztam többször, emiatt kiestünk Szombathelyen, illetve Kassán is. Ezek nagyon hiányoztak, Pécsset is több helyet veszítettünk

● Jövőre R5-ös autóba ülne Spici, de a ralikrosszt is szeretné újra kipróbálni



egy apróság miatt, hiába működött mindig jól az autó, valami mindig hátráltatott.” Azt Spici is látja, hogy az előrelépéshez valószínűleg autót kell váltaniuk, de más tervei is vannak 2017-re. „Azt látni kell, hogy az R5-ös autók nagyon gyorsak, és más technikával csak erőn felül vállalva lehet tartani velük a lépést. Jó lenne, ha mi is beülhetnénk egy ilyenbe, ez a célunk, ezen felül én szeretnék menni a ralikrosszbajnokságban is, ahol már kipróbáltam magam, és nagyon tetszett.”

A JÖVŐT ÉPÍTJÜK



A-HÍD ZRt.
H-1138 BUDAPEST
KARIKÁS FRIGYES U. 20.

www.ahid.hu



A-HÍD



A MIKULÁS HOZTA

R5-ös Forddal indult a Mikulás Ralin a Marozsi–Mihalik kettős

Az utolsó pillanatban érkezett lehetőséget kihasználva egy Ford Fiestával állt rajthoz a Mikulás Ralin Marozsi Zsolt és Mihalik Péter – ugyan a tervezettnél hamarabb ért véget számukra a futam, de így is élvezték a hétvégét.

FOTÓ: HANZLIK LÁSZLÓ, BITTO ZSOLT



Teszt nélkül ugrottak be az R5-ös Fordba, de így is visszavágynak hozzá

„A Mikulás Ralira az utolsó utáni pillanatban kaptunk egy lehetőséget, így sikerült kipróbálnunk egy Ford Fiesta R5-öst. Sajnos tesztelni nem tudtunk a verseny előtt, így meglehetősen nehéz feladat elé állítottuk magunkat – mondta Mihalik Péter. – Ennek ellenére minden pillanatát élveztük annak a négy gyorsaságnak, amit sikerült teljesíteni. A negyedik szakasz végén egy olajcső, sajnos, kilyukadt, és mivel nem szerettünk volna kárt okozni a motorban, így a kiállítás mellett döntöttünk. Rengeteg élménnyel gazdagodtunk, reméljük, lesz még szerencsénk ilyen versenyautóval indulni a jövőben is.”



JÓ AZ ÖTÖDIK HELY

Elégedett a szezonnal Nyilas Péter

Egy technikai probléma nehezítette a szezont, de előbb Janecskó Lászlóval, majd Friedrich Lászlóval az oldalán kihozta a maximumot 2016-ból a Rali2 6-os kategóriájában.

„Jól indult a szezon, rendben volt minden, majd a Salgó Ralin ripityára hullott a motorunk. Ez okozott problémákat, mert nagyon szorított az idő, de az ózdi versenyre sikerült összeraknunk, és elindulni – mondta Nyilas Péter. – Salgótarjánig Janecskó László diktálta az itinert, Ózdon viszont már teljesen új felállásban kezdtük a futamot, Friedrich László navigált. Az a verseny is jól sikerült, és összességében a teljes szezonra is azt tudom mondani, hogy rendben volt. A Rali 2-ben elég népes és erős a 6-os kategória, év végén ötödik lettünk, ami azt hiszem, hogy ezzel az autóval elégedettségre ad okot. Jövőre teljes évadot tervezünk, az autó valószínűleg marad ugyanez, bár amit még lehet, azt szeretnénk fejleszteni rajta. Köszönjük támogatóinknak ezt az évet!”

REKLÁMPARTNEREINK:

Nyilas Autószervíz Kft. | Royalsekt Zrt. | Beton-Star Kft. | Neurosys Kft. | Szirén Ruházati Kft.

Jövőre teljes évadot tervez Nyilas, és az idei ötödik helyről szeretne előrébb lépni



ÉV VÉGÉN A CSÚCSON

Matics két dobogóval zárta a szezont

Nem kezdődött szerencsésen a 2016-os év Matics Mihály és Zejda Viki számára, akik az Országos Ralibajnokság 3-as géposztályában rendre negyedik helyezeket szereztek. A Mecsek Ralin azonban nyertek, a szezonzárón, Ózdon pedig másodikok lettek, amivel az év végén is felállhattak a dobogó alsó fokára.

SZÖVEG: MC

„Nagyon kellett a lelkünknek ez a két siker” – mosolygott Matics, amikor az AFM az év végi formájáról kérdezte. Volt oka az öröme, hiszen a szezon utolsó két futamán ugyanúgy 23 pontot szerzett, mint a kategóriabajnok Balogh János. Sőt, a szezonzárón két gyorsaságin keresztül vezette a kategóriát, amikor a sors közbeszólt.

„A harmadik gyorsaságin összerántottunk egy bal első defektet. Addig hat és fél másodperc előnnyel vezettük a kategóriánkat. Nyolc kilométert mentünk lapos gumival, több mint egy percet vesztettünk, és a negyedik helyre estünk vissza.” Azonban Matics nem adta fel, a Mecsek Rali győzelmi lendületét ide is át tudta menteni, és folyamatosan dolgozta le, az első hallásra gigászi hátrányát. „Tisztában voltam vele,

hogy egy percet nem lehet Balogh Janival szemben ledolgozni, de a dobogóért már csak becsületből is meg akartam küzdeni.” Ez olyan jól sikerült, hogy két gyorsasági szakasszal a verseny vége előtt már harmadikok voltak, az utolsón pedig még egy helyezést előre lépve, a másodikra jöttek fel. Az erőgyorsaságin szintén másodikok lettek. „Nagyon jó volt így befejezni a szezont, talán jól is jött a defekt, mert ha nincs, akkor biztosan versenyezni akartam volna az első helyért, amiben még egy takaró lehetősége is benne lett volna.”

Matics így a bajnokság harmadik helyén végzett, amivel elégedett, és hogy még egy dologra büszke lehessen, a Mikulás Ralin

az abszolút negyedik helyet szerezte meg, amivel Zejda Vikivel, a legjobb N-es autóval versenyző páros lettek.

„A szezonunk első felével nem voltam elégedett, a vége nagyon jól sikerült, és ahhoz képest, ahogy kezdődött az év, ez a harmadik hely egész jó eredmény, elégedett vagyok vele. Szeretnénk ezt a formánkat átmenteni jövőre is, mert csak meg kéne nyerni a bajnokságot.”



Matics szenzációs hajrával, a negyedik helyről kapaszkodott fel a másodikra az Ózdi Ralin



ÚJRA BAJNOKOK

Öt év után vehet át bajnoki kupát Hibján József

NEHEZ, DE MOTIVÁLÓ

Nem volt könnyű évük Kazáréknak

Nem koronázta siker Kazár Miklós és Ferencz Ramón 2016-os szezonját, de a pilóta szerint ez az év csak lendületet ad ahhoz, hogy jövőre újult erővel induljon harcba a bajnoki címért.

SZÖVEG: GOBODICS TAMÁS

„Sokat szenvedtünk a motorral az első futamtól kezdve, hiányzott jó pár lóerőnk – mondta Kazár Miklós a szezon kezdetéről. – Emiatt kicsit túl is vállaltam magam ezeken a versenyeken, hiszen ha az ember végig száz százalékon megy, akkor többször hibázik.” Két dobogó és egy kiesés után az igazi balszerencse a Veszprém Ralin érte el a csapatot, ahol szokatlan és kissé hihetetlen esemény miatt estek ki. „Hátrányban voltunk már a bajnokságban, de igazán Veszprémben úszott el az év. Másfélszeres szorzójú futam volt, jól mentünk, esélyünk volt a győzelemre is, de etapon nekünk ütközött egy busz, és emiatt – önhibánkon kívül – kiestünk. A Kassa Rali előtt aztán bekerült az új motor, és rögtön érezhető volt a változás, de az utolsó gyorsaságin kaptunk egy defektet, így ott is elmaradt az igazán jó eredmény. Ezzel együtt a szezon második felében már versenyképesek voltunk.”

A szezonzáró Ózd Ralin sem érték célba, itt kizárták őket, de a pilóta szerint ebből



● Kazár úgy tekint erre az évre, hogy talán most minden rossz megtörtént, ami megtörténhetett, és reméli, hogy jövőre már nem lesznek gondjai

tanulva kezdeményezték a szabályok reformálását, hogy fejlődhesen a magyar rali. „Ez is egy olyan verseny volt, ami nemcsak elvett, hanem adott is, tapasztalatot és kitarást a nehéz helyzetekben.”

Kazár nem csalódott, sőt, úgy érzi, hogy tanultak ebből az évből, és újult erővel vágnak majd neki 2017-nek. „Összességében jól éreztük magunkat idén, jó a csapatunk, izgalmas szezonon vagyunk túl. Úgy tekintünk erre az évre, hogy talán most minden rossz megtörtént, ami megtörténhetett, és reméljük, hogy jövőre már nem lesznek gondjaink. Sokat tanultunk 2016-ban, és ez az idény rendkívül motiválóan hat ránk: 2017-ben újult erővel indulunk harcba a bajnoki címért.”



Szerettek volna az idén jól szerepelni a Rali 2-es bajnokság 6. géposztályában, de azt még ők maguk sem gondolták, hogy ennyire előkelő hely jut nekik: Hibján József és Szurovczák István öt év után újra bajnoki címet ünnepelhetett.

SZÖVEG: TIBA ANITA
FOTÓ: RALLY FEELING

Gondoltátok év elején, hogy bajnokok lesztek?

Úgy voltunk vele, hogy idén ismerkedjünk meg jobban a Citroennel, de igazából nem mondhatom, hogy a kezdetektől tudatosan a bajnoki címre hajtottunk. Természetesen menet közben láttuk, hogy akár esélyesek is lehetünk, hogy valahol az elejében végezzünk, és akkor már jobban a szemünk előtt lebegett a bajnoki cím. Nagyon boldogok vagyunk, hogy ilyen jól tudtuk zárni az idei raliszezonunkat. Utoljára 2011-ben a Fiestával ORB-ben sikerült hasonló eredményt elérnünk az N3-as géposztályban, és azóta nem is versenyeztünk teljes évet. Ezért is fantasztikus érzés, hogy öt teljes év után ismét sikerült bajnoki címet szereznünk. Talán azért érezzük most ilyen jól magun-

kat, mert úgy voltunk vele, hogy akárhogya is alakul, egy jó évet tudunk majd magunk mögött, mert végig versenyezhetünk.

Mennyire kedveltétek meg a kis franciát?

Gyorsan megismerkedtünk vele, mert nagyon jó kis autó. Jól kitalálták, mondhatjuk, hogy versenyzésre született. Mivel hamar összebarátkoztunk vele, és túl sok problémánk sem adódott, hamar kedvenc lett. Azzal, hogy sikerült első helyen végeznünk, még jobban belopta a szívünkbe magát. Nem mondjuk, hogy töviről hegyire ismerjük minden porcikáját, de eléggé összenőtünk. Van még benne és bennünk is jócskán, amit jövőre megpróbálunk felszínre hozni.

Mi kell szerintetek ahhoz, hogy hasonló évet zárjon valaki?

Mi Ózdon, és talán a többi futamon is, ahol tudtunk, erősen benyitottunk, majd amikor elég előnyt szereztünk, kicsit visszább vettünk, és próbáltuk beosztani a kocsi. Még így is voltak becsúsásaink, mert kockáztattam, de aztán szépen, lassan csak sikerült visszafogni magamat. Egész évben jól éreztük magunkat, és élveztük a versenyzést. Semmiképpen sem akartunk rágörcsölni arra, hogy hányadik helyen végzünk. Ugyanígy örülnénk egy második vagy harmadik helynek is, mert régen mentünk egy komplett szezont. Öt év után ismét bajnok-



● Minden versenyén erősen nyitott Hibján, ami a bajnoki cím egyik kulcsa volt

nak lenni, tényleg jó érzés. Ami még a jó pilóta, jó navigátor, jó kocsi kombóhoz elengedhetetlen, az a háttér. Ezért ezúton szeretnék köszönetet mondani a csapatnak, a Bakó Rally Teamnek, mert nélkülük nem sikerült volna. Mindig kell, hogy egy olyan team álljon az ember mögött, akik a versenyzőkért és az ő sikerükért dolgoznak egész évben. Illetve hálásak vagyunk a partnereknek, hogy bizalmat adtak nekünk.

Mik a további tervek?

Már most elkezdtek tervezni a következő évet. Rengeteg dolog kavargó ilyenkor az ember fejében, mert ha már így alakult, azon leszünk, hogy megvédjük jövőre a bajnoki címet. De addig még ezer teendő van. Idén még versenyeztünk egyet a Szilveszter Ralin, aztán kicsi szünet után jövőre szeretnénk újra csatásorba állni.

REKLÁMPARTNEREINK:

Cornexim Kft. | Tre-Car Plus Kft. | Extrém Sport Team Kft. | Hunova Trans Fuvarozási és Kereskedelmi Kft. | Fehértó-Trans-Snack Kft. | Szimita Trade Kft. | Gerda-Trans Kft. | Kelet Power Kft. | BRT Média Kft. | ABT Roll Kft.



JÓ SZÁJÍZZEL ZÁRTÁK A SZEZONT

Ózdon Kurtos mellé állt a szerencse

A Mitsubishi Evo IX-cel versenyző Kurtos Róbert és Szegedi Máté Ózdon, ha nem is technikai problémáktól mentesen, de célba értek. Ez a verseny kárpótolta őket az előző kettőért, mert itt igencsak jól érezték magukat.

SZÖVEG: TIBA ANITA | FOTÓ: PEREMICKI ISTVÁN

Végre mellétek állt a szerencse, és befejezhetétek az Ózdi Ralit.

Voltak gondok a kocsival menet közben, de egész jól alakult már az első napunk is. Szombaton az első körben a második gyorson kicsit eltoltam az elejét, és majdnem lett egy hempergésünk. Ötödik telin megérkeztünk, és azt gondoltam, még el fog férni. Végül igazam lett, mert elért, de volt egy kis gépészkedés, mire be tudtunk kanyarodni a jobb háromba. Próbálgattuk a gumikat. A második kör első szakaszán eltört a bal hátsó féltengelyünk, közben a turbó is lelazult. Úgyhogy se turbó, se hajtás, de bejutottunk vele a szervizbe. Kicséréltük a féltengelyt és a turbót félig, mert ennyire volt elég a szervizidő. Feltettük még gyorsan a lámpasort, de amikor felkapcsoltam, rádöbbentem, hogy össze-vissza világít, nem sokra fogunk menni vele, próbáltuk állítgatni, de sajnos nem jött össze. Ezért nem bántuk, hogy etap lett az ötös gyors, mert alig láttunk. Örültünk, hogy letaláltunk az utolsón.



A kocsiban is jó volt a hangulat és a visszajelzések alapján, a szurkolók is élvezték Kurtos vezetési stílusát

Az esti nagyszerviz után vasárnap már csak a versenyre kellett koncentrálnotok?

Igen, szombaton volt egy 45 perces szerviz, amikor a srácoknak mindenre jutott idejük, így megjavították a turbót is. A vasárnapi gyorsaságik is tetszettek, egyedül ez a csúszós Sajókaza nem jött be annyira, de a többi számunkra megfelelő volt. Az utolsó körre viszont ismét legyengült az autó valamiért. Azóta kiderült, hogy egy cső eltört, és

ennek köszönhetően nem volt rendes turbónyomásunk.

Szerinted csak ti éreztétek jól magatokat, vagy a nézők is?

Többen is mondták, hogy szépen mentünk. Ez nekünk sokat jelent, mert oké, hogy mi belül jól érezzük magunkat, de ha az időeredményünk nem is jó, legalább a nézők élvezik a pálya szélén. Tetszett, hogy nem kellett sok etapot menni, így lényegesen jobb versenyezni. A hangulatunk meglehetősen jó volt most is, a kocsiban és a szervizben is. A technikai problémák sem vették el a kedvünket, jó szájjal távoztunk az ózdi versenyről. Kijárt már nekünk ez a célba érés. Jó lenne, ha kicsit erősebb lenne az autó, jövőre meglátjuk, mit tudunk tenni a fejlődésünk érdekében.

Idén valahol láthatjuk még a Mitsubishi-t a rajtvonalnál?

Szeretnénk menni a Szilveszter Ralira, mert annak mindig jó a hangulata. Majd meglátjuk, hogyan alakulnak a dolgok. Azt az év végi kis bulizós feelinget mindenki élvezni szokta. Megpróbáljuk úgy alakítani, hogy ott lehessünk idén is, az előző évekhez hasonlóan.

nüviCam™

Guides • Alerts • Assists

Prémium navigáció beépített fedélzeti kamerával



REC



Prémium navigációs készülék beépített fedélzeti kamerával és vezetési segédfunkciókkal. Folyamatosan rögzíti az utat, ütközéskor automatikusan elmenti a felvételt, melyben a tárolt GPS adatok megmutatják hol és mikor történt az esemény. A ráfutásos ütközés figyelmeztetés és a sávelhagyási riasztás növeli a biztonságot.

nüviCam. Irányít. Riaszt. Segít.

Garmin.hu

GARMIN

KÖSZÖNJÜK A REKLÁMPARTNEREINK BIZALMÁT, ILLETVE A CSALÁDOM ÉS A SZERVIZCSAPAT EGÉSZ ÉVES MUNKÁJÁT.

REKLÁMPARTNEREINK:

Foam-System Kft. - Go Matrac | Fa-Forg-Tech Hungária Kft. | Katica Vendégház, Viadukt Mérnöki Kft. | Zemplén-Tölgy Kft. | Karádi Rendszerház Kft. | KZ Invest Kft. | North Racing Kft. | Rex Bau Kft. | Inter Cars Kft. | Csikó Tamás – Autófényező | Perla-X Kft.

nüviCam®

JÓ KIS RALIZÁS

Top tízben végzett az MR Racing az Ózd Ralin



Műszaki hiba ellenére is a tizedik helyet szerezte meg Maricsek Miklós és Notheisz Ivett az Országos Ralibajnokság szezonzáró futamán, az Ózd Ralin. Osváth Péter és Csáki Richárd viszont nem járt szerencsével, hiszen egy elektromos hiba miatt már a prologot követően búcsúzni kényszerültek.

SZÖVEG: MR RACING

Gondmentes, sima futamot kívánt maguknak Maricsek Miklós az Ózd Rali előtt. Nos, az élet rögtön az első, királdi gyorsan átírta a váci pilóta elképzeléseit, mert egy váltótartó bak eltört az R4-es Lancerben, így a Maricsek-Notheisz kettős csak lépésben tudta abszolválni az első kört. Az MR Racing szerelői a szervizparkban kijavították a hibát, így megkezdhették a felzárkózást.

„A második körben már minden rendben volt. A legpuhább keverékű Hankookkal mentem ki, és szenzációsan működött – mondta Maricsek. – Az utolsó körre pedig a lengéscsillapítón állítottunk, és az is nagyon jól működött. A második nap nagyon jó volt látni, hogy az eredményeink az első tízben vannak, főleg azt a hetedik időt, Sajókázán.



● Egy bosszantó elektromos hiba miatt esett ki Osváth az első napi versenyből

Tudom, hogy szombaton többen kiestek, de ha az időkülönbségeket levettjük kilométerre, akkor kecsegtetőek a vasárnapi időeredmények. Végig koncentráltam és jó hangulatban tudtam versenyezni, ez volt a

kulcsa a második napnak. Voltak igen szép pillanataink, necces féktávaink, közlekedtünk lapjával előre, szóval végig raliztunk, és ez nagyon jólesett!”

Mindössze egy prolog jutott Osváth Péter és Csáki Richárd számára, pedig a balatonfüredi pilóta nyolc évvel ezelőtt már állt dobogón a borsodi futamon. „A prologot még rendben teljesítettük – mesélte Osváth. – Visszamentünk a szervizbe, a srácok pedig átnézték az autót, rutinszerűen lecsekkoltak mindent, amit ilyenkor szokás. Minden rendben volt, aztán mikor be akartuk indítani a Mitsubishit, hogy bevigyük az esti gyűjtőbe, egyszerűen meg sem nyikkant. Egy elektromos hiba okozta a veszteséget, amit még ott a helyszínen meg is oldottunk, de mire megtaláltuk a hibát, lekéstük az időnket, és nem tudtunk elrajtolni az első nap. Bosszantó, hogy úgy ért véget a versenyünk, hogy még el sem kezdődött igazán. Sajnálom, hogy nem tudtunk rajthoz állni szombaton, mert az ellenfeleink parázs csatát vívtak a dobogós pozíciókért, jó lett volna velük összemérni magunkat. Sajnos ez most elmaradt, de jövőre majd bepótoljuk!”

TÖRETLEN SIKER

A Livewire Team halad a sportok világában



Világdöntő Sarnóban, ralisprint Kismaroson, rali- és driftedzés is szerepelt a Livewire Team elmúlt havi programjában, de talán a hungaroringi Örömautózásán szerezte a csapat a legtöbb kellemes emléket.

SZÖVEG: KRIZSÁN ZOLTÁN | FOTÓ: LIVEWIRE TEAM

Támogatóként és két versenygéppel aktív résztvevőként is jelen volt a Livewire Team a Hungaroringen immáron nyolcadik alkalommal megrendezett Örömautózásán. A gyönyörű, napos időt rengeteg gyermekmosoly és felhőtlen nevetés fűszerezte. Varga Zoltán nemrégiben elkészült versenyautójával testvére, Zsolt rította a megszámlálhatatlan köröket. Bertus Balázs a versenyszezonban is használt BMW 318is volánja mögött autóztatott meg megannyi érdeklődőt. Gorzó Zsolt két versenygokartot állított ki a csapat sátránál, és természetesen az autóztatásból is kivette a részét, hiszen a 318is-t felváltva használták Balázzsal. A Livewire harcosa, Nánási Fatime a remek rendezésű Győr 2016 Grappling és HMMF Bajnokságon diadalmaskodott. Ketrebben félperces győzelmet aratott, és Grapplingben két ellenfele volt. Mindkét versenyben aranyérmeket szerzett. Kovács Zsombor gokartversenyző kimagasló eredményt ért el az olaszországi világdöntőn, ahol 50 nemzet 360 pilótája mérte össze tudását. A sarnói verseny után többek között a Magyar Nemzeti Autósport Szövetség elnöke, Oláh Gyárfás nyílt levélben gratulált

neki. Zsombor 2016-ban az év sportolója lett egyéni férfi kategóriában, magyar bajnok, a Közép-Kelet-Európa Kupán harmadik helyezett, emellett Eb második, vb 22. és az olaszországi világdöntőn második helyezett lett. November 5-én Tökölön Bertus Balázzsal rali-edzésen, illetve Szentgyörgyi Fannival driftedzésen vett részt a csapat. A MARB futamokról ismert BMW 318is újabb fejlesztést kapott. A D2-es gátlóknak köszönhetően a versenyautó már stabilan az úton marad. A gyors és pontos sebességfokozatváltás érdekében a Béres-féle tolokerekes váltó került az autóba, illetve az utcait a Stefan Zorst Racing műhelyéből származó kuplung váltotta fel. A tesztnek számító rendezvényre többek között Kovács Zsombor is kilátogatott, aki a navigá-



● Az olaszországi világdöntőről egy remek második helyet tért haza Kovács Zsombor

torülésben belekóstolhatott a raliba. Ezután Fannit látogatta meg, aki új autóját tesztelte. Amit a kocsirol tudni kell: BMW E46 3000-es motor, turbóval, 434 LE, 550 Nm. Egy igazi fenevad! A vártól nagyobb élmény volt a hétvégi teszt. Nagyon könnyen kezelhető az autó, és nem utolsósorban az előzőnél sokkal erősebb.

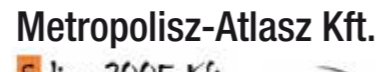
Bertus Balázs és Lovász Tibor remek eredménnyel zárta a Magyar Amatőr Ralibajnokság Északi régiójának VIII. futamát. A november 12-13-án megrendezett XLavina Ralisprintről kupával a kezükben tértek haza. A Kismaros-Kóspallag-Márianosztra szakasz több rutinos versenyzőt megrézt, sokan beestek, és volt, akinek a feje tetejére állt a világ. A fejlesztéseknek köszönhetően a páros úgy érezte, mintha egy másik autóban ülne, de a jó eredményhez fejben is ott kellett lenni, és igen, meg kellett egyes helyeket tisztelni, annak érdekében, hogy sikerüljön épségben a trélerre állni. Balázs és Tibor a versenyt abszolút értékelésben a 11., az 5-ös kategóriában a 7., a BMW kupában pedig a 2. helyen zárták. A srácok versenyről versenyre jobb eredményeket érnek el, köszönhetően kettőjük folyamatos összehozásának, illetve a BMW permanens fejlesztésének egyaránt.



A LIVEWIRE TEAM ENERGIÁJÁRÓL ÉS MENTÁLIS FRISSESSÉGRŐL A LIVEWIRE ENERGY TERMÉKEI GONDOSKODNAK, ITAL ÉS RÁGÓCUKOR FORMÁJÁBAN.

REKLÁMPARTNEREINK:

LiveWire Team | FarkasTent and Event Kft. | Rics-Cont Business Kft. | Print Profi, Bayer Trans Kft. | Ensure Pénzügyi Szolgáltató Kft. | Bionectar Kft. | Bakery Group Kft. | Brucker Plusz Bt. | Duex Meta Kft. | Duo Metal Kft. | Wellness-Info Kft. | www.versenyfelszerelés.hu | Admagic Kft. | Mp-Sped Kft. | Globál-vill Kft. | Aura System Kft. | Quasar Database Systems Kft. | Motul.hu. | Panyolai Pálincák | Tomtoys Kft. | Játékvár.hu | 3D floor Padlodesign | Vertexpont Bt. | Simon-MB Trade Kft. | Simon gumisműhely | Euro Pet Hungary Kft. | Fox Gumi Kereskedelmi Kft. | Kamionmosó Plusz Kft. | Fitness 5 & Gym. | WSW Proding Kft. | Olajshop.hu | MasterPrint Jelöléstechnika Kft. | Club Mouseoleum



Belvárosi Építő Kft.

DLJ Mérnöki Iroda

RALIT HOZOTT A MIKULÁS

A Ranga–Szőke páros nyerte a jubileumi Taxi4-Mikulás Ralit

Immáron 20. alkalommal került sor a Veszprém környéki megmérettetésre, amelynek végén a Skoda Fabiát terelgető duó örülhetett a győzelemnek. A „buliverseny” azonban nem mindenki számára ért örömteli véget.

SZÖVEG: BALOGH TAMÁS
FOTÓ: TENK LÁSZLÓ, BOROS GYULA,
ZSARNAI KRISZTIÁN, FARKAS TAMÁS



Pontosan két évtizede, hogy minden december elején megrendezik a Mikulás Ralit, s bár a viadal nem számít bele az országos bajnokság értékelésébe, a megmérettetés hagyományainak köszönhetően mostanra presztízsé vált a részvétel a Veszprém környéki versenyen, így idén is igencsak népes és nagy nevekkel álló mezőny gyűlt össze. Az egynapos program hat gyorsaságból állt – ez összesen 65,5 kilométer gyorsasági távot és 185,6 kilométer össztávot jelentett –, amely során előbb Várpalotán, majd a jutaspusztai körgyorson, végül pedig a kislőteri szakaszon (mindegyiken két-két alkalom-

mal) mérhették össze erejüket és tudásukat a versenyzők. Az első szakaszt a Ford Fiestától búcsúzó Ollé Sándor-Tóth Zsolt kettős nyerte, ám nem örülhettek sokáig az összetett elsőségnek, ugyanis korai rajt miatt tíz másodperces időbüntetést akasztottak a nyakukba. Pedig a második etapon sem találtak legyőzőre, a harmadikon azonban már a Ranga Péter-Szőke Tamás duó vitte a prímet – noha az ő indulásuk tulajdonképpen csak a versenyt megelőző este vált egyáltalán biztossá. Rangáék aztán már ki sem engedték a kezükből a győzelmet, s még két szakaszt behúzva vé-

gül viszonylag magabiztosan meg is nyerték a 20. Mikulás Ralit. „Ez jobban sikerült, mint amit vártam! Talán a sors kárpótolt egy kicsit a Veszprém Raliért – utalt arra Ranga, hogy a nyár folyamán kiesett a bajnoki futamon. – Titkon sem reméltem a győzelmet, sajnálom, hogy Friciék kiestek, velük azért más lett volna a helyzet. A harmadik gyorstól tudtuk hozni a tempónkat, és onnantól igazán gyorsak voltunk. Abszolút nem volt meleg helyzet és necces szituáció, úgyhogy sallangmentesen mentünk, viszont gyorsan. Nem tudunk tesztelni, ennek hatását éreztem is az első két

106



107



• Bár hivatalosan az Ózdon búcsúzott Ollé az S2000-es Fiestától, a Mikulás Ralin még megjárta egyszer



gyorson, nem voltam százszázalékos, a harmadik szakasztól kezdve állt helyre a rend.” Olléék kiváló formáját jól jelezte, hogy a kezdeti büntetés ellenére is simán bejöttek a második helyen, köszönhetően persze a két szakaszgyőzelemnek is: „Ez egy méltó búcsú, szép eredménnyel köszöntünk el az autótól, ráadásul első abszolút futamgyőzelmünket is itt szereztük. Mint

ahogy megszokhattuk, most is hoztam a formámat, egy korai rajt miatt 10 másodperces büntetést kaptam, egyszer pedig megforogtunk. Így a végére már kicsit visszavettünk a tempóból, ez a második hely ebben a komoly mezőnyben igencsak szép eredmény.” A harmadik pozíciót sokáig a szintén időbüntetést kapó Kazár Miklós-Dallos Ferenc

páros őrizte, ám autójuk a hatodik, utolsó szakasz során defektet kapott, így lejjebb csúsztak az eredménylistán. A dobogó alsó fokára ennek és a kiegyensúlyozott versenyzésüknek köszönhetően a Kovács Antal-Isztovics Gergely egység állhatott fel, maguk mögé utasítva az egyaránt Mitsubishi terelgető Matics Mihály-Zejda Viktória és Maricsek Miklós-Notheisz Ivett párost. ➤

TAX4® Tel.: 4-444-444
www.garmin.hu
GARMIN
Semposa egyénre szabott megoldások
ORIGO AUTOALKATRÉSZ
PENTA INDUSTRY
T+F TRANSPORT NEMZETKÖZI SZÁLLÍTMÁNYOZÁS
Fo-Pu-Mix KFT. www.fopumixkft.hu
Bakony truck

CORDYS HOLDING ZRT.
Palota Környezetvédelmi Kft.
MOTORSPORT
fachgraf
Kazantrade
MwMs Kft.
SZATMÁRI
SZATMÁRI Épületgépészeti és Fűdőszoza Szaküzletlanc
OOK PRESS NYOMDA
GREPTON INFORMATIKAI ZRT
KOMPAKT INVEST KFT.

„A harmadik helyen végeztünk, aminek nagyon örülök. Talán ez a legjobb eredményünk a Mikulás Ralin – értékelte Kovács. – Nagyon nehéz verseny volt, igen sok jó autóval és jó pilótával. Sajnos technikai gondunk akadt a végére, de szerencsére az autó elhozott minket a célig.”

Szakaszt egyébként Rangáék és Olléék mellett a Citroen DS3 R5-ben ülő Botka Dávid-Szeles Péter egység tudott még nyerni – egész pontosan az ötödiket –, ám összesítésben így is csak a hetedik pozíciót tudták megcsípni a Lencse Zoltán, Szedő Csaba páros mögött. Az első tízbe rajtuk kívül a Balázs Öcsi-Prókai Anna és az Osváth Péter-Farnadi Ágnes mitsubishis kettősök, valamint a Peugeot-val induló Fogasy Gergely-Virágh Attila fért még be a végső tabellán.

A Mikulás Rali azonban nemcsak szép eredményekben, hanem bizony bukásokban is bővelkedett. A legnagyobb balesetet alighanem a Bodolai László vezette autó szenvedte el: egy ideig úgy hírezték, hogy a navigátor, Czokó Attila meg is sérült, ám szerencsére a csapat tájékoztatása szerint ő is rendben van. Mindenesetre a szervezők ezt követően úgy döntöttek, hogy minden szakaszon két csoportban engednek csak végigmenni a versenyzőket.



” PONTOSAN KÉT ÉVTIZEDE, HOGY MINDEN DECEMBER ELEJÉN MEGRENDEZIK A MIKULÁS RALIT, S BÁR A VIADAL NEM SZÁMÍT BELE AZ ORSZÁGOS BAJNOKSÁG ÉRTÉKELÉSÉBE A MEGMÉRÉTTETÉS HAGYOMÁNYAINAK KÖSZÖNHETŐEN MOSTANRA PRESZTÍZZSÉ VÁLT A RÉSZVÉTEL...



FELSZABADULT ÖRÖMAUTÓZÁS

A vitathatatlan presztízs mellett továbbra is őrzi könnyed jellegét a Mikulás Rali, ahol a mezőny legtöbb tagja teher nélkül, kedvére versenyezhet – az idei eseményen is ez került a középpontba. „Mint bármelyik Mikulás Rali, ez is nagyon jólesett, jó volt egy kicsit tét nélkül lemozgatni magunkat az év végén. Bár még lesz egy szilveszterünk is, de ez csak murva, erre van ez az autó kitalálva. Nagyon élveztem, annak ellenére, hogy defekt hátráltatott, kétszer estünk majdnem akkorát, mint az ólajtó. Ott már kicsit túlszába vittem a lazaságot, azt már nehezen bírta el az autó” – mondta a negyedik helyen záró Matics Mihály.

„A tegnapi buli miatt nehezen ébredtünk, így 1 perc 40 másodperces büntetéssel kezdtük a napot, de ez a Mikulás Rali... Egy buli, mi abszolút ezért jöttünk, hogy örömautózzunk. Egyáltalán nem érdekel ez a büntetés, az idő, mindenhol keresztbe megyünk, nagyokat ugratunk és minden egyes kilométerét élvezzük” – írta le a hangulatot Spitzmüller Csaba.



Ráadásul olyan pilóták is előkerülnek egy ilyen versenyre, akit régen láthattunk már magyar pályákon – előkerült a korábbi közönségkedvenc Szabó Gergő, vagy éppen Balázs Öcsi is. „Jól éreztük magunkat, minden rendben volt. Jó újra ezeken a pályákon menni, rég mentem már itt. Nézegetjük az autókat, most nincsenek nagyon szabályok, mindenki azzal megy, amivel akar, nem tudni ki nek milyen szűkítő van az autójában, úgyhogy leginkább csak az időket nézegetjük. Nem feszítjük nagyon a határokat, jól szeretnénk érezni magunkat, és ez meg is van, mert élvezzük a versenyt!” – értékelt még az első kör végén Szabó.



A Dr. Varga Attila és Savanyú Roland páros pedig fejre is állt, ám szerencsére ők is megúszták sérülések nélkül az incidenst. A műszaki hibák sem kerültek el a jubileumi viadalt: a legnevesebb áldozat kétségkívül az 1-es rajtszámmal induló, az év közben a rali-világbajnokságon szereplő Turán Frigyes, Zsiros Gábor duó volt, amely viszonylag korán kiállni kényszerült. Vigasztalta őket a tény, hogy legalább a szezon közben nem sújtotta őket egyetlen technikai meghibásodás sem: „Mint min-

den évben, most is nagyon vártuk a veszprémi Mikulás Ralit, ami egy kemény murvás verseny, tudtuk, hogy mindent bele kell adnunk, hogy jól autózhassunk. Pénteken egy télies és szeles bemelegítés várt ránk, ami remek hangulatban telt, azonban vasárnap reggel, nem sokkal azután, hogy a verseny elindult, éreztük, hogy gond van” – mesélte Zsiros Gábor. „Az első gyorsasági szakaszon kaptunk egy defektet, majd a hármas fokozat is elszállt a Ford Fiesta R5-ből, amit nem tudunk megjavítani, így



Élete versenyt futott Maricsek Miksi, aki az utolsó gyorsasági előtt még a legjobb mitsubishis versenyző volt



A LETETT NÉVJEGY

Hat évvel ezelőtt ült először a bal egyben Ranga Péter, a sokszoros magyar bajnok Ranga László kisebbik fia és azóta nagy lépésekben halad előre. A Pécs környéki sprintversenyek mellett már bele-bele-kóstolt az első osztály hangulatába, indult Mikulás Ralin (sőt, a kategóriáját meg is nyerte), majd ERC-futamokon is részt vett az előző két évben – idén kategória-második lett a Kanári-szigeteken. A Topp Cars R5-ös Skoda Fabiájával viszont már itthon is egyértelműen megmutatta oroszlán-körmeit: a Veszprém Ralin négy gyorsaságiból kettőt megnyert, majd technikai hiba miatt az élről állt ki a nagyon erős mezőnyben, hogy aztán több ORB-pilóta előtt, kilencből nyolc szakaszt megnyerve győzelmet ünnepelhessen a Baranya Kupán. Következett a Mecsek Rali, ahol vasárnap az összes gyorsaságin ő volt a leggyorsabb és az abszolút második helyen zárt, majd most a szintén erős mezőnyben visszavonhatatlanul letette névjegyét és rendkívül meggyőző autózással aratott győzelmet. Közben a horvát Santa Domenica Rally Show-n elért második helye is önmagáért beszél és bár jövő évet még homály fedi, mindenesetre az utóbbi futamokon Ranga egyértelműen üzent a mezőnynek: vele is számolni kell. A Skodára pedig vár még egy feladat idén: Péter bátyja, ifj. Ranga László a Szilveszter Ralin szeretné lemásolni testvére teljesítményét...

ki kellett szállnunk a versenyből. Nem csüggedünk, hiszen fantasztikus évünk volt, a technikai hibák végig elkerültek minket, most az egyszer belefutottunk ebbe, ennek ellenére nagyon szerencsésnek érezzük magunkat, hogy itt lehettünk, és hogy ilyen emlékezetes, pozitív időnyen vagyunk túl. Az autósport ilyen, bármikor megrézfálhatja a technika a versenyzőket, erre nem lehet felkészülni” – mondta, míg Turán már egyúttal kellemes ünnepeket is kívánt versenyzőtársainak. A pilóták egy részének azonban még ezzel az eseménnyel sem ért véget teljesen az éve, hiszen de-

ember utolsó napjaiban következik az általában hasonlóan jó hangulatban megrendezett, ugyancsak rendkívül népszerű Szilveszter Rali a Hungaroringen. □

A MIKULÁS RALI VÉGEREDMÉNYE:

1. Ranga-Szőke	Skoda Fabia R5	37:42,5
2. Ollé-Tóth	Ford Fiesta S2000 Evo	+22,3
3. Kovács-Istovics	Ford Fiesta R5	+51,2
4. Matics-Zejda	Mitsubishi Lancer Evo IX	+57,8
5. Maricsek-Notheisz	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1:00,8
6. Lencse-Szedő	Skoda Fabia R5	+1:01,8
7. Botka-Szeles	Citroen DS3 R5	+1:05,3
8. Balázs-Prókai	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1:21,0
9. Osváth-Farnadi	Mitsubishi Lancer Evo IX	+1:28,3
10. Fogasy-Virágh	Peugeot 208 T16 R5	+1:29,8

Ifj. Érdi a Mitsubishik után a Mikulásra egy R5-össel állt rajthoz, de csak a 14. helyen ért célba





KÖSZÖNJÜK A LEHETŐSÉGET!

HB Pack Kft. | Öko Racing Média Kft. | Ratizol Kft. | Csirmaz csapágy | Schorch Hungária Kft. | Tiszaújváros Transz Kft. | Multigran Kft. | Intertár Kft. | Multiraktár-Assets Kft. | Tisza Cad Kft. | FOTFA Kft. | Gyémánt-Net Kft. | Denmark Kft. | Dominvest Debrecen Kft. | Immo-Mont Kft. | Welding 2000 Kft. | Musix Kft. | Polytech Industrie Kft. | Triál-Tech Kft. | Interforest Kft.



VIRGÁCSOT KAPTAK

Kalandosan zárta a szezont Sajtós

Egy kifordított szikladarab keresztülhúzta a Sajtós–Paizs kettős számítását a Mikulás Ralin. Némi segítséggel vissza tudtak állni a versenybe, ahol a kalandok tovább folytatódtak, többek között a gyorsasági szakaszon a nézők törölték le a szélvédőjüket – belülről.

SZÖVEG: SÁRI PÉTER

Egy hosszú pénteki teszttel indult Sajtós Dénes és Paizs Róbert 2016-os Mikulás Ralija, ahol több beállítás is kipróbáltak, de végül a Veszprémben már használtak mellett maradtak.

A teszten jelentkezett egy apró probléma, az egyik benzincső eresztett, de szerencsére a Mikulásra nincs park fermé, így a szerelők a gépátvételt követően orvosolták a problémát, amíg a páros a pályákat írta.

Vasárnap az első várpalotai szakaszon az első komolyabb balos kanyarban egy földből kifordított szikladarab megütötte a futóművet, de a srácok így is kategória második idővel érkeztek a gyorsasági céljába.

„Gyorsan mentünk, és nem vettük észre a sziklát az úton, ami eltörte a balos lengőkar tartóbakját. Sajnos a második szakaszra vezető etapon jött meg a törés hangja, így inkább a szervizpark felé vettük az irányt” – monda Sajtós Dénes.

A szervizben a csapat vezetője, Szilágyi Tomi a Berényi Racinghez sietett segítségért, hogy alkatrészt szerezzen. Szerencsére készségesen álltak hozzá, és sikerült a sérült alkatrészt pótolni, majd beépíteni. Tamás ekkor felhívta a versenyvezetést, hogy szeretnének szuperralival visszaállni a versenybe. Igaz ezen opció nem volt benne a verseny-



Kölcsön alkatrészrel és hosszas telefonálgatás után tudott csak szuperralival visszaállni Sajtós és Paizs Róbert a Mikulás Ralin



kiírásban, de gondolták, a tétje nincs év végi jamboree-n erre biztosan lesz lehetőségük, főleg úgy, hogy látták: több mitsubishis versenyzőtárs is élt a visszaállás lehetőségével.

„Telefonáltunk egyet, hogy szeretnénk szuperralizni, de azonnal elutasító választ kaptunk. Ez azért is rossz, mert ha mások visszaállhattak, mi miért nem?! Egy kisebb kiabálás és veszekedés alakult ki a vezetés és köztünk, majd megbeszéltük a problémát, és vissza tudtunk állni a versenybe, igaz már nem értékelték minket” – mondta Szilágyi Tamás.

Kár, kategória második időket autóztak, pedig a Veszprém Raliról megmaradt gumik

szinte használhatatlanok voltak.

„Az utolsó kislőtéri gyorsan bent hagyunk legalább két percet, mert amikor átmentünk a nagy pocsolján, bepárasodott az ablakunk. A víz utáni ugratógig még elbortokáltunk, de ott kiugrottunk az út mellé, ahol a nézők törölték meg belülről az ablakunkat, hogy lássunk valamit, amiért utólag is köszönet jár nekik” – mesélte Paizs Róbert, navigátor.

A csapat az idei évre befejezte a versenyzést és a jövő évre koncentrálnak. Tovább lépés a terv, de majd idővel kiderül, hogyan is alakul a jövő.

Szeged WebRádiója

SZÓRAKOZTATÓ MŰSOROK

- Hétfőn 19:00-tól | **ROCKTÁV**
- Szerdán 17:00-tól | **AUTÓSPORT és FORMULA MAGAZIN**
- Csütörtökön 20.00-tól | **„Álom Luxus kivitelben”**
- Pénteken 17:00-tól | **SPORT és TÁNC**
- Szombaton 13:00-tól | **BOROS MEGA VOGA**

NAGYON JÓ ZENÉK

- régi és ÚJ slágerek • 80-as, 90-es évek
- rock & roll • country • napjaink Tuci-Tucija ☺

www.tiszaradioplusz.hu | Telefon: +36 62 890 890



KÖSZÖNJÜK PARTNEREINKNEK!



ELÉGEDETLENEK

Nem tudta megvédeni bajnoki címét Jánosa Ákos és Brunekker Árpád

Hol technikai hiba, hol más nehezítette a páros dolgát 2016-ban, végül élvezetes csata végén maradtak alul – a pilóta szerint dolgoznak azon, hogy jövőre vissza tudjanak majd vágni.

SZÖVEG: GOBODICS TAMÁS | FOTÓ: FARKAS TAMÁS

Bajnokként, a címvédelem reményében kezdte az évet a Jánosa–Brunekker kettős, de egyáltalán nem úgy indult a szezon, ahogy tervezték. „Az Eger Ralin nem tudtam elindulni, mert nem volt rendben az autó műszakija, Miskolcon pedig sajnos én rontottam, és a harmadik szakasz végén leestünk az útról, tönkrement a hűtő, így hiába vezetünk, fel kellett adnunk a futamot” – kezdte a beszámolót Jánosa Ákos.

„Következtek a murvás futamok, Szombathelyen és Veszprémben is megnyertük a kategóriát, sőt, az utóbbi versenyen abszolútban is odaértünk a dobogóra, viszont a Székesfehérvár Rali megint nem sikerült jól, nagyon dekoncentrált voltam, csak a negyedik helyen végeztünk. A Baranya Kupán jól mentünk, de egy technikai hiba (a szervóolaj ráfolyt a fékre) miatt végül pár másodperccel lemaradtunk Hibján Jociék mögött. Kassán ismét sikerült nyernünk a kategóriában, de a szezonzáró Ózd Rali a székesfehérvári futamhoz hasonlóan nem alakult



Nem sikerült megvédeni a bajnoki címet, ezért nem elégedett Jánosa Ákos



jól” – ment végig a 2016-os év eredményein a pilóta. Mindez végül a kategória második helyére volt elég, így a tavalyi bajnoki cím után be kellett érniük az ezüstéremmel.

„Összességében nem vagyok elégedett, mert nem sikerült megvédeni a címünket, de azon leszünk, hogy jövőre sikerüljön ismét az első helyen végezni. A kategória elején viszont óriási volt a harc, ment az adok-kapok, jó volt így versenyezni. Mindenkinek kellemes ünnepeket kívánok, és köszönöm a támogatóinknak, hogy mellettünk álltak 2016-ban, és lehetővé tették, hogy versenyezzünk!”



A BAJNOKOK VÁLASZTÁSA!

VARGA IMRE
TEAM HTS KTM



ÉLSPORT ÉS JUNIOR
MAGYAR BAJNOK



és további nívós off-road termékek forgalmazása
BŐVEBB INFORMÁCIÓKÉRT HÍVJ MINKET! 06-70/ 525 5454
8000 SZÉKESFEHÉRVÁR, ZÁMOLYI ÚT 20022/31 HRSZ



EZÜSTÉRMÉSEK

Hazai és nemzetközi sikereket ért el Hodosi

Az Országos Ralibajnokság P12-es kategóriájának a második helyét szerezte meg idén Hodosi Gábor és Holló Barnabás, amit sikerült megfellemleniük egy kategóriagyőzelemmel a Rali Legendén.

SZÖVEG: TIBA ANITA

Azzal a céllal vágott neki az Eger Ralinak a Hodosi-Holló páros, hogy autóversenyezni szeretnének idén. Ez végre összejött nekik, és teljesen elégedetten távoztak Egerből, mivel a P12-es csoport második helyén végeztek. Igaz, voltak apró gondjaik, de ezek már kevésnek bizonyultak ahhoz, hogy elvegyék a kedvüket egy jó és lendületes autózástól az előttük álló futamok alkalmával. Miskolcon, mintha lekopirozták volna a fiúk az első versenyt, szintén a dobogó középső fokára állhattak. A miskolci pályákat megfelelően találták, de azért az első napon elég sokat csúszkáltak a vizes pályáknak köszönhetően. A kocsival viszont minden rendben volt, ami újabb lelkesedésre adott okot. A soron következő veszprémi és székesfehérvári murvás versenyek helyett terveztek egy olaszországi kiruccanást a csapattal és a Ladával, de előtte még Kassán csatáztak. A Zsigulival versenyző páros nagy küzdelmek árán a negyedik helyen végzett a Kassa Ralin, mivel egy csoportban voltak a Mitsubishihikkal.

Jól érezték magukat, de már nem tudtak másra gondolni, mint a Rali Legendre, ahová két hét múlva mentek versenyezni. Tavaly eljártak egy hülyeséggel a Rali Legendes sztorijukat, de tanultak belőle, és idén komolyan vették a szabályokat. Szinte egész évben ezt a versenyt várta az egész csapat. Végre megismerhették a pályákat, és egy jót autózhattak úgy, hogy még a kategóriát is megnyerték, amire természetesen nagyon büszkék. Fantasztikus hangulatról számoltak be, amit

● Egész évben a Rali Legendet várta Hodosi és csapata, ahol egy második hellyel lepték meg megukat



muszaj volt átérezniük, és remélik lesz még lehetőségük máskor is ott versenyezni.

„Elmondhatatlan érzés volt egy magyar csapatnak annyi ember előtt küzdeni, versenykilométert gyűjteni, majd kategóriát nyerni, aztán számos tapasztalattal a tarsolyunkban hazatérni” – mesélte Barna.

Nem bánták meg, hogy a Mecsek Rali helyett az olasz futamot választották. Sokat gondolkodtak, hogy induljanak-e Ózdon, de a pontok alapján úgy ítélték meg, hogy nem rajtolnak el, mert a bajnoki álláson már nem tudtak volna változtatni.

Az ORB-ben versenyző Hodosi Gábor-Holló Barnabás kettős az évi összesítés szerint a P12-es géposztály második helyén zárta a 2016-os szezont.



A BAJNOKOK VÁLASZTÁSA!

PATAKI MARTIN
HUSQVARNA MAURER RACING



HATÉKONYSÁG



II. OSZTÁLY MAGYAR BAJNOK

KÖSZÖNJÜK REKLÁMPARTNEREINK EGÉSZ ÉVES BIZALMÁT ÉS EGYÜTTMŰKÖDÉSÉT!



METAL-INOX KFT.



B-SAFETY KFT.



M:RE TIPP PLUSZ KFT.



BARNA MINI
TÜZÉP



MESTER-ÉPÍTŐ KFT.



és további nívós off-road termékek forgalmazása
BŐVEBB INFORMÁCIÓKÉRT HÍVJ MINKET! 06-70/ 525 5454
8000 SZÉKESFEHÉRVÁR, ZÁMOLYI ÚT 20022/31 HRSZ

HISTORIC

Wirtmann és Merencsics lettek a bajnokok



Összesen ötven páros mérkőzött meg az Országos Historic Ralibajnokság idei nyolc futamán. A klasszikus historic autókat felvonultató mezőny és a szabadabban építhető hobby car kategória nagyjából fele-fele arányban adta a versenyzőket.

SZÖVEG: MC

Évek óta töretlenül fejlődik a historic raliverenyés Magyarországon, amely valójában két különböző szemlélet alapján kiírt bajnokságot fog össze. A klasszikus historic, a valaha FIA homologizációval rendelkezőt, amelyeket négy korcsoportba – B csoport: 1958–1969, C csoport: 1970–1976, D csoport: 1977–1981 és E csoport: 1982–1990 – sorolnak. Itt az autóknek meg kell felelni az eredetileg használtaknak, bár az anyagminőség javulása miatt a mai historic autók sokkal megbízhatóbbak és gyorsabbak is, mint eredeti társaik voltak. Szintén szabály, hogy csak utcai gumit használhatnak.

A másik kategória a hobby caroké, amelyben olyan versenyzőket tömörítenek, akik egy kicsit szabadabban szeretnék tuningolni a versenyautóikat, eltérhetnek az eredeti homologizációtól vagy éppen olyan autókat építhetnek, amelyek soha nem voltak homologok.

A klasszikus historic kategóriában a B és a

C csoport meglehetősen soványka volt az idén. A B-ben egyedül a Nagy-Kalapács kettős indult Moszkvics 403 Rallye-val, ami már önmagában is igazi kuriózum volt, és a bajnoki címet már csak azért is megérdemelték, hogy végigversenyezték a szezont. A C-ben az elnyúlhatatlan Tóth-Brunecker páros nyert Skoda SI20S-sel. Egyedüli ellenfelük, a Szivák-Merényi duó volt Mini Cooperrel.

A D és az E csoport sokkal erősebb volt. Mind a kettőben tíz-tíz páros indult. A D csoportban a Wirtmann-Barna kettős nyert Ford Escort Mk II-essel, akik az elmúlt kilenc évből nyolcat fejeztek be magyar bajnokként. A második helyet a Gaál-Kalapács kettős szerezte meg Opel Ascona B-vel, akik hamarosan Wirtmann egyik legnagyobb kihívói lehetnek. Az E csoportban a Varga-Péter kettős nyert BMW 325-tel.

A hobby caroknál egyetlen pont döntötte el a bajnokságot a Suzuki Swift GTI-vel ver-

senyző Merencsics-Szemmelroth páros javára. A Földő-Szabó kettős több győzelmet is aratott a Lada VFTS-sel, ám két kiesésük megpecsételte a bajnoki eredményüket és a második helyen végeztek, szintén egy VFTS-es, a Szabó-ifj. Kuncz kettős előtt.

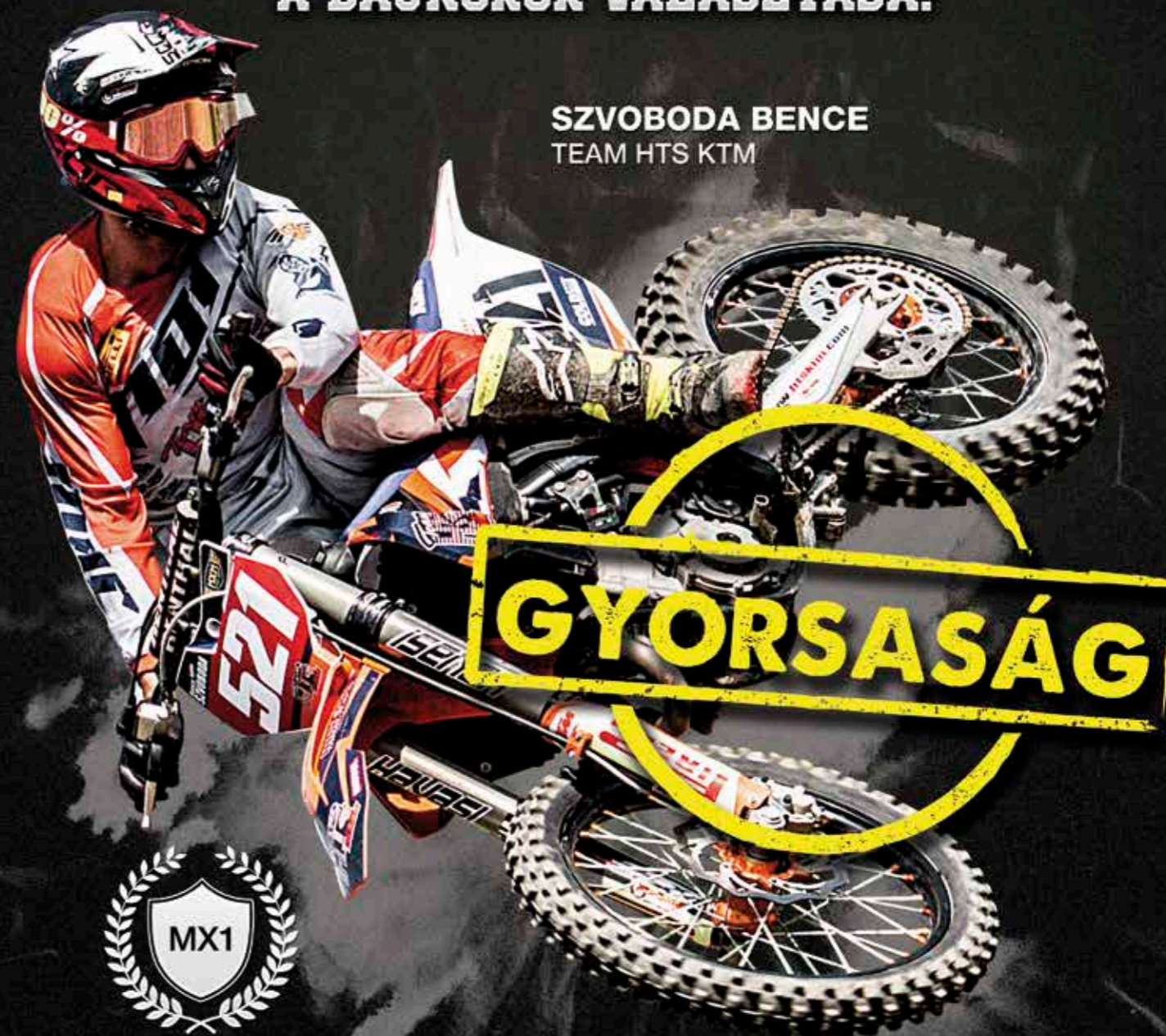


● A D csoport két ása: fent a Wirtmann-Barna kettős, akik nyolcadik bajnoki címüket szereztek; lent a Gaál-Kalapács duó, akik a bajnokság második helyén végeztek



A BAJNOKOK VÁLASZTÁSA!

SZVOBODA BENCE
TEAM HTS KTM



ÉLSPORT MAGYAR BAJNOK

Minőség, gyorsaság, hatékonyság: ez jellemzi cégünket 2006-os alapítása óta, ezért különösen fontos számunkra, hogy az általunk támogatott versenyzők is megfeleljenek ezeknek a kritériumoknak. 2016-os csapatunk hű maradt cégfilozófiánkhoz. Szvoboda Bence megvédte ÉlSport MX1-es bajnoki címét, Varga Imre 'Mimó' az MX2-es kategóriában tarolt, Pataki Martin pedig a másodosztályú MX1-esek bajnoka lett. Köszönjük nekik, hogy eredményeikkel növelték az MXmánia Motocross Depó presztízsét.



és további nívós off-road termékek forgalmazása
BŐVEBB INFORMÁCIÓKÉRT HÍVJ MINKET! 06-70/ 525 5454
8000 SZÉKESFEHÉRVÁR, ZÁMOLYI ÚT 20022/31 HRSZ

NEVEZŐI CSÚCS

A keleti régió egyik legismertebb amatőr sorozata a KZ Invest Kupa



Alaposan kinőtte magát az elmúlt 17 évben a bajnokság, amelynek idei zárófutama rekordszámú nevezőt hozott. A szervezők, Bereczki Norbert és Soós Szabolcs munkáját egyre több versenyző ismeri el a futamokon jelenlétével, így a tizedmásodpercekre menő csaták garantáltak. Az év eseményeiről és a jövő év terveiről Soós Szabolccsal beszélgettünk.

SZÖVEG: SALÁNKI GÁBOR

Mit kell tudni a KZ Invest Kupáról?

A csapatunk 1999 óta rendez amatőr autóversenyeket, illetve kupasorozatokat elsősorban a Hajdúságban és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében. 2016-ban öt fordulót foglalt magában a KZ Invest Kupa. Ebből két futamot a debreceni salakmotoros arénában, kettőt Nyíregyházán, egyet pedig Kaban, az egykori cukorgyár rakodóterületén bonyolítottunk le. Márciusban kezdtünk egy salakos körversennyel, május 1-jén Nyíregyházára látogattunk, aztán júniusban jött Kaba, majd augusztus 20-át Szabolcs megye székhelyén ünnepeltük, az évadzárónknak pedig a debreceni salakos oválpálya adott otthont októberben. A menetrendünk évről

évről ugyanígy szokott alakulni, a fordulók és a díjátadó ceremónia időpontját már a tél végén megosztjuk az érdeklődőkkel. Ezt a tendenciát 2017-ben is meg kívánjuk tartani a versenynaptárunk tervezésekor. A hónapokat szeretnénk megtartani, de a dátumok, a versenyhétvégék még változhatnak.

Évek óta a Tiszántúl, sőt mondhatjuk, hogy Kelet-Magyarország, egyik legnépszerűbb amatőr autóverseny-sorozata a KZ Invest Kupa. Hogyan alakultak idén a nevezések?

130 nevezőben szoktuk limitálni a rajtához álló versenyzők létszámát, az autóval pedig lehetősége van a pilótáknak több kategóriába is nevezni, természetesen fölfelé. Egy

autóval akár többen is próbára tehetik a tudásukat egy-egy versenyen. Az októberi salakpályás megmérettetésen kénytelenek voltunk 130-nál több nevezést is elfogadni, mert akkora volt az érdeklődés a rendezvény iránt. Általában száz körül szoktak indulni. Ez a magas nevezői létszám megkívánja a szoros és pontos időbeosztást, amit mi maradéktalanul be is tartunk, mert ha nem így lenne, akkor nagyon hamar összezecsapnának a hullámok a fejünk fölött. Ha a rajtot reggel nyolcra hirdetjük meg, akkor az reggel nyolc órakor van. Ha a célt délután négy órára mondjuk, akkor az délután négykor, vagy legrosszabb esetben tizenhat órakor van. Természetesen minden versenyen, így nálunk is akadnak hátráltató tényezők, kicsúszások, koccanások, autó- és palántörések, műszaki hibák, de ezt mindig bealkumuláljuk, amikor megtervezzük a versenyünket. A pontos időbeosztás, a kiszámíthatóság az egyik legfőbb erényünk, amit a versenyzőink is nagyon szeretnek. Örülünk, hogy komoly és egyre komolyabb versenyautókkal csapatnak nálunk a résztvevők, és jól tudjuk, hogy mi egy

amatőr sorozat vagyunk, de szívesen látunk bármikor még több licencces versenyzőt is a futamainkon. Biztosak vagyunk abban, hogy az amatőrjeink között is erős ellenfelekre találhatnak a profik, de a támogatók autózta-tására is van lehetőség.

Mi volt az év csúcspontja az idei öt forduló során?

Egyértelműen a zárófutam nevezési rekordja, ami óriási elismerése volt az elmúlt évek munkájának. Azt jelenti, hogy jó az, amit csinálunk. Köszönjük szépen a versenyzőknek, hogy ennyien megtiszteltek jelenlétükkel a salakpályán. Szintén pozitívumként értékeljük, hogy kialakult egy törzsgárda, akik rendszeresen visszatérnek, minden vagy majdnem minden futamon ott vannak, így nem változik állandóan a nevezési listánk. A versenyzőink túlnyomó többsége még mindig Hajdú-Bihar és Szabolcs megyéből érkezik, de egyre többen jelentkeznek a régiókból, Hevesből, Borsodból és Békés megyéből, de olykor még Magyarország nyugati végeiről is jönnek versenyzők. És nemcsak a férfiak, hanem a hölgyek is szívesen autóznak nálunk. Ezeket, és a sok-sok mosolyogva átvett kupát érzem én igazán a csúcsnak, a legnagyobb sikerünknek.

Több emlékvérseny is volt az évad során a kupasorozatban.

Sajnos két jó barátunkat, versenyzőtársunkat is elvesztettük 2015-ben, nekik szenteltük



A nevezői létszám maximumát is fel kellett emelni az idén, akkora volt az érdeklődés a KZ Invest Kupára



idén az első két versenyünket. Az Eger-Ralin Szabó Attila hunyt el egy szerencsétlen balesetben, márciusban rá emlékeztünk a salakpályán, illetve a családjának is próbáltunk segíteni, ahogy az erőnkéből teltett. Decemberben pedig Tárnok Attila hagyott itt minket, az ő nevével fémjelzett versenyünket Nyíregyházán rendeztük, és ezt a hagyományunkat a jövőben is meg kívánjuk tartani. Tiszteltük, szerettük, nagyon jó barátunk volt, sokat köszönhet neki a mi kis versenysorozatunk. Reméljük, hogy mindenki számára méltó módon ápoltuk a fiúk emlékét, az ő munkásságuknak is köszönhetjük, hogy most ott tart, ahol tart a KZ Invest kupasorozat.

Kik lettek az idei év bajnokai és helyezettei?

Az 1-es kategóriában Dr. Forgács Barnabás, Dalmi Zsolt és Bódi Sándor, a 2-esben Hok András, Ifj. Nagy Lajos, illetve Csabina László, a 3-asban Széll Péter, Fodor Zoltán, valamint Dr. Forgács Barnabás, a 4-esben Szikszai Béci és Kuti János mellett Deczki Zoltán, az 5-ösben Gindeli Balázs, Lipóth Zoltán, majd Kárai István állhatott föl a dobogóra. Az úgynevezett X kategóriában Szikszai Béci, Csabina László és Hok András volt a leggyorsabb. A Lada kupában Gindeli Balázs, Reiman Zoltán, illetve Gróza Ferenc volt a legügye-

sebb, a BMW-seknél pedig Ifj. Nagy Lajos, Széll Péter és Dr. Forgács Barnabás gyűjtötte a legtöbb pontot. A felsorolásból sejtethető, hogy Szikszai Béci, aki igazából „Bécsi” újra egy erős évet tudhat maga mögött, így nem meglepő, hogy a KZ Invest kupasorozat abszolút bajnoki címét megvédte, 2016-ban is az ő vitrinjébe került a legnagyobb serleg. A második Dr. Forgács Barnabás, a bronzérmes pedig Hok András lett.

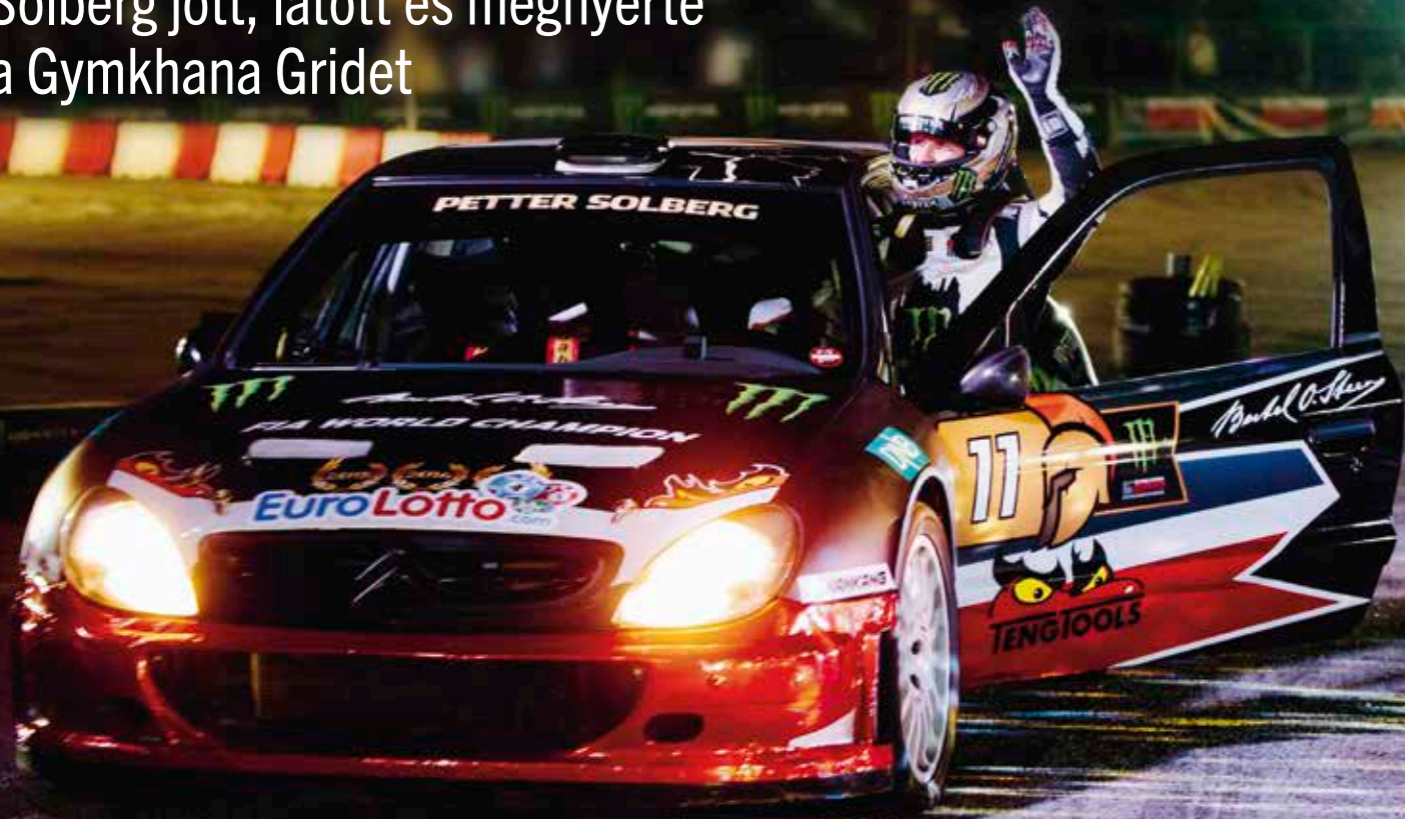
Hogyan tovább 2017-ben?

A terv jövőre is egy hasonló, ötfordulós versenysorozat rendezése, a már bevált recept alapján. Maximális biztosítással és természetesen MNASZ regisztrációval. Szeretnénk előrelépni az időmérés terén. A salakpályán eddig stopperrel mértük az időt, jövőre át kívánunk állni valamilyen bluetooth, vagy GPS alapú mérési módszerre, hogy ezzel is csökkentjük a tévedések lehetőségét. A helyszínek tekintetében nem várható változás, pedig szívesen bemutatkoznánk új helyeken is, ám a környéken korlátozottak a lehetőségeink. De ha a terveinket sikerül megvalósítani, akkor biztos, hogy 2017-ben is sok-sok amatőr autóversenyző tehetség bontogathatja majd szárnyait a KZ Invest amatőr autóverseny-sorozat állomásain.



MARATONI KÜZDELEM

Solberg jött, látott és megnyerte a Gymkhana Gridet



Petter Solberg már eddig is egyedülálló alakja volt az autóversenyzésnek, hiszen két különböző FIA-sorozatban is világbajnoki címmel rendelkezik. Most egy újabb diadalt tűzhet eddigi sikerei mellé, hiszen első nekifutásra győzni tudott egy számára ismeretlen versenyzési formában is, pedig kis híján már az első fordulóban kiesett.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR | FOTÓ: MONSTER ENERGY

Idén már ötödik éve rendezték meg a Gymkhana Grid Final driftes-szlamos versenyét, amely szezonzáró örületet sokan Ken Block nevével azonosítanak. Az amerikai ralikrossz-sztár ugyan nem vitatja saját érdemeit a sorozat életre hívásában, de úton-útfélen hozzát teszi, hogy a Gymkhana fogalma már régóta létezik, ő csak megálmodott köré egy versenyformát, ami 2012 óta megmozgatja a csúszkálástól nem idegenkedő autóversenyzők krémjét, és mostanra igazi presztízsharcá vált, hogy ki nyeri ezt az év végi csatározást, amit a résztvevők már egyáltalán nem könnyed gálaeseményként fognak fel.

A Gymkhana Grid Final erre az évre Görögország déli részére, Athén közelébe költözött, ahol a Marathón külterületén kialakított pályának látványos hátteret biztosítottak a közelben húzódó alacsonyabb hegycsúcsok. Az eseményre

a driftvilág legnagyobbjain és a kvalifikációk során bekerült résztvevőkön kívül ezúttal is több sztárversenyző kapott meghívást. A legnagyobb név egyértelműen Petter Solberg, a rali- és a ralikrossz-vb mezőnyében már összesen három világbajnoki címet szerző norvég volt, de Liam Doran, Reinis Nitiss, Andreas Bakkerud és maga Block is ralikrosszos háttérrel érkezett, ami jelzi, hogy a WRX-ben edződött pilóták stílusához igencsak illeszkedik az a versenyzési forma, amit a Gymkhana képvisel. Ebben a versenyformában egyébként az is jó, hogy tulajdonképpen bárhol megrendezhető: nem kell hozzá konkrét versenypálya, csak egy nagy aszfaltoszt tér, amelyen bóják és egyéb akadályok elhelyezésével alakítják ki a vonalvezetést – amit első lépésként mindenkinek memorizálnia kell. Ezúttal az Égei-tenger közelsége miatt a hajózás volt a hétvége tematikája, így a

megkerülő akadályokat hordók, orsók és méretes csónakok jelentették – ezek körül jelölték ki a nyomvonalat. Két szimmetrikus pálya készült, egy párharc során a pilótáknak mindkettőn végig kell menniük, és az összességében jobb időt elérő jut tovább a következő fordulóba.

A mérkőzés négy napon át, csütörtöktől vasárnapig tartott, a nézők előtt az utolsó két napra nyitották meg a pályát, amikor a kvalifikációkat és a versenyeket tartották. Két kategóriában zajlottak a küzdelmek: a hátsókerék-meghajtásúak és az összkerék-meghajtásúak mezőnyében. A világsztárok többsége az utóbbiban szerepelt, míg a hátsókerékesek között Bakkerud és a Boyzone zenekar énekeseként befutott, de egyébként hivatásos autóversenyző Shane Lynch voltak a legnagyobb nevek. Már csak ezért is váratlanul jött, hogy mindketten hamar búcsúztak. Lynch útlevelproblémák miatt csak szombaton érkezett meg a helyszínre, így néhány próbamenet után már élesben kellett teljesítenie nehezen vezethető szörnyetegével, egy Audi R8-assal. Az időmérésen azonban nem jutott be a legjobb 16 közé, így nem is folytathatta vasárnap. A ralikrossz-vb fiatal sztárja, a Block csapatában versenyző Bakkerud pedig a verseny első fordulójában maradt alul egy hazai sztár, Christos Saitas ellenében.

A már sötétben, pazar fények és látványelemek mellett véget érő küzdelmek során elsőként a hátsókerékesek között hirdettek győztes. Ezt a viadalt az első számú esélyes, Luke Woodham nyerte, a döntőben Adam Eldert legyőzve, ezzel már zsinórban a harmadik évben ő uralja a kategóriát a Gymkhanán.

A többség persze a négykerék-meghajtásúak küzdelmeire volt leginkább kíváncsi, ahol az előjelek azt sugallták, hogy összejöhet az álmódító az eltérő ágra került Solberg és Block között. A norvég azonban már az első fordulóban meleg helyzetet élt át ellenfelével, a finn Riku Tahkóval szemben. Solberg valamennyivel gyorsabb volt az első menetben, ám amikor megkapták a rajtjelet a másodikra, a norvég autója pár métert előreugrott, majd lefulladt. Sikerült újraindítania, ám néhány másodperc hátrányban már vesztett ügynek tűnt számára a harc. Mégis azt láthattuk, hogy a világbajnok minden akadálnál egyre közelebb kerül a másik pályán haladó riválisához, remek hajrával pedig képes volt olyan időt elérni, ami az ő továbbjutását jelentette.

„Nagyon kellemetlenül éreztem magam! – idézte vissza utólag a történeteket Solberg. – Rögtön az első forduló rajtjánál történt, szörnyű volt az egész. Utána az egyetlen lehetőségem az volt, hogy tövig nyomjam a gázt, és végül meglett a továbbjutás, szóval hatalmas szerencsém volt.”

A mezőnynek idén egy igazi közönségkedvenc is a tagja volt Terry Grant személyében. Grantet elsősorban autós kaszkadőrként ismeri a világ, aki képes percek alatt két keréken tartani Land Roverét, vagy épp a motorházaton ülve kormányozni Ford Sedanját – ezen képességeit pedig ezúttal is megcsillogtatta a versenyek szüneteiben. Emellett viszont első alkalommal ő is benevezett az összkerékesek viadalába egy Suzukival. Balszerencsére egész hétvégén gyújtásproblémák üldözték az autóját, és vasárnap egy bója érintése után az első körben ki is esett a Nitiss elleni párharcban – ezt követően azonban sportszerűségről is tanúbizonyságot tett, hiszen lett ellenfelének adta felhasználatlan gumibroncsait, akinek már szűkösek voltak saját keretei.

Solbergnek a hajmeresztő kezdés után könnyebb volt a dolga, a negyedöntőben James Stephent, az elődöntőben pedig Nitist búcsúztatta viszonylag nagy előnnyel. A döntőben aztán Liam Dorannal találkozott, aki a saját ágán drámai körülmények között búcsúztatta Ken Blockot – jobban mondva inkább Block saját magát, miután autója az elődöntő első menetében alig akart beindulni, a másodikban pedig meg is állt a pályán. Az addig ellenállhatatlan amerikai aztán végül a bronzremről is lemaradt Nitiss-szel szemben.

A döntőben aztán mindkét fél a hétvégi legjobbját nyújtotta: Doran először tudott egy

perc alatt körbeérni, de hiába tette ezt meg mindkét pályán, Solberg még nála is magasabb fokozatra kapcsolt: a hétvége leggyorsabb körét teljesítve 58,620-at futott, majd pedig mellérakott egy 59,130-at is, így végül közel két másodperces előnnyel győzte le Dorant a döntőben, és vehette át grandiózus karrierje bizonyára legfurcsább trófeáját, egy buzogányt.

„Előre tudtam, hogy ez egy nagyon komoly kihívás lesz, ahol egyetlen apró hiba is a végét jelenti. És be kell vallanom, hogy sohasem voltam még annyira ideges, mint ezen a napon. Próbáltam volna egy kicsit aludni a sátrunkban, de nem bírtam, mert annyira hideg volt!” – mesélte a győztes, aki „szezonzáró mókázás”-jellege ellenére is fontos fegyvertényként tekint a Gymkhana megnyerésére. Solberg első nekifutásra aratott sikerét pedig még inkább felértékeli, hogy a versenyzőknek év közben nemigen van alkalmuk az ilyen stílusú versenyzést gyakorolni. Az újoncok közül többen most csináltak ilyet először élesben, és ez bizonyítja igazán, hogy micsoda alkalmazkodóképességgel rendelkeznek az autósportok legnagyobb bajnokai: mindegy, hogy milyen pályán, milyen autóval és milyen körülmények között kell gyorsnak lenni, ők azonnal kitapogatják a határokat, és a legmagasabb szinten teljesítenek.



A szünetben sem unatkoztak a szurkolók, ilyenkor páros bemutatót tartottak a versenyzők



POKOL ÉS MENNY

Kis Ádám és a Levianus Motorsport tartalmas éve

124



Mélységet és magasságot is megélt az idén Kis Ádám, aki Mitsubishi Colt Evójával az autókrossz-Európa-bajnokságon, a CEZ-ben és az országos bajnokságban is szerepelt. Az év első fele annyira nem sikerült, hogy még a visszavonulás gondolata is felmerült, év végére azonban visszatért a lendülete, amelyet remélhetőleg 2017-ben eredményre is tud váltani.

FOTÓ: HAJÓSI MIKLÓS

Siker és bizakodásra okot adó teszttel kezdtük a szezont az autó átépítése után Kecelen, melyet ezúton is köszönünk Kelemen Józsi bácsinak. Sajnos a szezon további része, az utolsó három versenyt leszámítva, technikai hibákkal és emberi mulasztásokkal tűzdelt volt.

A szezonban az Európa-bajnoki futamokra fektettük a hangsúlyt. Szerettünk volna mindegyiken részt venni és sikeresen szerepelni. Sajnálatos módon a kítűzött két cél közül egyik sem valósult meg. A kilenc Európa-bajnoki futam helyett csak négy kontinensviadalon vettünk részt, melyből csak két futamon sikerült döntőbe kerülnünk. Hosszasan boncolgathatnám ennek okát, és kereshetném a felelősöket, de az azóta eltelt idő arra biztat, hogy ez felesleges lenne. A szezon derekán (nyár közepén) felmerült annak a lehetősége is, hogy befejezem



● A szezon közepén még azon is gondolkozott Kis Ádám, hogy befejezze a versenyzést, szerencsére nem ezt tette a versenyzést. Utólag nézve jó döntésnek bizonyult, hogy ezt nem tettem meg.

A szezon végére, amikor már csak három verseny volt hátra, teljesen új csapattal vágtam neki a finisnek. Az idő engem igazolt, e három verseny több élményt és örömet adott, mint az előző közel három szezon. Ezúton köszönöm Jakab Martin, Gyökeres Péter, Gyökeres



Jövőre szeretnénk az Európa-bajnokság összes futamán részt venni, és méltóképpen képviselni hazánkat. Természetesen rajthoz szeretnénk állni néhány CEZ- és ob-futamon is. Szeretném megköszönni támogatóim segítségét, és remélem, hogy a 2017-es szezonban is kitartanak mellettem, továbbá köszönettel tartozom családomnak, barátainak, szurkolóimnak az egész évi támogatásért.

KÖSZÖNÖM A TÁMOGATÓIM SEGÍTSÉGÉRT!

Agribiotech | Tabmark Kft. | Imperium Computer Kft. | Belföld Sped Kft. | LKL Color Kft. | Levianus Kft. | Silk Brother Kft. | Molnár és Társai Kft. | Gearbox.hu | Smasher Training System | Hajoka.hu | Gasziszportvideo.hu | Molnár Enikő grafikus | Hornyák Erik Airbrush | Kiskastély Fogadó Étterem – Fűzesgyarmat | és természetesen a csapatom összes tagjának.



SSB Reporter



LOGELEMZÉS EGY KATTINTÁSSAL

ssbreporter.com

Van már Balabit SSB loggyűjtő rendszere. de egy logelemző megoldásra is szüksége lenne?

Próbálja ki az SSB Reportert és ne csak gyűjtse, hanem értelmezze is az összegyűjtött naplóadatokat.



EGY POLCNYI TRÓFEA

Sikerekkel teli évet zárt a KMS Europe



Sokat elmond egy versenycsapatról, ha Juan Pablo Montoya is felkéri őket, biztosítsanak technikai háttérrel gokartos fiának. Kálmán Péter alakulata új utakra lépett, és számos európai sorozatban bizonyított idén. A legfőbb sikereket azonban a Rotax Grand Finalen, azaz a világdöntőn érték el, ahol Kancsár Ferenc segítségükkel védte meg bajnoki címét. Kálmán Péter csapattulajdonossal beszélgettünk a KMS Europe szezonjáról.

SZÖVEG: STROMMER BENJAMIN

A csapat nemcsak Magyarországon, de nemzetközi viszonylatban is a legeredményesebbek közé tartozik a gokartban. Honnan indult az egész, mik azok a sikerek, melyekre szívesen gondoltok vissza?

A következő év lesz a 30. szezonom, melyet versenyzőként vagy csapattulajdonosként töltök. A versenycsapat 2001-ben alakult, mikor abba-

hagytam az aktív gokartozást. Azóta elsősorban a Rotax kategóriákban jutottunk a világ élvonalába, többszörös Európa- és világbajnokok vagyunk. Rengeteg bajnoki címet szereztünk a CEE-ben, azaz a közép-európai sorozatban, Magyarországon és összesen nyolc másik nemzeti bajnokságban. Pár nevet kiemelnék, aki nálunk versenyzett, ott volt 2006-ban Marco Wittmann, segítettünk

két éve Rubens Barrichellónak, és velünk szerezte meg két világbajnoki címét Kancsár Ferenc is.

Büszkeséggel tölti el a csapat tagjait, hogy Wittmann idén már másodszor nyerte meg a DTM-et?

Természetesen, hiszen ez igazolja, hogy nemcsak most, de már tíz éve is minőségi munkát végeztünk, és olyan versenyzők választottak minket, akikben benne volt, hogy az autósportban nagyon magas szintre jussanak el. Én Marcóval máig jó viszonyt ápolok, a hungaroringi DTM-versenyre is elhívtak. Persze, hogy nagyon büszkék vagyunk arra, hogy ilyen komoly eredményeket ért el.

Idén számos bajnokságban és kategóriában elindultatok, magyar és külföldi versenyzőkkel. Hogyan festett a 2016-os felállítás?

Fontos változás történt ebben a szezonban,

hiszen eddig a Speedworld Academy háttér-munkáját láttuk el Bruckban, idén viszont különvált a két társaság, a KMS Europe évek óta először saját lábára állt. A CEE bajnokságot négy versenyzővel kezdtük el, végül pedig 14-gyel zártuk. Meg is nyertük a MiniMax kategóriát Marcel Surmaczcal, dobogón végeztünk Kovács Zsomborral, Fodor Géza pedig második lett a DD2 Mastersben. A KMS nagy eredményei azonban főleg a Rotax Grand Finalen ütköztek ki, ahol a MiniMax kategóriában megnyertük a címet egy dél-afrikai fiúval, harmadikok lettünk a finn Luka Nurmival, a Juniorban másodikok Kovács Zsomborral, a DD2-ben elsőek Kancsár Ferencsel és harmadikok Josh Harttal – őket mind a KMS látta el. De sok más bajnokságban is versenyeztünk, a Rotax Euro Challenge-en, a Euro Finalen, melyen második helyen zártunk egy orosz pilótával, a magyar bajnokságban, ahol Dominkó Arnold második lett a MiniMax kategóriában, Gyutai Péter pedig harmadik a MaxMasterben. Továbbá Losonczy Leventével megnyertük az osztrák NÖL bajnokságot, és Luka Nurmival harmadik helyet szereztünk a BNL, tehát a Belgium-Hollandia-Luxemburg sorozatban.

Az év legnagyobb magyar gokartos eredményét Kancsár Ferenc érte el, aki címet védett a Rotax Grand Finalen. Ő a szezon addigi részében nem a csapattal versenyzett, de a világdöntőn mégis a KMS-sel indult.

Ő és édesapja megkerestek minket előtte, hogy segítünk-e nekik, és mi abszolút nyitottak voltunk rá, hiszen ő is magyar, és mi is magyarok vagyunk. Rengeteg közös eredményt értünk el együtt, amiket sosem felejtünk el, beleértve a 2015-ös vb-címet. Ezért mindig a rendelkezésére fogunk állni, ha szükség van a segítségünkre.

Egy nevet még ki kell emelni, akivel idén együtt dolgoztatok: Sebastian Montoyát, az egykori F1-es, Juan Pablo Montoya fiát. Mire terjedt ki ez az együttműködés?

Ő a MicroMini Euro Finalen volt velünk, emellett a Florida Winter Touron mi adtuk neki a szakmai asszisztenciát 2016-ban, és jövőre is mi fogjuk. Tulajdonképpen én vagyok a Team Montoya csapatmenedzserre a holtidőben, amikor Európában nincsenek versenyek. Ez is egy nagyobb csapat, több pilótával, köztük kolumbiai és európai versenyzőkkel.



Megszámolhatatlan bajnokságban szerepelt az idén a KMS csapata és halmozott sikert sikerre



Jövőre még tovább növekszik a csapat?

Nagyon komoly terveink vannak, mert azaz, hogy idén ilyen eredményeket értünk el, egy jó kis csapat állt össze körülöttünk, ami főleg a Junior és a MiniMax kategóriában népes. A CEE első versenyére már most 15-en vagyunk, és még messze a szezonkezdet. Az elmúlt évben a bő stábunk 15 fő volt, de még így is keresnünk kell további szerelőket. Nagy céljaink vannak azokban a bajnokságokban, ahol elindulunk, így a magyar ob-n, a CEE-ben, az Austrian Openen, a BNL-ben, a Euro Challenge-en és a Florida Winter Touron. Ahogy látható, sok helyen fogunk versenyezni, nagyon ügyes magyar és külföldi fiúkkal ahhoz, hogy erős eredményeket érjünk el.



BETÖRNI A VADLOVAT

Új autóval versenyzett 2016-ban Kohári Zoltán

Az idei szezont főleg a vadonatúj Predator beállításával töltötte a Tomracing Motorsport versenyzője, jövőre azonban már mindenképpen támadna az Európa-bajnokságon, de az AFM-nek beszélt a drag/drift szakág honi helyzetéről is.

SZÖVEG: GOBODICS TAMÁS



„Szép évadot zárt a drag/drift szakág, a dragversenyeken rengeteg külföldi versenyző fordult meg nálunk, az utolsón például tizenegy országból érkeztek hozzánk pilóták. A magyar versenyzők remekül helytálltak, nagyon gyorsak voltak idén is” – mondta Kohári Zoltán a szakág helyzetéről.

A driftversenyek kapcsán is egyértelmű a fejlődés. „Öt driftverseny volt idén, és sikerült Közép-Európa versenyzőit összefogni Magyarországon, 2016-ban a szlovákok, a románok, a csehek és a lengyelek közül is nagyon sokan versenyeztek itt, de az egyik máriapócsi futamra jött például svéd versenyző is. Én úgy gondolom, hogy a drift megérett arra, hogy önálló szakág legyen 2017-ben, nagyon szépen fejlődik, most éppen a szabályok egységesítése történik a környező országokkal, hogy ha eljönnek versenyezni, akár egy nemzeti fordulót is meg tudjanak tartani Magyarországon. A magyar versenyzők nagyon sokat fejlődtek, már nem ritka az 500-600, vagy akár 700 lóerős autó itthon sem, ezek pedig már fel tudják venni a versenyt bármelyik ország nemzetközi mezőnyével.”

Kohári idén egy vadonatúj autóval, a Predatorral versenyzett a dragfutamokon, és ha nem is a leggyorsabban, de sikerült teljesíteni a kitűzött célokat. „Az én szezonom érdekesen alakult. Nagyobb elvárásokkal vágtam neki az évnek, végül teljesültek a kitűzött célok, viszont sokkal lassabban, mint ahogy terveztük. Építettünk egy vadonatúj autót, ami az év végére eljutott oda, hogy közelített az eddigi legjobb időmhöz. Van még lemaradás, de nagyon jó irányba haladtunk, szerintem egyébként az autó gyönyörű, és sok pozitív visszajelzést is kaptunk.”

Egy új autó pontos behangolása persze nem megy egyik percről a másikra – 2016 nagy-



● Az új autó még nem forrta ki magát teljesen, de nagyon sok lehetőség van benne és igazán szemet gyönyörködtető

részt ezzel telt Koháriék számára. „Idén főleg az autó beállítása történt meg, és meg is kellett szokni. Edzeni ugye nincs túl sok lehetőségünk, hiszen a motorokat egy bizonyos üzemóra után szét kell szedni, és sok mindent ki kell rajta cserélni, gyakorlatilag komplett felújítást végzünk hatvan futam

után. Ezért csak a versenyeken használjuk, így pedig elég sokáig tart pontosan beállítani” – magyarázta a versenyző. 2017-ben viszont már támadni akar: a cél egyértelműen az Európa-bajnoki dobogó, és a Predatort alkalmasnak tartja erre. „Szerintem jövőre az Európa-bajnokságon meg fogjuk mutatni, hogy kik is vagyunk mi, Magyarországot képviselve szeretnénk megfelelő helyezést szerezni. A cél természetesen a dobogó valamely foka, de itt, a 16-23 fős kategóriákban ezt nem könnyű elérni, hiszen a kontinens minden részéről jönnek versenyzők. Azonban azt gondolom, hogy az autónk megfelelő, és a cél reális lehet.”

SIKERES SZEZON

Évet értékelték a Sorex csoport versenyzői



Remek 2016-os szezonon van túl a Sorex csoport valamennyi egysége, versenyzői több bajnoki címet és dobogós eredményt értek el.

SZÖVEG: MÁTÉ ZSOLT

A Sorex csoport háromfős ralikrosszos különítményének tagjai közül a legeredményesebben Majerszky Gábor szerepelt, aki a Magyar Kupa Suzuki Divíziójának bajnoki címét gyűjtötte be az utolsó előtti máriapócsi futamon. Majerszky minden alkalommal arról beszélt a futam végi interjúkban, hogy a kategóriatársakkal vívott küzdelmet régen látott sportszerűség és összetartás jellemezte. A futamgyőztes személyét szinte lehetetlen volt megjósolni a korrekt küzdelmet hozó teljes 2016-os szezon alatt. A bajnoki címmel a tarsolyában Gábor a szezonzáró nyirádi futamon már az autókrossz-szakágban próbálta ki magát kilencedik helyet szerezve a TAX 1600-as kategóriában. Wieszt Jankó a Supercar kategória benjáminjaként a szezon során hihetetlen magas-

ságokban és mélységekben is megfordult. Nem egyszer önhibáján kívül került a pálya szélére, vagy pozíció(ka)t veszítve került hátrányba az élen autózókkal szemben. A fiatal pilisvörösvári pilóta tehetsége megkérdőjelezhetetlen, üde színfoltja a kategóriának. A máriapócsi futam felért egy rémálommal. Az első előfutamban egy rajtbaleset után Jankó a pálya mentén fejezte be a versenyt, és értékes pontokat veszítve az összetett második helyéről a negyedik helyre esett vissza. A záró nyirádi futam „lehetetlen küldetése” az volt, hogy Jankó oda tud-e érni a kategória dobogójára. A máriapócsi kiesését követően Jankó a Supercar kategória összetettjének negyedik helyére esett vissza, így azzal a nem titkolt céllal vágott neki a nyirádi szezonzárónak, hogy visszahódítsa a bajnoki második pozíciót. Kivárára autózva, folyamatos számolgotás mellett vasárnapra összeállt a kép. Jankó teljesítménye kifutódott, és legjobb szezonját produkálva második lett a bajnoki címet már máriapócsan megszerző Kiss Pál Tamás mögött. Csirmaz Brúnó idei teljesítménye igencsak megüvegelendő. Az STC -2000 kategória

második helyét és az FIA CEZ hasonló kategóriájának ezüstös pozícióját tudhatja magáénak a fiatal mezőkövesdi pilóta. Jól indult a szeptember végi rabócsiringi futam Brúnó számára. A három előfutamból két második hely Castoral mögött jó alapnak bizonyult. Csakhogy a harmadik előfutam technikai hibája a 10. helyet jelentette Brúnónak. A csapat azonban az elődöntőre összerakta a Hondát, és a rajtrács második kockájából vágathott neki a kategória döntőjének. A döntőben viszont Kádár Patrik meglepte Brúnót a rajtot követően, akinek a döntő leintéséig már nem sikerült visszaelőznie vetélytársát. Nyirádon fordult a kocka! Brúnó visszaadta a kölcsönt jó barátjának, Kádár Patriknak! Biztonsági autózásra próbált berendezkedni, de az égiek ezt nem minden alkalommal támogatták. Sima első előfutam, majd fékproblémák, majd randevú a fallal... De a csupa nagybetűs CSAPAT ott áll mögötte és „összefofozták” a fényésért autót! A döntő negyedik pozíciójából induló pilóta győzelemmel zárta a futamot, miután erőből körbeautózta ellenfeleit.

Hoffer Zsolt a Sorex csoport ralis pilótája az idei Veszprém Ralin emlékezeteset esett. A nehéz helyzetbe került pilóta azonban nem maradt egyedül, mert támogatóinak segítségével a Székesfehérvár Ralira talpra állt az Opel Adam R2. A futam az új autó belakásáról és a tempó visszaszerzéséről szólt. A verseny végén a céldobogón a csapat egy harmadik hellyel gazdagodott, ami a kategória összetettjének második helyét jelentette. A következő, kassai futamon a tisztes helyállás céljával vágott neki Zsolti. A versenyvégi céldobogón az ORB 6. kategória harmadik helyezetteként gurulhatott át az Opel Adam R2, a plusz pontokat jelentő erőgyorsaságin pedig a második helyet szerezték meg, ezzel megerősítették a kategória összetettjében a második helyet. A jubileumi 50. Mecsek Ralira testben és lélekben megerősödve érkezett meg Hoffer Zsolt és Milcsevics Lóránt. A futam alatt sikerült az élen autózni, de a mecseki pályák végeztével 0,5 másodperc hiányzott a futamgyőzelemhez, így pontegyenlőséggel kellett nekivágni a záró IV. Miskolc Autó-Ózd Rali gyorsainak. A nyolcfutamos bajnokság pontértékelési rendszere alapján a bajnoki második helyezés látszott elérhetőnek. A bajnoki cím csak kategóriatársuk kiesése esetén „hullhatott volna” az ölükbe, amit a sportszerűség alapján nem kívántak. A versenyvégi céldobogón az ORB 6. kategória második helyezetteként gurultak át Zsoltiék, mely egyben a bajnokság második pozícióját is jelentette.



A 2016. év nyarán Veszprémben elszenvedett baleset után a kategória dobogós helyezések megtartása is távoli céljá vált, de céltudatos és stabil versenyzésük eredménye alapján talpra álltak, és a csapat segítségével behúzták a bajnoki második pozíciót.

A Sorex csoport egyetlen drifere az idei negyedik ob-futamon, Máriapócsan a már jól ismert Trackwood névre hallgató rendezvényen vett részt, ahol egy nemzetközi bajnokság (Drift Allstars) is jelen volt. Nekik is köszönhetően újra egy erős nemzetközi mezőnyben mérte meg magát Nagyházi „Tücsi” Lóránt. Sikerült az ötven versenyzőből bejutnia a Top32-be, ahol sajnos a második körben falat fogott a Marczin Banowicz elleni csatában, így nem jutott tovább. A bajnoki pontvadászat-

ban ezzel a kieséssel az ötödik helyre került. Az utolsó futamon, a Hungaroringen is erős nemzetközi – lengyel, román, szlovák – mezőny vonult fel a magyarok mellett, ahol új gumit tesztelve a Top16-ig jutott Nagyházi, de Ámon Olivér kiejtette, így ezt a versenyt a 11. helyen sikerült zárnia.

A Sorex csoport legfiatalabbjának, Kiss Zsombor gokartosnak az életébe komoly változás állt be, miután fejlődése érdekében menedzsmentje úgy döntött, hogy az ob-versenyrendszert elhagyják, és a Mezőhegyi Túraban folytatják a szezon, ahol a MicroMax kategóriában negyedik lett. Az ob-n a magyarok közt 11., az utolsó helyen végzett – de nem csoda, mert a hét versenyből csak három állt rajthoz. Eredményei több, mint biztatóak a jövőre nézve!

● Sikeres évet zárt a Sorex csoport, amely több szakágban volt érdekelt versenyzői révén



● Wieszt Jankó, Kiss Pál Tamás mögött lett második a bajnokságban



TOPPILOTÁK TOPLISTÁJA

Herczignek még szoknia kell az elektromos gokartot

A miskolctapolcai Avalon Park és a Formula.hu weboldal szervezésében minden hónapban más és más magyar toppilóta látogatja meg a létesítmény területén található Hell Kart & Event Centert, hogy az elektromos gokartokkal is bizonyíthassák tudásukat, és létrehozzák a pályán megforduló toppilóták toplistáját.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

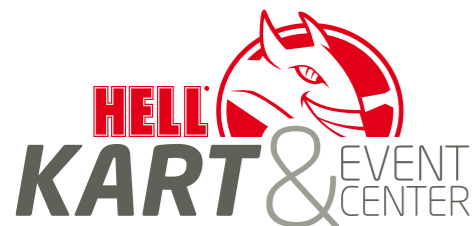
A játék negyedik vendége a Skoda Rally Team Hungaria tagja, az idén harmadszor abszolút magyar ralibajnokká koronázott Herczig Norbert volt, aki családjával érkezett a Miskolctapolcára, és teljesen lenyűgözte a helyszínt. A versenyzéssel ugyanakkor nem volt könnyű helyzetben, hiszen az ő autója teljesen másképp működik, mint a gokart, át kellett állítani az agyát, hogy komoly időeredményt tudjon elérni a pályán. A rekordoktól végül így is elmaradt, de a stopper által mutatott időt mégis sokan megirigyelhetnék az Avalon Park vendégei



● Herczig Norbert életében először vezetett elektromos gokartot, de még visszatérne, hogy újra kipróbálhassa

közül, 42,732 másodperc alatt ért körbe a miskolctapolcai helyszínen.

Norbi magazinunknak persze nem csak gokartos élményeiről, hanem jövő évi elképzeléseiről is beszélt. Megtudhattuk: a 2016-os évvel nagyon elégedett, de már a következő szezonra készül, amely alapozás lesz számára egy következő szezonbeli kihívásra, az európai-bajnoki sorozatra.



AMIT EDDIG NEM TUDTÁL HERCZIG NORBERTRŐL

KIVEL KÁVÉZNA SZÍVESEN?

Dr. Csernus Imre

KEDVENC FILM

Üvegtigris 1, 2.

GYERMEKKORI PÉLDAKÉP

Nyilasi Tibor

GYENGE PONT

akkor is szókimondó, amikor nem kellene

BABONA

nincs

KIEGÉSZÍTŐ SPORT

futás, úszás, speciális képességfejlesztő edzés

HA NEM AUTÓVERSENYEZNE

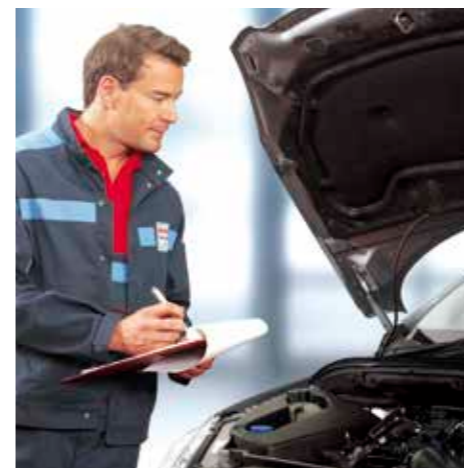
focizna, evezne, vízilabdázna

BOSCH Service



Car-éra

ÉLETRE TERVEZVE



Megbízható használt autók Bosch Garanciával

- Javítások
- Karbantartások/inspekciók
- Hatósági vizsgálatok
- Gépjármű-alkatrészek

BOSCH Car Service Car-Éra Kft.

2030 Érd, Iparos utca 40.
Az M7-es autópálya levezetőjénél

www.car-era.hu

dunaauto.hu/peugeot

ÚJ PEUGEOT 3008 SUV

SUV NEM MENT MÉG ILYEN MESSZIRE



ÚJ PEUGEOT i-COCKPIT VEZETŐHELY / SÁVELHAGYÁST KORRIGÁLÓ RENDSZER* /
AUTOMATIKUS VÉSZFÉK* / VEZETÉK NÉLKÜLI TELEFONTÖLTŐ*

A PEUGEOT A TOTAL-T AJANLJ

ÚJ PEUGEOT 3008 SUV

MOTION & EMOTION

DUNA AUTÓ

Duna Autó Zrt.
1037 Budapest, Zay utca 24.
Telefon: +36 1 801 4203



ÚRI JÁTÉKSZER

Bemutatták a Ferrari 488 versenyzésre készült változatát



A Ferrari Daytonában rendezett évváró rendezvényén színre lépett a 488 Challenge névre keresztelt járgány, amely a 2015 óta elérhető utcai modelljük továbbfejlesztett változata, kifejezetten versenypályákra hangolva.

SZÖVEG: TDK | FOTÓ: FERRARI

A Ferrari Challenge egy 1992 óta létező, jövőre negyedszázados fennállását ünneplő versenysorozat, amelynek keretében három kontinensen is rendeznek bajnokságokat a Ferrari-tulajdonos amatőr pilóták számára. A mögöttünk álló időszakban már több mint 1000 futamot tartottak meg, amelyek során több mint 1000 úrversenyző fordult meg a pályákon. A Ferrari 488 Challenge a hatodik modell lesz, amit a jövő évtől kezdődően használhatnak a sorozat résztvevői. Ez lesz az első, amely turbófeltöltéssel rendelkezik, és a széria eddigi legerősebb kihí-

vójának számít majd a maga 670 lóerejével és 3,9 literes V8-as motorjával. Beszédesebb, hogy a sorozat fioranói körrekordját máris egy másodperccel megdöntötték vele, ami immár 1:15,5.

Az utcai 488-as modellhez képest kisebb tömeggel rendelkezik, eltérő motorvezérlést és rövidebb váltóátvételést is kapott – utóbbi serkenti a gyorsulást, így álló helyzetből maximális fordulatszámra pörögve már hat másodperc alatt eléri a negyedik sebességi fokozatot.



Fioranóban egy másodperccel futott jobb időt a 670 lóerős új 488-as, mint a Ferrari Challenge-es elődje



SPORTTAPASZTALAT

Sokat ígér a NextEV szupersportkocsija

136



A kínai NIO konszern szárnyai alatt tavaly Formula–E bajnoki címet szerzett NextEV idén nagyot lépett és bemutatta a jövő szupersportkocsiját, természetesen elektromos hajtással.

SZÖVEG: TDK

Iszonyatos teljesítményt, 1360 lóerőt fejt majd ki együttesen az a négy villanymotor, amely a kínai NextEV legelső autóját, a kevéssé lírai nevű NIO EP9 szupersportkocsiját hivatott hajtani.

A műszaki adatok egyelőre hiányosak: a teljesítményen kívül a gyorsulás (7,1 másodperc nulláról 200 km/óra), 313 km/óra végsebesség és 427 km hatótávolság szerepel a listán. Ha kiürültek az akkuk, nem kell a töltéssel bajlódni, elég cserélni őket. Minden eddig elhangzottnál félelmetesebbnek hangzik azonban a féktelje-



Ha megvalósul, a NextEV lehet a világ leggyorsabb villanyautója



sítmény: az elől-hátul 408 mm-es tárcsák állítólag 3,3 g-vel lassítják az autót – ehhez persze az abroncsoknak is lesz egy-két szava.

A NextEV a jelek szerint tisztában van azzal, hogy pontosan mit is kell kommunikálni a világgal: a cég elvitte prototípusát a Nürburgringre, ahol 7 perc 5,12 másodperc alatt csavart le egy kört a kocsit. Ez minden idők legfürgébb villanyautójává teszi, és olyan hagyományos sportautók vetélytársává, mint a Nissan GT-R Nismo vagy a Dodge Viper ACR.

Az utastérben az illusztrációk tanúsága szerint multifunkciós versenykormány és nagyméretű, könnyen leolvasható kijelzők teremtenek versenyhangulatot. Az egyetlen dolog, ami kissé visszavetheti a lelkesedést, hogy az autó sorozatgyártásáról egyelőre nem szólnak a hírek.



AQUAPROFIT

Műszaki, Tanácsadási és Befektetési Zrt.



A fenntartható fejlesztések szakértője

Szakterületeink:

- környezetvédelem
- vízgazdálkodás
- vízkezelés
- területfejlesztés
- turizmus
- projektfinanszírozás

www.aquaprofit.com



JÁTÉK FELNŐTTEKNEK

Ford Focus RS

Szinte konkurencia nélküli a Focus legerősebb kivitele, amely olyan élményekkel ajándékozza meg az arra érdemes felnőtteket, amely a gyermekkor legszebb karácsonyi emlékeit is képes elfeledtetni.

SZÖVEG | FOTÓ: TDK

A Ford Performance részlege nagyon jól végzi a munkáját, és ez meglátszik az egyik legújabb gyöngyszem, az esetünkben babaképek Focus RS képességein is. A mérnökök az egykori Escort RS Cosworth-os vonalat meglovagolva a ma elérhető legjobb technikát építették bele az autóba. Ezt leginkább a hajtásra értjük, amelyben már kapcsolható a driftmód, ami szinte hátsókerekessé varázsolja a 4x4-es Fordot. A trükk alapvetően megkülönbözteti a kocsit a többi 4,7 másodperc alatt százra gyorsuló és 266 km/óra végsebességre képes járműtől, különösen az

elsőkereskes konkurensektől. Az ülésbe préselő gyorsuláshoz és a jó fékekhez jön még a dögös motorhang a visszadurrogásokkal, ami ralis hangulatot varázsol a fülkébe. Lazább talajú utakon kevésbé kopnak az abroncsok, így ott lehet gond nélkül helyben forogni, vezetői tudással felvértezve pedig keresztbe menni, mint a raliversenyzők. Ez azt a reakciót váltja ki a hozzáértő sofőrből, mint a kisgyereknél a játék: szinte kilóg a nyelve, miközben nagyon élvezzi a produkciót... Négy menetprogram található az autóban, a hajtástechnika kulcselemét, a hagyomá-

nyos differenciálmű nélküli hátsó „dift”, a GNK hajtás specialista szállítja. A hátra épített, két precízen szabályozható többtárcsás kapcsolónak köszönhető a driftmód is. A Mustangban is használt, de attól több részletben eltérő négyhengeres ereje bőven elég a keresztbe autózáshoz és a hátsó kerek füstöltetéséhez.

A Focus „hibája”, hogy kívül és belül is alig különbözik az átlag Focustól, és az úton lévő nyomvályuk könnyen megvezetik az autót. A fogyasztás más terület, ott civilizált használatnál egy kicsivel tíz liter alá lehet vinni az



A Focus RS a hajdani Escort RS Cosworth utódjának tekinthető, mivel már négykerék-hajtású



étvágyat. Persze, ha a sofőr elkezd próbára tenni a saját és az autó képességeit, akkor a 16–18 liter sem elérhetetlen, sportosabb vezetéssel a 14 liter körüli átlag a reális. A modell ugyanakkor a hétköznapi közlekedésben viszonylag jól használható, az életézés nagyjából olyan, mintha bukócső nélküli raliautóval járna valaki. A rugózás keménysége elviselhető, a kuplung izmos,

és fontos szempont, hogy ha valaki hosszabb túrákat tervez az RS-sel, az első pár napon lelkesítő sportos motorhang autópályá-tempónál, órákig hallgatva már idegesítő tud lenni.

Mindezek ellenére nem kétséges, mit választana az autósok nagyon nagy hányada, ha csak egy próbaútra is felkérést kaphatna a legsportosabb Focus tesztelésére...

MŰSZAKI ADATOK

Hossz/szél./mag.:	4360/1823/1484 mm
Motor:	2253 cm ³ , 350 LE/6000, 440 Nm/2000
Gyorsulás (0–100 km/h):	4,7 s
Ár:	14 233 000 Ft (alapár: 12 100 000 Ft)
Tesztautó:	Ford Közép- és Kelet-Európai Kft.

A TESZT TÁMOGATÓJA:





RITKASÁG

Jaguar XF Portfolio 35T AWD

Olyan dolgokkal édesíti meg a vezetőjének az életét a Jaguar XF, amelyet csak egy konkurens tud: kompresszorral feltöltött V6-os benzin motor hajtja. Ezt tetézi, hogy remek a vezethetősége, földöntúli a kényelme, az eleganciájáról pedig nem lehet vitát nyitni.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

A kilenc éve kapható XF második generációja tavaly jelent meg a piacon, abban szegmensben versenyez, ahol az Audi A6, BMW 5-ös sorozat és a Mercedes E az etalon. Lehet, hogy a Jaguar minőségben, anyag-használatban, kidolgozásban nincs teljesen partiban a német trióval, viszont dinamizmusban, vezetésben, motorhangban nagyon ott van az angol.

A modell esetében szerencsére nem loholtak a konkurensek után a tervezők, ötletes és könnyen kezelhető a gyújtás ráadásakor előbújó kör alakú automataváltó kapcsoló, hasonlóan látványos a műszerfali szellőzőrostélyok fedelének a felhúzódása. A magasabb Portfolio felszereltség részeit képezték a fantasztikusan kényelmes, hosszanti hurkákkal ellátott, valódi bőrrel burkolt ülések. A felvonultatott elektronikus arsenal talán pár dologgal kevesebbet tud, mint az előbb említett hármas, viszont az XF mással csábít. Aki a Jaguarban gondolkodik, az amúgy is más úton jár, mint az átlag, az XF vevői között megtalálni a technikai különlegességre vágyó autós mellett azt is, aki szeret és tud is

vezetni. Ehhez adottak a műszaki feltételek, mert ott az alu karosszéria, ami a nagy motor, a négykerék-hajtás és pazar felszereltség miatt már 1760 kilós. A kanyarodásban és az élvezetes vezetésben nem csak a nyomték 60 százalékat a hátsókerekekre irányító 4x4-es rendszer segít, hanem az igényes futóművek is. Nem várt a végeredménye a felvonultatott technikának és a hangolásának: az ötméteres üzleti limuzin nagyon megy, az 5,4 másodperces százás sprint igen jó érték. Ha ez nem lenne elég, úgy lehet vezetni a testes autót, hogy élvezzi a sofőr a vezetést. Ami ebben a ligában nem jellemző.

A rugózás hangolása igen jól sikerült, elfogadható a futómű feszessége és a remek csillapítás is. Megmaradt a hátsóhajtású jelleg tempós kanyarodásnál, így az autó fara szépen, kontrollálható formában elindul kifelé. Ezt a természetes mozgást, szerencsére nem változtatták át a hajtásszabályzás programozásával. A koronát az egésze a kompresszoros V6-os teszi fel: késedelem nélküli a gázreakciója, jól pörgethető, a hangja pedig fenomenális.



Aki dinamizmusra, vezetési élményre és motorhangra vágyik, annak biztosan bejön az XF



MŰSZAKI ADATOK

Hossz/szél./mag.: 4954/1880/1457 mm
 Motor: 2995 cm³, 340 LE/6500, 450 Nm/4500
 Gyorsulás (0–100 km/h): 5,4 s
 Ár: 20 110 000 Ft (Alapár: 11 928 000 Ft)
 Tesztautó: British Automotive Hungary Kft.

A TESZT TÁMOGATÓJA:



Drágának találja az új autókat?

Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz
 Nyitva tartás: H-P: 7:30-16:30
 1221 Budapest, Hajó u. 1.

www.kovesdan.hu
 Tel.: 061-229-2500/12m.
 szerviz@kovesdan.hu



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

KövesdánKft.
 Independent car dealer and repair service

KATEGÓRIÁT UGROTT



Kia Sportage GT Line 2.0 CRDi

A koreaiak stratégiájának működőképességét bizonyítja a Sportage, amelynek a legjobban felszerelt kivitelét tettük próbára. A fedélzeten az erős turbódízel, a 4x4-es hajtás és a jó felszereltség.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

A Kíának egy ideje az a kommunikációja, hogy a márka megérkezett a prémiumligába. A kategóriaugrás azonban nemcsak jól fogalmazott sajtóközleményekben és magasabb árban nyilvánult meg, a kijelentések is megelőzték.

A Sportage például tavaly újult meg, és rögtön egy igen érdekes játékot játszik vele a gyár: az alapkivitele már valamivel hat millió alatt elérhető a magas fordulaton járó 1,6-os motorral és elsőkerék-hajtással. Ennek a modellnek az ellentéte, a négykerék-hajtású, 400 Nm nyomatékot tudó kétliteres turbódízel, plusz az automataváltó és a GT Line felszereltség.

Az is csábító, hogy az autó a konkurensekénél szélesebb (1855 mm), így az utastérben hatalmas a hely. A belsőt látszik az igyekezet, jó az anyagválasztás, és a kidolgozás is megfelelő, ami kicsit visszavett a lelkesedéstől, a teljesen fekete belső, ami nekünk elég komornak tűnt. Az összes ülést lehetett fű-



Széles skálát fed le a Kia a Sportage modell különböző felszereltségeivel, a GT Line viszont egyértelműen a prémium kategóriába tartozik

teni, az első kettőt pedig hűteni is – előbbi ki is próbáltuk a hideg reggeleken, remekül működött.

Ami szintén szimpatikus és gyakorlatias, hogy a tervezők nem követték a ma divatos, mindent a központi kijelzőre telepítünk irányvonalat: a szellőzés és más sokszor használt funkciókat jó érzettel lehet kapcsolni a képernyő alatt. Így az átlagnál kisebb kijelző csak a szórakoztatásért és a TomTomtól érkezett navigációért felel. Elektronikai vonalon elég erős a Sportage, az automata parkolástól kezdve, sok hasznos és jól működő vezetési segéd található a fedélzeten.

A prémiumszint elérésére való törekvés mellett a praktikus ötleteknek is jutott hely: az 503 literes csomagteret rolját el lehet rejteni a csomagterben, és a hátsó üléstámla hét fokozatban dönthető. A hátsó ülések síkba helyezését követően 1330 literes tér keletkezik. Az alapmodellhez viszonyított dupla ár nem véletlen, itt lényegében egy európai csúcs-

modellről van szó. Mindez nemcsak a felszereltségen és a kinézetben látszik, hanem a felvonultatott technikán is. A 185 lóerős, 400 Nm párosa és a négykerék-hajtás minden időjárási körülmény között jól kezelhető, biztonságos autót tesz a Sportage-et. Az új fejlesztésű futóműveknek köszönhetően viszonylag közvetlen a kormányzás. A terepjárás feledhető, ez más gyártmányok területe, mint azt a kocsik abroncsai és a személyautókkal vetekedő hasmagasság is bizonyítja.

MŰSZAKI ADATOK

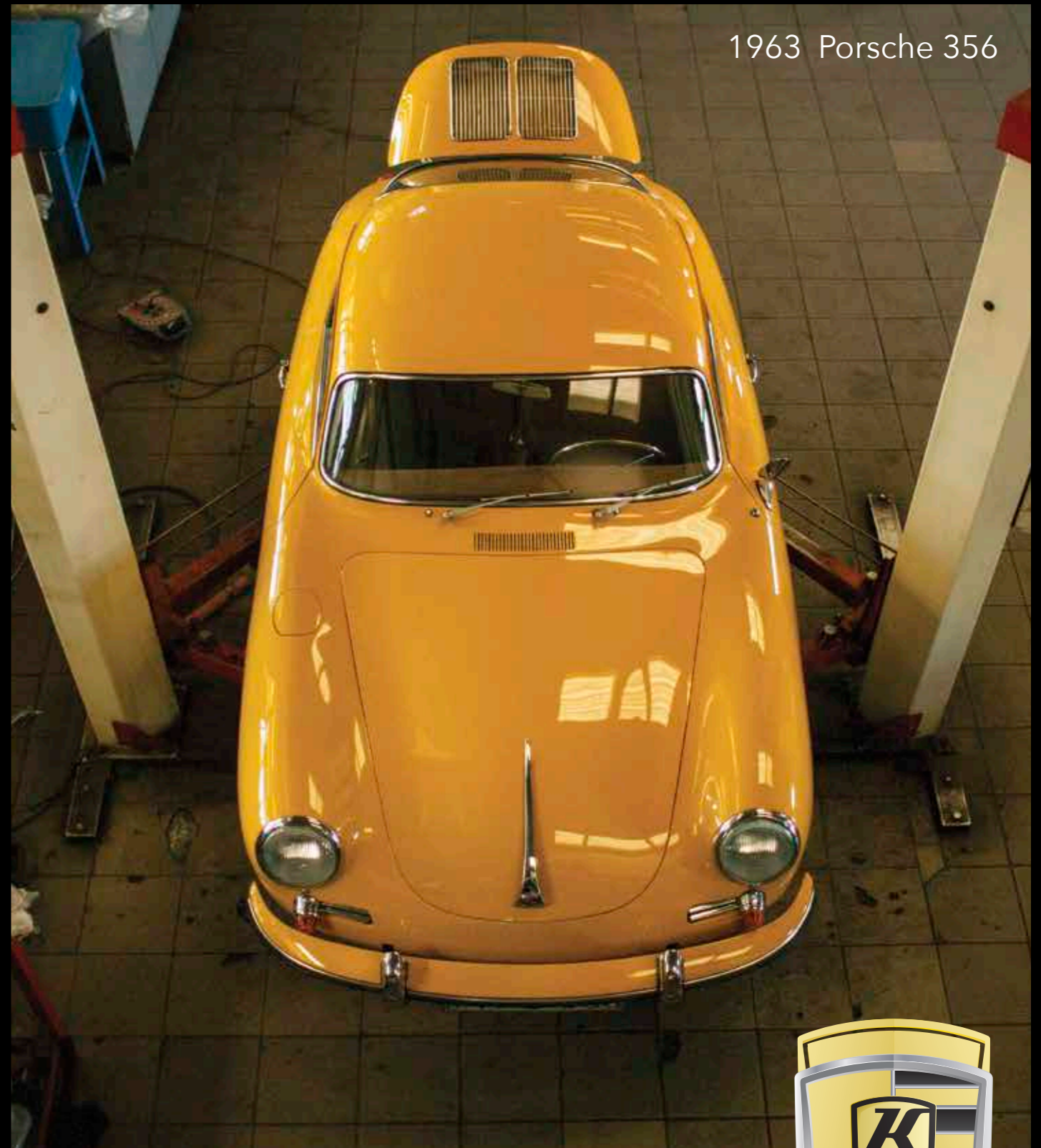
Hossz/szél./mag.: 4480/1855/1645 mm
 Motor: 1995 cm³, 185 LE/2775–4000, 400 Nm/1750–2750
 Gyorsulás (0–100 km/h): 8 s
 Ár: 11 046 000 Ft (alapár: 5 799 000 Ft)
 Tesztautó: Kia Motors Hungary Kft.

A TESZT
TÁMOGATÓJA:



www.Porsche911service.hu

1963 Porsche 356



Minden típusú Porsche szervizelését vállaljuk!
 Időpont 2 napon belül: +36704500528
 1221 Bp, Hajó utca 1.



Kövesdán Kft
 independent car dealer and repair service

Szárni

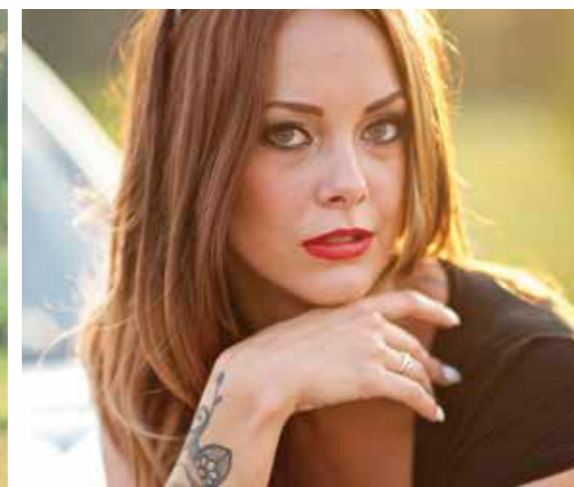
ÉS A BMW X6 M

144



FOTÓ: JANICS ATTILA

145



AUTÓ
BMW X6 M
2016
423 kw
575 LE

LÁNY
SZÁRÁ SZÁSÁ
TOTHOVÁ
20 ÉV
NYÍREGYHÁZA
HOSTESS



OLVASÓINKTÓL

AZ ABU DHABI NAGYDÍJRÓL

Na, ez egy zseniális verseny volt. Hamilton mindent megtett, de ez most nem jött össze. Rosberg megérdemelten lett bajnok. Jövőre viszont pont ilyen közel szeretném látni a Red Bullt és a Ferrarit is, mint ezen a futamon, csak erőből!

Hüse Roland

ROSBERG MEGDÖBBENTŐ VISSZAVONULÁSÁRÓL

Nagyon sajnálom, mert szimpatikus volt, és megmutatta a többieknek, hogy le lehet győzni Hamiltont. Egyúttal viszont meg is értem, hiszen elfogytak a motivációi. Nem irigylem tőle azt a stresszt, amit az idén ő átélt. Minden további jót kívánok neki és családjának! Danke Nico!

Kovács János



BUTTON, MASSA ÉS ROSBERG EGYSZERRE TÁVOZIK

Szomorú olvasni, hogy a régi pilóták szépen, lassan mind visszavonulnak. Még emlékszem, amikor 2006-ban Nico a Williamsben ülvé elrajtolt az első futamán, és Palik László még a jövő nagy sztárjaként mutatta be, most pedig már távozik is. Nem ő volt a kedvencem, de akkor is szomorú, ahogy Massa és Button visszavonulása is.

Gyovai Gábor

LEHET-E ESÉLYE ALONSÓNAK A MERCEDES ÜLÉSÉRE?

Nem hinném, hogy a Mercedes kivásárolná a szerződéséből Alonsót. Már ő sem fiatal, és a Mercedesnek éppen egy fiatal pilóta kellene, mert jó esély van rá, hogy Hamilton sem fogja meghosszabbítani a 2018-ban lejáró szerződését, és Alonsóban sincs már két évnél sokkal több.

Molnár Márk

15 ÉVE ÍRTUK



Féllárbocra eresztették a Jordan-lobogót a csapat silverstone-i bázisán, amikor Eddie Jordan értesült közeli barátja, az egykori Beatles-tag George Harrison haláláról. A világhírű zenész a korábbi években számos futamon vendégeskedett a gárdánál.

10 ÉVE ÍRTUK



Letett az F1-es szereplésről Sebastien Bourdais, a franciák háromszoros Champ Car-bajnoka. „Bosszantó, hogy sok tehetség soha nem kerülhet be az F1-be... Azt mondják, ez így nem fair, de a száguldó cirkusz soha nem volt fair” – mondta a 27 éves francia, aki 2002-ben tesztelhetett a mára megszűnt Arrows színeiben.

5 ÉVE ÍRTUK



Jókora botrányt kavart az indiai hétvégén a Metallica, amely a népszerű F1 Rocks koncertsorozat keretein belül lépett volna fel Indiában. A pénteki napra meghirdetett koncertet biztonsági okok miatt azonban lemondták, ami valóságos polgárháborúhoz vezetett: a 25 ezer fős tömeg a lefűjás bejelentését követően randalírozni kezdett, s rendőri beavatkozásra is szükség volt.

GPWC (Grand Prix World Championship) Holding B. V. néven jogilag is megalakult az az új versenyág, amely a benne részt vevő öt nagy autógyártó szándékai szerint a jelenlegi F1 riválisaként léphetne fel 2008 után.

A hivatalos közlés szerint egy év szabadságra vonuló Mika Hakkinen nem hamarkodja el a 2003-as visszatérésére vonatkozó döntést. „Nyárig biztosan nem születik ezzel kapcsolatban új információ, de bízom benne, hogy bármiként alakul, a McLarennél mindenképpen akad majd számomra egy autó” – nyilatkozta a finn.

Kimi Raikkönen nem érez nyomást amiatt, hogy a hétszeres világbajnok Michael Schumacher helyét kell átvennie a Ferrarinál. A finn legszívesebben már megkezdte volna a tesztelést új munkaadójánál, de erre csak 2007 januárjában lesz lehetősége. Raikkönen saját márkatársát, Felipe Massát tartja legfőbb ellenfelének.

Újabb két versenyzői állás talált gazdára a 2007-es mezőnyben: a Super Agurinál Athony Davidson lesz Takuma Sato csapattársa, míg a McLarennél Pedro de la Rosa helyett a GP2-bajnok Lewis Hamilton társulhat Fernando Alonsohoz.

Már hivatalos, hogy 2013-ban az Egyesült Államok két nagydíjat is rendez. Austin mellett ugyanis a New Jersey-ben épülő utcai pályára is ellátogat majd a mezőny. A több mint négy és fél kilométer hosszú aszfaltcsík nagyon gyorsnak ígérkezik, és a Port Imperialban található.

A szezon végére sem tudott érdemleges fejlődést felmutatni, így öt pontjával a kilencedik helyen zárta 2011-et a Williams. Ennyire rossz eredményt eddig csak 1978-ban sikerült produkálniuk, bár akkor legalább 11 pontot sikerült gyűjtenie az Alan Joneszal harcra induló csapatnak, ráadásul még egy kevésbé bőkezű rendszerben.

SZÁMTAN

6 győztes pilóta lesz a mezőnyben a 2017-es szezonnyitón – a legkevesebb 1996 óta.

10 futamgyőzelemmel is lecsúszott a 2016-os vb-elsőségre Lewis Hamilton.

34 évvel apja bajnoki címe után tudott felérni a csúcsra Nico Rosberg.

150. alkalommal nyert a szezonzárón a Mercedes-motor.

181 percen át tartott a kétszer is megszakított Brazil Nagydíj.

206 verseny kellett Rosbergnek első bajnoki címéhez – senki nem várt még rá ilyen sokáig.

866 előzést regisztráltak összesen az idei F1-es futamok során.

HÁZUNK TÁJA

Magazinunk az F1-es szezonzáró helyszínén is jelen volt, így kollégáink testközelből lehettek szemtanúi, amint az álmosan induló hétvége emlékezetes, feszült versennyel és felszabadult ünnepléssel ér véget a Yas-szigeten.



IDÉZET

HA HAMILTON ÉS VETTEL KÖZÖTT KELLENE VÁLASZTANOM, RAIKKÖNENT MONDANÁM.

(Fernando Alonso)

HELL
KART & EVENT CENTER

A SZÁGULDÁS ÉLMÉNYE TÉLEN IS!



avalonpark.hu



AVALON PARK
MISKOLCTAPOLCA

+36 46 200 243



Schwarzkopf
Professzionális hajápolás Önnek.

TÖRJ KI

A KOMFORTZÓNÁDBÓL
ÉS LÉPD ÁT
A HAJFORMÁZÁS
HATÁRAIT



TAFT ELECTRO
FORCE
TELJESÍTMÉNY
KONCENTRÁLT
TECHNOLÓGIÁVAL



WWW.TAFT.HU

**KÍVÁNSÁGOD
VALÓRA VÁLTJUK!**

VÁSÁROLJ BÁRMILYEN HENKEL
KOZMETIKAI TERMÉKET,
TÖLTSD FEL BLOKKOD ADATAIT
A WWW.KARACSONYIKIVANSAG.HU
WEBOLDALON ÉS ÁLLÍTSD ÖSSZE
A SAJÁT KÍVÁNSÁGLISTÁDAT
A BESTBYTE ONLINE WEBÁRUHÁZ
TERMÉKEIBŐL 100 000 FT ÉRTÉKBEN!

NYEREMÉNYJÁTÉK IDŐTARTAMA:
2016.10.27-12.29.

TOVÁBBI
RÉSZLETEK:

WWW.KARACSONYIKIVANSAG.HU

HETENTE
100 000 Ft
ÉRTÉKŰ BEST BYTE KÍVÁNSÁGLISTA



A NYEREMÉNYEK KÉPE CSAK ILLUSZTRÁCIÓ.