

F1 ■ RALI ■ MOTOGP ■ SPORTAUTÓ

# Autósport és Formula

MAGYARORSZÁG AUTÓSPOORT MAGAZINJA

H/12.-H/1. szám,  
2009. december-2010. január



Az MNASZ  
kiemelt  
média partnere

MINDEN  
VÁSÁRLÓNK  
2010-ES LAPOZ-  
HATÓ FALI-  
NAPTÁRAT KAP  
AJÁNDÉKBA!

**GARÁZS: UTCAI ÁLOMAUTÓK**



**F1: 2009 legérdekesebb pillanatai  
+ 2010 legnagyobb reménysegei**



**RALI VB:  
A francia  
és a többiek**

**MOTOGP: Rossi az egész  
sportvilág példaképe**

# IKON



795 Ft

**Előfizetési akció:**

Legyen az Öné egy baseballsapka!



www.formula.hu



# ENEOS

## JAPÁN ELSŐSZÁMÚ OLAJA A SZAKÁL-MET-AL-TÓL



NIPPON OIL

www.szakalmetal.hu

JEGYZET

BETHLEN TAMÁS

## ÉV VÉGI JUTALOM

Év végi-év eleji összevont lapszámunk címlapjára, az évfolyam jelzéséhez már felkerült a XI-es szám, amely a mögöttünk hagyott tíz esztendő mutatója. Az esemény kiváló alkalom lehetne, hogy visszatekintsek a több mint száz megjelenésre, a legérdekesebb tartalmakra, de ezúttal még van lehetőségem halasztani a dolgot, hiszen a kerek születésnapot majd csak márciusban üljük. Helyette inkább esszen szó a világ és hazánk motorsportjának novemberi-decemberi híreiről, amelyek közül talán Raikkönen jövő évi WRC-s szerződésének bejelentése a legérdekesebb, de a már temetett Silverstone F1-es visszatérése, vagy a veterán Tarquini túraautós világbajnoki címe „sem semmi”. A különböző szériák bajnokai és helyezettei nagyrészt már átvehették elismeréseiket és serlegeiket, szinte egyedül a monacói FIA gála van már csak hátra (az is a következő hétvégén), ahol a szövetség világbajnokai emelhetik magasba trófeáikat. A hazai díjátadók többsége is lezajlott már - egyedül a rali szakág tette januárra az eseményt -, és ezeken, régi szokásunkhoz híven, az Autósport és Formula Magazin külön elismeréseket nyújtott át. A terepralisok közül például Sólyom Olivér rendező munkáját köszönte meg a nevünkben (távollétünkben) Faluvégi Péter MNASZ főtitkár, mert a gyulai bajnoki futam során olyan kiszolgálásban és ellátásban részesítette a sajtó képviselőit, amilyenben idehaza talán még soha senki. A gyorsasági szakágból a gokartosból lett formaautós, Juhász Olivér kapott díjat első

„nagyok” között töltött évének sikere miatt, míg Válint Tibornak azt szeretettük volna megköszönni az elismeréssel, hogy egész esztendőben ébren tartotta a reményt a hazai szurkolókban: magyar bajnoka lehet a Ferrari Challenge sorozatnak. Az off-road szakág gálájának dobogójára is felállhattunk, hiszen különdíjat nyújtottunk át a legszebb autókrossz autóval rendelkező Radák Attilának, illetve a 2009-ben hihetetlen fejlődést produkáló Majerszky Gábornak. (Lásd a mellékelt fotókat!) De Önöknek, az AFM Olvasóinak is jár egy ajándék, amelyet már biztosan meg is találtak, hiszen az újsághoz csomagoltuk. Egy 2010-es, lapozható falinaptár a meglepetés, amelyben a gyönyörű képek mellett egy jövő



**A hazai díjátadók többsége is lezajlott már, és ezeken, régi szokásunkhoz híven az Autósport és Formula Magazin külön elismeréseket nyújtott át.**

esztendei, nemzetközi és hazai futamokat is felsoroló versenylistát is találnak. Reméljük, a jövő esztendőben sok otthon faláról visszaköszön majd a kalendárium! Végezetül hadd kívánjak minden kedves Olvasóknak békés ünnepeket és boldog új esztendőt! Találkozunk január végén, de akinek hiányzik lapunk, a téli szünetben látogasson el megújult weboldalunkra, a [www.formula.hu-ra](http://www.formula.hu-ra)!



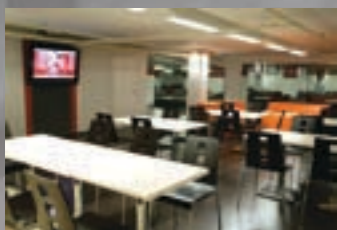




# Budapest leghosszabb fedett gokart pályája!

Szórakozás Verseny Adrenalin

- Vadonatúj Sodi GT3 Proline gokartok
- Honda 200 cm<sup>3</sup> 8,5 LE motorok
- AGV bukósisak
- SPARCO versenyző overál
- Hangszigetelt üvegfalú lounge
- Azonnali eredménylista a monitorokon
- Formula-1 közvetítések
- G1 Kart bár



Budapest legújabb gokart központja egyedülállóan izgalmas szórakozást nyújt profiknak és kezdőknek egyaránt. A 3600 m<sup>2</sup> pálya a fedett létesítmények között Budapesten a leghosszabb! A G1 Gokart Centerben kényelem és kifogástalan szolgáltatások fogadják a gokartozni vágyókat. A hangulatos G1 Kart bárban pedig akár egy Formula-1-es közvetítést is megtekinthet barátaival, üzletfeleivel. A G1 Kart Center kiválóan alkalmas csapatépítő tréningek, születésnap bulik megrendezésére is.

**G1 KART CENTER:** 1134 Budapest, Róbert Károly krt. 54-58. Material Center, mélygarázs -3 szint **Nyitva:** H-P 15.00-22.00, Szo-V 10.00-23.00 **Információ:** +36-1 239-0743 **E-mail:** info@g1kartcenter.hu

## www.g1kartcenter.hu

## TARTALOMJEGYZÉK

2009. december-január



<b>HÍREK</b> <span style="float: right;">6</span>	<b>ELÉGEDETTEK</b> <span style="float: right;">60</span>
Érdekességek az FI világából	Három bajnokságban is jól szerepelt a Rally 2008 Racing
<b>KÜLÖNVÉLEMÉNY</b> <span style="float: right;">13</span>	<b>KIPRÓBÁLJA 4-ESBEN</b> <span style="float: right;">63</span>
Dávid Sándor rovata	Boroznaki Tibor 2010-re a Taxi4-hez szerződött
<b>LEG-LEG-LEG</b> <span style="float: right;">14</span>	<b>VISSZA AZ ALAPOKHOZ</b> <span style="float: right;">65</span>
Az FI hatvanadik esztendejének különdíjasai	A Mercedes-pilóta idén rontott, de jövőre a régi lesz
<b>A MOTORSPORTOK VÖLGYE</b> <span style="float: right;">20</span>	<b>VELÜNK ÉLŐ TÖRTÉNELEM</b> <span style="float: right;">66</span>
Az autóversenyzés hasznát hajt Nagy-Britanniának	Historic Rali 2009: Szemben a válsággal
<b>PRECIZITÁS</b> <span style="float: right;">24</span>	<b>A FELTÖREKVŐK</b> <span style="float: right;">68</span>
Körülnéztünk a McLaren szerszámosládájában	Bemutatkoznak a gyorsasági szakág csapatai
<b>TÁVOZÓK</b> <span style="float: right;">28</span>	<b>EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY</b> <span style="float: right;">72</span>
A tömeges kivonulás nem volt példátlan az FI-ben	Andrea és a Formula Renault
<b>ÁTSZERZŐDÖTT</b> <span style="float: right;">32</span>	<b>KITEKINTÉS</b> <span style="float: right;">74</span>
Interjú a Mercedes GP pilótájával, Nico Rosberggel	ACS Motorsport: Jövőre Talmácsival
<b>FINALI MONDIALI</b> <span style="float: right;">40</span>	<b>TEREPRALI</b> <span style="float: right;">78</span>
Bajnoki ezüstöt hozott Valencia Válintnak	Hófehérke és a Harci Szekér
<b>IKON</b> <span style="float: right;">42</span>	<b>TÖBB FRONTOS KÜZDELEM</b> <span style="float: right;">80</span>
Valentino Rossi az egész sportvilág példaképe	Sikeres évet zárt a Korda Racing
<b>KÜLÖNLEGES TÖRTÉNETEK</b> <span style="float: right;">46</span>	<b>ÖVÉK A JÖVŐ</b> <span style="float: right;">82</span>
Megjelent kollégánk új MotoGP könyve	A CRG Gokart SE idén is bizonyítottak
<b>VERSENYBEN</b> <span style="float: right;">48</span>	<b>SZENZÁCIÓ</b> <span style="float: right;">85</span>
Gyuricza Péter néha nyeregbe is pattan	Havasi Joci, a csodagyerek idei legnagyobb sikere
<b>A FRANCIA ÉS A TÖBBIK</b> <span style="float: right;">50</span>	<b>NEMZETKÖZILEG ELISMERT</b> <span style="float: right;">86</span>
A rali vb 2009-es főszereplői	A Kálmán Motorsport külföldön is sikeres istálló
<b>KÖZÖS MUNKA, KÖZÖS ÉRDEK</b> <span style="float: right;">54</span>	<b>DUPLA BAJNOK</b> <span style="float: right;">90</span>
Közgyűlés előtti interjú az MNASZ elnökével	Harsányi Zoltán 2009-ben visszaszerezte bajnoki címét
<b>OB KICSIBEN</b> <span style="float: right;">56</span>	<b>A HÓNAP RAJTRÁCSLÁNYAI</b> <span style="float: right;">98</span>
EUROFORTIS-Mikulás Rali: Kiváló hangulatVeszprémben	Novemberben ők voltak a versenypályák legszebbjei

## EGY VETERÁN SIKERE





# ÖTVENÖT ÉV

Öt és fél évtized után 2010-től újra gyári csapattal képviselteti magát az F1-ben a Mercedes-Benz, amely az Aabar Investments bevonásával felvásárolta a Brawn GP 75,1 százalékát és életre hívta a Mercedes GP istállót. A brackley-i csapatot továbbra is Ross Brawn irányítja majd, akihez csatlakozik a csillagos márka sportrészlegének vezére, Norbert Haug is. A McLarenben birtokolt 40 százalékos tulajdonrészt a wokingi márka 2011-ig visszavásárolja, ugyanakkor a másfél évtizedes kapcsolat 2015-ig biztosan folytatódik, mert Ron Dennis együttese vásárlóként biztosan a németektől szerzi be a V8-asokat. „Jól döntöttünk, mert ezzel biztosíthatjuk a csapat hosszú távú jövőjét” - mondta az üzletről Ross Brawn. A Mercedes GP már egy versenyzőt is igazolt, a Williamstől négy esztendő után távozó Nico Rosberg lett a gárda első szerzeménye.



## BEMUTATKOZÁS



Fernando Alonso már kóstolhatja új munkaadóját, a Ferrarit: a kétszeres világbajnok előbb látogatást tett a maranelói főhadiszálláson, ahol kipróbálta a 458 Italia kódjelű új sportkocsit, majd ott volt az együttesrel Valenciában, a World Finals évadzáró rendezvényen

is. A hispán – mivel szerződése csak december 31-én jár le a Renault-val – nem viselhetett csapatruházatot és márkatársával, Felipe Massával, valamint Luca di Montezemolo elnökkel együtt egy kínos incidensnek is részese volt. Montezemolo egy California volánja mögött akarta körbe-

vinni a pályán a duót, de az autó a kavicságyban ragadt. Noha ez nem feltétlenül jó előjel, Alonso optimistán várja, hogy az olasz csapatnál versenyezhesen: „Biztos vagyok benne, hogy a világbajnoki címért fogunk küzdeni” – fújta meg harci kürtjét 2005 és 2006 világbajnoka.

## 2010-ES CSAPATFELÁLLÁSOK

<b>MercedesGP</b> Nico Rosberg* Michael Schumacher Nick Heidfeld	<b>Toro Rosso</b> Sebastien Buemi* Jaime Alguersuari Takuma Sato
<b>Red Bull</b> Sebastian Vettel* Mark Webber* Kamui Kobayashi	<b>Lotus</b> Jarno Trulli Jacques Villeneuve Kamui Kobayashi
<b>Ferrari</b> Fernando Alonso* Felipe Massa*	<b>Manor</b> Timo Glock* Anthony Davidson Adam Carroll Takuma Sato
<b>McLaren</b> Lewis Hamilton* Jenson Button*	<b>Campos</b> Bruno Senna* Pedro de la Rosa Pastor Maldonado Vitalij Petrov
<b>Williams</b> Rubens Barrichello* Nico Hülkenberg*	<b>USFI</b> Marco Andretti José Maria Lopez Jonathan Summerton Takuma Sato
<b>Renault</b> Robert Kubica* Romain Grosjean Heikki Kovalainen Lucas di Grassi	<b>Sauber</b> Nick Heidfeld Takuma Sato Heikki Kovalainen
<b>Force India</b> Adrian Sutil* Vitantonio Liuzzi*	

Több versenyzői állás is elkelt az utóbbi néhány hétben. A Williams bejelentette, hogy a GP2-bajnok Nico Hülkenberghez a Brawn GP-től érkezett Rubens Barrichello csatlakozhat, míg a Mercedes GP-vé alakuló brackley-i csapattól a világbajnok Jenson Button a McLarenhez távozott, átadva a helyét Nico Rosbergnek. Robert Kubica a BMW megszűnése után a Renault-nál folytatja pályafutását, míg az újonc csapatok közül a Campos Bruno Sennával, a Manor pedig a Toyota kivonulásával felszabaduló Timo Glock-kal között szerződést. Nagy meglepetésre a 2007-es világbajnok Kimi Räikkönen várhatóan nem lesz a jövő évi mezőny tagja, a finn a pletykák szerint következő idényben ralizással tölti majd az idejét, 2011-ben pedig a Red Bull színeiben tér vissza.

(\*gal jelölve a már biztos szerződések)

Noha 2010 végén, jelenlegi szerződésének lejáta után a Bridgestone távozik az F1-ből, a sportág kizárólagos gumi szállítója azt ígéri, hogy komoly hangsúlyt fektet majd a következő idényre. „Igyekszünk professzionális munkát végezni, biztonságos abroncsokat szállítani a sportág csapatainak. A biztonság számunkra mindig elsődleges volt, s az FIA „Make Cars Green” kampányán keresztül igyekszünk népszerűsíteni a környezetbarát dolgokat is. Érdekesnek ígérkezik az új idény, hiszen betiltják a tankolásokat, így megváltoznak a gumijaink is, ráadásul bevezetjük a kesyenyebb első abroncsokat is. 19 futam lesz, visszatér Kanada, először megyünk Koreába és már nagyon várjuk, hogy üdvözölhessük az új csapatokat is” - mondta a sportigazgató, Hiroshi Yasukawa.

Rubens Barrichello pert nyert az internetes óriás, a Google ellen: a brazil 2006-ban indított jogi eljárást a vállalat ellen, amiért az többször felszólítás ellenére sem távolította el azokat a hamis adatlapokat, amelyeket a fennhatósága alá tartozó egyik közösségi portál felhasználói hoztak létre. A dél-amerikai jávára félmillió dolláros kártérítést ítélt meg a Sao Paulo-i bíróság.

Luca di Montezemolo a Ferrari nagyfőnöke bejelentette: az év végén leköszön az F1-es istálló érdekvédelmi szervezetének (FOTA) elnöki tisztségéből. „Azért vállaltam az elnöki tisztséget, mert jó dolognak tartottam, hogy a pályán egymás ellen versenyző csapatok profiként tárgyaljanak egymással. Ezt sikerült elérnünk, azonban van másik munkám is, nem tudok mindent egyszerre csinálni. Úgy gondolom, hogy az évad végén leköszönök” - nyilatkozta Montezemolo. A FOTA elveszíti egyik alappilléreinek tekintett alelnökét is, ugyanis távozik posztjáról a jelenlegi alelnök, a szakágból kivonuló Toyota sportelnöke, John Howett is.





# PROST DACIÁVAL

Alain Prost, az F1 korábbi négy-szeres világbajnoka Daciára vált: a franciák legendája az utóbbi hat évben Toyotával indult a népszerű jeges bajnokságon, az Andros Trophy-n, idén viszont a Renault égisze alá

tartozó márka Duster típusjelű modelljével vág neki a küzdelmeknek. „Nagyon bízom az autó potenciáljában és megbízhatóságában” – nyilatkozta Prost a 3 literes, V6-os, 350 lóerős motorral hajtott járgányról.



## A BAJNOK ELSZERZŐDÖTT



Jenson Button hároméves szerződést írt alá a McLaren istállóval, s a világbajnok ambiciózus tervekkel érdekli a wokingiakhoz, ahol honfitársa, a szintén világbajnok Lewis Hamilton mellett kell bizonyítania. „Vágytam arra, hogy új kihívásokkal kelljen szem-

benézni, ezért csatlakozom a McLarenhez. Már megkezdtek a közös munkát a mérnökökkel, készülődünk a 2010-es idényre, világbajnoki cím megvédésére” - nyilatkozta a szeptemberi szünetben hosszasan alkudozott Ross

Brawnral, aki nem kívánta teljesíteni fizetési igényeit. Hamilton a jövő évi kilátásokkal kapcsolatban elmondta: „Bár minden bizonnyal keményen fogjuk hajtani egymást, biztos vagyok benne, hogy remek munkakapcsolat lesz közöttünk.”

Nico Hülkenberg, a Williams istállónál jövőre tesztpilótából versenyzővé előlépő GP2-bajnok jó munkát szeretne végezni a grove-i egyetnél és saját bevallása szerint már azzal is elégedett lenne, ha elcsípne „néhány” pontot. „Bízom benne, hogy a kezdetektől fogva képes leszek tartani a lépést Rubens-szel. Szeretnék olyan tempót elérni és olyan eredményeket elérni, mint ő és talán néhányszor sikerült majd legyőzöm is őt” - utalt a Willi Weber szárnyai alatt felcseperedő 22 éves sofőr új csapattársára, a veterán Barrichellóra. A német szerint nem kétséges, hogy az FW32-es - amelyet Cosworth motor hajt majd - ütőképes konstrukció lesz: „Jártam a gyárban és láttam, hogy a srácok milyen keményen dolgoznak” - fogalmazott Hülkenberg.

Timo Glock a Toyota megszünetése után az újonc Manor istállónál folytatja F1-es pályafutását a 2010-es idényben. „Lehet, hogy ez a csapat kicsi és új, de igazán ambiciózus és meggyőző a kocsija, valamint a fejlesztési program. Hívtak nagyobb istállókat is, de jómagam szerepet akarok vállalni a csapatépítésben és az autófejlesztésben is” - mondta a német, akit bejelentése előtt a McLarenrel és a Renault-val hoztak összefüggésbe.

Pezseg az élet Sebastien Buemi körül: a 21 esztendőes sofőr jól sikerült bemutatkozó idénye után szerződést hosszabbított a Toro Rossoval és ennek öröme egyike a Bahreinből Monacóba költözik, hogy közelebb legyen a faenzai csapat főhadiszállásához. Új szerződésével kapcsolatban az ifjanc elmondta: „Az évad végén a jó eredményeknek köszönhetően megkeresett néhány másik csapat is. Lehetőségnek tűnt a Toyota, akiknek még nem volt meg a jövő évi párosa, de ők távoztak. Tárgyaltam a Red Bullal is, míg végül aláírtam 2010-re a Toro Rossohoz.”

## AJÁNDÉKÖTLETEK

Idén karácsonykor is kihagyhatatlan ajánlatokkal várja az F1, a WRC és a MotoGP szerelmeseit a GPShop. 25 000 Ft feletti vásárlás esetén 10%, 50 000 Ft felett pedig 20% kedvezményt adnak, sőt a www.gpsshop.hu webáruházban leadott 30 000 Ft feletti rendeléseknél még a kiszállítás is ingyenes. Újdonság, hogy közel 50 féle csomagajánlatot is találunk a kínálatban, amelyekben kedvezményes áron vagy értékes ajándékokkal vásárolhatjuk meg a csapatok hivatalos rajongói termékeit. Például a Kimi Raikkönen No.4-es csomagban 1 pár

„Kimi - Urban Racer” cipő és 1 db „Driver - Raikkönen” sapka mellé egy 9990Ft értékű „Pitboard - Raikkönen” póló az ajándék. Az akcióról bővebben a www.gpsshop.hu oldalon vagy a Budakeszi, Fő u. 126 szám alatt található üzletben tájékozódhatunk.



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

## NAGYKÖVET

Jaime Alguersuarit, a Toro Rosso versenyzőjét választotta hivatalos nagykövetévé november elején a Seat. A megállapodás értelmében az ifjú katalán



a versenypályán kívül a márka által rendelkezésére bocsátott különleges modellel, egy Leon CUPRA R változattal közlekedik majd. Új kocsiját az ifjú kiválóság a Seat martorelli gyárában vehette át: az eseményen jelen volt Dr. Francisco Javier García Sanz, a Seat igazgatótanácsának elnöke és James Muir, a márka elnöke is.





## SENNÁ SZOBOR

A Hungaroring átépítése során a pályáról száműzött, a sztár hazai emléklubja által annak idején Mihály Gábortól (képünkön balra) megrendelt Ayrton Senna szobor ismét méltó körülmények közé került. A sokáig egy garázs mélyén tárolt műalkotás a Honda Órmező frissen megnyitott szalonjában kapott helyet, ahol

a nyitvatartási időben mostantól bárki megtekintheti. A mellszobor újraavatásán többek között tiszteletét tette Brazília magyarországi nagykövete (jobbra), a Honda Hungary ügyvezető igazgatója, és az MNASZ elnöke is. *További információk: <http://hondaormezo.hu>, 1112 Budapest, Vizsla u. 1-3.*



## ÁTSZERZŐDÖTT

Miután elhappolták az orra elől a McLaren-volánt, Räikkönen előbb bejelentette, hogy jövőre biztosan nem versenyez az F1-ben, majd szerződést írt alá a WRC Citoren Junior csapatával, ahol Sebastien Ogier mellett versenyezhet. Kimi az idei évben már kipróbálhatta magát a Finn Ralin, ahol egy Fiat S2000 Abarth

autóval sikerült meggyőznie a francia gyártó sportrészlegének vezetőségét arról, hogy nemcsak pályán, terepen is tehetséges pilóta. „Szeretnék köszönetet mondani a Red Bullnak, akik lehetővé teszik, hogy a sorozat egyik legjobb autóját, a Citroen C4-est vezessem. Ez egy új és izgalmas kihívás is egyben.”



## BÚCSÚ

Pletykák, cáfolták egész évben, de végül mégis bekövetkezett: a 2002-ben debütált és azóta dollármilliárdokat költő, futamgyőzelmet egyszer sem arató Toyota az új Concorde Egyezmény aláírása ellenére megszüntette F1-es projektjét. A bejelentésre Tokióban került sor Akido Toyoda elnök és a csapatfőnök, Tadashi Yamashina jelenlétében. „Nagyon nehéz, de ugyanakkor elkerülhetetlen döntést hoztunk meg. Mivel tavaly óta csak romlott a gazdasági helyzet, kínzott bennünket az a kérdés, hogy folytassuk-e

a Formula 1-ben. Úgy döntöttünk, hogy teljes egészében kivonulunk. Mély sajnálatomat fejezem ki a Toyota rajongók irányába amiatt, hogy nem sikerült elérnünk azokat a célokat, amiket kitűztünk magunk elé” – fogalmazott Toyoda. Yamashina csapatfőnök nem nagyon jutott szóhoz, ugyanis amikor belekezdett mondandójába, nem egyszerűséggel sírva fakadt. A Kölnben székelő fehér-piros egylet nem adják el, ugyanis a létesítmény a Toyota jövőbeli motorsport-tevékenységének központja lesz.

## MARAD

Hivatalosan is bejelentették, hogy jövőre Silverstone rendezi az Angol Nagydíjat. A Bernie Ecclestone-nal kötött megállapodás értelmében a pálya tizenhét (!) évig látja vendégül majd a száguldó cirkuszt. A Formula-1 vezetője korábban tizenhét évre szóló szerződést kötött a Donington Parkkal is, azonban a létesítmény üzemeltetői nem tudtak eleget tenni a követeléseknek. „A BRDC valamennyi tagja szereti az autósportot, és örülünk a MotoGP versenynek, valamint a Formula-1-es Angol Nagydíjnak is.” - jelentette ki a házigazda, Damon Hill.

## MÉG EGY TÁVOZÓ?

Jean-Francois Caubet, a Renault F1-es istállójának ügyvezető igazgatója azt ígérte a márka híveinek, hogy a gárda folytatja



## MEGTISZTELTETÉS

Sebastian Vettel, a Red Bull vb-ezüstérmesét választották 2009 legjobbjának az F1-es csapatfőnökök az Autosport című brit szaklap által készített felmérésen. A szigetországi újság rangsoroltatta a szakvezetőkkel az idei mezőny tagjait, majd a jelenleg érvényben lévő pontrendszernek megfelelően értékelték a listákat. Vettel 76 ponttal diadalmaskodott, 9 ponttal gyűjtött többet, mint az idén vb-címet szerző Jenson Button, míg Lewis Hamilton 11 egységnyi hátránnyal végzett a 3. helyen. „Megtiszteltetés egy hullámheggyekkel és hullámvölgyekkel tarkított szezon után ilyen elismerésben részesülni” – nyugtázta a fejleményt Vettel.

### A csapatfőnöki szavazás első 10 helyezettje:

1. Sebastian Vettel	76 pont
2. Jenson Button	67 pont
3. Lewis Hamilton	65 pont
4. Fernando Alonso	39 pont
5. Rubens Barrichello	35 pont
6. Kimi Räikkönen	30 pont
7. Mark Webber	30 pont
8. Felipe Massa	19 pont
9. Robert Kubica	10 pont
10. Adrian Sutil	8 pont

tevékenységét, Carlos Ghosn, a konszern elnöke azonban lehűtötte a kedélyeket. „Türelmet kérünk. Az év vége előtt közleményben fogjuk tudatni döntésünket a Formula-1-es részvétellel kapcsolatban” – nyilatkozta a nagyfőnök, olajat öntve azokra a spekulációkra, amelyek szerint a Toyotához hasonlóan a francia márka is távozhat a száguldó cirkuszból. Az együttes mostanáig csak egy versenyzőt szerződített, az ex-BMW-s Robert Kubicával kötöttek szerződést.

A Renault esetleges távozásával kapcsolatosan mindenféle pletyka kering, de hivatalos döntés még nincs

Jacques Villeneuve, 1997 világbajnoka intenzív edzésprogramot bonyolított Ausztriában személyi edzője, Erwin Gollner irányítása mellett. „A bemelegítés után a program legalább száz percig tart és a legrövidebb szünet öt másodperc. Igazán brutális” – mondta az F1-ből 2006-ban dicstelen kánadai. A 38 esztendő, hónapok óta állást kereső veterán állítólag nem véletlenül tréningezik: „Még semmi nem dőlt el, de tetszik, amilyen irányba haladnak a dolgok. Komolyan gondolják, hogy visszavonultként, két gyermeket hátrahagyva eljöttem volna ide kínozni magam, ha nem úgy gondolnám, hogy jól alakulnak a dolgok?” – nyilatkozta a Lotus-szal hírbé hozott sofőr.

Sebastian Vettel, a Red Bull Racing kiválósága szezonbeli negyedik, pályafutása ötödik diadalát aratta az F1-es versenynaptárban évadzáróként debütáló Abu Dhabi Nagydíjon és sikeréért egy igazán komoly plusz ajándékot is kapott. Az összecsapás szponzorai egy Mercedes-Benz SL65 AMG Black járgánnyal jutalmazták a futam első győztesét. Vettel idén megnyerte a versenyben futott legtöbb leggyorsabb körért járó DHL Fastest Lap Trophy-t is: csapattársához, Mark Webberhez hasonlóan a német három ízben futotta meg a legjobb kört az év versenyein, így az döntött kettejük között, hogy a vb-ezüstérmes többször végzett a 2. helyen a leggyorsabb körök táblázatán.

Új, McLaren-vonatkozású reklámmal népszerűsíti a felülősségteljes alkoholfogyasztást a wokingi istállót támogató Johnny Walker. Az ominózus reklámban Lewis Hamilton és Mika Häkkinen is feltűnik: előbbi taxiként, utóbbi buszsofőrként rója London utcáit. Részletek: [www.youtube.com/watch?v=uGr5URSS6s&feature](http://www.youtube.com/watch?v=uGr5URSS6s&feature)



# ELŐFIZETÉSI AKCIÓ!

Fizessen elő kedvezménnyel az Autósport és Formula Magazinra és az Öné lesz egy csúcsminőségű, 5000 Ft értékű baseball-sapka.

Kínálatunk: Ferrari (Raikkönen világbajnoki címének emlékére), McLaren (Hamilton), BMW Sauber (Kubica), Toyota (F1 Team), Ford (World Rally Team)



**GP SHOP**

A termékeket a GPshop biztosította:  
www.gpshop.hu  
üzlet: 2092 Budakeszi, Fő u. 126.  
Tel: +36 70 254 7906, e-mail: info@gpshop.hu

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

Áraink: **1 éves AFM előfizetés** 6490 Ft  
ajándék baseball-sapkával  
**½ éves (6 szám) AFM előfizetés** 3490 Ft  
(ajándék nélkül)  
**További lehetőség:** 4990 Ft  
ajándék nélküli éves előfizetés (20% kedvezmény!)

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

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

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

**Autósport és Formula**

**Előfizetés!**

A fentiek szerint megrendelem az Autósport és Formula Magazint:

egy évre - 4990 Ft  fél évre - 3490 Ft  
 egy évre, ajándékkal - 6490 Ft

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

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

HÜLÖNVÉLEMÉNY

DÁVID SÁNDOR

# MONOPOLY

Igen. Én még láttam életben azt az akkor már kissé idős hölgyet, az egykori Jellinek konzul Mercedes nevű leányát, akiről 1999-ben a Daimler egyik autóját elnevezték. Bécsben élt, szerény körülmények között, és ez azért érdekes, mert azon a szerény jubileumi ajándékon kívül, amelynek átadását szerencsém volt látni, nem sokat profitált a névadásból, mondjuk úgy, semmit. De hát az nem is üzlet volt, hanem egy gesztus, amely világsikerre vitte ezeket az autókat. Mellesleg azért sok hasznót hajtott Jellineknek, aki ezen a néven már jobban el tudta adni az addig „névtelen” (talán Simplex nevű?) autókat. Hogy miért jutott ez pont most az eszembe? Megmondom.

Mert úgy érzem, sőt biztos vagyok benne, hogy a Forma-1-ben jövőre új, nagy Mercedes éra következik, amely már most, napjainkban el is kezdődött. Nem tudom ki látta, illetve jegyezte meg magának Abu Dhabiban azt a meglehetősen feltűnő, kopasz fejű, szemüveges, viszont nagy, tömött bajszú mosolygós urat, akit általában a sejkék társaságában lehetett látni, nevetgélve, iszogatva (szigorúan alkoholmentes üdítőről lehetett csak szó). Ez az úr jelenleg a Daimler (nekünk persze Mercedes) vezetője, dr. Peter Zetsche, aki nem véletlenül utazott az emirátusba, hanem azért, hogy a cége arab tulajdonosaival egyrészt személyesen is beszéljessen, másrészt a gyár egy

zálékból a gyár csak 45,1 százalékot tart meg, 30 százalékot viszont átenged az Abu Dhabi székhelyű Aabar nevű cégnek, amelynek nemzeti tulajdonosát itt hadd ne vezessem le, mert kissé hosszúra nyúlna.

Az üzletben elsősorban Ross Brawn jár jól, aki 10 fontért vette meg a Hondától a csapatot, és most (annak ellenére, hogy a pontos összegek mindenütt titkot képeznek) a jól értesültek szerint mintegy 30 millió fontot zsebelhet be abból a 72 millióból, amelynyit állítólag a Daimler fizetett az istállóért. De érdekes, hogy Ron Dennis, akit éppen most hagyott faképnél a Mercedes, nagyon is elégedett. Nyilván azért, mert most, hogy a saját feje után mehet (már amennyiben Mansur Ojeh és további tulajdonosai is beleegyeznek), most autógyártását fejleszti majd, mert: „Vallom, hogy napjainkban már egy versenystálló nem tud létezni, többnek kell lennie egy csapatnál.”

A Mercedes ezzel a lépésével 55 év múltán tér vissza a saját nevére a Forma-1-es világbajnokságba. Egészen máig ugyanis nem akarta (nem merete?) vállalni az esetleges eredménytelenség, bukás ódiáját. Most Zetsche úr, a Forma-1-ben a cége nagyszerű reklám lehetőségét látva, vállalta ennek a lépésnek a felelősségét. És az, hogy az ellenfelek egy része és a „bennfentesek” másik része nem örül túlságosan ennek a lépésnek, sőt a száját húzogatja, azt mutatja, hogy a doktor húzása



dékozik beültetni, ahogyan azt a márka hagyományai megkövetelik. Az ezüst nyilak ezen a néven 1932-ben „születtek meg” ( az autók már korábban), amikor a berlini Avus versenyen győztes Mercedest Paul Laven rádióriporter az élő közvetítésben többször is Ezüst Nyilak nevezte. Az első Mercedes győzelem pedig már 1901-ben megszületett Nizzában.

Kézenfekvő lenne most Vettelt beültetni a Mercedesbe, ám ő nem kapható. Ezért aztán a másik német, az öt nyelven beszélő Nico Rosberg lesz a szerencsés, az első versenyző az új csapatban. A másik autóért Sutil, Heidfeld és Kimi Raikkönen van versenyben, amennyiben utóbbi nem fordít hátat a versenyzésnek. Szóba kerül még titkos aduként Michael Schumacher neve is, aki, mint tudjuk, eredetileg a Mercedes versenyzője volt, ott érte el első sikereit, majd elengedték szerencsét próbálni. Michael most három éves szerződés köti ugyan a Ferrarihoz, de könnyen meglehet, hogy amit nem sikerült az idén elérni, hogy visszajöjjön, most nem a pénz, hanem „A Haza” kedvéért újra kezdje. Monopoly-t játszik a Mercedes, mondják keserűen a többiek, s nyilván igazuk van. Dr. Zetsche ötlete alaposan átrendezheti az erőviszonyokat az egész Cirkuszban.

▶▶ "Monopoly-t játszik a Mercedes, mondják keserűen a többiek, s nyilván igazuk van."

újabb „beruházására” vonja be őket, amennyiben érdekli őket a terv.

A TERV pedig: a Mercedes (maradjunk ennél a névnel most már) önálló Forma-1-es csapatot alapít és a jövő évi világbajnokságban már azzal indul!

Ennek természetesen következményei is vannak. A Mercedes először is kivonul a McLarenből, és a benne lévő 40 százalékos részesedését eladja Ron Dennisnek, meg nem erősített hírek szerint 200 millió dollárért. Majd gyakorlatilag ebből az összegből megveszi a Brawn csapat 75,1 százalékát. A valóságban azonban ebből a hetvenöt szá-

jó húzás volt! Ő személy szerint úgy véli: „Biztos vagyok abban, hogy az autógyártóknak egyre jobban az új piacok felé kell fordulniuk, a Forma-1 pedig azzal, hogy máris ott van Kínában, jövőre Dél-Koreában és Indiában nyit új pályát, a lehető legjobb reklám egy sikeres Márkának.” Azt persze természetesnek tartja, hogy a Mercedes csapat sikeres lesz. Hiszen ebben a pillanatban is (Brawn néven ugyan), de világbajnok. És még további évekig ellátja a saját csapatán kívül a McLarent és a Force Indiát versenymotorral. Másik fontos pont: az immár tisztán német csapatba német versenyzőket is szán-





# KÜLÖNDÍJASOK

Az F1 hatvanadik esztendejének legjei

Ha tartanánk magunkat az F1 hivatalos címeihez, a titulusok kiosztásánál meg kellene elégednünk azzal, hogy az egyéni világbajnoki címet Button, a konstruktórit pedig a BrawnGP nyerte. De ugye Önök is érzik, hogy mások is díjakat érdemelnének? Szerkesztőségünk az évad végén az alábbi elismeréseket osztotta ki...

Mészáros Sándor

Hochéwei

## A LEGJOBB VERSENYZŐ: Jenson Button

Noha számtalan bírálatot kapott, Jenson Button megérdemelten lett világbajnok 2009-ben. A már-már elfeledett brit idei szezonja eddigi pályafutásának velős sommázása volt: 2000-ben álomszerűen kezdett a megtámasztott Williams-BMW-nél, idén pedig szintén mesésen nyitott, az első hét futamból hatot megnyert a hamvaiból feltámadó Honda-utód színeiben. Ezt követően – akár csak a debütáló idényét követő évadokban – csak apróbb felvillanásokra futotta, de a bajnoki harc terhével elbaldogulva elérte a hön

áhitott célt, elfoglalta a trónt. A szigetországi ász jól taktikázott és amikor szükséges volt, kellő agresszivitással, lelkesen vezetett.

## A LEGJOBB CSAPAT: Brawn-Mercedes

Tündérmesébe illő az a történet, amit a Brawn GP írt egyetlen esztendő leforgása alatt: egy éve, a Honda kivonulásakor azért aggódott a nagyvilág, hogy ne szűnjön meg a brackley-i csapat, 2009 végére pedig már a sportág uralkodójaként üdvözölhetik a drukkerek a fehér-rikítószárga egyetlet. Noha a BGP001-es az első teszt-körtől kezdve szemtellenül ütőképesnek tűnt, mégis kevesen hitték, hogy a csapat tényleg esélyes a vb-címekre. Bár a hajrá szorosnak bizonyult, a Mercedes V8-asok erejét és hatékonyságát élvező különítmény megmutatta, hogy nehéz, viszontagságos időkben is lehet előrelátó, hatékony mérnöki munkát végezni.



Mire a cirkusz másodszor is Szingapúrba ért, már nem a fantasztikus helyszín, hanem a Renault botránya volt a világsajtó témája

## A LEGJOBB ÚJJONC: Jaime Alguersuari

Jaime Alguersuari számára a kezdetet jelentette Sebastien Bourdais végzete, a Red Bull iskolából kikerült növendék a Hungaroringen 19 évesen és 125 napon, minden idők legifjabb F1-es újoncaként debütálhatott a Toro Rossónál. Tapasztalatlansága miatt közveszélyesnek kiáltották ki első versenye előtt, ennek ellenére a katalán suhanc tisztességesen helyállt a szezon második felében. Bár pontot nem szerzett, alárendelt szerepet sem játszott Sebastien Buemi mellett, ráadásul ezzel párhuzamosan folytatta a versenyzést a World Series by Renault-ban is, ahol futamokat nyert. Az ifjonc a jelek szerint gyorsan tanul, a Toro Rossónál pedig bíznak benne.

## A LEGHATÉKONYABB CSAPATVEZETŐ: Ross Brawn

Jenson Button és a Brawn GP szereplésének fényében nem is lehet kérdéses, hogy a csapatfőnökök közül idén Ross Brawn sáfárkodott

a legjobban. A brit valóságos csodát művelt: a Honda pénzén egyben tartotta és minden tekintetben a csúcsra juttatta a nevére vett csapatot. Sőt, a ravasz szakvezető a jövőre is gondolt: elérte, hogy a Mercedes többségi tulajdonrészt vásároljon az együttesben.

## A LEGNAGYOBB BOTRÁNY: A Renault Szingapúr-ügye

2008-ban, a Szingapúri Nagydíj éjszakáján csak néhány embernek fordult meg a fejében, hogy Nelson Piquet szándékosan csapta a falnak Renault-ját. Alig egy évvel később kibújt a szög a zsákból: noha nyakig benne volt az ügyben, az idő előtti menesztése miatt berágó brazil kipakolt az FIA-nak és világraszóló botrányt idézett elő. Bár nem lett igazuk azoknak, akik az F1 tisztaságát alapjaiban megkérdőjelező ügy kapcsán a sportág végzetét jóslták, Piquet karrierje derékba tört és olyan legendás személyiségek tűntek el – talán örökre – a paddock-ból, mint az egykori sikerlovász Flavio Briatore és hűséges jobbkeze, Pat Symonds.





**A LEGNAGYOBB CSALÓDÁS:  
Sebastien Bourdais**

Sebastien Bourdais menesztése már a 2008-as idény közben is benne volt a pakliban, de a Toro Rosso végül kegyelmet



gyakorolt a négyszeres Champ Car bajnok felett és meghosszabbították a szerződését. Ezen felbúdulva fogadkozott is a francia, de végül csalódnia kellett:

a rutintalan, zöldfülű Sebastien Buemi rendre mósresre tanította a Red Bull-klónnal csak birkózó sofórt. A Hungaroringen már Jaime Alguersuari ült a gall helyén, aki úgy érezte,

hogy jogszerűtlenül menesztették, ezért pert indított csapata ellen: bíróságon kívül egyeztek meg, ami arra utal, hogy az azóta már a Formula Szuperligában brillírozó versenyző valószínűleg nem alaptalanul vádolta meg a faenzai csapatot.

**A LEGKEDVEZŐBB FEJLEMÉNY:  
Új Concorde Egyezmény, új csapatok**

Éveken át tartó huzavona után 2009-ben végre megállapodott egymással az FIA, a Formula One Management és a csapatok szakszervezete, a FOTA, így megszülethetett a sportág hierarchiáját szabályozó új Concorde Egyezmény, amely 2012 végéig lesz érvényben. Bár az aláírók vállalták, hogy a megállapodás lejártáig az FI-ben maradnak, a Toyota – számolva a következményekkel – mégis a távozás mellett döntött. Fontos eredménye volt a megállapodásnak az is, hogy 2010-ben 13 csapatra bővíthet a mezőny: csatlakozik az istállókhöz



a Campos, a Manor és a USFI, míg a BMW helyét a Lotus, a Toyotáét pedig – gyaníthatóan – a BMW-jogutód Qadba öröklí meg.

**A LEGSÚLYOSABB BALESET:  
Massa és a rugó esete a Hungaroringen**

Nem kétséges, hogy az idény – és az utóbbi évek – legsúlyosabb balesetét Felipe Massa szenvedte el a Hungaroringen. A brazil sofőr sisakja és a Rubens Barrichello autójáról leszakadó rugó találkozása vérfagyasztó pillanat volt és akár végzetes is lehetett volna. A már-már abszurd incidens komoly üzenetet hordozott magában: bár biztonság frontján az FI elképesztő fejlődés ment keresztül, újfent bebizonyosodott, hogy az ördög sohasem alszik. Timo Glock szukai bukása után a japán orvosokat hibáztatta amiatt, hogy hátsigolya-sérülése nem jött időben helyre, míg Massa esetében a magyar orvosok demonstrálták, a világ élvonalába tartoznak.

**A LEGNAGYOBB VESZTESÉG:  
BMW, Toyota**

Egy csapat elvesztése mindig fájdalmas az FI-ben, márpedig 2009 végén nem egy, hanem a BMW és a Toyota formájában két

gyári egyet is búcsút int a királykategóriának. Egyik csapatnak sem ment jól a szekere idén, s mindkét gyártó „más, fontosabb projektekkel” indokolta a nyilvánvalóan gazdasági világválság által előidéztet kényszerű távozást. A döntést már a nyáron bejelentő

bajorok híveinek volt ideje felkészülni kedvenc csapatuk elvesztésére, míg a Toyota az egész éven át tartó cáfolat-hadjárat után drasztikus hirtelenséggel adott hitegzuhanyt rajongóinak és nagyjából 650 fős dolgozó keretének is.

**A LEGFŐBB VÁLTOZÁS:  
Max Mosley helyett Jean Todt**

Max Mosley, a Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) elnöke idén leköszönt tisztségéből, a legfőbb irányító testület 1993 óta irányító brit szakember mandátumának lejártá után nem indult újra az elnöki székért. A sportág egyik legellentmondásosabb személyisége a Ferrari ex-vezéré, Jean Todtot jelölte maga helyett, aki meg is nyerte az október 23-án tartott elnökválasztást, 135:49-es szavazati aránnyal diadalmaskodott riválisa, Ari Vatanen ellen.



Noha a száguldó cirkusz szereplőinek zöme udvariasan üdvözölte a fejleményt, a paddock-ban egyöntetű vélemény, hogy Todt a Mosley-éra sokat bíralt irányvonalát viszi majd tovább.

**A LEGHEVESEBB REAKCIÓ:  
Jarno Trulli braziliai balhéja**

Noha Jarno Trullit inkább a csendesebb versenyzők közé szokás sorolni, a Brazil Nagydíjon az olasz kikelt magából. Miután az első körben vitatható körülmé-

nyek között összeütközött Adrian Sutil Force Indiájával, a Toyota versenyzője a kamerák keresztüzében, a pálya szélén kis híján dulakodásba torkolló vitát folytatott ellenfelével. Az incidenst versenybalesetnek minősítették, Trullit azonban sportszerűtlen magatartása miatt 10 ezer dolláros pénzbírsággal sújtották. Ezzel nem ült el a vihar: a német és az olasz kölcsönösen hülyének titulálta egymást a sajtóban és volt egy pengéváltásuk az évadzáró Abu Dhabi Nagydíj hivatalos sajtótájékoztatóján is.

**A LEGNAGYOBB ELŐRELÉPÉS:  
Red Bull Racing**

Megfelelt az anyacég szlogenjének 2009-ben a Red Bull Racing, a csapat ugyanis többéves vegetálás után szárnyra kapott és vb-esélyessé lépett elő. Ha a dupla diffúzor év eleji hiánya, valamint a Renault motorokkal kapcsolatos gondok miatt nem kerülnek hátrányba, Adrian Newey RB4 kódjelű mesterművével talán mindkét bajnokságot megnyerhették volna. Öt pole pozíció és hat futamgyőzelem – ebből négy dupla diadal – így is szép teljesítmény a korábban mindössze néhány dobogós helyezést jegyző egylettől. Emlékszik még rá valaki, hogy Sebastian Vettelt egy éve szinte bolondnak tartották, amikor a győztes Toro Rossótól átigazolt az RBR-hez?





**A LEGÉRDEKESEBB ÚJDONSÁG:**  
Dupla diffúzor

Egy gombnyomás és néhány másodpercig jön a 70-80 plusz lóerő: a fékezések közben keletkező energiát újrahasonosító rendszer (KERS) a felfokozott várakozás ellenére nem örvendett túl nagy népszerűségnek, így jövőre eltűnik és csak 2011-ben, egységesített formában lép majd szolgálatba újra. Sokkal nagyobb port kavart viszont a Brawn GP, a Williams és a Toyota által bevetett, a riválisok által azonnal megtámadott dupla diffúzor. Bár sokak szerint túlzás a Brawn GP év eleji előnyét az 5-10 százaléknál plusz leszorítóerőt eredményező eszköznek tulajdonítani, a gárda fő riválisa, a Red Bull csak a dupla diffúzor elkészülte után vált egyenesen versenyképessé.

**A LEGÉRZELMESEBB BÚCSÚ:**  
Tadashi Yamashina

Egész éven át cáfolta a szezonvégi kivonulásával kapcsolatos spekulációkat a Toyota istálló, néhány nappal az Abu Dhabiban tartott zárófutam után azonban mégis megszületett a döntés, a vezérkar megszünteti a 2002-es debütálása óta egyetlen futamot sem nyerő piros-fehér egyetlet. Tokióban, a márka főhadiszállásán tar-

tott sajtótájékoztatót Tadashi Yamashina nem tudott uralkodni az érzésein és a fényképezők, kamerák kereszttüzeiben egyszerűen elsírta magát, míg Akio Toyoda, a vállalat elnöke elnézést kért az autógyár híveitől amiatt, hogy a száguldó cirkuszban képtelenek voltak elérni a kezdet kezdetén kitűzött célokat.

**A LEGNAGYOBB BEÉGÉS:**  
Luca Badoer beugrása

Egy évtizeden át a lojalitás ikonja volt az F1-ben Luca Badoer, aki egyetlen hét leforgása alatt lerombolta hírnevét és a paddock bohócává vált. Ezt azzal érte el, hogy Felipe Massát helyettesítve Valenciában és Spában is csetlett-botlott, fényévekkel lassabb volt a mezőny-

nél és olyan baklövéseket követett el, mint például Belgiumban, ahol elhagyta belépőkártyáját és be kellett sírnia magát a pályára. Némi melegség az évtizedes várakozásban leamortizálódott Badoer számára, hogy a helyét elfoglaló Giancarlo Fisichella hiába érkezett remek formában a Force Indiától, öt futam sem volt elég ahhoz, hogy pontot szerezzon a nehezen kezelhető F60-assal.

**A LEGFÉNYŰZŐBB HELYSZÍN:** Abu Dhabi

Már a viadal 2007-es bejelentésekor tartott kétnapos F1-parádé idején is sejteni lehetett, hogy Abu Dhabi nagy dobásra készül, de amivel a parányi sejkység előrukkolt, az minden képzeltet felülmúlt. A Yas sziget Monaco csillogásával vetekedik, sőt, talán felül is múlja azt, a pálya-komplexum pedig egy úrállomásra emlékeztet: futurisztikus létesítmények és ultramodern felszerelések gondoskodnak a kényelemről. Bár az alkonyatkor induló és villanyfény mellett befejeződő viadal helyszínén olyan különlegességek is találhatóak, mint az alagút-boxkijárat, többen panasza tették, hogy a pályatervező Herman Tilke megfeledezett az igazán gyors kanyarokról.

**A LEGBÁTRABB VERSENYZŐ:**  
Kamui Kobayashi

Két éven koptatta teszt- és tartalékpilótaként a Toyota istálló „kispadját” az időközben a GP2 Asia bajnoki címét is megszerző Kamui Kobayashi, mire az idény utolsó két futamán, Timo Glock balszerencsés szukai balesetének köszönhetően élesben is bemutatkozhatott a fehér-piros csapatnál. A 23 esztendőes sofőr rácsáfolt a japán versenyzői hagyományokra, látványosan, bátran autózott és kitűnő előzéseket mutatott be olyan nagygyűk

ellen, mint például Fernando Alonso és Jenson Button. Sikeres beugrása után Kobayashi már a zsebében érezhette a Toyota-szerződést, amikor a márka bejelentette távozását, de az ifjú ász továbbra is reménykedik.

**A LEGJOBB VERSENY:**  
Magyar Nagydíj

Lehet, hogy volt izgalmasabb futam idén, mint a Magyar Nagydíj, de aligha lehet kétséges, hogy a Hungaroringen ezúttal is roppant fontos események történtek.

Felipe Massa itt szenvedte el az utóbbi időszak legsúlyosabb balesetét, Lewis Hamilton a Brawn és a Red Bull hegemóniáját megtörve a KERS-es autók első diadalát aratta McLarenjével, s gondoskodott eseményekről a Renault is. Fernando Alonso elhagyott jobb első kereke miatt többfutamos eltiltás rémképe jelent meg a csapat felett és itt mérgesedett el Flavio Briatore és a Piquet-család viszonya is, ami a Szingapúr-botrány kirobbanásához vezetett. Mogyoródon mindig történik valami...

**ÖSSZEFOGLALÓ**

<b>A legjobb versenyző:</b>	Jenson Button	<b>A legsúlyosabb baleset:</b>	Massa a Hungaroringen
<b>A legjobb csapat:</b>	Brawn-Mercedes	<b>A legfőbb változás:</b>	Max Mosley helyett Jean Todt
<b>A legjobb újonc:</b>	Jaime Alguersuari	<b>A Legnagyobb beégés:</b>	Luca Badoer beugrása
<b>A leghatékonyabb vezető:</b>	Ross Brawn	<b>A lehevesebb reakció:</b>	Jarno Trulli braziliai balhéja
<b>A legnagyobb botrány:</b>	A Renault Szingapúr-ügye	<b>A legérzelmesebb búcsú:</b>	Tadashi Yamashina
<b>A legnagyobb előrelépés:</b>	Red Bull Racing	<b>A legérdekeesebb újdonság:</b>	Dupla diffúzor
<b>A legnagyobb veszteség:</b>	BMW, Toyota	<b>A legfényűzőbb helyszín:</b>	Abu Dhabi
<b>A legnagyobb csalódás:</b>	Sebastien Bourdais	<b>A legbátrabb versenyző:</b>	Kamui Kobayashi
<b>A legkedvezőbb fejlemény:</b>	Új Concorde Egyezmény	<b>A legjobb verseny:</b>	Magyar Nagydíj





## A MOTORSPORTOK

## VÖLGYE

Az autóversenyzés hasznát hajt Nagy-Britanniának

20



Az autóversenyzésről sokféleképpen vélekednek, többek között gazdaságélénkítő és komoly adóbevételeket hozó tevékenységnek tekintik. Persze nem nálunk, hanem az Egyesült Királyságban, ahol ráadásul az egy területre koncentráló cégek szekerét még az állam is tolja.

Benedek Attila, Csapatok



Ahhoz képest, hogy 1894-ben a franciák rendezték az első autóversenyt és az első Grand Prix is az ő nevükhöz fűződik (a magyar Szisz Ferenc győzelmével), valahogy mégsem a kontinens, hanem a szomszédos szigetország vált a motorsportok hazájává. Ebben persze rengeteg tényező szerepet játszott, többek között az Angliában 1907-ben megépített első zárt versenypálya, Brooklands létrejötte is nagy lökést adott a fejlődésnek. A körülmények olyannyira ideálisak voltak Nagy-Britanniában az autóversenyzéshez, hogy sorra alakultak a kis versenygarázsok, ahonnan egyre több futamra vihették el tulajdonosaik négykerekűiket. Az igazi fellendülés mégis a második világháború után következett be, amikor rengeteg kis brit csapat alakult és a „visszapolgárosodó” hadiipar hátán virágozni kezdett a versenyipar. A BRM azonban mind közül kiemelkedett, hiszen nemzeti összefogásra bírta az angol vállalatokat azzal a céllal, hogy közös erőfeszítéssel gyűrjék le az olasz,

francia és német ellenfeleket. A próbálkozás elsőre nem vezetett sikerre, de másodjára, Tony Vandervell irányításával a Vanwall 1958-ban F1-es bajnok lett. Aztán jött a magát mindig is britnek valló Brabham, a Cooper, a McLaren, a Lotus, illetve mai követőik. A szigetország versenyipara máig is virágzik, ám egy 1994-es esemény újabb lökést adott a szegmensnek. Ekkor hozták létre

a motorsportban dolgozó vállalatok szervezetét, az MIA-t. Az egyesülés mára közel négyszáz céget tömörítő óriássá nőtte ki magát, ahol szerencsére nem arról szól a dolog, hogy a tagdíjat beszedik, hanem szakirányú előadásokkal, konferenciákkal, könyvekkel, adatokkal segítik a szakmabelieket. A fiatalok előmenetelét alapítványuk támogatja, ezen felül az oktatásból is kiveszik a részüket: 1998-ban elsőként a világon indítottak motorsport-mérnök és -tervező képzést a Swansea Intézetben. De ez még nem minden: az egyik tagszervezet, a Motorsport Research a szakmával kapcsolatos statisztikákkal látja el az érdeklődőket. A MIA az iparág érdekében lobbizik a kormánynál és az Európai Uniónál. Ennek része, hogy bemutatókat szerveznek a brit Alsóházban és szinte a végtelenségig sorolhatnánk az akcióikat. A kormányzat sem ül ölbe tett kézzel: állami felügyelettel ugyanis



A világon elsőként 1998-ban indítottak motorsport-mérnök és -tervező képzést a Swansea Intézetben

CASIO®



**Sebastian Vettel**  
The essence of speed and precision.



CASIO is a Team Partner of Red Bull Racing.

## EQW-M1000DB-1AV

- Rádiójel-vezérelt/Multi Band 6 • Tough Solar (fényenergiával működtetett)
- 1/20 m.p. stopper • Világidő • Napi ébresztés • Teljesen automatikus naptár
- Rozsdaálló acél tok • Tömör rozsdaálló acél csat • 10 bar vízállóság

[www.casio-watches.com/edifice](http://www.casio-watches.com/edifice)

**EDIFICE**  
Speed & Intelligence

A magyarországi CASIO választékot és a partnerüzletek teljes listáját keresse a [www.casio-watch.hu](http://www.casio-watch.hu) oldalon!



**Force India**  
formula 1



A brit motorsport ipar egyik büszkesége a Williams központja (kis kép), de a Force India (jordan-tól örökölt) létesítménye is ugyanebben a régióban található

létrejött a Kormányzati Motorsport Egységnek (GMU) magyarítható szerveződés, amely összehangolja és támogatja a versenyzéssel kapcsolatos ténykedésüket.

Elsőre talán nehezen érthető, miért ez a nagy felhajtás, az adatok azonban alátámasztják az igyekezetet. Az angoloknál 2007-ben a sportban dolgozó 38 500 fő és mellékállású munkatársból 25 ezer volt a szakképzett mérnök! A műfajban ténykedő 4500 vállalkozás hat milliárd fontos forgalmat bonyolított, amiből az export 3,6 milliárdot tett ki. Ezen a téren kimagaslóan nagy a hozzáadott érték, ami annyit tesz, hogy az észmunkát, a kutatási hátteret, a szaktudást és a magas minőségben feldolgozott drága anyagokat kell megfizetni. Ha ez nem lenne elég, ott a sporthoz szorosan köthető marketing, amely éves szinten 1,7 milliárd fontos forgalmat jelent.

A benzinnel beoltott városnyi autórajongó – hasonlóan az amerikai film- és számítástechnikai iparhoz (Hollywood, Szilícium-völgy) – egy területre koncentrálódik. A Motorsportok Völgye az ország középső és déli részén található, ha arra járunk, igen nagy eséllyel bukkanhatunk versenycsapatok gyáraira. A központ a leginkább az egyeteméről elhíresült Oxford és környéke. Az itt lévő vállalatok többsége tagja a MIA-nak, a profizmust jellemzi, hogy a létezők a versenyzésre specializálódtak személyzet felvétellel, fejedvadászattal foglalkozó vállalkozások (HR).

Az iparág nagygyűit a legmagasabb technikai szinttel dolgozó F1-es istállóik képviselik, néhány csapat kivételével (Toyota, BMW, Toro Rosso, Ferrari) szinte mindegyik társulatnak létezik angliai bázisa, és a rali-elit is ide koncentrálódik. Mellettük számos, komoly kutatási hátteret igénylő vállalat



tevékenykedik, amelyek sebességváltókat, hajtáslánccokat és elektronikákat gyártanak. Ide tartozik a váltó és összkerékhatás specialista Xtrac, a szintén hajtással, de zömmel differenciálokban utazó Quaife, a független tervező vállalatnak, a Ricardónak is létezik sportrészlege, amely F1-ben például a Brawn-nak szállít. Itt székel az egyik legismertebb műhely, a Prodrive, amely a Porschés, BMW-s ralizás után rá-



talált a Subarura, mostanság pedig a Minivel hozták szóba a jó ideje prototípus-építéssel, autó-hangolással és számtalan más nem versenyzős autós területtel is foglalkozó cégcsoportot. A Prodrive nagyságáról annyit, hogy az Aston Martinokkal való foglalkozás nem csak a versenyzésben merül ki,

a főnök Dave Richard cége tulajdonosa is a patinás angol márkának... Arra a kérdésre az, hogy miért ennyire magas a technikai szint, a választ a MIA céljait leíró anyagban találja. Olvasható egy olyan mondat, amely úgy szól, hogy mennyire fontos megszervezni a technológiák áramlását, így nem kell azon csodálkozni, hogy a hajózásból, repülésből, űrhajózásból, védelmi iparból érkező legfejlettebb megoldások, anyagok viszonylag ha-

mar feltűnnek az autóversenyzés legelőkelőbb berkeiben. Időnként azonban megfordulhat az információáramlás. A brit Mars expedíció által használt Beagle 2 zázát és napelem-tartóit a McLaren munkatársai készítették, a Prodrive pedig az Atlas V hordozórakéta által felvitt kutatómodul néhány elemét gyártotta.

## Ízelítő a 2009-es kollekciónál:

**Cipő "Laced White / Silver"**  
cikkszám: DH002  
ár: **24.990,-**  
méret: 40-45,  
anyaga: bőr

**Póló "Team"**  
cikkszám: V04T1  
ár: **9.990,-**  
méret: S, M, L, XL, XXL  
anyaga: cool dry textil

**Top "Lewis"**  
cikkszám: V03D2LT6  
ár: **4.990,-**  
méret: M, L  
anyaga: 87% poliészter,  
13% spandex

**Sapka "Team"**  
cikkszám: V04TC  
ár: **6.990,-**

**Sapka "Lewis"**  
cikkszám: V04D2C  
ár: **6.990,-**

**Thermobögre "Team"**  
cikkszám: VMM892  
ár: **4.990,-**

**Nadrág "Team"**  
cikkszám: VMA301  
ár: **8.490,-**  
méret: M, L, XXL  
anyaga: 100% poliészter

**Model "MP4/23 - Hamilton"**  
cikkszám: 530081822, méret: 1:18  
ár: **21.990,-**

**Hátitáska "Lifestyle"**  
cikkszám: V03RS  
ár: **8.490,-**  
méret: 46x33x23cm

**Cipő "Pace Cat II SF Duocolor"**  
cikkszám: 330229701  
ár: **24.990,-**  
méret: 40-45,  
anyaga: bőr

**Gyerek póló "Team"**  
cikkszám: 76025001  
ár: **8.490,-**  
méret: 140, 152, 176  
anyaga: 100% pamut

**Póló "Lewis Helmets"**  
cikkszám: V03D1T7  
ár: **5.490,-**  
méret: M, L, XL, XXL  
anyaga: cool dry textil

**Top "Ferrari Glamour"**  
cikkszám: 55118501  
ár: **9.990,-**  
méret: XS, S, L  
anyaga: 100% pamut

**Póló "Big Ferrari Graphic"**  
cikkszám: 54961001  
ár: **9.990,-**  
méret: S, M, L, XXL  
anyaga: 100% pamut

**Sapka "Driver"**  
cikkszám:  
Massa: 76050701  
Raikkönen: 76051401  
ár: **8.990,-**

**Sapka "Classic Scudetto"**  
cikkszám: SFR0102  
ár: **5.990,-**

**Top "Kimi Raikkönen"**  
cikkszám: 320051902  
ár: **8.990,-**  
méret: S, M, L, XL  
anyaga: 95% pamut,  
5% elasztán

**Póló "Pitboard - Raikkönen"**  
cikkszám: 76050301  
ár: **9.990,-**  
méret: S, M, XL, XXL  
anyaga: 100% pamut

**Ágynemű "F1 Car"**  
cikkszám: 600.F22.100  
ár: **10.990,-**  
méret: 80x80, 135x200cm  
anyaga: 100% pamut

**Törölköző "Kimi"**  
cikkszám: 400.F19.100  
ár: **5.990,-**  
méret: 80x160cm  
anyaga: 100% pamut

**Kabát "Small Scudetto"**  
cikkszám: 321211002  
ár: **24.490,-**  
méret: M, L, XL, XXL  
anyaga: 100% poliészter

**Karácsonyi akció!**  
**-10%, -20% kedvezmény\***  
**ünnepi nyitvatartás csomagajánlatok**

**Galléros póló "Team"**  
cikkszám: 76048601  
ár: **17.990,-**  
méret: S, M, L, XL, XXL  
anyaga: 100% pamut

**Galléros póló "Raikkönen"**  
cikkszám: 32.022.24.02  
ár: **11.990,-**  
méret: M, L, XXL  
anyaga: 100% pamut

**Model "F2008 - Raikkönen"**  
cikkszám: L8781, méret: 1:18  
ár: **17.990,-**

**Póló "BMW Racing"**  
cikkszám: BMW43374  
ár: **5.990,-**  
méret: M, XXL  
anyaga: 100% pamut

**Sapka "RBR Team Logo"**  
cikkszám: S03TC  
ár: **5.490,-**

**Galléros póló "RBR", v.kék**  
cikkszám: 60169302  
ár: **11.990,-**  
méret: S, M, L, XL, XXL  
anyaga: 100% pamut

**Hátitáska "New Basic"**  
cikkszám:  
fekete: 321240701  
piros: 321240702  
ár: **11.990,-**  
méret: 42x34x22cm, 20liter  
anyaga: 100% poliészter

**Sapka "Team"**  
cikkszám: REN011  
ár: **6.990,-**

**Model "R25 Brasil - Alonso"**  
cikkszám: G9750, méret: 1:18  
ár: **18.990,-**

**Póló "STR on Tour"**  
cikkszám: 60170201  
ár: **8.990,-**  
méret: M, XL, XXL  
anyaga: 100% pamut

**Póló "Team"**  
cikkszám: AM620-12  
ár: **10.490,-**  
méret: M, L, XXL  
anyaga: 100% Formax poliészter

**Póló "Jenson"**  
cikkszám:  
carbon: BGP32003CBN  
fehér: BGP32003  
ár: **10.990,-**  
méret: M, L, XL, XXL  
anyaga: 100% pamut

**Sapka "Jenson"**  
cikkszám: BGP60001  
ár: **7.990,-**

**Póló "Team"**  
cikkszám: REN111  
ár: **10.990,-**  
méret: L, XXL  
anyaga: 100% pamut

**Kabát "Team"**  
cikkszám: S03LW  
ár: **27.990,-**  
méret: M, L, XL, XXL  
anyaga: 100% poliészter

**Pulóver "Team"**  
cikkszám: S03FS  
ár: **23.990,-**  
méret: M, XL, XXL  
anyaga: 100% poliészter

**Póló "Team"**  
cikkszám: S03T1  
ár: **7.490,-**  
méret: M, L, XL, XXL  
anyaga: 100% poliészter

### Rendelési információk:

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

**www.GPShop.hu**

Hivatalos Forma 1, WRC és MotoGP rajongói termékek leg szélesebb választéka

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

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

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

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



# PRECIZIZÁCIÓ

Körülnéztünk a McLaren óriási szerszámosládájában

Hozzávetőlegesen 450 szerszámmal van szükség a McLaren MP4-24 Mercedes II 000 alkatrészének összeszerelésére. Mark Grain főszerelő most bemutatja az AFM-nek a legérdekesebbeket.

Hárpáthy Zoltán

Racing Line



## 1. FÉKNYOMÁS-ÉRZÉKELŐ ELTÁVOLÍTÓ SZERSZÁM

„A fékhengerben található szenzor eltávolítására szolgál és házon belül készül. Hasonlóan az autó alkatrészeihez, ez is belső számozással láttuk el.”

## 2. MAGASSÁGÁLLÍTÓ SZERSZÁM

„Ezzel a szerszámmal a felfüggesztést szabályozó anyacsavart lehet szabályozni, úgy az első, mint a hátsó felfüggesztés esetében.”

## 3. ELSŐ LENGÉSCSILLAPÍTÓ SZABÁLYOZÓ

„Ezzel a házon belül készült szerszámmal a már leszerelt lengéscsillapítót szedjük szét.”

1.



2.



3.



4.



5.



6.



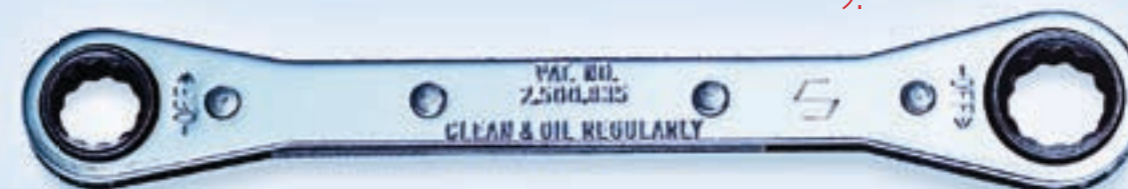
7.



8.



9.



## 4. ORVOSI LÁMPA ELTÁVOLÍTÓ SZERSZÁM

„A pilótafülke előtt található egy orvosi lámpa, amelyet a bal-eset helyszínére érkező orvosok figyelmeztetésére szerelnek be, és kigyullad, ha a baleset esetén a lassulás meghalad egy megszabott G-erőt. Ez a szerszám ezen lámpa eltávolítására szolgál és a SNAP-ON szállítja a McLarennek, de mi egy kissé módosítottuk.”

## 5-6. RACSNIS KULCSOK

„Ezek a leggyakrabban használt szerszámok. Nagyon könnyűek, amely nagy előny, hiszen a szállításnál minden kilogramm számít. Nagyon finom kis darabok, amely előnyös tulajdonság, hiszen egy F1-es autó annyira szűk munkafelület, hogy néha több személy is dolgozik egy szoros helyen.”

## 7. ÖSSZETARTÁS-ÁLLÍTÓ SZERSZÁM

„Ez is egy McLaren-által tervezett szerszám, amellyel a hátsó összetartást lehet szabályozni. Nagyon keskeny helyekre is befér, és úgy lehet szabályozni vele, hogy a felfüggesztést nem kell megbontani. Az elől több hely van, ezért ott csak egy egyszerű csavarhúzó használunk.”

## 8. HÁTSÓ LENGÉSCSILLAPÍTÓ SZABÁLYOZÓ

„Ezt a szerszámot is házon belül készítjük, nem lehet kintről beszerezni. Egy 3/8 inches akasztókapocsra szánták. Habár a tervezőirodában metrikus rendszerben számolnak, mi a birodalmi mértékegységet használjuk, mint a szerszámokra vonatkozó egységes rendszert. Ezek meg kell feleljenek a készen kapható alkatrészeknek.”

## 9. RACSNIS CSILLAGKULCS

„Az a jó a kilincskerekes csavarhúzóknak, hogy a fejük rátapad az anyacsavarra, míg a kilincskerekes fej lehetővé teszi a szűk helyeken való forgatást.”



**10. FELÜGGESZTÉS-ELTÁVOLÍTÓ SZERSZÁM**

„Ez egy csúsztatható kalapács, használható mind az első, mind a hátsó felfüggesztésnél.”

**11. -12. VIZSGÁLÓ TÜKÖR ÉS HOSSZABBÍTOTT MÁGNES**

„Két szabályozható eszköz, amelyet az autó kevésbé elérhető alkatrészeinek esetében használunk. A forgatható fejű mágnesrel a leesett csavarokat lehet visszaszerezni. A tükörrel olyan helyekre lehet betekinteni, mint a sebességváltó belseje vagy a motorház.”

**13. CSILLAG-VILLÁSKULCS**

„A speciális szerszámokat leszámítva minden szerelőnek rendelkezésére áll egy standard csavarhúzó skála.”

**14. ELSŐ SZÁRNY SZABÁLYOZÓ**

„Ez házon belül készül, kizárólag a szabadedzés és időmérő alatt használjuk. A futam alatt egy gyorsabb eszközt vetünk be.”

**15. „VARJÚLÁB” RA CSNIS KULCS**

Ez egy standard kilincskerék, amelyet a SNAP-ON szállít be nekünk és a sebességváltó eldugott zugaiba segít bejutnunk.”

10.



12.



11.



14.



13.



15.

**GONDOLTA VOLNA?**

– Egyes speciális darabok olyan hamar kopnak, hogy 20 is készül belőlük egy évben

– Az F1 mindig rendhagyó problémákkal szembesíti a szerelőcsapatot, amelyek leküzdésének egyik eszköze, hogy a szezon elején megfelelő szerszámokkal látják el magukat  
– A McLaren által használt szerszámok 90 százalékban készen beszerezhetők, míg 10 százalékuk házon belül tervezett és gyártott modell  
– A szerelők minden szezon elején egy listát kapnak a tervezőirodától, amely az autó karbantartására használatos szerszámokat tartalmazza. Vannak olyan állandó eszközök, amelyeket évről évre

használnak, de speciális darabok minden esztendő elején készülnek  
– A szezon előrehaladtával új alkatrészek jelennek meg, és ha ezekhez a standard szerszámok nem illenek, speciális eszközöket kell igényelni a tervezőirodától  
– A McLaren a SNAP-ON szerszámgyártóval dolgozik, mert jó minőségű eszközök hatalmas skálájával látják el az F1-es istállót. Mindez azért fontos, mert ebben a sportban nincs idő a tönkrement szerszámok cserélgetéséből adódó késésekre



# TÁVOZÓK

A Honda-Toyota-BMW kivonulás nem volt példátlan az F1-ben

Habár jövőre három csapattal gazdagabb lesz a Forma-1, sem az előző év végén a búcsút intő Honda, sem idén távozó Toyota, sem a BMW nem lesznek ott a mezőnyben. Sajnos egyik gárda sem sikerei csúcsán döntött a kivonulás mellett. De vajon mindenki a sikertelenség miatt távozott a sportágból? Cikkünkben a sportág legemlékezetesebb kivonulásait tekintettük át.

Surányi Géza

ATP, Hoch2wei



Alfa Romeo: 1979-1985

Sokan talán nem is hallottak róla, hogy a Honda nem első alkalommal vett részt a Forma-1 színpadán gyári csapattal, így nem is első alkalommal hagytak faképnél a száguldó cirkuszt. A japánok eleinte motorkerékpárokat gyártottak, autók csak 1964-től gördültek ki a tokiói gyár kapuján. Ebben az évben nagy fába vágta a fejszéjüket, hiszen autósport tevékenységük első álmásául rögtön a Forma-1-et választották. A munka az 1965-os év végére érett be, ekkor Richie Ginther magabiztosan nyerte a Mexikói Nagydíjat. 1967-ben egy év kísérletezés után John Surtees vezetésével ismét sikerült győzniük. A következő szezonban egy forradalmian új, léghűtéses motorral is megpróbálkoztak, mely nem váltotta be



Alfa Romeo: 1950-1951

a hozzá fűzött reményeket, ráadásul ezzel az autóval szenvedett halálos balesetet versenyzőjük, Jo Schlesser. Mindez hozzájárult ahhoz, hogy a Honda az 1968-os évad végén búcsút intsen a száguldó cirkusznak. Távozásuk nem okozott különösebb zavart, nem úgy, mint az Alfa Romeóé, közel két évtizeddel korábban. Mikor 1950-ben megszületett a Forma-1 világbajnokság, a versenyeket az Alfa Romeo gárdája uralta. Az olaszok autóját (pontosabban annak elődjét, a 158-as típust) még 1936-ban tervezték, és az akkor készült darabok egy sajtógyárban, szénával letakarva vészelték át a II. világháborút. Ennek ellenére a milánói márka uralta az első évadot, a másodikban azonban komoly



Honda: 1967-1968



Honda: 2006-2008

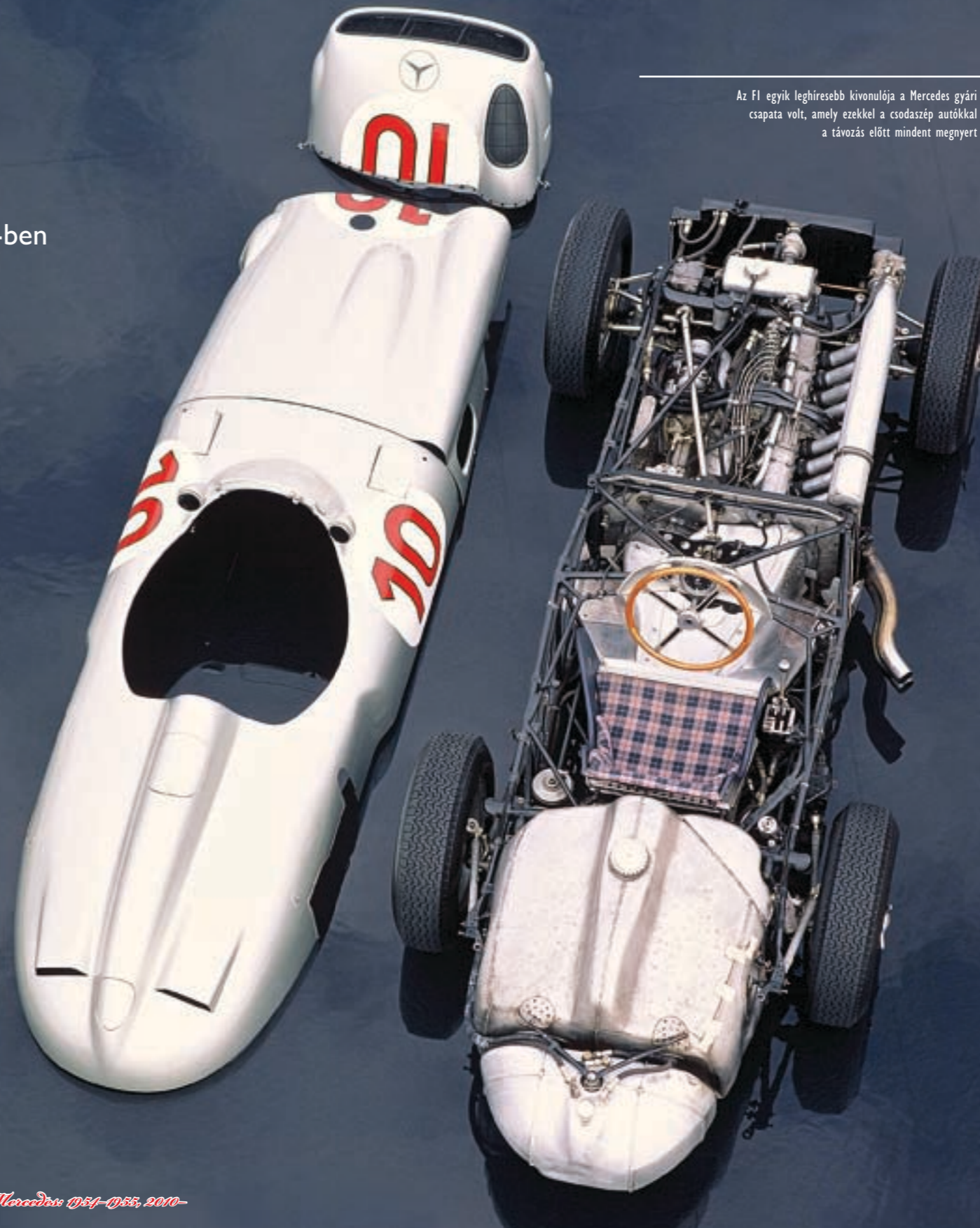


Renault: 1977-1985



Renault: 2002-

Mercedes: 1954-1955, 2010-



Az F1 egyik leghíresebb kivonulója a Mercedes gyári csapata volt, amely ezekkel a csodaszép autókcal a távozás előtt mindent megnyert

ellenféllel, a Ferrarival kellett szembenézniük. A Scuderia pilótái közül Alberto Ascari az utolsó futamig versenyben volt az 1951-es világbajnoki címért. A sorsdöntő, Spanyol Nagydíjon a Ferrari elkövetett egy komoly taktikai hibát (autóikra túlságosan kis átmérőjű kerekeket szereltek fel), így a korona az Juan Manuel Fangio révén ismét az Alfáé lett. Milánóban érezték, hogy ezzel a 159-es típussal már nem tudnak labdába rúgni a következő szezonban, és annak ellenére, hogy titkokban elkészültek az „utód” tervei, a gyár hatalmas meglepetést okozva a Forma-1-ből való kivonulás mellett döntött. A bejelentés mindenkit váratlanul ért. A márka visszavonulásával a Forma-1-es szabályok szerint épített autók közül a Ferrarié maradt az egyetlen ütközépes versenygép, hiszen a BRM rendkívül megbízhatatlan volt, a Maserati és Talbot nem épített új autót, a Gordini pedig reménytelenül gyengének bizonyult. Ezt látva a versenyrendezők inkább a 2000 köbcentiméteres motorral felszerelt, Forma-2-es autók számára írták ki az az évi nagydíjakat, így a sportot irányító FIA-nak (Nemzetközi Autós Szövetség) is kénytelen volt Forma-2-es versenyekből „összefűzni” az 1952. évi Forma-1 világbajnokságot. Az Alfa Romeo 1977-ben visszatért a sportágból, de sikerei meg sem közelítették az 50-es évek eredményeit, így nyolc évvel később ismét búcsút intettek az autósport legfelső kategóriájának. Ugyancsak 1977-ben szállt be, és 1985-ben távozott a Forma-1-ből a Renault csapat. A franciák egy addig soha nem látott újdonságot, a turbómotort hozták be a sportágból. Az első két év a kísérletezéssel telt el, de aztán a turbómotor lassan kezdte kinőni gyermekbetegségeit és a mezőny legerősebb erőforrásává vált. 1983-ban Alain Prost az utolsó pillanatig esélyes volt a világbajnoki címre, a mindent eldöntő Dél-Afrikai Nagydíjon azonban a francia versenyző alatt tönkrement a turbómotor, így a bajnoki címet a Brabham BMW-vel versenyző Nelson Piquet ölébe hullott. A Renault hatalmas kudarcként élte meg a vereséget, hiszen hiába

Érdekes, hogy az Alfa Romeónak, a Hondának és a Renaultnak is két-két korszaka volt a száguldó cirkuszban



voltak a turbóforradalom úttörői, az első feltöltéses erőforrással megszerzett címet egy rivális gyár zsebelte be. A francia gyártó inntól fogva elvesztette a fonalt. A csapat szerződést bontott Prosttal, a következő két szezonban Patrick Tambay és Derek Warwick vezette a sárga-fekete rakétákat – egyre kevesebb sikerrel. Időközben az anyavállalatnak gazdasági nehézségei támadtak, így senkit nem lepett meg a hír, mely szerint a Renault gyári csapata lelép a Forma-1 színpadról. Reméljük, 2009 végén nem hallunk majd ugyanilyen bejelentést Párizsból...

Persze nem mindenki hagyta ott „sebeit nyalogatva” a sportágat. A Mercedes-Benz 1954-ben szinte berobbant a Forma-1 világába, hiszen első versenyükön, a Francia Nagydíjon azonnal kettős győzelmet arattak. Persze ehhez arra is szükség volt, hogy a kor talán legnagyobb autóversenyzője, Fangio terkerje az ezüstsínű autó volánját. Nem ment minden ilyen simán a szezon következő futamán, Silverstone-ban. Fangio ugyanis az autó zárt karosszériája miatt nem látta az első kerekeket, így többször nekiütközött a pályát szegélyező olajshordóknak és csak a negyedik helyen végzett. A Mercedes a kudarcból okulva tervezett egy hagyományos karosszériát, és inntól fogva Fangiót nem lehetett megállítani, aki a szezon hátralévő négy versenyéből három alkalommal elsőként ért célba, így természetesen a világbajnoki cím is az ő birtokába került. Még jobban alakultak a dolgok a következő szezonban, mikor a Mercedes a bajnok mellé leszerződttette az ígéretes brit tehetséget, Stirling Mosst. A stuttgarti márka fölényét jól mutatja, hogy versenyzőik a lehetséges 472 körből 421-et(!) az élen töltöttek és egyetlen kivételtől eltekintve valamennyi nagydíjat megnyerték. A sikerek mellett azonban egy szörnyű tragédiával kellett szembenéz-

Karl Kling és Manuel Fangio 1954-55-ben a legjobbnak számítottak, de az még kérdéses, hogy 2010-ben mit produkálnak a csillagos márka versenyzői



niük, mégpedig a júniusban megrendezett Le Mans-i a 24 órás sportautó versenyen. Alig telt el két óra a futamból, mikor Mike Hawthorn a célegyenesben lekörözte Lance Macklint és miután elékerült, hatalmasat fékezett, mivel meg szeretett volna állni csapataának boksza előtt. Macklin, hogy elkerülje az ütközést, balra rántotta Austinja kormányát, így az autó az éppen 250 kilométer/órás sebességgel érkező Pierre Levegh elé vágódott. Pillanatokkal később Levegh Mercedesese

hatalmas erővel Macklin autójába csapódott. Az autó motorja és több alkatrésze a nézők közé vágódott, és nyolcvan embert halálra sebesített... A balesetet Levegh sem élte túl. A Mercedes hajnali kettőkor visszavonta autóját a versenyből. Sajnos nemcsak onnan, hiszen az év végén a rengeteg pénzt felemészítő teljes versenyrészelet bezárták. A Mercedes tehát sikerei csúcsán kivonult a sportágból, hogy 55 év eltelte után jövőre ismét gyári csapattal térjenek vissza.

## KÖNYVSAROK

Az autóversenyzés hajnalán egy James Gordon Bennett nevű ötletére olyan erőpróbákat tartottak, ahol nem csupán az induló autók műszaki paramétereit, hanem a színüket is meghatározták. A elosztás országoként történt, melynek során Franciaország a kék színt kapta. Ez a döntés évtizedekre meghatározta a versenyautók színösszeállítását, és habár a támogatók kedvéért később kénytelenek voltak a csapatfőnökök átfényezni autójukat, Franciaország és a kék szín örökre összeforrt. A francia autósport történetét David Venables foglalta össze „French Racing

Blue” című könyvében. A 176 oldalas, 150 fotóval illusztrált mű több mint száz évre tekint vissza. A szerző bemutatja a legjelentősebb versenyeket, a leghíresebb csapatokat és versenyzőket. Az olvasó olyan márkák történeteit ismerheti meg, mint a Bugatti, a Renault, vagy a Delahaye, és olyan versenyekről esik szó, mint a Francia Nagydíj, vagy a Le Mans-i 24 órás erőpróba. A könyv olvasása közben meggyőződhetünk arról, hogy a szerző tökéletesen ismeri a témát, hiszen a történetet rengeteg háttér információ gazdagítja. Ha olvasóink érdeklődését felkeltette a mű, kérjük, keressék fel a kiadó

honlapját ([www.ianallanpublishing.com](http://www.ianallanpublishing.com)), ahol 24.99 fontos áron megvásárolhatják a könyvet. ISBN száma: 9780711033696.



  
SYNERGON

# Rendszereinket a jövőnek építjük

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

A Synergion tudja, milyen erőfeszítéseket követel a kitűzött cél elérése. A Synergionnak lételeme a verseny, mert csak így bizonyíthat nap mint nap. Ezen a pályán a teljesítményt nem méterekben, másodpercekben vagy találatokban mérik, hanem növekvő hatékonyságban, egyre tökéletesebb biztonságban – no meg az ügyfelek bizalmában. A Synergion ezért újul meg az állandó változás és fejlődés szellemében.

*Minden pályán bizonyítunk.*







## CSAK A PÁLYÁN SZÁGULDOZIK

Hazánkba látogatott Nico Rosberg

A napokban a Mercedeshez szerződött német pilótát hazánkba szólította utolsó Williams-küldetése: a versenyző november 20-án az Allianz meghívására a Hungaroringen kampányolt a biztonságos közúti közlekedés mellett.

Mészáros Sándor

Mercedes GP

„Érdekes, izgalmas volt az idei szezon, a Williams és jómagam is sokat fejlődünk. Elégedett vagyok a teljesítményemmel és az eredményemmel” – mondta az AFM-nek a 24 éves sofőr, aki 34,5 pontjával a tabella 7. helyén végezett és ezzel eddigi legjobb összetettbeli eredményét produkálta. Noha dobogóra csak egyszer állhatott fel idén, Rosberg két 4. helyezéssel büszkélkedhet: az egyiket épp a Hungaroringen, a másikat hazájában érte el. „A Nürburgring volt számomra a csúcspont, ahol a 15. helyről rajtolva a 4. helyen végteztem. Jól sikerült az első köröm, s később több előzést is végrehajtottam. Nagyon élveztem azt a futamot!” Keke Rosberg fiacskája lapunknak elárulta: véleménye szerint is a Mercedes V8-asa volt a legjobb erőforrás idén, azzal a teóriával

ugyanakkor nem ért egyet, hogy a Williams által is használt Toyota volt a leggyengébb. A német arra számít, hogy a két idei élcsapat, a Mercedesszé alakuló Brawn és a Red Bull élvonalban marad, s új csapatánál esélye lesz arra, amire a grove-i egyetnél nem volt: futamgyőzelmekre. Jövőre a szabályváltozások értelmében keskenyebbek lesznek az első gumik és eltűnnek a felniborító-fékhűtők is, Rosberg szerint azonban a tankolások betiltása lesz a legjelentősebb újdonság: „Sokkal nehezebb autókkal kell majd rajtolnunk, ami érdekesnek ígérkezik és új kihívások elé állítja a versenyzőket. Fontos, hogy ezzel sokat javul a biztonság is, hiszen többé nem lesz tűz a boxutcában. Láthattuk Brazíliában, hogy mi történt Kimi Räikkönenel...”

Az ötödik idényére készül a sofőr – aki Horváth Éva modellel, az idei ralibajnok Herczig Norbettel és más meghívott vendégekkel is autózott az Allianz Vezetéstechnikai Centrumban – magát felelős közúti sofőrként definiálta és rámutatott: csak a versenypályán részesíti előnyben a száguldozást. „Eddig még nem szenvedtem közúti balesetet, ami főként a versenyzésnek köszönhető. Gyorsabban mérem fel a környezetemet és jobbak a reakcióim, mint az átlag autóvezetőké, így képes vagyok felkészülni a mások által elkövetett hibákra. Ez hozzásegít a balesetek elkerüléséhez” – fogalmazott a közúton egy Fiat 500 Abarth-tal közlekedő német.

### ILYENEK A MAGYAROK

„Bár már többször jártam itt, jómagam még nem ültem a volán mögött magyarországi közutakon. Mégis úgy látom, hogy az emberek egészen jól vezetnek. Nem tűnik veszélyesnek az itteni közlekedés, jártunk viszont az idény folyamán több olyan országban, ahol egyszerűen hajmeresztőnek tűnt a közúti forgalom” – válaszolta a hazai közlekedési morált firtató újságírói kérdésre Rosberg.

# Webshop

## Formula.hu

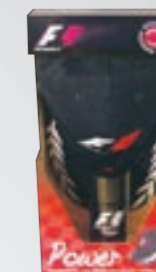
## Készüljön karácsonyra!

Most minden megrendelésből  
10% kedvezmény!



Discovery Channel  
**A Formula-1 kulisszatitkai**  
3 db 60-60 perces dokumentumfilm  
Ár: 3000 Ft/csomag

DVD  
AJÁNLAT!



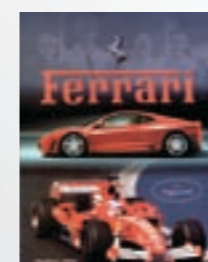
Parfüm Power ml  
FI Baseball Sapka  
3199 Ft

ILLATSZER  
AJÁNLAT!

FI Szett  
Tusfürdő+Dezodor  
+Teddy maci  
Ár: 4199 Ft



FI Szett  
Dezodor+Bögre  
+Kulcstartó  
Ár: 2999 Ft



Négyesi Pál  
**Ferrari**  
235x302x13mm  
Oldal: 128  
Ár: 4490 Ft



Négyesi Pál  
**Autó Enciklopédia**  
300x235x30mm  
Oldal: 400  
Ár: 5990 Ft

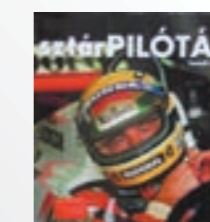


Ch. Gáll András  
**Fernando Alonso**  
165x200x6mm  
Oldal: 100  
Ár: 1990 Ft

KÖNYV AJÁNLAT!



Bethlen Tamás-Hegedűs István  
**Formula-1 krónikája**  
239x297x32mm  
Oldal: 560  
Ár: 8900 Ft



Paolo D'Alessio  
**Szárpiloták**  
290x320x25mm  
Oldal: 560  
Ár: 5990 Ft

Simon István  
**Kimi Räikkönen**  
164x203x9mm  
Oldal: 104  
Ár: 1990 Ft



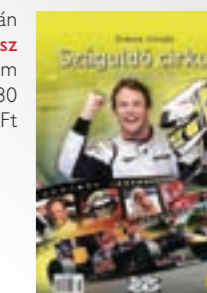
Vigh Gréta  
**Michael Schumacher**  
215x215x20mm  
Oldal: 251  
Ár: 2960 Ft

McLaren  
**Négy évztized a F-1-ben**  
215x214x17mm  
Oldal: 260  
Ár: 2990 Ft

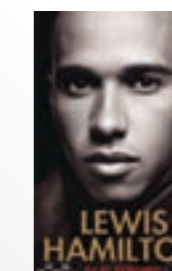


Dávid Sándor  
**FI Sztorik 2009**  
155x225x25mm  
Oldal: 250  
Ár: 2960 Ft

Simon István  
**Száguldó cirkusz**  
210x300x10mm  
Oldal: 180  
Ár: 5380 Ft



Lewis Hamilton  
**Az éntörténetem**  
147x215x18mm  
Oldal: 192  
Ár: 2990 Ft



TOVÁBBI INFORMÁCIÓK ÉS MÉG TÖBB TERMÉK WEBSHOPUNKBAN, A FORMULA.HU WEBOLDALON!

(Közvetlen cím: <http://formula.futureweb.hu>)

## MEGRENDELŐSZELVÉNY

A fentiek szerint megrendelem az alábbi termékeket a megjelölt darabszámban, kérem ehhez küldjenek befizetési csekket/utánvételt továbbítsák (a megfelelő rész aláhúzendő).

cím	db	ár

Csomagolási és postaköltség 590 Ft. Az utánvét minimum költsége 1290 Ft.

név \_\_\_\_\_

lakcím \_\_\_\_\_

telefon \_\_\_\_\_ E-mail \_\_\_\_\_

dátum \_\_\_\_\_

aláírás \_\_\_\_\_

A megrendelőszelvényt vagy annak másolatát, esetleg e-mail-es verzióját az alábbi címekre kérjük elküldeni:  
**Autósport és Formula Magazin**  
3504 Miskolc Pf.: 90  
Telefon: 46/505490, fax: 46/505491  
E-mail: [elofizetes@formula.hu](mailto:elofizetes@formula.hu)



### GP2 ASIA

34 Davide Valsecchi győzelme nyitotta meg Abu Dhabiban a sorozat harmadik évadját, bár az időmérőn leggyorsabb olasz előbb a rajtnál aludt el kissé, később pedig Luca Filippivel bocsátkozott szemrevaló csatába, amelyet végül szemfüles előzéssel döntött el a maga javára (harmadikként Jakes ért célba). A második futamban Valsecchi ismét szépen

menetelt - a hatodik helyről Filippi, Turvey, Alexander Rossi és Kral megelőzésével a második helyre – a győzelmet viszont a kategória-debütáns Christian Vietoris csípte el, aki kitűnő rajtjával már az első métereken megelőzve a beragadt Cecotto jr.-t és Turvey-t. A GP2-sorozatok öt éves történelmében először állhatott kelet-európai versenyző a dobogón, a cseh Josef Kral személyében.



### IRC

Az A7 második és az IRC kétkerékűs kupájának harmadik helyét szerezte meg Vizin László és Zsiros Gábor a Skót Ralin, amivel a bajnokság negyedik helyén végeztek. Vizinnek ez volt pályafutása első murvás verse-

nye elsőkerékűs autóval, és az időjárás sem fogadta őket a kegyeibe. A többnapos esőzés Nagy-Britanniában az évszázad áradását okozta, a skót pályák egy részét pedig teljesen járhatatlanná tette. Ennek ellenére Vizin idei negyedik IRC-futamán harmadszorra ért célba



és másodszer szerzett dobogós helyezést mind az A7-es kategóriában, mind az IRC kétkerékűs kupájában.

### AZ ÉV VERSENYZŐI 2009-BEN

(Az MNASZ szerint)

- Az év versenyzője:** Michélsz Norbert
- Az év női versenyzője:** Walterné Dancsó Adrienn
- Az év gokartversenyzője:** Havasi József
- Az év felfedezettje:** Szabó Krisztián



## WTCC

A macaói finálé turbulens időmérő edzésén előbb James Thompson vágódott bombaként d'Aste BMW-jébe, majd Yvan Müller és Tarquini kocsjába Alain Menu csapódott bele. A ládás másnap csak a boxokból követhette nyomon, ahogy a harmadikként elrajtoló Farfus a harmadikként elrajtoló Farfus felduzzadt bajnoki esélyei miként oszlatja köddé a hetedik helyről rögtön négy autót megelőző Tarquini. A második helyen haladó Monteiro kevéssel a vége előtt elengedett csapattársát, aki így már csaknem bajnokként integethetett a dobogóról a rajt-cél-győztes Huff mellett. Farfus azonban még ekkor sem adta fel, taktikus nyolcadik helyével a második futam pole-jából indulva idei hatodik győzelmét aratta csapattársa, Müller kíséretében. A pár körrel leintés előtt bekövetkezett szörnyű baleset – amelynek vetlen elszervenődője Pau után ismét Franz Engstler

volt – a német pilóta egészségéért aggódóknak idegőrlő perceket, ám eztán az ötödik helyvel világbajnoki címet szerző Gabriele Tarquini számára annál kitörőbb örömet szült. A modern kori autósport legidősebb világbajnoka csak december közepén dönt tovább karrierjéről, a márkák bajnoki címét megszerző Seat és a Lada további gyári részvételéről ugyanis erős kételyek merültek fel. Biztosnak egyelőre csak a három Chevrolet mondható: az amerikai márka Menuvel, Huffal és a Macaóban nyugdíjba vonult Larini utódjaként Yvan Mullerrel tör majd a 2010-es vb-címre. A bajoroknál is leépítés van kilátásban, hiszen gyári együttesként csak az RBM indul majd, az évadzárón már a rajtnál ütköző Priaulx és Farfus kettősével, míg a ROAL motorsport és Zanardi valószínűleg csak az európai futamokon állnak majd rajthoz.



### WTCC

G. Tarquini	127
Y. Muller	123
A. Farfus	113
A. Priaulx	84
R. Rydell	64

## CEZ



A montenegrói Sveti Stefan szigetén rendezték meg az FIA idei díjkiosztó ünnepségét. A rendezvényen kilencedik alkalommal vehette át az FIA Hegyi Challenge Közép-Európa Zóna Trófea kerületet Hernádi László. A tatai autóversenyző első, Mitsubishi-vel eltöltött esztendejében ismét

toronymagasan győzött a rangsorban. A Lancer EVO VIII-assal versenyző Hernádi a montenegrói Masanovicot és a horvát Serticet előzte meg a tizenkét futamból álló szériában. Az összetett győzelemmel Hernádi zsinórban kilencedszer állhatott a dobogó legmagasabb fokára.

Nemcsak ő volt azonban az egyetlen magyar az ünnepségen: a Tereprali Zóna Trófea bajnoka Szalay Balázs és Bunkoczi László lett. A gyulai Prohun 500, a Baja Slovakia, valamint a Baja Poland versenyeken az élen végző, a Hungarian Baját pedig a második helyen záró

### FORMULA LE MANS

A 2006-ban még a Hungaroring Euro3000-es dobogóján álló Gavin Cronje és a belga



Nico Verdonck, valamint a DAMS Motorsport az idei LMS hétvégéken színre lépő kategória győztese. Az igazi nyertes azonban a „beszállo-prototípusokat” gyártó Oreca, amely jövőre két újabb területen is színre lép alacsony üzemeltetési költségű autóival. A Petit le Mans-t követő hétfőn Atlantában 19 versenyző tesztelte a FLM-Orecát, amely

az ALMS jövő évi összevont LMP- géosztályában kínál kedvező alternatívát az érdeklődő csapatok számára. A csábítás olyannyira erős, hogy a konkurens Grand-Am sorozat szervezői a pletykák szerint egyenesen megtiltották saját csapataik számára a teszten való megjelenést...

Az Orecát és egyre gyarapódó klienseit mindez egyáltalán nem érdekli, hiszen az amerikai példát az LMS sorozat is követi: a jövőre is öt versenyből álló bajnokságban új kategóriaként, külön értékkeléssel szállnak majd csatába a 450 lóerős versenyautók, a győzteseknek pedig – akárcsak idén Cronje és Verdonck számára – egy LMPI-es teszt dukál.

### MACAO F3 NAGYDÍJ

Marcus Ericsson, Jean-Karl Vernay és Edoardo Mortara: a hagyományos év végi kategória-finálé e három név körül forgott. A japán bajnokságban győztes svéd az időmérő edzéseket uralta, míg Vernay a balesetek miatt többször is megszakított kvalifikációs futamban győzött. A történelemkönyvekbe azonban a gyötrelmes GP2-tanulmányát feledtető olasz versenyző neve kerül be: Mortara

a harmadik helyről kiváló rajttal vette át a vezetést, az angol F3-as bajnok Ricciardo balesete miatti új rajtnál Vernay mégis elment mellette. Az Euroszériában idén ötödik francia azonban a pálya hajtókanyarjában melléváltott, így Mortara a cél-egyenes végén már visszavághatott. Az FI-et is megjárta Enrico Bertaggia 21 évvel ezelőtti sikere ismét olasz himnusz kísérettel a győztest, Vernay és Sam Bird társaságában.



kettős a hazai bajnokságból ismerős Zapletal/Ourednicek és Murczin/Hujber kettősöket utasította maga mögé. A hazai gokartosokat Kancsár Ferenc és Kovács József képviselte: előbbi 2009-ben megnyerte a FIA Közép-Európa Zóna Trófeát Rotax Junior géosztályban, utóbbi pedig második lett a Mini Max kategóriában. A montenegrói díjátadó gálán a győzteseknek Jean Todt, az FIA frissen kinevezett elnöke gratulált.



## RALI



Bemutatta a Ford és a rali-specialista M-Sport az új Fiesta S2000-t. Az angliai premieren kiderült, hogy az újdonságot számtalan sorozatban használják majd az IRC-től a nemzeti bajnokságokon át egészen az S2000 Világkupáig. Az erőforrásként használt turbó nélküli, kétliteres Duratec-motor legnagyobb teljesítménye 280 lóerő, és 8000-es percnkénti fordulatszámra 260 Nm-t teljesít. A pilótáknak állandó összerék-hajtás áll a rendelkezésükre, az erő szekvenciális váltón és AP kuplungon keresztül jut a kezekre. Bukókerettel együtt is csupán 1200 kilogrammos az autó, homologizációja jövő januárban esedékes.



## BUFORI GTMANS

Alex Yoong sok mindent csinált már, amióta eltűnt a szemünk elől: a hazájában végtelemül népszerű pilóta vezetett már Champ Car-t, AIGP-t,

LMP-autót, Porschét, ausztrál V8-ast – valamint TV műsort is! 2007-ben alapított saját csapatával (Axle Motorsport) tavaly az ázsiai túraautó-bajnokságban vitte sikerre a hazai Proton márkát, ám az idei Macaói Nagydíj

GT Cup betétversenyében már egy luxusautók gyártásával (és restaurálásával) foglalkozó maláj cég, a Bufori versenyzőjeként tűnt fel. A két literes turbómotorral hajtott GT-autó egyelőre nem más, mint a jövő évi pekingi autósalonon debütáló Bufori CS utcai sportkocsi kísérleti és promóciós példánya. Bár még csak egyetlen darab készült belőle, az ex-F1-es nem bánt vele kesztyűs kézzel, és a kikötői pályán szokványos roncsderbin már a harmadik körben palánkhhoz csapta a kevlár karosszériát. Csapatának serényen kell dolgoznia a BMS RI-es helyreállításán, hiszen a következő bevetésre már a januári dubai 24 órás sor kerül.



## ROC

A DTM-pilóta Mattias Ekström nyerte az idei Bajnokok Tornáját (Race of Champions) Pekingben. A svéd pilótának ez már a harmadik diadala ezen a versenyen. A döntőben a hétszeres Forma-1-es világbajnokot, Michael Schumachert utasította maga mögé 2-0-ával. Ekström

Utáta egyébként a fináléig többek között Tom Kristensen és Jenson Buttonon keresztül vezetett. Schumacher „skalpjai” között a finn rali versenyző, Mikko Hirvonen és ifjú honfitársa, Sebastian Vettel volt megtalálható. A Nemzetek Kupájában Németország másodszer is megvédte a címét, a Michael Schumacher – Sebastian Vettel összetételű kettős a briteket, Jenson Buttont és Andy Priaulx-t utasították maguk mögé.



## ÁZSIAI LMS



Különböző gazdasági és logisztikai okok miatt sokan már év közben keresztet vetettek az egy hétvéges eseménnyel debütáló új sorozatra, a WTCC betétfuta-

maként megrendezett két futam után mégis mindenki elégedetten hagyta el Okoyama pályáját. Leginkább Henri Pescarolo évek óta csőd szélén álló csapata, akik a Le Mans-ban ripityára tört Peugeot 908 helyett saját Judd motoros LMPI-esükkel nyerték a történelmi első futamot. A japán partner révén Sora Racing néven versenyző Tinsu/Nakano páros némileg a szerencsének is köszönhetette sikerét, hiszen a pole-ból

rajtoló Drayson Lolán komplett első traktust kellett cserélni, míg a verseny vége felé vezető Aston Martin (Mücke/Primat) kényszerült plusz kiállásra a meglazuló első kerékborítás miatt. A 2010-re privát csapatokhoz lepasszolt Aston-Lola másnap fölünyes győzelemmel koronázta ideit LMS-győzelmét, ezúttal a második helyre szorítva Pescaroloékat, harmadikra pedig az előző nap is dobogón álló Orea-párost

(Lapierre/Duval). Az LMP2-ben kettős győzelmével az OAK Racing, a GT1-ben a JLOC Lamborghini, GT2-ben pedig a gyári BMW M3-ssal szemben csatát nyert Farnbacher-Ferrari (Simonsen/Farnbacher) szerzett automatikus meghívást a jövő évi Le Mans-i 24 órára, a japán verseny pozitív fogadtatása pedig máris felgyorsította a japán gyártók esetleges részvételét ösztönző tárgyalásokat.

## MITSUBISHI SZOMBATHELY

## Akción az L200 Special Edition!

136 vagy 167 lóerős kivitel, ABS, kipörgésgátló, menetstabilizátor, dupla légszák, automata klíma, elektromos ablak, elektromosan mozgatható és fűthető tükrök, Super Select 4WD váltó, ködlámpa, MP3-s CD-lejátszó, fedélzeti számítógép



Átlagfogyasztás:  
8,6 l/100 km  
CO<sub>2</sub>-kibocsátás:  
227 g/km

~~7.134.000 Ft + Áfa~~ helyett

**5.990.00 Ft + Áfa**

Mitsubishi Szombathely

9700 Szombathely, Zanati u. 27.; Tel.: 94/512-530, Fax: 94/512-532; www.krepli.hu; info@krepli.hu





# FORMULA SZUPERLIGA



Adrian Valles úgy szerezte meg a sorozat második bajnoki címét Jarama pályáján, hogy az üldöző Tottenham-pilóta Craig

Megnyugodhatnak a futbaldrukkerek: a Liverpool nem csak a Debrecennél jobb (BL), a versenypályán is mindenkit maga mögé utasított

Dolby mindvégig jobban szerepelt nála. Az első futamban a rajtelső Bourdais a boxkiállásoknál, valamint egy megpördülés okán vesztette el a vezetést a hideg gumikon nagyobb iramot diktáló Buurmannel szemben. A holland győztes és Bourdais mögött Pantano és Dolby ért célba, aki így némileg faragott hátrányából a hetediként leintett Valleshez képest. Bár a skót a második futamban ezüstérmes lett a Galatase-ray első győzelmét megszerző Tung mögött, az Andersent követően negyedik helyen befutó Valles elsőségét már nem tudta veszélyeztetni. A 100 000 eurót érő szuperfináléban ismét Buurmannel szembe fordult Bourdais és az újdonsült bajnok előtt.

## FORMULA SZUPERLIGA

Liverpool (Valles)	412
Tottenham Hotspur (Dolby)	382
FC Basel (Wissell)	308
Anderlecht (Buurman)	305
FC Porto (Gommendy, Parente)	302

## ÚJ PÁLYA

A kiskunlacházi repülőtér pár évig a hazai gyorsasági versenyek megtűrt helyszíne volt, de néhány amatőr autós rendezvénytől eltekintve a Vörös Hadsereg által hátrahagyott hatalmas beton-felület máig kihasználatlan. A németországi Gross-Dölln (Berlintől 60 km) hajdan nehézbombázókat fogadó katonai létesítményére azonban reménytelibb sors vár: A 3,5 millió eurós beruházással elkészült tesz-és versenypálya (Driving Center) – amelynek három különböző nyomvonalát Hermann Tilke neve jegyzi - máris különböző vezetéstechnikai tréningek, autós szakmai bemutatók közkedvelt helyszínévé tartják számon, gyári teszt pályaként pedig már a Michelin, a BMW és az Audi is lecsapott rá. A megnyitón elsőként a DTM hivatalos „Safety Car” R8-asa gördült a pályára, így várhatóan az autóversenyek sem késnek soká az új pályán, amelynek megközelíthetősége sem jelent gondot: 5,7 tonna összsúlyig bezárólag bármely repülőgépet fogadására alkalmas.



## VALLELUNGAI 6 ÓRÁS

Az évek óta áhított vörös F1-torpedó helyett most egy fekete 430 GT3 volánjánál vált valóra Valentino Rossi és százezernyi rajongójának álma. A motoros legenda a svájci Kessel Racing Ferrarijával, Andrea Ceccato és Alessio Salucci partnereként állt rajthoz az évtizedes hagyományokkal bíró vallelungai 6 órás

sport- és túraautó versenyen. Apróbb műszaki gondoljaira dacára az időnként még lángra is kapó fekete paripa kategóriája harmadik helyére röppitette a „Doktor” csapatát, az abszolút győzelmet pedig a 28 autós mezőnyben mindvégig tempót diktáló LMP2-es Lola (Biagi/Fracioni/Piscopo) szerezte meg.

## KÖNYVAJÁNLÓ

Ha valakit annak idején Škoda S100-ason vittek óvodába, és később talán egy Dacia 1310 vezetői üléséről nyújtózkodott a pedálok után a földes úton robogva, vagy egyszerűen csak nosztalgiaiával gondol azokra az időkre, amikor édesapja (esetleg ő maga) ekképpen dü-

högött az újság fölött: „már megint nem halad az a ... sorszám”, nos, az ne sajnálja a pénzt a Maróti Könyvkiadó impozáns kiadványára. A Boros Jenő szerkesztette „Leváltott modellek – Kelet-európai autóregegy” nem csak a vasfüggöny mögötti

autóipar Magyarországi utáról is ismert típusait, hanem a szocialista gyárak kísérleti fejlesztéseit, eltűnt vagy letiltott modelljeit vonultatja fel az olvasó előtt, méghozzá ritka fotókkal valamint hazai szakírók élményszerű mondataival. Harminc évnél idősebbek polcára tökéletes karácsonyi ajándék, de fiatalabbaknak is tanulságos olvasmány.



# PORSCHE SZUPERKUPA



Abu Dhabi gigantikus pályáján az első futam két pontot érő pole-jába már bajnokként

állhatott Jeroen Bleekemolen, aki 13 kör után a győztes Rast és új csapattársa, Nick Tandy társaságában ünnept a dobogó második fokán. A holland címvédő másnap győzelemmel temette el az évadot – és az idei autót. Stuttgartban ugyanis már október óta megrendelhető (150 000 euró) a legfőbb Porsche-kupasorozatokra szánt 2010-es autó, amelyeket első ízben nem a 911-es Carrera alaptípusából, hanem a GT3 RS utcai változatából fejlesztett a gyár. A korábbi kupás autóknál négy cen-



tivel szélesebb karosszéria nagyobb, szélesebb kereken gördül majd, a 3,8 literesre növelt motor 450 lóerejét pedig húsz centivel szélesebb hátsó szárny szorítja majd az aszfalra.

## PORSCHE SZUPERKUPA

J. Bleekemolen	212
R. Rast	169
S. Rosina	136
P. Huisman	130
N. Siedler	107

## Ajándékozzon élményt karácsonyra!

Keresse 2009. december 10-től standunkat a Duna Plaza területén. A helyszínen vezetéstechnikai kurzusra, illetve élményszerző autózásra szóló ajándék részvételi jegyeket vásárolhat.

INFO: 28/441 951; 444-474  
www.tanpalya.hu; www.racingsystem.hu

Race Taxi a HUNGARORINGEN

Vezetéstechnikai kurzusok a Tanpályán



# FINALI MONDIALI

Bajnoki ezüstöt hozott Valencia Válintnak

40

41



Válint Tibor második szezonja kiválóan alakult. Bajnoki címet is szerezhetett volna, ha a győztes autót nem két pilóta vezeti felvéve

Valenciában futották a Ferrari Challenge Európa Bajnokság utolsó versenyhétvégéjét, de az esemény ezúttal más, a világ figyelmére is számot tartó rendezvényeket is magába foglalt. A kiemelt érdeklődés alighanem jót tett a magyar csapatnak, hiszen Válint Tibor bajnoki ezüsttel, istállója pedig bronzal tért haza Spanyolországból.

Csányi Róbert, Hörber László



A Finali Mondial vagy World Final, azaz Világdöntő a hivatalos elnevezése a Ferrari évadzáró hétvégéjének, amely a Ferrari Challenge zárófutamai mellett az egész Scuderia Ferrari, azaz a versenyrészleg évadzáró eseménye is egyben. A nagyszabású rendezvény helyszínül idén a valenciai Ricardo Tormo pályát választották az illetékesek, ami jó döntésnek bizonyult, hiszen november közepe ellenére

szikrázó napsütés és kellemes, 25 fokos hőmérséklet fogadta a csapatokat. A Warm Up Racing mindkét pilótája rajthoz állt a szezonzárón, annak ellenére, hogy Válint Tibornak már biztos volt a bajnokságban a második helye, viszont Spitzmüller még esélyes volt a bronzéremre. Az események csütörtökön szabadedzéssel, majd délután időmérő edzésekkel kezdődtek. Válint fekete

versenyautójának a beállítása nem sikerült jól, ezért Tibor küzdött az edzéseken, végül csak a 6. legjobb időt tudta autózni. Spici autójának beállítása sokkal jobban sikerült, köszönhetően az előző futamon kikapasztalt beállításoknak, így 2. helyen zárt a szabadedzésen a többszörös magyar rali bajnok. Délutánra sikerült javítani Válint autójának beállításain, amivel a 4. rajthelyet sikerült megszereznie a pénteken esedékes első versenyen. Spici is javított, a miskolci fiú a pole pozícióba kvalifikálta magát. Pénteken 11.30-kor rajtolt az első verseny mezőnye, amelyben ezúttal összevonták a Shell kupában indulókat a Pirelli kupával, és az amerikai Ferrari Challenge bajnokságból átránduló 8 versenyzővel, így három tucat versenyautó sorakozott fel a rajtrácsra. Szerencsére az indulás problémamentesen zajlott, sőt Válint Tibor szenzációs manőverezéssel a második helyre jött fel. Spicinek tech-

## KÖSZÖNET A TÁMOGATÓKNAK

A Warm Up Racing ezúton mond köszönetet mindenkinek, aki támogatásával hozzájárul a 2009-es sikerekhez. A csapat hálás a Monte Carlo Casinónak, a Hellnek, a Synergonnak, az Origónak, a Sportklubnak, az Infinity-nek, a Cashline-nak, továbbá Jánosi Sándornak, aki Ferrari Challenge előző éveiben szerzett tapasztalataival segítette az istálló munkáját, valamint a Sportklub televízió csatornán történt közvetítések alkalmával a sportriporterek rendelkezésére állt.

nikai gondjai akadtak, így az első helyről kellett kiállnia, hogy szerelők megnézzék a versenyautóját. Sikerült diagnosztizálni a hibát az egyik légtömegrőről, amit gyorsan kicseréltek, így Spici vissza tudott állni a mezőnybe, hogy legalább a szombati futam rajtrácsára tudja kvalifikálni magát. A pályán Válint sikeresen állta a mögötte haladó brit Morley és a svéd Ekstrand támadásait, de a 10. körre annyira túlmelegedtek a gumijai, hogy muszáj volt elengednie a mögötte haladókat, különben kicsúszás lett volna a vége. Végül sikerült a negyedik helyen zárnia a szinte már jégpályán

csúszkáló fekete versenyautóval. Spicinek a technikai hiba ellenére újfent sikerült a bravúr, hiszen megfutotta a leggyorsabb kört, és ezzel a szombati futamra is megszerezte a pole pozíciót. A versenyt végül az újonc Morley nyerte, második helyen Ekstrand, harmadik helyen pedig a bajnok Bachelier végzett. Szombaton délelőtt 10.55-kor rajtolt a Shell kupa második versenye. Válint ismét jól kapta el a rajtot, az első kanyar után azonnal a mezőny élére állt. Spici Ferrarija viszont újból elvesztette erejét, ezért a balszerencsés ralibajnoknak fel kellett adnia a futamot. Válint

tartotta a vezető pozícióját egészen addig, amíg az amerikai idegenlégiós Scott Tucker bele nem szaladt hátulról az egyik féktávon. Tibor kipördült a sódérágyba, de szerencsére sikerült megfogni az autót, és vissza tudott állni a versenybe a hatodik helyre. Válint nem adta fel, és azonnal elkezdte a felzárkózást az élmezőnyhöz. Körről körre előzte az előtte haladókat, és egészen a harmadik helyig lépett előre. Az utolsó előtti körben az előtte haladó Mallegol elfékezte magát, és kipördült a bukótérbe, így Tibor megörökölte a második helyet, amit a kopott gumikon és a mögötte haladó Clareton támadásait kivéve sikeresen meg is tartott a verseny leintéséig. Válint Tibor így második versenyszerezésében ezüstéremként zárta a bajnokságot, ami hihetetlen eredmény. Spitzmüller Csaba sajnos a balszerencsés hétvégének köszönhetően nem tudott előrébb lépni, így 5. helyen fejezte be a bajnokságot, ami a rali miatt kihagyott két verseny tükrében szintén nagyon szép eredmény. A Warm Up Racing szintén ünnepelt, hiszen harmadik helyen zárta a csapatbajnokságot, olyan nagy múltú bajnokságokat megelőzve, mint a Kessel Racing, vagy a Rossocorsa.

### Ferrari Challenge Európai Shell Hupa végeredmény

1. Jean Marc Bachelier	francia	237 pont
Yannick Mallegol	francia	237 pont
2. Válint Tibor	magyar	208 pont
3. Magnus Frodig	svéd	139 pont
4. Stephane Claretton	francia	135 pont
5. Spitzmüller Csaba	magyar	117 pont

### Ferrari Challenge Európai csapatbajnokság végeredmény

1. Stradale Automobile	francia	408 pont
2. Motor/Piacenza	olasz	398 pont
3. Warm Up Racing	magyar	325 pont

## JÖVŐRE ITTHON

Az idénynek vége, jövőre azonban folytatódik a Ferrari Challenge. A hivatalos versenynaptár még nem készült el, de az már biztos, hogy a 2010-es versenyévd egy versenyhétvégéje újra Ferrari Racing Days lesz a Hungaroringen – a Warm Up Racing szervezésével. 2008-ban hatalmas sikerrel zárult az esemény, több ezer látogatót vonzottak az autócsodák. A rendezők remélik, hogy ismét sokakat elvarázsol majd az esemény. **További információk: [www.warmupracing.hu](http://www.warmupracing.hu)**





# IKON

Valentino Rossi az egész sportvilág példaképe

Azt hiszem, hogy nem lesz meglepő kijelentés tőlem, ha azt állítom, hogy a MotoGP rajongók túlnyomó többsége Rossi-szurkoló, vagy miatta szerette meg ezt a sportágat. A nevét még azok is ismerik, akik egyáltalán nem kísérik figyelemmel a világbajnoki sorozatot. Fiatalkora ellenére az egyik legnagyobb ikonja nem csak a motorsport, de az egész sportvilágnak.

Budur Gabriella

Yamaha, Bucekó

Bárhová is utazik, minden pályán szupersztárnak számít Valentino Rossi, akinek a neve magyarul Piros Bálintot jelent

42



43

Ennek újabb bizonyítékát az idei évben, Malajziában mutatta be. A verseny előtt még minden kérdéses volt, hiszen technikai sportról és emberekről beszélünk, tehát a hibafaktorok viszonylag széles tárházát sorakoztathatjuk fel a „mi van, ha” című fejezetben. Egy biztos volt, Jorge Lorenzo óriásit hibázott Ausztráliában, amikor bukott és így hosszabbra engedte a pórázst legfőbb riválisa nyakán. Rossi 38 pontos előnye talán megnyugtatónak tűnhetett, de ő maga is mindent kétszer nézett át ezen a hétvégén, hogy nehogy hiba csússzon a számításába. A barátai Olaszországból már a hét közepén megérkeztek, hogy elrendezzék az ünnepségre szükséges dolgokat, ha Rossi ismét megkoronáztatik. A verseny valószínűleg nem kerül be a felejthetetlen futamok közé, de ez nem is érdekel senkit. A Yamaha, a Fiat Yamaha csapat és Rossi fantasztikus munkát végezve, a szezon alatt hat világbajnoki futamgyőzelmet és további hat dobogós helyezést összegyűjtve idén is taroltak és megszerzték az újabb világbajnoki címet, ami Rossinak szám szerint már a kilencedik.

## NÉVJEGY

### Születési idő és hely:

1979. 02. 16 Urbino (Olaszország)

### Bajnoki címek: 9

(7 a MotoGP/500-ban, 1 a 250-ben, és 1 a 125-ben)

### Győzelmek: 103

(77 a MotoGP/500-ban, 14 a 250-ben, és 12 a 125-ben)

### Dobogós helyezések: 163

(126 a MotoGP/500-ban, 21 a 250-ben, és 15 a 125-ben)

### Rajtelsőségek: 58

(47 a MotoGP/500-ban, 5 a 250-ben, és 5 a 125-ben)

### Nagydíjak: 226

(166 a MotoGP/500-ban, 30 a 250-ben, és 30 a 125-ben)

### Első Nagydíj: 1996

Malajzia (125cc)

### Első győzelem: 1996

Cseh Nagydíj (125cc)







Lin Jarvis a Yamaha sportigazgatója szerint a legjobb húzás volt hat évvel ezelőtt leszerződteni Valentinót. „Életünk legjobb döntését hoztuk meg, amikor megszereztük őt. Külön köszönetet kell mondanunk a csapatának, hiszen rendkívül nehéz éven vagyunk túl és ahhoz, hogy ezt az eredményt elérhessünk sok



„Olaszországban úgy szoktuk mondani, hogy öreg csirke már nem rak tojást, az csak levesnek jó. Nos, én már harminc vagyok, mégis sikerült tojnom egy kilencedik világbajnoki címet.”

## REKORDHALMOZÓ

Rossi a hévégén megszerezte kilencedik világbajnoki címét, melynek alkalmából a Yamaha hivatalos oldalán több érdekes adatot, és rekordot tettek közzé az olasz motorosról.

- Vale (minden kategóriát figyelembe véve) kilencedik diadalával beírta a két és négy keréken is legendának számító Mike „the bike” Hailwoodot, és az ötvenes évek olasz fenomenóját Carlo Ubbialit. A Yamaha hivatalos oldala szerint a doktort már csak Giacomo Agostini előzni meg tizenöt világbajnoki győzelemmel, azonban Angel Nietót sem szabad elfelejtenünk, aki tizenháromszor volt eredményes.
- Assenben aratott századik győzelmével a második olyan versenyző lett, aki átlépte ezt a „mágikus határt”. Az első ebben a tekintetben is a legendás „Ago”, 122 sikerrel. Csak a királykategóriát (korábban 500, ma MotoGP) figyelembe véve viszont már ő a legsikeresebb 77 futamgyőzelemmel. Ezt a rekordot még a 2008-as Indianapolis Nagydíjon döntötte meg, amikor túlszárnyalta Agostinit (68).
- Szintén Agostini rekordját adta át a múltnak az ideai Cseh Nagydíjon, amikor 160. alkalommal verekedte be magát a legjobb három közé. Csak a legnagyobbak közt is több mint száz alkalommal látogatott el az eredményhirdetésre, ami egyedülálló a sport hatvanegy éves történetében.
- Ő a Yamaha történetének legsikeresebb versenyzője 44 futamgyőzelemmel. A „hangvillások” második legeredményesebb motorosa idősebbik Kenny Roberts, 23 elsőséggel. Ha pedig a vi-

lágbajnoki címeiket nézzük, akkor azt kell látnunk, hogy egymaga több trófeát szerzett, mint a gyár összes eddigi versenyzője.

- Misanóban már tizenegyedik alkalommal nyert hazai versenyen. Az igazsághoz azonban az is hozzátartozik, hogy az említett versenypálya bár Olaszországban található, hagyományosan a San-Marínói Nagydíjnak ad otthont, így ez az adat a lista legvitathatóbb pontja.
- Valentino a MotoGP történetének egyetlen olyan versenyzője, aki (mindhárom kategóriát figyelembe véve) tizennégy éve minden egyes szezonban nyert futamot.
- 1997-ben Rossi volt a második legfiatalabb versenyző, aki megnyerte a 125-ösök bajnokságát. Két évvel később pedig a legifjabb 250-es világbajnokká vált.
- 2001-ben Phil Read után ő lett a következő versenyző, aki 125-ben, 250-ben és (akkor még) 500-ban is elhódította a bajnoki koronát.
- A 2004-es nyitófutamon szerzett győzelmével az első olyan motorosrá vált, aki két egymást követő versenyen, két különböző gyártó színében tudott diadalmaskodni. (Az utolsó 2003-as versenyen még Hondával nyert.)
- Három világbajnoki címet szerzett a Hondával, mielőtt 2004-ben a Yamahát is sikerre vitte, így Eddie Lawson után a második versenyző lett, aki különböző gyártókkal is a csúcsra tudott jutni.
- 1996 óta egyetlen egy versenyt sem hagyott ki, ami annyit jelent, hogy 226 futamon vett részt zsinórban. Ebből 166 vonatkozik a királykategóriára. Mindkét adat rekord.

Formula.hu

embernek kellett nagyon keményen dolgoznia.” A Yamahát Masao Furusawa képviselte, aki a fejlesztői csapatot vezeti. „2006-ban és 2007-ben elkövettem egy óriási hibát. Kivontam magam a MotoGP munkából és jobban koncentráltam az utcai fejlesztésekre. Az agyam egyik fele az utcai fejlesztésekre felel, a másiknak pedig minden erejével a MotoGP projektre kell koncentrálnia, de ezt ebben a bizonyos két évben a háttérbe szorítottam, hogy a mintegy 2000 mérnök munkáját felügyeljem Japánban. Amikor láttam, hogy kétszer is elvesztettük a világbajnoki címet, úgy döntöttem, hogy átszervezem az életem és jobban koncentrálok a munkám azon részére, ami a MotoGP depóban folyik. Valentino remek ember, igazából 2004-ben vele kezdtem el komolyan dolgozni ezen a projekten és azóta jó barátság alakult ki közöttünk. Nem csak a fejlesztésekben van nagy segítségünkre, de az életfilozófiája számunkra is új dimenziókat nyitott meg. Nehéz pillanatokat éltünk át közösen, de örülök, hogy egy ilyen kemény szezont követően, ismét őt ünnepelhetjük.” A jövővel kapcsolatban feltett kérdésre csak annyit mondott, hogy nagyon reméli, hogy Valentino a Yamahától meg nyugdíjba, nem pedig egy másik márkától.

„Azon vagyunk, hogy Valentino innen már ne szerződjön el másik gyártóhoz.” Rossi a korábbi évhez képest szerényebben ünnepelt. Valószínűleg ő már legbelül tudta, hogy ezt a címet nem veszítheti el. „Legalább egy órára lenne szükségem, hogy mindenkinek megköszönjem. Természetesen Furusawa-san, Lin Jarvis és Davide Brivio kezdi a sort nálam. Nagyon hálás vagyok nekik a munkájukért és a támogatásért. Jeremy Burgess és a csapatom nélkül soha nem értem volna el ezt a fantasztikus kilencedikét. Nem szabad kihagynom a családom és a barátokat, Stefania és Graziano, a szüleim Uccio és Albi, a legjobb barátok. A Bridgestone is rengeteget dolgozott, hogy elérhessük ezt az eredményt. Az ünnepségről csak annyit, mármint a csirkével kapcsolatban, hogy mi Olaszországban úgy szoktuk mondani, hogy öreg csirke már nem rak tojást, az csak levesnek jó. Nos, én már harminc vagyok, mégis sikerült tojnom egy kilencedik világbajnoki címet. A csirke egyébként Malajziában maradt, odaadtuk a pályán dolgozóknak és megígérttem velük, hogy életben tartják szegénykémét és nem lesz belőle leves. Nagyon kemény évünk volt, mindenkinek a limiten kellett folyamatosan teljesíteni. Az év elején nem számítottam rá, hogy ennyire szo-



rosan ki lesz minden centizve az év végére, arra pedig egyáltalán nem gondoltunk, hogy a legnagyobb ellenfelem a saját csapatunkból kerül ki. Lorenzo kemény ellenfél volt, ahogy Stoner vagy Pedrosa is az. Nem lehetett lazítani, mindig a maximumot kellett kihozni magunkból. Az év legmélyebb pontja egyértelműen Indianapolis volt, illetve Mugello, ahol idén nem nyertem. Utóbbi bevallom nagyon kellemetlenül érintett. A legemlékezetesebb Misano volt mindközül. Mindenesetre a lényeg, hogy ismét világbajnok vagyok és nagyon-nagyon boldog!”



Rossi alig vehette át kilencedik vb-trófeáját, máris kérelem fordult a Ferrarinhoz: hadd próbálhassa ki ismét a Scuderia versenygépet. Az istálló vezetése nem tudott nemet mondani a fenomenének, így Valentino januárban megint tűzpiros autóval száguldozhat Fioranóban. Ugyan az eseményre még majd két hónapot kell várni, azt már mindkét fél sietett leszögezni, hogy szó sincs hivatalos tesztről és F1-es versenyzésről, csupán örömautózásról

Grafika: Szűcs Csaba

## A világbajnokságok 2009-es végeredményei

MotoGP			
1. Valentino Rossi	Fiat Yamaha Team		306 pont
2. Jorge Lorenzo	Fiat Yamaha Team		261 pont
3. Dani Pedrosa	Repsol Honda Team		234 pont
4. Casey Stoner	Ducati Marlboro Team		220 pont
5. Colin Edwards	Monster Yamaha Tech3		161 pont
...			
17. Talmácsi Gábor	Scot Racing Team		19 pont
250cc			
1. Hiroshi Aoyama	Scot Racing Team		261 pont
2. Hector Barbera	Pepe World Team		239 pont
3. Marco Simoncelli	Metis Gilera		231 pont
4. Alvaro Bautista	Mapfre Aspar Team		218 pont
5. Mattia Pasini	Team Toth Aprilia		128 pont
...			
22. Tóth Imre	Team Toth Aprilia		12 pont
23. Németh Balázs	Balatonring Team		11 pont
125cc			
1. Julian Simon	Bancaja Aspar Team 125cc		289 pont
2. Bradley Smith	Bancaja Aspar Team 125cc		223,5 pont
3. Nicolas Terol	Jack & Jones Team		179,5 pont
4. Pol Espargaro	Derbi Racing Team		174,5 pont
5. Sergio Gadea	Bancaja Aspar Team		141 pont



# KÜLÖNLEGES TÖRTÉNETEK

46 Megjelent kollégánk új MotoGP könyve

Van, akinek az életében csak egyszer adatik meg olyan lehetőség, hogy írhat egy könyvet. Budur Gabriella idén már a negyediket jelenteti meg. Életek másodpercekért című kötete több mint egy sportévkönyv. Emberekről szól, akik a sebesség, a precizitás, a motorsport megszállottjai.

TDH



– Már akkor is sorozatban gondolkoztál?

– Nem. Először kíváncsi voltam a reakciókra, ami magasan túlszárnyalta az előzetes várakozást. A könyv az eladási listák élén végzett és az olvasói levelek folytatására ösztönöztek.

– Nem nehéz mindig megújulni?

– Ó, dehogynem. Már januárban azon gondolkodom, hogy milyen témákról írok abban az évben. Tavaly például, egy-egy hétvégét valamelyik versenyzővel töltöttem el és szinte percről, percre bemutattam, hogyan élnek meg a versenyeket, a felkészülést, a családásokat vagy a győzelmet. Beszéltem már konyhafőnökkel, kamionsofőrrel, szerelőkkel, operatőrökkel. Mindannyian érdekes munkát végeznek és nélkülözhetetlen a részvételük ahhoz, hogy a sorozat működjön.

– Az első könyvnél, 2006-ban mi volt a motiváció?

– Karácsonyi ajándékokat kerestem a boltokban, természetesen könyveket, mert azok legalább hasznosak, és nem találtam egyetlen motorsporttal kapcsolatos témájú kiadványt sem. Mivel akkor már a világbajnokságon dolgoztam, gondoltam megpróbálkozom valami újjal, és ha már imádom írni, akkor ezt egy könyv formájában teszem meg.

– Hogyan bírod szóra a versenyzőket?

– Az évek alatt sokukkal jó kapcsolatot sikerült kialakítani, de azért néha egy kis Füttyölős barack is jól jön... De mást is bevetek: Erős Pista, jó magyar bor - már kiképeztem a társaságot az évek alatt.

– Miben más a Te évkönyved a többi sport évkönyvhöz képest?

– Én emberi oldalról közelítem a témát, illetve nem félek leírni a véleményem bizonyos dolgokról. Szeretek több szemszögből is bemutatni egy helyzetet. A képek exkluzívák és rengeteg háttér információ van minden könyvben, nem csak versenybeszámolók. Az Útinapló talán a kedvencem, mert ott a helyszínekről írok, kicsit kulturális szemmel.

– Idén Sete Gibernau írta a könyvajánlót. Miért éppen ő?

– Tudom, hogy eléggé megosztó személyiség, de nagyon komoly az életfelfogása. Vannak tervei az életben. Rengeteget tanult és tanul most is, miközben sikeres a sportpályafutása. Volt bátorsága visszatérni a rivaldafénybe és nem rajta múlt, hogy nem fejezték be a szezont. Pozitív jellem, céltudatos, kitartó, követendő példa lehet mindenki számára.

– Milyen valójában a munkád?

– Sok különleges emberrel találkozom, vagy talán az a helytállóbb, hogy sok olyan emberrel, akinek különleges élete van. Tudjuk, hogy hol érdemes enni Melbourne-ben, hogy mennyi a parkolási díj Indianapolisban, hogy hol várható rendőri ellenőrzés Le Mans-ban, vagy, hogy hol lehet olcsó fényképezőgépet és táskát venni Kuala Lumpurban. Minden évben bejárjuk a világot tíz százalékat, de az év jó, ha tíz százalékát töltjük otthon a családdunkkal, a barátainkkal. Kivételes szerencsénk van, de ettől még nehéz.

– Mikor kerül a boltokba az új Életek másodpercekért, MotoGP 2009 könyv?

– Már megvásárolható a Libri és a többi könyvesboltban, illetve kedvezményes áron, a www.motogpkonyv.hu oldalon. A könyvvel kapcsolatban idén is van egy játékunk. Ha valaki beküldi a könyvben megadott e-mail címre a véleményét a könyvről, akkor egy sorsoláson vesz részt, aminek két MotoGP depójegy a fődíja, így a nyertesek személyesen is találkozhatnak majd a versenyzőkkel.

# FELFELÉ A LEJTŐN

Nem volt légkondis lakóbusz meg cseremotor, mégis lelkiüket adták egyetlen pontért a versenyzők a múlt században. Olykor két éve is belekerült egyetlen bajnokság megnyerése. Szabó II. László például 1956-ban a Zalka Máté klub színeiben állt rajthoz Csepeljével az Enduro kategóriában, melyet csak 1957-ben fejeztek be. Aztán 1958-ban négy álmogép érkezett Magyarországra: az egyik MZ 125-öst megkapta. Sokan irigykedtek rá, de mindenki elismerte, hogy megérdemelte. 1959-ben a Csehszlovák Grand Prix-n vezette a mezőnyt, ám zárlat miatt leállt motorja, és mire újra működött a gép, már visszaesett a tizenötödik helyre, de nem adta fel, és végül ötödikként ért célba. Erre már felfigyelt az akkor favoritnak számító NDK motormárka főkonstruktőre is, és egy ütőképes motort ajánlott fel a tehetséges magyar versenyzőnek. Nem a legújabbat, meg nem kettőt, mert akkor még nem volt divat a tartalékmotor, meg a lakóbusz, de Szabó nem fanyalgott. 1961-ben, Sachsenringen ötödik lett, ám végül eggyel előbbre sorolták, mert a svájci Taverit kizárták pályalevágás miatt. A következő évben már Szabó II. lett az NDK Nagydíjának hőse. Ismét kölcsön-géppel állt rajthoz. Beékelte magát az élbolyba, és keményen küzdött a legnagyobbakkal, pedig tudta, hogy jobb motoruk van. A hondás Louigi Taverit, és az ugyancsak japán géppel versenyző rhodesiai Jim Redmant, valamint a legújabb, és immár folyadékűtéses MZ motorral versenyző

keletnémet Fischert kellett megelőznie. Szabó nem tisztelte a világbajnoki címet, és az utolsó körben eléjük vágott, ám hatszáz méterrel a cél előtt nem bírta a légűtéses erőforrás, melynek forgótárcsája kiszakadt. A pilóta azonban nem adta fel, negyedmillió néző hangos biztatásával és iszonyatos erőfeszítéssel tolt a lefulladt német gépet az emelkedőn a célig. A bravúrt követően a tehetséges versenyzőt a Honda és az MZ is le akarta szerződtetni, ám ezt a magyar egyesület szakvezetése megtorpedozta. Szabó II. László itthon három műfajban is bajnok lett, sőt a hazai gyorsasági, terep- és túrakategóriás győzelmei után 1960-ban a magyar motorsport első világbajnoki pontjait is megszerezte. 1970-ben a Francia GP-n érte el dobogós helyezést a 125 köbcentiméteres kategóriában, és összesen 13 alkalommal értékelték. 1973-ban hússzoros magyar bajnokként vonult vissza a versenyzéstől. Nem önként. A Nürburgring felé autózva Barkasukba rohant egy részeg francia egyetemista, és az ütközésben ő és szerelője is súlyos sérüléseket szenvedett. A mai motoros közvetítéseken is sokat emlegetett Szabó II. Lászlót nem felejtették el a rajongók. A nemrég 75. születésnapját ünneplő motorversenyző pályafutását a közelmúltban egy Schwanner Endre fotóival illusztrált kiállítás idézte fel, a mellékelt felvétel is innen származik.

Boros Jenő



AQUA Belváros  
VII. Budapest,  
Dohány u. 36.

AQUA Pólius Center  
XV. Budapest,  
Szentmihály út 131.

AQUA Moszkva tér  
II. Budapest,  
Moszkva tér 10.

AQUA Karinty  
XI. Budapest,  
Karinty Frigyes út 17.

AQUA Fehérvár  
8000 Szekesfehérvár, Tolnai u. 1.  
Tel: (22) 786-024

Központi információ **06-1 244-2424**



# VERSENYBEN

Gyuricza Péter nem csak menedzsel, hanem néha nyeregbe is pattan

Bármikor faggatom a néhai superkartos, formula autós, jelenleg sportmenedzser Gyuricza Pétert, mindig szolgál valami meglepetéssel.

TOH



sal és pláne nem, hogy a játék egyszer csak szenvedéllyé válik. Talán még nem jött el az ideje a teljes visszavonulásnak. Azért a kétkerekűekkel való versenyzést nem lehet egy gyorstalpalón elsajátítani. Először csak motorozgattam. Harmadik alkalommal viszont már leért a térdem a kanyarokban és talán ez volt az a pont amikor megvadultam. Ettől kezdve folyamatosan kérdezgettem a versenyzőimet és hagytam, hogy behajszoljanak az igazi rejtelmekbe.

– Ezek szerint versenyezni fogsz?

– Ez egy kicsit idézőjeles... A feladatom továbbra is a munkám, a csapatépítés és a sportmenedzseri teendők ellátása. Sok feladat vár rám az autósport területén is. Az A.C.S. Motorsport SE menedzselését továbbra is elvállaltam. A gyorsasági szakágban a szakági reklámok ügyeivel foglalkozom, de az egyéni versenyzői támogatások is fontosak számomra. Ugyanakkor a motorsportban sem értem a terveim végére. Szeretnék a Ser Land-Acis mellé még egy csapatot létrehozni, de a kettő sem lehetetlen. Csak ezután szeretnék versenyezni, amennyire az energiámból telik.



Év elején még azt nyilatkoztad, hogy a gyorsasági motorsportban, a reklám és a csapatépítés feladatai foglalnak le. Viszont egyre több eredménylistán tűnik fel a neved és nem is rossz eredményekkel.

A Ser Land-Acis versenycsapat létrehozása valóban a legnagyobb feladatom volt erre az évre. Azt azonban még magam sem gondoltam, hogy megfertőződöm a motorozás-

– Hogyan látod az autósportunk jövőjét?

– Számomra a legszembetűnőbb, hogy elmaradtak az edzések. A versenyzők alig ülnek versenyautóba. Lehet, hogy ez is az oka, hogy a hangulat kevésbé családias, mint régen.

A formula mezőny jövőre nagy bajba kerülhet. Ha Ács Zoli csapata nem indul itthon, akkor féltő, hogy nem lesz elég autó a bajnokságba. Időnként feltűnnek új és régi versenyzők, de csak egy-egy verseny erejéig.

– Mit befolyásol a pénz és mi az emberi tényező?

– Szerintem a versenyzők nagyobb része sokat áldoz a sportra, talán túl sokat is. Egészségesebb lenne, ha a szponzorok csatáznának, hogy ki vigye a reklámjukat. De ez már külföldön sem így megy. Szorgalmasan kell magunkat vagy a csapatunkat menedzselni. Az én feladatom, hogy a televíziós és egyéb megjelenések által segítsen a versenyzőket. Ezt jövőre is vállalom és vállalja a Duna Autó Zrt. vezetése is. Vannak persze újabb elképzeléseim, de ezeket a szakág-vezetőnkel és a versenyrendezőikkel kell kidolgoznom.

– Mivel telik majd számodra az előtűnk álló hosszú téli időszak?

– Még többet fogok dolgozni. Az éves beszámolókat készítem a támogatóimnak és a jövő évi terveimet is most kell megfogalmaznom. A Ser Land Kft.-vel még szorosabban fogok együtt dolgozni, s ez nagy előrelépést hozhat a támogatások területén. Minden mást csak februárban fogok látni, de addig a szabadidőmet sportolással és a családommal töltöm.

**T+**  
**TISSOT**  
SWISS WATCHES SINCE 1853



## FUNKCIÓK

- Barométer - Relatív és abszolút légnyomás
- Tengerszint feletti magasság
- Stopper
- Iránytű
- 2 Ébresztés
- Hőmérő
- Öröknaptár - 2 időzóna
- Piros háttérvilágítás

**More than a watch**  
Tissot, Innovators by Tradition.

**ÚJ!** **TOUCH EXPERT™**  
the touch screen watch

Titán tok és csat, karcálló zafír üveg érintő funkcióval, svájci ETA szerkezet, 100m-ig vízálló.

www.tissot.ch

**Btech** <sup>®</sup> **Megvásárolható:** BL Órászalon - Auchan Budaörs, BL Órászalon - Auchan Soroksár, BL Órászalon - Auchan Dunakeszi, BL Órászalon - Auchan Solymár, BL Órászalon - Mammút I. / 2. em R219, BL Órászalon - Aréna Pláza Fsz. K09, BL Órászalon - Fórum Debrecen - 1. szint Royal Time - Pólus Center, Budapest, Újvilág Óra Ékszer - Europark, Budapest, Cielo Venezia 1270 - Allee, Időzóna órászalon - Szeged, Kárász utca, Oktogon órabolt - Budapest, Oktogon tér 4.





# A FRANCIA ÉS A TÖBBIEK

A rali vb 2009-es főszereplői

Ez a WRC idény a szokásos volt, és mégis tele volt meglepetésekkel. Éppúgy Sebastien Loeb nyerte, amint az elmúlt öt évben. Cikkünk – a WRC idei első öt helyezettjének bemutatása – elolvasása után mégis mindenki úgy érezheti, hogy koránt sem volt unalmas az esztendő.

Magyar Szilvia

Gyártók

## SEBASTIAN LOEB

(világbajnok, 12 start, 7 győzelem) immáron hatszoros rali-világbajnok! Hatszoros! Leírni, kimondani is sok, hát még megnyerni ennyit! Az idei már nem is ment olyan könnyen, no de kezdjük az elején!

„Cselt a cselre kiválón sorjáz, ravasz a nagy...” Hát ha nem is horgász, de autóversenyző. És Loeb ravaszága sokszor fájdalmas, sokszor sportszerűtlennek tűnik (valljuk be: néha az is!), néha csak úgy látszik, mintha képes lenne az egész követő bollyal megetetni vala-



mi olcsó kis ezeréves trükköt, de az a fő, hogy mindig eredményre vezet. Persze így sem lesz valaki véletlenül hatszoros bajnok.

Az idei évet az első öt versennyel nyerte meg. Zsinórban fuvarozta haza a Citroennek az Ír, a Norvég, a Ciprus, a Portugál és az Argentin Rali győzelmeit, és Mikko Hirvonen bortal ütötte a nyomát! Aztán nehezebb idők jöttek – valahogy kezdtek rosszul alakulni a dolgok, hol a navigátor hibázott, hol ő, hol a csapat,

és Hirvonen felzárkózott. Nem is csodálható dolog, hogy év közben pletykák keringtek arról, hogy Loeb a FI-es Toro Rosso csapatnál folytatja a pályafutását. A francia nem győzte cáfolni a sajtó ilyen irányú értesüléseit. Állította, hogy maradt benne tűz a rali iránt is, és aztán bizonyította is ezt! Az idény végén a Katalán és a Brit Ralin a Citroen újra egységes csapatként üzemelt Loeb alatt és mögött, így egy gyenge pontocskával ugyan, de megverte finn üldözőjét. Hirvonennek megint csak a második hely jutott.



Sordo, az engedelmes csapattárs, aki minden körülmények között hajlandó Loeb-öt segíteni. A francia idei vb-címét alighanem neki is megköszönheti



## MIKKO HIRVONEN

(2. hely, 12 start, 4 győzelem) elvesztett egy világbajnoki címet. Megint. Pedig ő mindent megtett a siker érdekében. A 12 futamból négyet nyert meg, a többin

– egy kivételével – mindig a dobogón végzett. Róla igazán elmondható, hogy végre felnőtt a feladatához, és hogy konzervens teljesítményt mutatott egész évben. „A célom, hogy legyőzzem Loeb-öt, mielőtt még visszavonul” – mondta, és ki tudja, hogy lesz-e még rá alkalma. A tehetsége mindig is megvolt ehhez, és most már a profizmusa is kellő mértékű. Gyors és megbízható, így, csupa nagybetűvel a köztudomású! De szerencséje még mindig nincs elegendő. Amikor Argentínában a motor felrobbant alatta, és Loeb nyert, ezzel 20 pontra növelve összetettbeli előnyét, elég kilátástalannak tűnt Hirvonen helyzete. Amit visszahozott az Akropolisz, a Lengyel, a Finn és az Ausztrál Ralin (ezt a négyet nyerte idény közepén zsinórban), azt a sírból hozta vissza. Amolyan igazi salakra termett, soha-fel-nem-adom finn, aki mindenképpen megérdemel még egy lehetőséget arra, hogy elérje a vágyát: elkapni az ellenfelet, mielőtt a francia végleg kiszáll.



## DANI SORDO

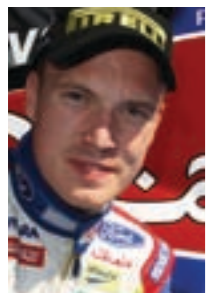
(3. hely, 12 start, 0 győzelem) amolyan első számú segédpilóta a Citroennél, mint amilyen Rubens Barrichello volt a Ferrarinál Schumacher mellett. Csapatjátékosnak termett, vagy azt faragtak belőle, ki tudja? Amolyan kint is vagyok,

bent is vagyok figura, akinek szerepe leginkább egy kapuséhoz hasonlítható: dolgozz a csapatért, és ha a sors úgy hozza, állj meg a saját lábodon, és nyerd meg a meccset egymagad a csapatnak! Ez az utóbbi, ami Sordónak az idén (s)em ment. Nem nyert egyetlen futamot sem, akkor sem, amikor pedig az kellett volna a Citroennek, hogy rabolja a pontokat Hirvontól és Latvalától. De jó volt. Idén mindenképpen jobb, mint tavaly. Szorgalmasan gyűjtögette a pontokat, és végül csak kitérte Latvalát az idény végére a dobogóról. Aszfaltmenő, és igazi spanyol: otthon vezet a legjobban... Idén, a Katalán Ralin kényelmesen vezetett, amíg el nem jött a pillanat, hogy Loeb álljon az élre. És Sordo engedelmesen bekísérte a célig csapattársát. A vak is látta: igen, van pálya, ahol ugyanazzal az autóval le lehet győzni Sebastien Loeböt, és van versenyző, aki meg tudja csinálni! De a csapatfőnök még nem gondolta úgy, hogy elérkezett Dani Sordo ideje. Talán jövőre. Talán soha. Barrichello sem nyert világbajnokságot a Ferrarival, de Sordónak talán még lesz ideje megmutatni, mi is rejlik a tarsolyában. Örök kapusnak túlságosan jó...

Hirvonen elszalasztotta élete nagy lehetőségét, egy ponttal alulmaradt a bajnoki csatában



Latvala majdnem elvesztette az állását, de hiába volt közvetve neki is köze Loeb diadalához, a Ford megbocsátott neki



**JARI-MATTI LATVALA**

(4. hely, 12 start, 1 győzelem) egyszerre tud fantasztikus és csapnivaló lenni. Még csak egy 24 éves kölyök, de a kisujjában van az egész ralitörténelem, és

úgy vezet autót, hogy az embernek tátva marad a szája! Különösen akkor, amikor 17 (!) bukfenc után landol a kocsi a hegy lábánál a susnyásban (Portugál Rali), és utána navigátorral együtt egészben szállnak ki a roncsból! Igazság szerint ezt a vb-t nem is Hirvonen, hanem Latvala veszítette el. És nem az utolsó futamon, hanem Lengyelországban. Kettős győzelem nézett ki a Fordnak, Loeb valahol az utolsó pontszerzők között küszködött, Hirvonen nyert, Latvala pedig senkitől sem zavartatva, az utolsó gyorsasági utolsó kanyarjában összetörte az autót és nem tudott átmenni a célvonalon. (Így jött előrébb és szerzett még két pontot Loeb.) Habár pár héttel korábban az Olasz Ralit megnyerte, az ifjú finnek nem ez volt az első szarvas hibája a szezonban, és ő is pontosan tudta ezt. A szégyellős, kisfiús mosoly lefagyott az arcáról, és magába zuhanva kuporgott a földön. A mezőny legifjabb tagja vagy 100 évet öregedett egyetlen perc alatt, és félt. Ki tudja meddig tartott, amíg Malcolm Wilson, a Ford csapatfőnöke így szólt az esemény záró sajtótájékoztatóján: „Amennyiben azt szeretnék megtudni, hogy a következő, a Finn Ralin is Jari-Matti Latvala fogja-e vezetni az egyik autónkat, akkor a válasz: igen!” És ekkor

sziklák gördültek le a pilóta szívéből... Az év második felében nagyon igyekezett, hogy visszaszerezze a Ford bizalmát, és a lengyelországi eset jó lecke volt neki. Talán nem lesz többé elefánt a porcelánboltban...



**PETTER SOLBERG**

(5. hely, 10 start, 0 győzelem) a kitartás és a harcolni akarás mintapéldája. Csapat nélkül maradtál, 1999 óta először? Semmi baj! Van pár heted az idénynyitóiig, alapíts

egyed (a gazdasági válság kellős közepén!), bányássz elő valahonnan egy öt éves, szakadt Citroen Xsara WRC-t, és innentől már más dolgod nincs is, csak nyomd, ahogy a csövön kifer. Ez volt Solberg receptje. És ez az örült norvég megcsinálta! Írországban – ahonnan 10 év után először hiányzott – üres volt nélküle a szervizpark. De a Norvég Ralira összeállt a csapat, olyannyira, hogy megnyerte az oslói szuperspeciált! A Ciprus Ralin pedig igazán megmutatta, hogy mi az a küzdeni akarás: volt, aki tán azt gondolta, nyerhet, de a harmadik hely egy kiszolgált, öt éves autóval több volt, mint kiváló. És egy év végi ötödik helyezést úgy, hogy egyetlen győzelmet sem aratott, és csak 10 futamon tudott elindulni, maga a csoda! Petter Solberg egy igazán különleges ember. Képes a semmiből valami egészen fantasztikus csinálni, és nincs az a gazdasági válság, ami megállítja. Kétség sem férhet hozzá, hogy a mai világban a WRC-nek igazán nagy szüksége van egy ilyen személyiségre.



Solberg a padlóról is képes volt felállni, és a Subaru kivonulása után saját csapatot szervezett a világbajnokságra

## ÁTHALLGATÁS

Az egyetemeken így hívják, amikor valaki a saját fakultásán kívüli órákra ül be, majd vizsgázik is a tárgyból. Úgy tűnik, nem csak a felsőoktatásban, hanem a világ elit motorsportjában is történhetnek hasonló dolgok. Ha a múltat nem boncolgatjuk (és többek között most nem tárgyalunk arról, hogy John Surtees motorkerékpáron és FI-es autóban is világbajnok lett), hanem csak a jelennel foglalkozunk, először talán Sebastien Loeb neve jut az eszünkbe, aki nemrégiben a száguldó cirkusz autóit kezdte tesztelni. Aztán jött Kimi Räikkönen, aki a saját tulajdonú Fiatjával szabadkártyás indulóként nevezett és versenyzett az 1000 Tó Ralin – amíg össze nem törte a járgányt. Talán ezt az „áthallgatós” szórakozást irigyelte el a motorsport több résztvevője is, így Kovalainen, aki a második legnevesebb finnországi erőpróban, a Lapp Ralin villogtatta tudását, és nem feledkezhetünk meg Valentino Rossiról, a MotoGP világbajnokról, aki az olasz bajnokság monzai versenyén rajtolt el. A legújabb áthallgató Robert Kubica, aki nemrég írt alá 2010-re a Renault FI-es csapatához. A lengyelről nagyon régóta tudjuk, hogy – ámbár a Forma-1-ben versenyez – a ralinak is komoly rajongója. Erről árulkodik piros színű WRC feliratú karkötője, saját tulajdonú, gyári Skoda WRC versenyautója, és a tény, hogy minden lehetséges alkalommal ott van nézőként a rali vb futamain. Mostanában azonban nem csak a pálya szélén ácsorog, hanem ralizik is. Egy Renault Clio R3-at kapott erre a célra a Brescia DP Motorsporttól, amivel november 13-án a Szicília Ralin vezetett, sőt a nyitónapon kategóriájában a legjobbnak bizonyult – másnap viszont falnak ütközött és kiesett. Az egyszeres nagydíj-győztes krakói ász arra is lehetőséget kapott, hogy elinduljon a francia bajnokság zárófutamán, a Rallye du Varon – többek között Loeb, Sarrazin és Loix ellen. Kubicának az olasz pályák épp oly ismerősek, mint a francia Renault-kapcsolatok, hiszen fiatal korában Olaszországban kezdte pályafutását, majd 2005-ben World Series by Renault-t nyert, megalapozva ezzel FI-es karrierjét.

Volt idő, amikor nehezen lehetett elképzelni ehhez hasonló sokoldalúságot egy-egy versenyzőről, de a kor magával hozta ezt is: igencsak szerteágazó tehetségű fiatal emberek száguldoznak a világ motorsportjában...



# BROKERNET

A 2009. évi Terep-rallye Országos Bajnokság főtamogatója

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

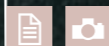


# KÖZÖS MUNKA ÉS KÖZÖS ÉRDEK

Közgyűlés előtti interjú Ferjancz Attilával, az MNASZ elnökével

Az esztendő végéhez közeledve a versenyzőkön kívül a sportág vezetőinek is egyfajta éértékelést kell tartaniuk – magukban és nyilvánosan egyaránt. A szezon áttekintésében rendszerint vízválasztónak számító MNASZ éves közgyűlése előtt Ferjancz Attilát, az MNASZ elnökét faggattuk 2009-ről.

TDH, Buczkó Andor



– Tavaly elég viharosan, de módosult végre az alapszabály, és megválasztották az új tisztségviselőket, akik idén dolgoztak a sportágért. Ön hogyan értékeli az MNASZ idején teljesítményét?

– Az elnökség decemberben összeült és a munkaterv elkészítése után megkezdődött az érdemi munka, tizenkétszer ülésezünk. Sajnálattal állapítottuk meg, hogy a tagi és versenyzői létszámunk csökkent – idén tizenkilencel kevesebb tagunk, és héttel kevesebb versenyzőnk volt. Május végével az Elnökség jóváhagyta a 2008-as mérleget, amely az előre jelzethez képest közel fele nagyságrendű hiányt mutatott. Gazdasági helyzetünk a krízis és a különböző fórumokon megjelentetett csődhelyzet ellenére elviselhető. A 2009-es év közepén a várható gazdasági nehézségekre való tekintettel az Elnökség két gazdasági döntést hozott: egyrészt megszüntette a tizenharmadik havi bérjuttatást, másrészt zárta a szakágak 2008-ról áthozott maradványát. A takarékosabb gazdálkodásra való áttérés érdekében novembertől többlépcsős gazdasági intézkedéscsomag került megvitatásra és később jóváhagyásra az IB-vel közösen, ennek várható hatása jövőre mintegy 14 millió forint megtakarítás lesz.

– Nem csak az MNASZ pénzügyei, hanem különböző etikai és fegyelmi eljárások is témái voltak a különböző fórumoknak...

– Igen, úgy tűnik, versenyzőink és rendezőink fegyelme az idén sem javult. Ebben az évben 10 eljárást folytatottunk le, melyből hét ralival kapcsolatos volt, míg egy-egy ügy a bírót, a gokartot, illetve gyorsasági szakágat érintett. Az egy folyamatban lévő ügyön túl egy esetben etikai vétséget, egy esetben fegyelmi eljárást kezdeményezett az etikai bizottság, míg hét alkalommal elutasította a vétség megállapítását. Három esetben a döntés már jogerős, a többi nem vált még jogerössé mostanáig.

– Vegyük át egy kicsit a szakágak idején értékelését, és kezdjük talán rögtön a legújabb, drag szakággal!

– A sportág szerződéses kupa és bajnokság formájában került kiírásra. Év közben világossá vált, hogy az eredeti szerződött partner a sorozatot nem tudja tovább üzemeltetni, ezért augusztustól a sorozatban rendező másik sportszervezettel kötöttünk szerződést, az év végéig terjedő hatállyal. Kiderült, hogy az új fél jelentősen nagyobb számú versenyzőt mozgat meg, mint a korábbi partner, illetve elhatározott szándéka a jövőben nemzetközi eseményt rendezni. Ugyancsak új tényezőként merült fel, hogy eltökélt szándékuk szakággá válni, ezért az Elnökség több tárgyalás után

a drag szakág létrehozása mellett foglalt állást. Figyelembe véve a 2009-es, összesen több mint 1000 egyéni versenyzőt, ezek legalábbis egy részének a szövetségi keretek közé való integrálása a 2010-es év feladata lesz.

– Mi a helyzet a másik régi-új, off-road szakággal?

– A ralikrossz szakágunk vezetőjének lemondása, valamint az újrávalasztás körüli kétségek után az elnökség más FIA országok gyakorlatának megfelelően egyesítette a ralikrossz és az autókrossz szakágat egy off-road szakággá, azon megfontolásból, hogy a rendelkezésre álló pályák és költségvetési összegeket racionálisabban lehessen felhasználni.

– Változások voltak a gokart-sport életében is...

– A gokartsport három formában jelenik meg a Szövetségben belül: az amatőr bajnokság, az Easykart Kupa és az MNASZ-MGSZ bajnokság keretében. Míg az első kettő alapvetően az utánpótlás érdekeit szolgálja, úgy az MGSZ-szel kötött, ez év végén lejárat szerződés a gokart sporton belül a legnagyobb versenyzői létszámot vonzó ág. Sajnos a Gokart Szövetséggel a bajnokság lebonyolítására-szervezésére irányuló tárgyalások eléggé megkéstek és nem is mindig elképzeléseink szerint alakultak, de reményeink szerint jövőre ez a nagyon fontos sport is az öt megillető helyre kerülhet. Ennek érdekében hozta létre a Gokart munkabizottságot az IB.

– A tereprali szakágnak nem volt túl könnyű éve...

– Nem, de 2009-ben a Brokernet szponzorálásával folytatódhatott a bajnokság, bár a bejelentett hat versenyről csak öt valósult meg. Sajnos a versenyzői létszám is csökkent, nem csak a bajnokságban, hanem a nemzetközi Hungarian Baja versenyen is. Tény azonban, hogy a környezetvédelem területén javulás mutatkozott, hiszen ez elengedhetetlen a szakág jövőbeli működéséhez.

– Ellenben – ha a visszhangokat vesszük alapul –, az egyik legsikeresebb szakág idén a gyorsasági volt.

– Nálunk a legnagyobb sikernek a terveknek megfelelően, tíz futamból álló, magas színvonalú országos bajnokság lebonyolítását tekinthetjük. A gyorsasági autósport idején nemzetközi sikereken is igen gazdag volt: legnagyobb diadala Michelisz Norbert, a Zengő Motorsport színeiben elért kimagasló eredménye. A sportág versenyzői létszáma ugyanakkor a vártnál kisebb mértékben csökkent, és az idején költségvetése rendkívül óvatos és takarékos

volt. Előzetesen nagyon pontosan tervezte a szakág a költségvetési pontokat.

– A legnépesebb szakág azonban mégiscsak a rali... Nekik hogy telt az idején évük?

– A 2009-es közgyűlés után a szakágvezető legitimitása és státusza körül anomáliák alakultak ki, ezért más szakágvezetőkkel együtt újbóli megerősítést kellett lebonyolítani, melynek értékelése során a jelölők nem kívánták a szakág vezetőik személyén változtatni. Gondot okozott a WRC-k sorsa a hazai bajnokságban, melyekből nézetkülönbségek alakultak ki, de végül megszületett az ismert döntés. Jelentős huzavona után a szakág rendezői aláírták az éves rendezői szerződéseiket és a tervezett nyolc futamot - egy helyszín megváltoztatásával - megtartottuk. Érdekes módon a rendezőink a Historic bajnokságban részt vevő versenyzőinket még mindig nem kedvelik. Hűségese partnerünk, a Magyar Suzuki Zrt. viszont ismét mellénk állt és támogatta a bajnokságunkat.

– Vannak már konkrét tervek a következő versenyévaddal kapcsolatban?

– A gazdasági helyzet romlásának 2010-re előre jelezhető hatásait folyamatosan igyekszik az Elnökség fékezni, egyidejűleg a hatáskörébe tartozó költségvetés-racionalizálási intézkedéseket végrehajtani. Ugyanakkor hangsúlyosan ki kell emelni, hogy a gazdaságos működés közel kétharmada a szakágak és egyéb önállóan gazdálkodó egységeken múlik, így hiába csökkentjük a központi költségeket, ha az egyes szakterületek felelősei változatlanul hagyják saját gazdálkodásukat. Ez közös munka és közös érdek: a következő év előkészítésének ez a legjelentősebb momentum. És ha már szóba jött a közös munka, szót kell ejtenünk arról is, hogy a tisztségviselő választás után sem oldódott meg a szövetség berkein belüli csúsztatásokkal gerjesztett széthúzás állapota. Egyértelmű, hogy nem jó úton haladunk, ha ez így megy tovább, mert elveszítjük versenyzőinket, támogatóinkat, nézőinket és a kitaró sportszakembereinket. Közös érdekünk tehát, hogy megoldásokat találjunk.





# OB KICSIBEN

EUROFORTIS-Mikulás Rallye: Kiváló hangulat és élvezetes csata Veszprémben

A fél rali ob mezőny rajthoz állt a EUROFORTIS-Mikulás Rallye-n, ahol az elmúlt évek egyik legjobb csatáját láthattuk.

Mihályi Csaba

Hollár, Bence,  
Montovay, Kovács-Barna



„A verseny legnagyobb esélyese a Turán-Nemrava kettős volt, azonban a Fabia WRC itt sem bírta ki a végéig”



Megkomolyodott a EUROFORTIS-Mikulás Rallye élmezőnye. Az idén már nem első-sorban a mókázásáról szolt a verseny, a résztvevő élmenők nagyon is komolyan vették a dolgot. Ezt mi sem bizonyítja jobban, minthogy az első kilenc helyen csupa olyan névvel találkoztunk, akik az ob-futamokon is az első tízben szoktak szerepelni. A verseny legnagyobb esélyese a Turán-Nemrava kettős volt, akik a Komló Ralin az első gyorson estek ki, így az autó bérleti díjának egy részét beszámították a EUROFORTIS-Mikulás Rallye-ba. Azonban itt is csak a negyedik gyorsasági rajtjáig bírta a Fabia WRC és vízpumpa hiba miatt búcsúzni kényszerült a bajnoki második. Az első kilenc helyen így N-es vagy A-s Mitsubishik és Subaruk végeztek. Miután a EUROFORTIS-Mikulás Rallyen nem

Maximális fordulaton!



250 ml

**INTERWEST**  
ital nagykereskedés

[www.interwest2000.hu](http://www.interwest2000.hu)

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







bajnok, Bútor Róbert ezúttal Holczer Dániel navigálásával egy négykereskes Subaruval állt rajthoz, és lett negyedik, megelőzve Maticst, Szíjót, Pénzest, Osváthot és Turit. A versenynek sajnos két sérültje is akadt, mind a két eset az első gyorsaságin történt. Először

a Pethő-Bacigál páros ugratott egy nagyot, aminek következtében Bacigál Igorba beszurolt a levegő. Sofőrije a helyszínen ellátta és bár később korházba szállították, ott megállapították, hogy nincs komoly sérülése. Kakuzsi Zsoltnak viszont egy pár napot kórházban kell töltenie,

mert egy kupás Ignisszel felborult. Csigolyasérülést szenvedett, de orvosai szerint pár napos pihenés után ő is jobban lesz és maradandó nyomok nélkül ússza meg a kalandot. Mindkettőjüknek ezúton is gyógyulást kívánunk!



**EUROFORTIS-Mikulás Rallye 2009 végeredmény**

1. Botka-Szenner	Mitsubishi Lancer Evo IX	34:24,5
2. Balogh-Németh	Mitsubishi Lancer Evo IX	34:37,7
3. Kazár-Szöke	Mitsubishi Lancer Evo IX	34:45,4
4. Bútor-Holczer	Subaru Impreza	35:15,1
5. Matics-Viczna	Mitsubishi Lancer Evo IX	35:19,9
6. Szíj-Besseney	Mitsubishi Lancer Evo IX	35:56,5
7. Pénzes-Benkő	Mitsubishi Lancer Evo IX	36:00,9
8. Osváth-Farnadi	Mitsubishi Lancer Evo IX	36:08,4
9. Turi-Tóth	Subaru Impreza	36:12,6
10. Zsíros-Öry	Skoda Octavia WRC	36:18,8

Mitsubishi-invázió: a „háromgyémántosokon” kívül az első tízbe csak két Subaru és egy Skoda WRC fért be



kötötték a szabályok, elég nehéz volt követni, hogy melyik autóban milyen szűkítő volt, de talán nem is ez a lényeg. Az ideális körülmények között zajló erőpróban végül a Botka-Szenner páros kiválóan autózva, nagyon szoros meccsben győzte le

a Balogh-Németh duót, mindössze 13 másodperccel. A harmadik helyezett Kazár-Szöke kettős sem maradt le túlságosan, végig ott loholt az éllovasok nyomában, ők is csupán húsz másodperccel maradtak le Botkáék mögött. Az örökös magyar kétkerékajtású

**MIKULÁSAJÁNDÉK**

Botka Dávidnak örömet hozott a Tépó: megnyerte a 13. Eurofortis EUROFORTIS-Mikulás Rallye-t. A pilótát a futam után faggattuk. „Nagyon jól éreztük magunkat a futamon, minden összejött, aminek kellett, és igazán felszabadultan tudtunk autózni. Az első körben úgy mentünk, ahogy mi akartunk, és kiauóztuk a kocsit. A második körben Turán Frici kiesése után még könnyebb dolgunk volt: visszavettünk, és már csak a biztos célba érkezés volt a terv. Az egyik szakaszon kód nehezítette a vezetést, de nem volt vészes a helyzet, mert azért úgy 100 méterre elláttunk, és az elég volt, hogy tempósan tudjunk autózni. Arról nem is beszélve, hogy ezeken a pályákon megyünk már elég régóta, és szerintem csukott szemmel is végig találánk rajtuk...Az új helyre került szerviznek nem örültem, mert így a szerelők nem láthattak bennünket, de ez csak az ő szempontjuk, én igazából sosem látom, hogy mennyien vannak a pálya szélén” – nyilatkozta a pilóta. Ami a 2009-es esztendő értékelését illeti, így vélekedett: „Az év első szakaszát elrontottunk azzal, hogy az A-s Evo VI-ost választottuk, és hiába újítottunk és készítettük fel, mindig nagyon pechesen estünk ki vele. Az év második fele azonban jól sikerült, mert kocsit váltottunk: a IX-essel Nyirádon és itt, a EUROFORTIS-Mikulás Rallye-n már abszolútban is nyerni tudtunk, így jó szájjal zárjuk ezt a szezont. Az biztos, hogy jövőre is ez a kocsis marad, már azt is be tudjuk lőni, hogy hol a helyünk vele a mezőnyben. Most nekiláttunk már a szétszedésnek és a felújításnak, hogy 2010-ben újult erővel vágassunk neki a versenyeknek.”







vittünk magunkkal, ablakmosót és egy papírtörölt – alapvetően így csináltuk végig. Vicces, tudom, de megélni is az volt. Ennek ellenére a kiegyensúlyozottság és a technika megbízhatósága az oldalunkon állt. Nagyon boldogok vagyunk.”

**Alberti Szabolcs:** „Katasztrófális volt ez az év: anyagi károk tömkelegét sikerült felhalmoznom az idén. A nem odafigyeléssel és a nem megfelelő felkészüléssel nagyon

mi lesz velünk jövőre. Terveink vannak, de majd meglátjuk: ez a válság nem jött túl jól. Az azonban biztos, hogy jövőre is a hűgom ül majd mellettem, csakúgy, mint az év második felében – talán miatta mentem jobban és megfontoltabban a versenyeken. Ez az év is tanuló év volt: most már kezdem látni, hogy nem mindig a leggyorsabb nyer – de sajnos nem nagyon tudok megelégedni a második helyel. Jövőre ez lesz a lecke.”



# ELÉGEDETTEK

Három bajnokságban is jól szerepelt a Rally 2008 Racing

A Rally 2008 Racing Kft. 2007 óta működik és az autóversenyzés három bajnokságában is képviselteti magát: az első- és másodosztályú raliversenyeken, valamint a rali-túra futamokon. A csapatvezető, Budavári Zoltán elégedett az idei eredményekkel – de a többi pilóta véleményét is megkérdeztük.

Pájer Ani

Bencze András



**Budavári Zoltán:** „Az idei év nagyon sikeres volt számunkra, hiszen Kondor Lajos bajnoki címet szerzett rali 2-ben, első osztályban pedig Pintér Laci harmadik, Szabolcs és én ötödikek lettünk. Kiegyensúlyozottan versenyeztünk, így talán büszkéek is lehetünk magunkra. Ami konkrétan engem illet: szerencsés helyzetben vagyok, mert a csapatvezetés nem jelent igazán plusz elfoglaltságot. Amikor a saját ügyeimet intézem, azok általában lefedik a csapatét is, így nekem is maradt időm versenyezni az évben. A szezon ráadásul nem sikerült rosszul, kétszer voltam dobogós A8-ban, és csak egyszer kellett kiállnunk műszaki hiba miatt. Persze, lehetett volna jobb is, de alapvetően elégedett vagyok.”

**Kondor Lajos:** „A tavalyi abszolút második helyünk után ez a bajnoki cím volt a terv, ennek megfelelően kisebb fejlesztéssel kezdtük 2009-et. De az Eger Rali után

A kis sárga Peugeot gazdája meglehetősen egyedi szerviztechnikát alkalmazott (csapat nélkül küzdöttek!), mégis megszerezte a bajnoki címet



nem hittem volna, hogy ez sikerülni fog... Pedig ami az anyagi háttérrel illeti, az nem volt a legfényesebb: új gumikat például egészen addig nem tettünk fel, míg utoljára Komlón nem esett az eső annyira, hogy kénytelenek voltunk vásárolni négyet – ezt is csak a testi épségünk érdekében. Ezért és az ilyenek miatt azt gondolom, hogy rengeteg szerencsére is szükségünk volt. Sokat küzdöttünk, de rettenetesen élveztük az évet! Az autót szerencsére mindig sikerült felkészíteni a versenyekre, nem utolsó sorban azért, mert mi általában szervizcsapat nélkül, ketten mentünk le a navigátorommal a futamokra. Gumikat

elrontottam a szezon elejét, sőt, ebből a szempontból nem is végeztünk félmunkát: Egerben három kilométer után fák közé estünk (totálkár volt), Veszprémben leszakadt a kocsis eleje, Salgó Ralin ötödik telin leestünk az útról, és minden elpusztult a kocsiban, de valahol tetőre is tettük az autót. A második részben aztán megfordult a szerencsénk, egész szépen fejeztük be a futamokat. Már kategóriagyőzelmünk is van, és általában dobogón végeztünk, de ez még kevés ahhoz, hogy igazán sikeresnek mondhassuk az évet. Jelenleg a pénzügyítés időszaka zajlik, és még igazából nem tudom,

A hódás versenyzőknek nem 2009 volt a legjobb évük, de a következő esztendőre mindketten előre lépnének

**Nagy Tamás:** „Az idei évünk jól indult, csak sajnos az Eger Rali végén egy vitathatatlan technikai malőr miatt kizártak: az első stabilizátor rudunk 2 mm-rel vékonyabb volt, mint ami a homologácion szerepelt. Ez talán eshetett volna pozitívabb elbírálás alá, mert olyan kicsi eltérés volt és inkább hátrányunkra vált, mint előnyünkre... De nem így történt, és így nagy hátránnyal indultunk tovább – ráadásul két versenyt még ki is kellett hagynunk. Ezért – bár az N csoportos győzelem volt a cél –, csak a dobogó harmadik fokára tudtunk felállni. Jövőre szeretnénk egy teljes évet menni és tovább fejlődni. Remélem, több murvás futamunk lesz, mert az valahogy mindig jobban megy. Ha lesz Rali 2 jövőre is, annak örülnék a legjobban, mert nagyon jó hangulatú a banda az N csoportban, és igazán szeretek ott menni, ám ha valamiért mégsem lenne, akkor megyünk majd első osztályban. Az év elején a technika biztos maradt, aztán még nem tudom, mire váltanék – de az biztos, hogy haladni kell a többiekkel.”





# RENDELJE MEG KORÁBBI SZÁMAINKAT!

A Formula korábban megjelent példányai közül 2004 áprilisáig visszamenőleg majdnem minden szám rendelkezésre áll azoknak, akik valamilyen okból elmulasztottak megvásárolni egy-egy, netalán több havi magazint. Az újságok ára egységesen 400 Ft, öt darab felett minden példányért 300 Ft-ot kell fizetni. A lapokat kérésre utánvétellel küldjük el az Ön címére.



Megrendelés: a [leveles@formula.hu](mailto:leveles@formula.hu), és a 3504 Miskolc, Pf. 90 címeiken, valamint a 46/505-490-es telefonszámon lehetséges.

## www.gravirepressz.hu

### Személyre szóló ajándékok

#### RENDELJEN ONLINE, KEDVEZMÉNNYEL!

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

...VAGY  
LÁTOGASSON EL ÜZLETEINKBE:

WESTEND • ARENA PLAZA

MAMMUT • PÓLUS CENTER • ÁRKÁD



## HÁTTÉR

### RALI DE



# KIPRÓBÁLJA 4-ESBEN

## Boroznaki Tibor 2010-re a Taxi4-hez szerződött

Kevés boldogabb embert lehetne találni 2009 év végén, mint Boroznaki Tibor. Neki ugyanis már most „atombiztos” a következő szezonz a rali első osztályban: jövőre a stabil háttérrel rendelkező Taxi4 Rally Team pilótájaként egy Evo VI-os Mitsubishivel nevezhet az élvonal futamaira.

TDH, DE



Budapest meghatározó, 500 autóval dolgozó taxitársaságának a korábbi esztendőben egy kis túlzással csak annyi köze volt a ralihoz, amennyit a vállalkozás Pécsről származó ügyvezetője, Pásztor Gábor magával hozott a Mecsek hegyi útfairól. Ez ugyan nem volt kevés, mert az igazgató mindig is azt vallotta, hogy „nem is férfi, aki nem szereti az autósportot!”, az első komolyabb lépés mégis csak akkor történt meg a Taxi4 részéről a rali irányába, amikor kollégaként a céghez igazolt Szabó Barnabás. A BMW M3-ssal az rali-túrában jeleskedő pilóta rövid úton a társaság támogatója lett, sőt egy komoly versenybaleset után egy A-s Mitsubishi

Evo VI-ban találta magát, amelyet a cégvezetés biztosított számára. Azonban hiába jöttek az eredmények, az esztendő végén elváltak az útjaik, és üresen maradt a versenyautó, de szerencsére nem túl sokáig: az igazgatói iroda asztaláról ugyanis előkerült Boroznaki Tibor Ladájának Taxi4-ihlette dizájnterve, amely összehozta Pásztor Gábort és az első osztályú VFTS-versenyzőt. Az első megbeszélés után érezték, hogy kölcsönös a szimpátia, így egy októberi kisebb ralifutam után egymás tenyerébe csaptak, és létrejött a jövő évi szerződés. A kívülállók biztosan felkapják a fejüket egy olyan hírre, hogy valaki egyik évről a másikra



A Taxi4-nél úgy érzik, hogy az autósportra költött pénzek megtérülő kiadások, mert egyre fokozódik az emberek érdeklődése a rali irányába. Budapest meghatározó személyszállító vállalkozásának vezetője többek között ezért is investált egy saját csapatba, amely első osztályban debütáló évében a Korda Racingtől kap majd szakmai segítséget. A volán mögött azonban Boroznaki Tibornak kell bizonyítani

Ladából Mitsubishibe száll át, de mindez a raliiban nem szokatlan: akinek „van lába és keze” a versenyzéshez, egy pillanat alatt otthon érezheti magát a négykerék-meghajtású autóban. No persze a rutin sem hiányozhat a váltáshoz, de ezzel sincsen problémája Boroznaki Tibornak, hiszen 1995-ben indult karrierje során rengeteg versenykilométer-tapasztalatot gyűjtött a legjelentősebb sorozatokban. Vezetett kerekklámpás és kocka-Ladát, Skoda Favoritot, Samarát, Honda Civicet, és szerzett az esztendő során számtalan különböző kategória-győzelmet.

Azt persze kár lenne tagadni, hogy a mostanihoz hasonló nagy kiugrási lehetőség csak egyszer adódik egy versenyző pályafutása során, így Boroznaki – régi navigátorával, Kiss Andrásal az oldalán – nem szeretne csalódást okozni a Taxi4-nek. Úgy gondolja, hogy ha egy komoly reklámköltségvetéssel rendelkező autós szakmai vállalkozás irányítja a kötelességének érzi, hogy az autósportra is költsön a büdzséjéből, akkor neki is bizonyítania kell a rátermettségét. Az ugyan még a szabályváltozások miatt nem tisztázódott, hogy a különlegesen szép megjelenésű A-s autó pontosan milyen csoportban és kik ellen indul majd a jövő évi futamokon, az azonban bizonyos, hogy a pilóta meg akarja szerezni az év végi bajnoki címet.

És ahogyan Tibor és Gábor eltökéltségét egy interjú alatt megismerheti az ember, az újságíró maga is elhiszi, hogy ez máshogyan nem is történhet...



Átöltözött és megújult a **Formula.hu**, Magyarország egyik legolvasottabb motorsport portálja.

A dizájnáltást követően azonban a weboldal lassan egy komoly szerkezeti változáson is átesik majd, újabb és újabb tartalmak jelennek meg a szájton. Az eddig már jól megszokott F1-es hírek mellett első lépcsőben a tizesztendős Autósport és Formula Magazin cikkeinek teljes archívuma kerül fel a lapra. Nem sokkal később beindul az autós rovat, majd rövidesen követi a rali vb és a MotoGP szekció, végül a hazai és az egyéb nemzetközi autósport legélvezetesebb hírei is eljutnak Önökhöz.

Az olvasói visszajelzésekre reagálva a technikai háttér is modernebbé vált, mostantól megbízható és gyors szerverek dolgoznak a Formula.hu mögött, így a túlterhelésekből fakadó leállásoktól és lassulásoktól már nem kell tartani a látogatóknak.

**Regisztráció esetén megnyerheti az LCD televíziót vagy a 20 darab 2009-es Dávid Sándor kötet egyikét!**



# VISSZA AZ ALAPOKHOZ

## A Mercedes-pilóta idén rontott, de jövőre a régi lesz

Váradi „Mercis” Gyuri egy kivételesen peches éven van túl, pedig csak egyetlen műszaki hiba hátráltatta. Igaz, az öt versenyen keresztül egyfolytában...

Pájer Ani

FDA



A motor programozását is átnéztük, de semmit nem találtunk. Új motor, próbapad, és jöhetett a szezonzáró Komló Rali. Ezen a versenyen a „győzelem vagy halál” volt a jelszó: semmi más eredmény nem jöhetett számításba, mert kategóriatársaink már két ponttal előttünk jártak. Elrajtoltunk és a negyedik gyorsaságin a már-már megszokott módon robbant a motor. A 2009-es bajnokságban ezzel visszaestünk a harmadik helyre, abszolútban pedig a hetedik helyezés lett a miénk. Azóta, három nagynevű motorépítővel néztem meg a maradványokat, és mindhárom azt állítja, hogy az új kipufogó volt a ludas. Illetve a mi figyelmetlenségünk, mert a próbapadon egy dolgot elfelejtettünk modellezni, mégpedig a menetszelet. Nagy tempónál a menetszel kiszippantotta a benzint, az új, fojtás nélküli kipufogón keresztül a hengerekből. Nem volt, ami hűtse a dugattyúkat, és egyszerűen megolvadtak menet közben.

Az esztendő végére a mezőny talán legérdekesebb versenyautója új támogatókat kapott, sőt a Bluebird International és a Korakotta-Wellness.hu jövőre is kitarat Mercedes raliautó pilótája mellett

– A tavalyi, sikerektől sűrű esztendő után az idei tabellán elég sok a nullás verseny a neved mellett... Mi történt az autótokkal?  
– Az idei évad nem úgy alakult, ahogy terveztük. A szezon elején még remekül ment minden. Három verseny után az abszolútban is a harmadik helyen álltunk, a kategóriánkat pedig magasan vezettük. Ezután következett az RTE Esztergomi versenye, ami a mi bajnokságunkba nem számít, de az akkori főtámogatóknak vannak helyi érdekeltségei, ezért indulnunk kellett. Itt történt, hogy az egyik kanyarban beestünk egy árokba és elhagytuk a kipufogónkat. Nem tulajdonítottunk nagy jelentőséget a dolognak, és ha már így alakult a dolog, kipróbáltunk egy másik kipufogó rendszert, amitől picit erősebb lett a motor...

– Ez eddig abszolút pozitív folytatást sejtet...  
– Pedig utólag már tudom, hogy ezzel a kipufogócserevel indult el a pechszériánk.

A Baranya kupa következett, ahol mindjárt az első gyorsaságin szétment a hajtásunk, de ez még belefért. Murván nem indultunk, mert az az autónk nem készült el, így szereléssel, felújítással töltöttük az időt. Aztán egy szinte teljesen új autóval és hatalmas magabiztossággal vágunk neki a Mecsek Ralinak. És innen indult a rémálom! Az első gyorsasági közepén felrobbant a motorunk. Szétszedtük, de nem sok vizsgálható alkatrész maradt. Új motor, és már mehettünk is a Nyírség Ralira. Erre a versenyre már szépen felzárkóztak a kategória társak: pár pont különbség volt csak közöttünk. Aztán a negyedik gyorsaságin, ugyanúgy, mint az előző versenyen, előjelek nélkül megint szétrobbant a motor.

– Rájöttetek a probléma okára?  
– Csak találgattuk, hogy mi lehet a hiba, hiszen olyan minőségű alkatrészeket használtunk, mint az előző nyolc évben.

– Ennek ellenére volt olyan verseny, amit élveztetek idén?

– Igen, a Miskolc Rali, ahol mindenféle probléma nélkül, felszabadultan tudtunk versenyezni, meg is nyertük. Citromdíjas az Esztergomi verseny volt. Itt történt az ominózus kipufogó elhagyásos történet, ami megpecsételte az egész évünket. Illetve méginkább az utolsó verseny. Mert elmondhatatlanul rossz volt úgy rajthoz állni, hogy nyomasztott a „mindenáron győzni kell” tudat. Erre még rásegített a szakadó eső, a hideg és a tudat, hogy nincs megfelelő gumink.

– Gondolom azért nem adjátok fel és jövőre vissza akarjátok szerezni a pozíciókat. Ehhez kapcsolódó fejlesztések szerepelnek a terveitek között?

– Mindenképpen, de visszafelé fejlesztünk. A régi jól bevált kipufogórendszert tesszük vissza a kocsira...





# VELÜNK ÉLŐ TÖRTÉNELEM

## Historic Rali 2009: Szemben a válsággal

A válság ellenére is volt mezőnye az idei historic bajnokságnak, sőt rekordszámú versenyzőt értékeltek a gyönyörű autókat is szép számmal felvonultató szériában.

Mihályi Csaba



Ötödik alkalommal írták ki idén az Iharos és Goller Országos Historic Rali Bajnokságot Magyarországon. Az év elején a gazdasági válság elég erősen éreztette hatását és előfordult olyan is, hogy csak két résztvevő állt rajthoz egy futamon, ráadásul közülük is felváltva csak egy-egy autó ment mind a két napon. A szezon végére aztán kibővült a mezőny és a historic Eb-futam rendezésre kandidáló Mecsek Ralin már 16 párost láthattunk versenyezni. A historic raliban három korcsoport alapján értékelik a versenyzőket. A legrégebbi, 1958 és 1969 között gyártott autók a B csoportban szerepelnek. Ebben a kategóriában volt az idén a legkevesebb résztvevő. A Kubinyi–Diós kettős szinte csak egye-

dül képviselte a csoportot a Fiat Abarth 1000 Berlinával. Ez azonban a szurkolóknak nem nagyon tűnt fel, viszont mindig hatalmas tetszést aratott a Fiat. Kubinyi

### SZÁGULDÁS, PORSCHE, SZERELEM

Hazánkat 2009-ben Kövesdán András képviselte a legeredményesebben a nemzetközi historic futamokon. A narancssárga Porsche gazdájának a tavalyi Közép-Európai Zóna Trófea bajnoki cím után idén az volt a terve, hogy az idős autók Eb-jén beverektszi magát a legjobb három közé, ám hiába teljesített jól az első versenyeken, egy szezon eleji baleset keresztül húzta a számításait. Szurkolóit vigasztalando a zóna bajnoki címet azért ismét begyűjtötte...



saját maga építette az autót, és gyakran panaszkodott rá, hogy még etapon is nagyon kellett sietni vele, hogy odaérjen a következő gyorsaságra. De a pályán sem kímélte az Abarthot, volt olyan eset, amikor még a közönség is hátrább lépett egyet, mert olyan sebességgel esett be a kanyarba. Az 1970 és 1975 közötti autók D csoportjában ugyan hat résztvevője is volt az idei bajnokságnak, de a pilóták többsége csak egy-egy futamon állt rajthoz. Majdnem mindegyik futamon ott volt viszont a Wirtmann–Schneer páros, akik fiatalkori

álmukat megvalósítva versenyeznek immáron évek óta a Ford Escort RS-sel. Wirtmann még Ferjancz Attila idejében cseppent és már akkor kiszemelte magának a Fordot, amivel úgy gondolta, hogy bajnok lehetne. Ez akkor nem adatott meg neki, de ami késik, az nem múlik. A hátsókerékthajtású Escort pedig kiválóan alkalmas arra, hogy keresztbe-kesul csúszkáljon vele az ember, amit a versenyzők mellett a közönség is nagyon élvez.



A nagy képen Wirtmannék Fordja, jobbra Kubinyiék Fiatja. Mindkét bajnokautó valódi unikumnak számít – nemcsak itthon, külföldön is



A legnagyobb küzdelem az 1976 és 1981 között homologizált autók, D csoportjában alakult ki. Itt három páros is pályázhatott a bajnoki címre. A Varga–Varga duó egy Gr2-es Zsiguli I200-assal, a Nagy–Tóth duó egy Volkswagen Golf GTI-vel és a Varga–Keresztes páros egy Volkswagen Siroccóval. Végül utóbbiak győzedelmeskedtek. Vargáék egyébként harminc év kihagyás után tértek vissza a ralipályákra. Ha velük kapcsolatban valaki két kedves öregúrra gondol, akik szeretnek ralizni, akkor igaz van, de nem árt róluk tudni azt sem, hogy a verseny feladása nem szerepel a szótárunkban. Minden körülmény között célba szoktak érni, és minden esetben nagyon vidámak a dobogón. Talán ez volt a bajnoki címük titka is.

### HISTORIC EB A MECSEKBEN

A magyar ralisport történetének egyik legnagyobb sikerét érte el azzal, hogy 2010. október 15-17-e között historic Eb-futamot rendezhet a Mecsek Rali. Korábban ugyan már volt több rali Eb-futam is Magyarországon, de arra szinte egyetlen külföldi versenyző sem jött el, az Eb értékelés élvonalai pedig soha. A historic Eb azonban sokkal komolyabb sorozat, ott minden futamon 30-50 résztvevője van a versenynek. Az Eb-futam rendezés valószínűleg a magyar historic rali-versenyzést is fellendíti majd, így előzetesen húsz körüli magyar és harminc külföldi historic versenyzőre lehet számítani.

#### Historic Eb naptár 2010

február 26–28. Historic Cyprus Rally  
március 25–28. Sanremo Rally Storico  
április 15–17. Historic Vltava Rallye  
május 06–09. 9th Historic Acropolis Rally  
május 21–23. Rally del Corallo Storico  
június 25–27. Ypres Historic Rally  
augusztus 6–8. Lahti Historic Rally  
szeptember 3–5. Rally Alpi Orientali Hist.  
szept. 24–26. Rally Elba Storico-Elba Graffiti  
október 15–17. 43. Allianz Rallye  
október 5–6. 58. Rally Costa Brava  
november 26–28. Rallye Historique du Var

### A jub állása

B csoport	
1. Kubinyi Gábor–Diós Dániel	69 pont
2. Huberth István–Nagy Sándor	21 pont
3. Kovács Zsolt–Szántai János	12 pont
C csoport	
1. Wirtmann F.–Schneer László	112 pont
2. Tóth István–Bruckner Viktor	16,5 pont
3. Rottár Mike–Diebel András	12 pont
4. Madár Sándor–Diós Dániel	1,5 pont
5. Varga József–Friedrich László	1 pont
6. Zsembery B.–Feriáncz András	1 pont
D csoport	
1. Varga István–Keresztes I.	60 pont
2. Nagy István–Tóth Tibor	46 pont
3. Varga Roland–Varga Sándor	38,5 pont
4. Hajtós Péter–Pongrácz Ákos	30 pont
5. Kövesdán András–Varga László	21 pont
6. Gáll Csaba–Feriáncz András	16,5 pont
7. Leitold Károly–Gábor János	1,5 pont
8. Ferián Ákos–Tenger Csilla	1,5 pont

Maximális töltet

1 liter



**INTERWEST**  
ital nagykereskedés

www.interwest2000.hu

www.maxenergy.hu





# A FELTÖREKVŐK

Bemutakoznak a gyorsasági szakág csapatai

Előző lapszámunkban indítottuk a sorozatot, amiben a gyorsasági szakág csapatait mutatjuk be. Akkor a Bovi-, Főnix- és Zengő Motorsportot, illetve a Proexpportot ismerhette meg az olvasó. Most újabb négy csapat kerül sorra.

Pájer Ani, Ember Ferenc



**GFS Motorsport** már 15 éve létezik, de a gyorsasági szakág önálló csapataként mindössze három éve működik. Akkor még Suzukikkal és Cliókkal képviseltették magukat a versenyhétvégeken, de Burkus Egon, a vezető ma már meglehetősen nagy csapatot irányít: „Jelenleg hét Suzukink, három Porschénk, egy Seatunk, egy Lotusunk van, ezen kívül rendelkezésre áll még az én Corsám és a régi Polskim is. Az utóbbi kettő és az egyik Suzukin kívül mindegyik versenyzett idén, de nem tudnék egy eredményt kiemelni az elérték közül, mert alapvetően vagyok büszke az egész csapatra.” A GFS Motorsport átvette idén a Suzuki Kupát a Zengő Motorsporttól, és Egon folyamatosan azon

dolgozik, hogy az élmény csökkentése nélkül tegye költséghatékonyabbá a versenyzést, például a verseny slicket lecserélték egy félig utcai gumira. Mindezek mellett a leendő és már aktív versenyzők folyamatos oktatására is nagy hangsúlyt fektetnek.

További információk: [gfs.hu](http://gfs.hu), [www.gyorsasagi.hulu](http://www.gyorsasagi.hulu)

Az **Endurance Club Hungary** talán a legfiatalabb csapat: 2008 óta létezik, és kifejezetten a hosszútávú versenyzésre alapoztak: a csapatvezető Nyitrai Béla és Herter Gusztáv, illetve Gáspár István, az istálló versenyzői egy időben gondoltak erre, és a gondolatot tett követte. Az első évet már nagyon boldogan fejezték be,

hiszen a 24H világsorozatban kategóriájuk bajnokaként zártak. Nyitrai Béla szerint a siker titka, hogy komolyan veszik a dolgukat: „Tudjuk, mit szeretnénk, és képesek vagyunk nagy anyagi áldozatokat is vállalni azért, hogy minél felkészültebben mehessünk egy-egy versenyre.” Három állandó pilóta és öt-hat fő a háttérben: ennyien mentek, mennek a versenyekre, és vitték sikerre a fekete Fiestát. Jövőre változtatni akarnak, illetve kénytelenek. Akarnak, mert autójuk egyedüli a kategóriájukban, és folyton eggyel följebb sorolják őket, ezzel komoly hátránnyal állnak rajthoz, valamint kénytelenek, mert a válság náluk is válság. De Nyitrai Béla nincs kétségbeesve: „Legfeljebb közelebbi versenyeken indulunk, nem a világ másik végén. Viszont feltett szándékunk az utánpótlás-nevelés és a tehetségek felkutatása mellett, hogy fiatalok versenyzését tudjuk a jövőben segíteni, úgyhogy tervezünk újabb szakágakban való megmértetést is.”

További információk: [www.endurance.hu](http://www.endurance.hu)

Az **Unicorse** ezen a néven 2007 óta működik. Alapvetően egy Alfa Romeo-s csapat, bár van kivétel: egy versenyzőjük mindenkép-

A nyitóképen a GFS egyik Suzukija száguld, a volán mögött a csapatvezető Burkus Egonnal

pen BMW-vel szeretett volna menni, és természetesen ez nem lehetett (csapatból) kizáró ok. Idén négy autóval indultak: három Alfa mellett ment a bajor gép – jövőre felmerült, hogy esetleg jönne ebből még egy. Sőt, az idei év nem csak a versenyzésük szempontjából volt sikeres: idén megrendezték életük első futamát október végén – a tervek szerint ilyen még a jövőben is lesz. Négy ember áll a versenyzők háttérben, és segíti a munkájukat. Borbandi Zsolt, a csapat tulajdonosa arra a legbüszkébb, hogy sikerült összefogni a hasonló gondolkodásúakat: „...és az sem semmi, hogy még együtt vagyunk! Ez a legnagyobb eredmény, sőt, lehet, hogy jövőre még előrébb lépünk egyet.” Természetesen autókban akar fejlődni a csapat, de az Alfák továbbra is WTCC-sek maradnak, csak fia-



talabb fejlesztésűek lesznek. „A legnagyobb erényünk talán, hogy rendelkezünk olyan háttérrel és kapcsolatrendszerrel, hogy ezeket a komoly autókat is működésben tudjuk tartani. Valakinek csak el kell terveznie, hogy hol akar indulni, és mi megoldjuk.”  
További információk: [www.unicorse.hu](http://www.unicorse.hu)

A **Procar** ezen a néven 2006 óta működött és többek között az Opel Astra, a Renault Clio, a Seat Leon és a Suzuki Swift Kupákban jeleskedett, de több nemzetközi versenyen (Brno 6H, Dubai 24H, Hungaroring 12H) is részt vett. Minderről azonban részben múlt időben kell beszélnünk, mert jövőre már új névvel, bár ugyanazt a csapatot láthatjuk a pályákon. A tulajdonosváltás után az istálló vezetői továbbra is az igényes és pro-

fizmusra vágyó pilótákat szeretnék kiszolgálni. Ennek érdekében új műhelyet építettek, új megjelenéssel készülnek, és 2010-től RCM néven versenyeznek tovább. A csapat vezetője, Csuti László szívesen emlékszik a tavalyi Seat Kupás bajnoki címükre, de nagyon örül az idei Suzukisnak is: „Három állandó és két beugró ember alkotja a csapat háttérét. Idén hárman versenyeztünk, és jövőre szeretnénk még hármat – ezzel lenne teljes a létszám. A fő csapásirány a Suzuki, de ha valaki Seattal szeretne menni, azt is lehet, hiszen ebben a kettőben van már akkora tapasztalatunk, hogy azt mondhasam: értünk hozzá.” Csuti László azonban nem is a címekre a legbüszkébb, hanem arra, hogy úgy tudnak működni, mint egy család.

További információk: [www.procarmotorsport.hu](http://www.procarmotorsport.hu)



Az Unicorse-flotta két alfája nagy csatát vívott a bajnoki címért





„A budaörsi helyszínekre két Honda Integrát, egy Civicet, és két Chevrolet Spark versenyygépet állított be a csapat.”

aki Honda Integra Type-R versenyygéppel idén megnyerte a túraautók I/2 kategóriájának A csoportját, mindösszesen 105 pontot összegyűjtve. Ugyancsak ebben a csoportban indult, és az 5. helyen végzett Horváth Lázár, neki Honda Civicjével 24 pontot

rendelkezésére, ám a tehetséges fiatal így is 57 pontot szerzett az F csoportos túraautók között, amellyel összességében 6. lett a bajnokságban. Az ő nevét ezen kívül a Suzuki Kupa kapcsán is meg kell említeni, hiszen – ugyancsak fél szezon-



# EXPÓÉLMÉNYEK

Benzingözös hétvége és gyorsasági díjátadó gála

Sűrű volt a november vége a Sprint Motorsportnak: az istálló majd egy hétre Budaörsre költözött, hogy az Autosportexpo 2009-en mutatkozzon be a nagyközönségnek, illetve ugyanazon a helyszínen a gyorsasági szakág bajnoki díjkiosztóján átvegye az éves elismeréseket.

A magyar autósport legnagyobb, versenyek nélküli seregszemléje kihagyhatatlan programja volt idén a Sprint Motorsportnak, a sárga autók így már a nyitás előtti hétfőn elfoglalták kiállítási helyeiket az AutoExpoMI Rendezvény Központ egyik legnagyobb standján. A budaörsi helyszínre két Honda Integrát és egy Civicet állított be a csapat, de ezen felül bemutatkozott az a két Chevrolet Spark versenyyép is, amelyek a team tehetségkutató programjában játszanak majd fontos szerepet. Az istálló vezetője, Horváth Lázár nagy megtiszteltetésként értékelte, hogy területükön vendégül láthatták Ferjancz Attilát, aki a Magyar Nemzeti Autósport Szövetség elnökeként nyitotta meg a rendezvényt. Természetesen a korábbi legendás autóversenyzőn kívül is még számos ismert látogatója akadt a sprinteseknek, a sportágak összetartozásának jegyében például Dudás „Koko” Gyula rali szakágvezető is sokat időzött a sárga kocsik között. Az Autosportexpo2009 Versenyyautó És Technikai Sport

Kiállításra egyébként közel 100 járművet hoztak el a pilóták és csapataik, így a helyszínre kilátogató több ezres nézősereg valós keresztmetszetét láthatta a mai magyar autósportnak.

## KÖSZÖNET A SEGÍTSÉGÉRT

Az Autosportexpo2009 Versenyyautó És Technikai Sport Kiállításon történő megjelenés rendkívül hasznosnak bizonyult a Sprint Motorsport csapata számára, de az istálló tulajdonosa, Horváth Lázár fontosnak tartotta hangsúlyozni, hogy egyedül nem tudta volna megszervezni és megvalósítani csapata részvételét. A rendezvény „házon belüli” lebonyolításában rendkívül nagy segítségükre volt Pénzes Judit, Pehely „Pihe” Balázs, Boncz Elek és Csikós Attila, akiknek ezúton is köszönetét fejezi ki.

A hét legnagyobb jelentőségű programjára aztán szombaton este került sor, amikor a gyorsasági szakág 2009-es díjátadó ünnepségén a Sprint Motorsport versenyzőit is színpadra szólították. A csapat leg-eredményesebb pilótája Ficza Ferenc lett,

sikerült szereznie, de az igazsághoz hozzá tartozik, hogy az esztendő tíz futamából csak négy versenyen tudott rajthoz állni. A mindössze 13 esztendőes ifjabb Ficza Ferenc szintén hátrányból indult, hiszen Peugeot 207-ese csak a szezon felétől állt

nal a háta mögött – ebben a szériában is megvetette a lábát, év végén 19 pontjával itt hetedikként végzett. Az így megszerzett pozícióért ugyan nem járt volna elismerés, ám a szakág az Év Újonca díjjal jutalmazta mindenki Fecóját.

## VAKON VEZET

Különleges eseménynek ígérkezik a Sprint Motorsport következő, 2009. december 20-án megrendezésre kerülő gokart- és tehetségkutató autós versenye a Hungarokart Centerben, Mogyoródon. Az adja a rendezvény rendkívüli apropóját, hogy az ismert médiaguru, Kóváry Barna fejhallgatón keresztül történő navigálása mellett a televízióból egyre többek által ismert, világtalan Karvai Sándor (középen) is kipróbálja majd a „szárguldo hokedlik” kínálat fantasztikus érzést.



TDK

Hollár, Ember





# EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY



## AUTÓ

**Név:** Formula Renault 1.6  
**Gyártási év:** 2006  
**Teljesítmény:** 107 LE  
**Csapat:** Patkó Motorsport  
**Pilóta:** Juhász Olivér

## LÁNY

**Név:** Balogh Andrea  
**Kor:** 21 éves  
**Lakhely:** Budapest  
**Foglalkozás:** tanuló

**Fotó:** Vámosi-Nagy Gergely (Sajtó foto)





# KITEKINTÉS

## ACS Motorsport: Jövőre Talmácsival és külföldön

A kaposvári csapattal kapcsolatos legutóbbi híreink még az ünneplésről szóltak, ám azóta újabb, meglepő információk is érkeztek az istálló háza tájáról. Ezekről valóságát firtattuk Ács Zoltán csapatvezetőnél.

TDH, Hollár Attila



– Igaz a hír, hogy jövőre külföldre viszed a csapatodat versenyezni?

– Nehéz helyzetben vagyunk. A csapatom idén bebizonyította, hogy versenyképes pilótákkal és megfelelő szervezettséggel eredményesek tudunk lenni. A baj viszont sokkal nagyobb, mint gondolnánk. Az én három versenyautóm a magyar mezőny utolsó három Formula Renault 2.0 versenyautója. Ha lenne Renault kupa jövőre is, tulajdonképpen csak magunkkal versenyeznénk. A formula mezőny többi tagja pedig az erősebb F3 vagy Formula Masterek vásárlásán töri a fejét. Ezt a tényt csak tudomásul venni tudom, de ellene vagy mellette nem tehetek semmit.

– Nagyobb autók vásárlása nálatok nem is jöhet szóba?

– Nekem négy darab versenyautóm van, négy kitűnő pilótával. Több olyan bajnokság is fut külföldön, ahol ezekkel a feltételekkel is egyenlő esélyek mellett versenyezhetünk. Ilyen például a Carpathian Kupa, melyet idén teljesen hivatalos sorozatként jegyezték az FIA-nál. A Renault Sport teljes szervizhátere mellett, igen színvonalas versenyeket ígérnek. Öt helyszínen, hét-

ledjük, hogy ez a szponzorok döntésén is múlik. Ha viszont választani kell, akkor bárkit kérdeznék a csapatunknál, beleértve a menedzsmentünket is, a külföld mellett szavaznánk.

– Kanyarodjunk vissza a négy autó-négy pilóta kijelentésedhez. Három versenyzőt már ismerünk, ki lesz a negyedik? Csak nem Talmácsi Gergő, aki nemrég tesztelt nálatok?

– De igen. Gergő többször is kipróbálta a kocsinkat a Pannoniaringen, és nagyon tetszett neki a formula autózás. A Talmácsi-napon, a testvére tiszteletére rendezett eseményen is biztosítottunk neki autót. Nagyvonalakban már meg is állapodtunk abban, hogy jövőre helyet vásárolnak a csapatunknál. Gergőnek vannak saját szponzorai, a tehetségét már a motorsportban is bizonyította és a tesztek szerint az autózáshoz legalább akkora érzékkel rendelkezik. A Talmácsi fiúk benzingözös gyerekkorát nem lehet letagadni. Mindegy, hogy mit adunk alájuk, mindenben jól teljesítenek.

„Gergő tehetsége az utóazáshoz legalább akkora, mint amekkora a motorozáshoz.”

végeként két futammal rendezik a bajnokságot és kizárólag Formula Renault 2.0 versenyautóknak - a márkakupás szabályok szerint.

– A magyar bajnokságban ezek szerint nem is indultok?

– A szívünk ide húz, és ha megoldható, akkor itthon is rajthoz állunk. De ne fe-

– Talmácsi Gergő érkezése, az öt körülvevő profizmus a korábbiaknál nagyobb feladat elé állít titeket?

– Nem hiszem. Gergő végtelenül szerény, de nagyon céltudatos. Ha valamiben hiányt szenvedne, biztos jelezni fogja felénk. De, hogy semmi se hátráltassa a felkészülésben vagy a versenyeken, tárgyalásban állok egy cseh



Az A.C.S. Motorsportnál már a jövő évet tervezik, és az elképzelésekben komoly szerepet kap az a tény, hogy 2010-ben Talmácsi Gergő az autósportban próbál szerencsét

mérnökkel is, aki már sikerre vitt egy Formula Renault csapatot az Európa Kupában.

– Ha most kell csapatot hirdetned, akkor kik a biztos versenyzőid?

– Ahogyan mondtam, Talmácsi Gergő száz százalék, hogy velünk tart. Barta Attila is teljesen biztos induló. Tukora István szintén, nála

csak néhány apróságot kell még tisztázni. Kiss Norbi természetesen ugyancsak szeretnénk, de neki még szponzort kell találnunk.

– Hogyhogy éppen a bajnoknak vannak ilyen problémái?

– Szponzor gondja bárkinek lehet, különösen a mai gazdasági helyzetben, amikor

mindenki kevesebbet költ a korábbiánál. A profi világban ráadásul ez még keményebb. Az autóversenyzőnek hoznia kell magával támogató pénzeket. Az én saját tőkém és az éves költségvetésem a csapatszponzorok támogatásaival válik teljessé. De a versenyzetés teljes költségviselésére ez nem lenne elég. Főleg nem elég négy pilótánál. Mindenki

vállal egy részt, de a nagyobb hányadot én állom. Nem sok csapat mondhatja ugyanezt el magáról. Én azonban segítem a hazai autósportot és bízom benne, hogy ha a közeljövőben távol is maradunk a magyar bajnokságtól, az nem lesz végleges. Úgy szeretném alakítani a jövőnket, hogy bármikor jó érzéssel térhessünk majd vissza.





# HÓFEHÉRKE ÉS A HARCISZEKÉR

Hogyan szerették meg Somfaiék a terepralit?

Hobbinak indult, de szerelem lett belőle – így lehetne röviden összefoglalni, mi történt az idei esztendőben Somfai Imrével és fiával, Mátyással azóta, hogy elindultak életük első tereprali versenyén. Az AFM megkérte a családot, mesélik el a történetet.

TDH

Szalay Dakar Team

„Hogyan vágunk bele? Őszintén bevallom, hobbinak indult az egész. Szimatolgat az ember, mi az az aktív elfoglaltság, amelyet úgy érzi: igen, van értelme a munkának, a hajtásnak, tudja, hogy miért dolgozik. Én ki próbáltam már jónéhány sportot, legutóbb a vitorlázást és a kite-ot, a fiam ezen felül

még jetskizett és quadozott is. Utóbbit nem is eredménytelenül, a német, a szlovák és a magyar bajnokságban indult, sőt két éve Eb címet is szerzett superquadban. Talán az ő élményei, meg a négykerekűek imádata terelt bennünket a tereprali felé” – meséli az édes-apa. „Az is tudtuk, hogy nem amatőr szinten



akarunk versenyezni, mert nincs túl sok szabadidőnk. Egy profi istállótól bérelt, tökéletesen felkészített autóra volt szükségünk, amibe a futamok előtt csak beleülünk, és semmi másra nem kell koncentrálnunk, csak a minél jobb eredményre. Miután megismerkedtünk Szalay Balázzsal, minden eldőlt, hiszen ők éppen ezt nyújtották nekünk, ráadásul náluk jobb technikai és szakmai háttérrel a terepraliban nem is álmodhat az ember!”  
„Derecskén kezdtük a bajnokságot a 3,2-es Antarával, és ugyan mi a színe miatt azonnal elneveztük Hófehérkének, a kocsi alaposan

meglepett bennünket. Az autó gyorsulása és sebessége egyszerűen hihetetlen volt, terepen ötödikben, nagy tempóval száguldani nem mindennapi élmény. Persze azt is nehéz feldolgozni, hogy mi mindent kibír a versenytechnika, például a speciális futómű” – folytatja Mátyás. „Kapunaváron aztán kijött nekünk a lépés, hiszen másodikok lettünk a csoportunkban, ez újabb motívációt jelentett számunkra. Úgy éreztük ki kell próbálnunk a következő lépcsőfokot, a hétliteres, Corvettemotoros Antarárt, így a harmadik futamra már azzal indultunk neki, de ez még nagyobb döbbenetet okozott. Úgy megy, mint egy tank, szinte bármin képes átgázolni (talán nem véletlenül éreztük magunkat benne a legjobban a veszprémi lőtérén!), így rövidesen csak Harci Szekérként emlegettük. Azóta már megtettünk vele néhány versenyt, de nem szégyenlem kimondani, hogy még mindig sokkal jobb a kocsi, mint a mi tudásztintünk.”  
Apa és fia 2009-ben felváltva vezettek és



Szalay Balázs és Bunkoczi László, a rutinos terepralisok között a két idei újonc, Somfai Mátyás és Somfai Imre. Az arcukról leolvasható, hogyan érzik magukat a magyar bajnokságban

navigáltak (ők tréfásan úgy fogalmaztak: felváltva félték), de ha jövőre előre szeretnének lépni, el kell dönteniük, ki ülhet majd a volán mögé és ki diktálhatja az itinert. Persze a minél nagyobb adrenalinadagok, a futamok alatt „rájuk ereszkedő rózsaszínű köd” és az eredményes versenyzés csak az egyik céljuk. Rettentően örülnek, hogy ott lehetnek a legjobbak között, de igyekeznek a helyén kezelni a maguk tudását. Nem értékelik túl magukat, helyette inkább igyekeznek kiélvezni minél jobban az apa-fia kapcsolatnak ezt a meglehetősen speciális változatát. Ez a sport ugyanis arra is megtanítja az embert, hogy megbízhat a másikban, az összefogás pedig toleranciára szoktat.

Azt mondják, aki kipróbálta a terepralit, annak a fejébe előbb-utóbb befészkel magát a gondolat, hogy egyszer majd elindul a Dakaron – ez Somfaiéknak is titkos álmuk. Kíváncsiak rá, képesek lennének-e 16 napot végigcsinálni, meg tudnák-e óvni annyira a technikát, hogy az is kibírja a sivatagi ezer kilométereket. De ez persze csak akkor jöhet, ha már elmúltak a jelenlegi válsággal terhelt idők, hiszen jelenleg a szponzorok finoman szólva sem aktívak, másfelől a saját vállalkozás működtetése is óriási teher. Tehát egyelőre – mondják – még a 2010-es magyar bajnoki részvétel sem biztos, a kivárás hónapjai jönnek. Arra azonban szerintem senki ne fogadjon nagyobb összeggel, hogy Imre és Mátyás hiányozni fognak a szezonnyitóról...

## CSALÁDI HAGYOMÁNYOK

Aki egy kicsit közelebről ismeri Somfaiékat, tudja, hogy Imre feleségének édes-apa, Mátyás nagyapja a híres autóversenyző, a 2005-ben elhunyt Morvai László volt. A belsőépítész és asztalos végzettségű pilóta a 70-es évek elején a Volán Sportegyesületének keretei között terelgette kocsiját, egy Steyer-Puch 650 TR2-est. A kis ékszerdobozt annak idején ő maga építette át versenyautóvá, mégpedig olyan precizitással, hogy a gyár által szervezett osztrák találkozók rendszeresen díjakat is nyert vele. Itthon a legkisebb géposztályban indult és 1972-ben bajnoki címet is megszerezte, hegyi és rali kategóriában egyaránt. Ahogyan ő nevezte kedvencét, a „farkasbőrbe bújtatott bárányt” néhány alkalommal a család fiatalabb férfitagjai is segítettek szerelgetni – ki tudja, talán ez az élmény is közrejátszott abban, hogy Somfaiék idén maguk is egy versenyutóban kötöttek ki.

Fotó: Eszterváry Ervin







# TÖBBFRONTOS KÜZDELEM

## Sikeres évet zárt a Korda Racing

Sikeresnek értékeli a 2009-es szezont a Subaru WRC-ről híres Korda Racing, még akkor is, ha az idei évben többször is a padlóról kellett felállniuk.

Szántó Frigyes



A hazai ralibajnokság rajta előtt az egyik legnagyobb durranást Korda Erikék okozták, amikor a Budai Várban leleplezték a Subaru Impreza S12B WRC-t. Az autóval 2008-ban Chris Atkinson több világbajnoki futamon is dobogón végzett, legjobb eredménye a Mexikó Ralin megszerzett második hely. A versenyéget idehaza ifj. Érdi Tibor mutatta be a közönségnek, akit az első két futamon két harmadik helyhez segítette hozzá. A szezon harmadik versenyén új párost köszönthettünk a Subaru fedélzetén, ifjabb Érdi Tibit a közönség nagy kedvence, Turi Tamás váltotta, aki az ismerkedés jegyében megszerezte a harmadik bronzérmet is, majd a bajnokság első és egyetlen murvás versenyén minimális hátránnyal szorult a második helyre. Turi egy harmadik és egy második hely után a Mecsek Ralin joggal tartott igényt a legfényesebb serlegre, de nem volt ok az ünneplésre. A harmadik gyorsaságin Tomiék 170 km/h-s sebességgel fának ütköztek, és csodával határos módon szinte sértetlenül úsztak meg a kalandot, a Subaru Impreza azonban gyakorlatilag meg-



## MONSTER

A Korda Racing együttműködő partnere a Monster. Az energiával őshazája Amerika, ahol mennyiségi eladásban már Red Bullt lehagyta. Prémium kategóriát képvisel, és a piaci harcban alapvető különbséget jelent az ellenfelekkel szemben, hogy dupla mennyiséget (500 ml) kínál ugyanolyan áron, mint a konkurensok. A Monster 2009 elején jelent meg Európában, négyféle ízben kínálják: Energy, Lo-Carb, Ripper és Export. Idehaza hivatalosan még nem kapható, de motoros, kerékpáros és extrém sport boltokban, promóciós rendezvényeken már hozzá lehet jutni - a népszerű ruházati termékekkel együtt. Az energiával világszerte a legnagyobb autó- és motorsport sztárok reklámozzák, akik közül kiemelkedik Jenson Button és Valentino Rossi személye, de a Monster Team-et erősíti a ralis Ken Block és a terepralis (nascaros, indycaros) Robby Gordon, valamint a MotoGP-ben vitézkedő teljes Yamaha Tech 3 istálló. A rövidesen itthon is elkészülő weboldal címe: [www.monster-energy-drink.hu](http://www.monster-energy-drink.hu).



A Monster a világ legjobb motorsport-versenyzőit szponzorálja. Itthon Korda Erik a támogatótt

semmisült. „Hiába tudtam, hogy Tomiéknek nem esett komolyabb baja, a roncsot látva ezt nem akartam elhinni”- emlékezett vissza Korda Erik az esetre. Az autó elvesztése hatalmas érvágás volt a csapatnak, Erik azonban ekkor is eltökélt volt, a kiutat kereste.

A baj nem jár egyedül, alig pár nappal Turiék balesete után, Erik úgy állt rajthoz a Tereprali Bajnokság szezonzáró futamán, hogy a bajnoki címért harcolhatott. Az első napot az első helyen fejezte be, de másnap saját bőrén tapasztalta meg milyen érzés fejre állni egy Nissan Pickuppal. Szerencsére sem Erik, sem az autó nem szenvedett komolyabb sérüléseket, mentálisan azonban ez volt a mélypont.

A hajrára ismét felragyogott a csapat szerecs csillaga, a visszatérő ifjabb Érdi Tibi a 2003-as Subaruval is megszerezte a bajnoki bronzérmet, Erik pedig külföldi versenyeken vigasztalódott, a Baja Slovakiáról ezüstöt, a német Lausitz Raliról pedig bronzot hozott haza. Bár az idei év még nem ért véget, a 2003-as Subaruval még Franciaországban és Csehországban is vendégeskednek, a háttérben már komolyan készülődnek a jövő évi szezonra. 2010-ben Kordaék a terepraliban is két autóval támadnak, Erik Nissanja mellett Lónyai Pálnak egy McRae Endurót készítenek fel a magyar bajnokság versenyreire. A Prodrive főhadiszállásán elsőként próbálhatták ki a legújabb N csoportos Subaru-t, amire már több érdeklődője is van a csapatnak, valamint előrehaladt tárgyalásokat folytatnak egy skandináv sztárpilotával, aki több világbajnoki futamon rajthoz állna az újjáépülő Impreza S12B WRC-vel.





# TÍZ ÉV TAPASZTALAT

CRG Gokart SE: Idén megbízhatóbban és kiegyensúlyozottabban

A CRG Gokart SE 1999 óta létezik, Magyarország egyik legnagyobb egyesülete. Itthon csak ők versenyeznek CRG technikával, amely a világ egyik legeredményesebb gyártója: sorra nyerik a bajnokságokat az ezzel indulók.

Fájer Ani

Bálint F. Gyula

– Miért éppen a CRG az a márka mellett döntöttetek?

– Szerintem ez a legjobb a világon, ezt bizonyítja az a rengeteg bajnoki cím, amit nem csak helyi bajnokságokban, hanem a vb-ken is szereznek a CRG-vel induló versenyzők. A gyár nagyon odafigyel: a legjobb alapanyagokból dolgoznak, és rendkívül precízen. Az pedig a szemnek esik jól, hogy ezek a vázak szerintem nagyon szépek. 1999 óta megyünk CRG-vel. Én nem csalódtam még benne, és maximálisan megbízom ebben a márkában, úgyhogy a jövőben is ez marad.

– A versenyzőitek a gokartiskolából kerülnek ki?

– Többnyire igen, bár idén a válság miatt még az iskolában is kevés tanuló volt. Bizom



benne, hogy jövőre ez már másképp lesz, mint ahogy abban is, hogy az ott tanulókból később sikeres versenyzők lesznek majd.

– Mielőtt a jövőről beszélünk, maradjunk kicsit a múltnál. Sikeres év volt az idei?  
– Igen, szerintem igen. Az elmúlt tíz évben 25 bajnoki címet szereztünk, és rengeteg év végi dobogós helyet. Idén hat kategóriában indultak versenyzőink, és a Rotax Mastersben Hargitai Győző harmadik, a Minimaxban Németh Balázs szintén a harmadik,

A CRG vezetője az a Pödör Balázs, aki maga is gokarttal kezdte a pályafutását, majd forma-autóra váltott, jelenleg pedig egy gokartiskolát működtet az SE vezetése mellett

a Rotax Maxban Juhász Olivér a negyedik, Tóth Péter pedig a Rotax Junior kategóriában a második helyen végzett – hogy csak a négy legjobbat említsem. De év közben folyamatosan voltak sikereink, futamgyőzelmek és dobogós helyezéseink, amelyekre mind nagyon büszkék vagyunk. Sőt, ha egy kicsit több szerencsénk van, szerintem előrébb is végezhetünk volna.

– Hány pilóta indult idén a színeitekben?

– 17 pilóta indult CRG-vel, de közülük nagyon sokan nem mentek teljes évet.

Hargitai Győző öt futamon szerzett második helyet az idén, de kihagyott egy versenyt, így összesítettben csak harmadik lett. Németh Balázs első győzelmét szerezte Máriapócsan



Ez a létszám a korábbi esztendőkhöz képest egy normál méretű tagság. A nehéz gazdasági helyzet azonban elérte gokartsportot is: az év végére nagyon elfogytak a versenyzők.

– Ti vagytok még a legnagyobb csapat Magyarországon?

– Az egyik legnagyobb, fogalmazzunk így. Viszont abban a z elsők vagyunk, hogy

a legteljesebb alkatrészbázissal mi rendelkezünk itthon.

– Idén melyik volt a legsikeresebb és melyik a legpechesebb hétvégétek?

– A legszerencsétlenebb rögtön az első hétvége volt: több versenyzőnk is technikai problémákkal küzdött és ki is állt emiatt. A legjobb pedig a máriapócsi verseny volt, amely nagyon jó hangulatban

telt, problémamentesek voltunk és a dobogós helyek mellett futamgyőzelemmel is zárhattunk. Idén fejlesztettünk kicsit, szerintem ezáltal megbízhatóbb és kiegyensúlyozottabb lett a teljesítményünk. A fejlődés alapvető ebben a sportban, hiszen csak az a célunk, hogy minél jobbak legyünk, mert amíg az ellenfeleink is erre törekednek, muszáj lépést tartanunk, különben csúnya lemaradás lesz a vége.





# AUTÓVERSENYZŐ ITT AZ ALKALOM! SZERETNÉL LENNI?

SPRINT  
MOTORSPORT



A **Sprint Motorsport** a képen látható autókkal heti rendszerességgel tehetségkutatókat rendez minden olyan fiú és lány számára, akik vonzódnak az autóversenyzéshez és kipróbálnák az ügyességüket.

Helyszín: Hungarokart Center, Mogyoród  
Időpontok: szombat-vasárnap  
Feltétel: 16. betöltött életév

Ha hasznossá akarod tenni magad, jelentkezz e-mail-en az alábbi címen: [horvath.lazar@sprintmotorsport.hu](mailto:horvath.lazar@sprintmotorsport.hu)



## Lépj tovább a F1, WRC és a WTCC világába!

A Puma teljes versenysport kollekcója elérhető az SRTEAM-nél!



**PUMA**  
puma.com



**SRT**  
www.versenyov.hu



Budapest XI.ker. Kondorosi út 2/a | T: 06 20/21-22-900 | [info@versenyov.hu](mailto:info@versenyov.hu)

HÁTTÉR

GOKART

# SZENZÁCIÓS HAJRÁ

Havasi Joci Olaszországban is az élen végzett

Fantasztikusan zárta az esztendőt a nyolc éves, négyszeres magyar gokart bajnok Havasi József, hiszen hazai eredményei megkoronázásaként a 8. Easykart Winter Trophy-n is győzni tudott.

TDH



„Az év utolsó versenyének döntőjében, Ottobianóban, az esős hétvégi verseny EasyKart 60-as kategóriában első helyezést elérő Joci sikerére nem egy egyszerű győzelem volt. Az olaszországi szezonzáró minden esetben nagy jelentőséggel bír, hisz kivétel nélkül előre vetíti a következő év erőrendjét, és az sem mindegy a versenyzőknek, milyen hangulatban mennek teleni” – nyilatkozta Horváth Takács Szabolcs, az ígéreates kis tehetség menedzsere. A szakembernek feltehetően igazat kell adni,

hiszen a Téli Kupa a legnagyobb népszerűséggel bíró és legkomolyabb hagyományokkal rendelkező erőpróba az Easykart sorozatban. Az esemény címvédőinek listáján többek között olyan neveket találunk, mint Sebastian Vettel. Ezekből a szempontokból tehát érthető, hogy a diadalt követően a Havasi családnál a hangulat a tetőfokára hágott, mert egy szerencsétlenül sikerült világbajnokság után már nagyon vágyták a sikert. Amely végül elérkezett. Az időmérőn előbb 3., majd 5. helyezést ért el a kis pilóta, és az elő-

döntőben is ki kellett tennie magáért, mert sorozatos műszaki problémák nehezítették a dolgát. Tóth Krisztián, a magyar fiú szerelője minden irányban állította a technikát, de csak találgatott, mivel a világdöntőn kipróbált új gokarttal első alkalommal versenyeztek esőben, így nem állt rendelkezésükre semmiféle adat. Ennek ellenére a fináléban Joci a harmadik helyről indulhatott, az első kanyarban már másodikként fordult, a második körben pedig az élre állt. Egy kis előnyt kiharcolva aztán ezt a pozíciót sikerült megtartania a versenyen, és elsőként intette le a kockás zászlót. A diadal nem csak a régóta „Esőmenőnek” kikiáltott pilótának volt köszönhető, hanem Krisztiánnak is, aki az utolsó pillanatban döntött úgy, hogy kockáztat és a legextrémebb esőbeállítást választja...

A történetet utólag értékelve elmondható, hogy az ellenfeleket nem lepte meg Joci óriási tempója, hisz mindenki tudta, hogy előbb-utóbb villantani fog a „kis magyar”. Hát eljött az idő, és végre sikerült olyan eredményt letenni az asztalra, amellyel a Havasi nevet már most beírta a gokart Nagykönyvébe. Hogy mindezt a szakma is így gondolja, arra nem lehet jobb bizonyíték, mint az olasz Birel gyári szerződése, amelyet a siker után kapott meg a pilóta és amelyet ezidáig még soha nem ítélték oda ennyire fiatal versenyzőnek. Ez a kontraktus azt jelenti, hogy a jövőben Joci a gyár motorjait és vázait fejleszti teszteken és a nemzetközi versenyeken őket képviselheti majd. A technikai háttérrel és a promóciós ruházattal, kellekeket is az olaszok biztosítják, emellett több komoly nemzetközi versenyre elviszik.

További információk: [www.havasijozsef.fw.hu](http://www.havasijozsef.fw.hu)



Ha december eleje, ha Mikulás, akkor **Rallye-varázs!**

Földy Attila népszerű könyve ezúttal tizenhatodik alkalommal jelenik meg, és átfogó képet ad a magyar bajnokságról. A könyvben ezúttal is neves navigátorok – Baranyai László, Farnady Ágnes, Zsiros Gábor, Budai Annamária, Trencsényi Tamás, Juhász István, Czákó János – írják le, hogyan is látták a versenyeket a jobb oldalról. Megmaradt a könyvben A rallye mondása..., A rallye párbeszéde... című rovat, azonban indult egy új is: Apák és fiúk... címmel. A **Rallye-varázs 2009** végigkíséri a rallye-vb történéseit – Sebastian Loeb ajánlásával – Az arcélek a bukósisak alól... rovatban az a Michele Mouton mutatkozik be, aki mindmáig az egyetlen hölgyversenyző a vb fallikus világában, aki négy futamot is tudott nyerni a férfiak között, előtt. A könyv természetesen foglalkozik a Dakar nélküli Dakar Rallye történéseivel is.

Kapható a könyvesboltokban vagy megrendelhető a [www.rallye-varazs.hu](http://www.rallye-varazs.hu) oldalon vagy a +36-70-218-1115-ös telefonszámon.





# NEMZETKÖZILEG ELISMERT

A Kálmán Motorsport itthon és külföldön is sikeres istálló

Kálmán Péter 1988-tól egészen 2001-ig maga is gokartozott, és ez idő alatt - itthon és külföldön – szinte mindent megnyert, amit csak lehetett: többszörös magyar és külföldi bajnok lett, sőt Kubicával egy csapatban is indult. Mikor már nem talált kihívást a versenyzésében, létrehozta a saját istállóját, amely nem kevésbé sikeres.

Pájer Áni

Bálint F. Gyula

## – Hogyan kezdődött?

– Az utolsó években, mikor még versenyeztem, már segítettem hazai pilótákat, így indult a csapat. A sikerek jöttek is szépen, és az érdeklődés is egyre nőtt a csapat iránt. 2002-ben alakult hivatalosan az istálló, Győrben, hiszen akkor még az a környék a gokart egyik fellelvára volt. A hazai szerep-

lésen kívül az Eb-n és a német bajnokságban egyetlen magyarként szerepeltünk évekig.

– De nem csak csapatvezetőként voltál ekkor már a gokart körül...

– Nem, 2006-2007-ben a Birel gyárban dolgoztam két pilóta mellett, mint versenymérnök. Ezek alatt a személyes kapcsolataim

és a gyárral való együttműködésem is megszilárdult, ezekre ma is erősen támaszkodhatok: itthon mi forgalmazzuk és képviseljük a Birel márkát, sőt a Rotax fiókcsapatát európai szinten működtetjük. Így lehet, hogy például az elmúlt két évben dél-afrikai, görög és cseh pilótánk is volt.

– Hogy talál meg titeket egy dél-afrikai versenyző?

– Először is a nemzetközi eredményeink magukért beszélnek, és mivel mi gyári támo-



A magyar csapat Kálmán Péter vezérlete alatt nemzetközileg is elismert istállóra nőtte ki magát. Képeinken a team idei legjobbjai

gatású csapat vagyunk, ezért ha valaki megkeresi az olasz Birel céget, hogy Rotax-ban versenyezni szeretne, ők már automatikusan hozzánk irányítják a versenyzőt. Egyébként a dél-afrikai versenyzőnk, Leeroy Poulter tavaly DD2-es bajnok volt az Eurochallenge-ben és a World Finalt is ő nyerte.

– Itthon a színeitekben induló magyar pilóták hogy szerepelnek?

– Igazán 2007-ben jöttünk vissza Magyarországra, és az elmúlt két évben 10 bajnoki címet szereztek pilótáink.

– Ez a versenyzők válogatásán múlik vagy a technika ennyire jó?

– Azokkal a versenyzőkkel, akik eredményt akarnak és tudnak is elérni, valahogy mindig megtaláljuk egymást. Mi abban tudunk segíteni, hogy egy pilóta, aki már tud gokartozni, képes legyen az utolsó 3-4 tizedmásodpercet is lefaragni. A többi itthoni csapatnál talán annyival



vagyunk jobbak, hogy iszonyatosan nagy hazai és külföldi tapasztalat van mögöttünk. Foglalkoztat az utánpótlás nevelése is, így a Kálmán Motorsportnak nagy szerepe van az Easykart létrejöttében, amivel a jövőben sokkal intenzívebben is szeretnénk majd foglalkozni.

– Vannak már olyan tervek 2010-re, amikről beszélhetsz?

– Igen. Idén Győrben megszerveztünk egy fesztivált, ahol utcán gokartoztak bemuta-

tó jelleggel a versenyzők, és akkora sikere volt, hogy el sem hittük – 30 ezren nézték meg –, így azt tervezzük, hogy jövőre szintén Győrben szerveznénk egy versenyt, ahol utcai körülmények között, és valóban utcán indulnának a versenyzők. Talán egy jó lehetőség lesz arra is, hogy új, tehetséges pilótákat találjunk.

További információk: [www.kalman-kart.hu](http://www.kalman-kart.hu), telefon: 30/2101077



# MEGÉRKEZETT ÁZSIA PIACVEZETŐ OLAJA

Japán legnagyobb olajtermék gyártója, a csak odahaza 10 000 benzinkúttal rendelkező Nippon Oil nemrégiben úgy döntött, hogy Magyarországon is forgalomba hozza Eneos nevű kenőanyagait. A bemutatkozó sajtótájékoztatóján a vállalat európai igazgatója kijelentette, bizonyos abban, hogy a márka egyszerre még piacvezető lesz hazánkban. A szakember arra építette optimizmusát, hogy a termék neve Japánban egyet jelent a minőséggel, a technikai újítással és a környezet iránt érzett felelősséggel – és azon dolgoznak, hogy mindezt Európában és Magyarországon is így gondolják a felhasználók.



Az Eneos persze nem csak az imázsával akar hódítani, a tulajdonságai is lenyűgözőek. Nagyobb teljesítményt, hosszabb élettartamot, kisebb károsanyag kibocsátást, optimális viszkozitást

kínál, akár nagyobb teljesítményű motorokhoz is. A forgalmazó Szakal-Met-AI Kft. képviselőjétől megtudtuk, hogy a termék a nagy hazai gyártó olajaival nem kíván konkurálni, de a nevesebbekkel igen. A piaci versenyben minden bizonnyal nagy segítséget jelent majd két legújabb fejlesztésük, a 0W20-as a 0W50-es kenőanyag, amelyek közül az egyik a legújabb kiskategóriás autókban „tesz csodát”, a másik pedig a versenysport és az extrém körülmények kedvelőit akarja megcélozni.

Az Eneos név ugyan csak pár éve ismert Japánon kívül, a híre és az emblémája az autósport révén azonban már több helyre is eljutott. A 0W50-es olajok fejlesztése például a Honda F1-es csapattal közösen történt, de nincs



Le Mans-i 24 órás verseny az ENEOS színeiben tündöklő Toyota Team nélkül, és példaként illik megemlíteni a vagy Dakar Ralin néhány esztendeje diadalmaskodó ENEOS-os Mitsubishiiket is. Rosszabb hír, hogy a cég Magyarországon egyelőre nem tervez hasonló szponzorációt, kivéve Ollé Sándor sárga Suzukijának támogatása.

További információk: [www.eneos-olaj.hu](http://www.eneos-olaj.hu)



# KIBŐVÜLVÉ

Elkészült a budapesti GI Kart Center új közösségi tere



Ez nem az a gokart, amit korábban megszoktunk. Aki a GI Kart Centerben minden bérlettel egészen új élményre tehet szert

egyenesekkel rendelkezik. A pálya vonalvezetése garantált szórakozást nyújt amatőröknek és profioknak egyaránt.

A vendégek 8,5 lóerős Honda motorokkal hajtott, a technikai személyzet által folyamatosan azonos köridők teljesítésére alkalmas állapotban tartott Sodi GT3 Proline gokartokkal róhatják a köröket. Persze csak miután felvették az AGV sisakokat, igény esetén a Sparco versenyzői overálokat, a GI Kart Centerben ugyanis minden a legmagasabb minőséget képviseli.

A létesítmény kiválóan alkalmas versenyek, csapatépítő tréningek, születésnap bulik megrendezésére. Legyen szó egy üzleti megbeszélésről vagy baráti beszélgetésről, nálunk mindenki megtalálja a megfelelő helyet. Ha pedig valaki csak egy kis kikapcsolódásra vágyik, netán autentikus, fotókkal, trófeákkal díszített környezetben szeretne megnézni egy Formula-1-es közvetítést, a GI Kart Centerben tárt karokkal várják hétfőtől csütörtökig 15:00-23:00 óra között, pénteken 15:00-24:00 óra között, hétfőig pedig délelőtt 10-től éjfélig tarthat a száguldozás. A helyszín a nyitás óta eltelt több mint két év alatt jelentős népszerűsége tett szert mind az egyéni gokartosok, mind a baráti társaságok és cégek körében. A vendégeknek ezért lehetőségük van lefoglalni azt az időpontot, amikor ellátogatnak a GI Kart Centerbe, így az érkezést követően azonnal helyet foglalhatnak a gokartokban. Erre a telefon (239-0743) mellett e-mailben ([reservation@gikartcenter.hu](mailto:reservation@gikartcenter.hu)) és a pálya honlapján ([www.gikartcenter.hu](http://www.gikartcenter.hu)) is lehetőség kínálkozik.

Néhány hete megújult belső fogadja a budapesti GI Kart Center látogatóit, elkészült ugyanis a létesítmény új közösségi tere. A Material Center -3-as szintjén található gokartpályáján a megszokott magas színvonalon, design bútorokkal berendezett új szögletben, barátságos körülmények között időzhetnek a vendégek. A nagyméretű, hangszigetelt üvegfelületeken keresztül innen

is kényelmesen nyomon követhetők a versenyeken történtek és természetesen itt is elhelyeztek egy monitort, amelyen folyamatosan láthatóak az indulók időeredményei. Ha pedig a futamok után még maradt vezetni való energia, a csocsó asztalon is összecsaphatnak a kétfős csapatok. A 3600 négyzetméteres GI Kart Center a fedett létesítmények közül a leghosszabb



HI-FI ✓ TV ✓ VIDEO ✓ MULTIMEDIA ✓ HÁZTARTÁSI GÉP ✓

Ha nem szeretne sokat keresgélni, de jó áron, gyorsan és azonnal rendelkezésre álló raktárkészletből kíván választani – nálunk a legjobb helyen jár. Győződjön meg személyesen folyamatos akcióinkról és további pénztárcakímélő ajánlatainkról!

**MAXIMUM KEDVEZMÉNY + MINIMUM ÁR!**

Lépjön be az AV Planet világába és váltsa valóra régen dédelgetett álmait.



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

Egy kattintásra az álmoktól!

**NEM CSODA, HA CSAK EZ JÁR A FEJÉBEN...**





# DUPLA BAJNOK

Harsányi Zoltán 2009-ben visszaszerezte bajnoki címeit

Remek évet tudhat maga mögött Harsányi Zoltán: közép-európai zóna és magyar bajnokként várja a következő évadot. A technikával nagyon sokat kellett foglalkoznia, de úgy tűnik, meghálálta a gondoskodást.

Pájer Ani, Hollár Attila



– **Hogy telt ez az év?**

– Minden év elején úgy kezdjük, hogy az autó szupertop. Tavaly elég hamar tönkrement, idén viszont végig jól szuperált a technika. Persze sokat szereltünk, és folyamatosan újíttuk fel, amit kellett, de amikor az ember ennyire topon megy, akkor muszáj. Megnyertük a közép-európai zóna kupát és a magyar bajnokságot is, úgyhogy megértte. Jövőre is így szeretnénk odaállni a versenyekhez, és már nagyon várjuk, hogy újra kezdődjön a szezon. Ilyenkor az egész tél rámege a felkészülésre: már most szerelés alatt áll a kocsi. Csapatunk már évek óta a legmagasabb szinten próbálja

végezni a dolgát, és szerencsére a legtöbbször ez sikerül is. A technika ördöge ugyan néha beleszól, de ez mindenkinél így van.

– **Azzal kezdted, hogy időnként elfogy az autó, és sokat kell szerelni. Lehet arra szabályt felállítani, hogy milyen főbb alkatrészek milyen sorrendben fáradsanak el?**

– Majdnem minden elég gyakran tönkremenne, ha nem vennék elejét és nem újítanák fel versenyről-versenyre mindent. Ez leginkább a hajtásláncra igaz, lévén nagyon erős az autó, 5-600 lóerőről beszélünk. A váltót, az osztóművet, a diffit folyamatosan nyírja ez a hatal-

mas erő, úgyhogy ezekre folyamatosan figyelni kell, különben okozhat kellemetlen meglepetéseket. Mindenesetre az alkatrészeknek nincsenek üzemórái, és folyamatosan munkát adnak.

– **Nem kevés energiát fektettetek akkor idén a versenyzésbe: hány versenyt csináltak végig?**

– Hét magyar és egy Eb-futamot, sajnos többre nem jutottunk el: vagy az autó nem bírta, vagy a hátterünk nem állt úgy, hogy elmehessünk.

– **Melyik az a verseny, amelyik a legemlékezetesebb volt idén?**

– Ausztriában volt egy magyar futam, ami vicces volt: ott volt idén először joker-kör. A rajtban összeakadtam valakivel és behajtottam a tükrömet. Ez egy balos pálya volt, nem is láttam a többieket. A befutóban pedig nagyon boszszankodtam, hogy ennyire lemaradtam, de kiderült, hogy annyira elhúztam, hogy végül is megnyertem... Szerintem ez volt az első, hogy nyertem, és szinte én tudtam meg utoljára...

– **Tervezték a tél folyamán valami fejlesztést is a jövő évi készülődés mellett?**

– Persze, apróbbakat mindig kitalálunk, például picit próbáljuk faragni a súlyt. Alapvetően, szerkezetileg ez egy jó autó – bizonyított már itthon és külföldön is egyaránt.

– **Hosszú ideje mész ezzel az autóval, már öt éve. Van tervben változtatás ezen a fronton?**

– Nem, szerintem maradunk ennél az autónál, mert nagyon jó a motorereje, és jól bírja ahhoz képest, aminek kiteszi a motort ez



a sportág: versenyen szerintem még nem is volt, hogy elpukkant volna.

– **Ha globálisabban nézzük a ralikrosszt, az utóbbi években talán az itthoni rendezésű, nemzetközi versenyek miatt, de talán nőtt az érdeklődés a sportág iránt. Érzed ezt te is, mint versenyző?**

– A visszajelzésekből halljuk, hogy egyre több ember hall rólunk, és ez nyilván az Eb-futamok miatt van: ott mindig nagyon sok a néző, és szerintem oda olyanok is eljönnek, akik alapvetően más autósportokat előtérbe helyeznek. Ezen sokat dobott szerintem a nem is olyan régen bevezetett joker-kör, mert nagyon változatos, kiszámíthatatlanná teszi a futamokat: sokkal nagyobb a szórása annak, hogy ki tud versenyt nyerni. Arról nem is beszélve, hogy a nézők szempontjából szerintem látványosabb is. Azonban a válság miatt mi, versenyzők is fogyatkozóban vagyunk, ami sajnálatos, de talán nem halt ki teljesen: megünnömi még jó versenyeket!

## AKI NEM TUDNÁ

A ralikrossz Eb 2007. évi kiírása lehetőséget ad a versenypályákon egy úgynevezett „Joker kör” használatára. A joker kör egy önálló pályaszakasz, melynek hosszúságát úgy kell kialakítani, hogy az így megtett körnek legalább két másodperccel hosszabbnak kell lennie, mint a leggyorsabb divízió leggyorsabb versenykör ideje. Szélessége 10 és 14 méter közötti. Fontos elvárás a joker-szakasszal kapcsolatban, hogy kialakításának lehetővé kell tennie az innen érkező versenyautónak, hogy a rendes körben haladó versenyautó sebességével térhessenek vissza, de bírói posztjának mindenképpen lennie kell ezen a ponton. A kialakításhoz az FIA pályainspektorának engedélye kell. A joker körrel rendelkező pályákon minden időmérő futamban egy körnek joker körnek kell lennie. Azon versenyzők, akik nem teljesítik a joker kört, vagy egynél többször teljesítik azt, 120 mp büntetést kapnak. Minden elő és döntő futamban – a 4, illetve 6 kör bármelyikén – minden versenyző legalább egyszer a hosszabb utat jelentő kört, a joker kört teljesíti. Ez a megoldás nagyban segítheti azokat a versenyzőket, akik bár gyorsabbak lennének, mint társaik, de egy gyenge rajt miatt „beszortáltak” valaki mögé. Ha jó időben, jó ritmusban teljesítik a Joker-kört, különösebb küzdelem nélkül megelőzhetik az előttük haladó versenyzőt. Azért így izgalmasabb...



# A JUBILEUM JEGYÉBEN

Könyvvel és gálaesttel tisztelegtek a 30 éves sportágnak

Az autocross idén ünnepli létrejöttének harmincadik évfordulóját annak, hogy hazánkban is elkezdődtek az országos bajnokság küzdelmei. Ebből az alkalomból született egy különleges könyv, melynek a premierjére a szakág díjkiosztó ünnepségén, egy gálaesttel együtt került sor.

TDH



## IRÉNKE

Ha 30 éves jubileumról van szó, semmiképpen nem szabad elfeledkezni a hazai autókrossz egy olyan szereplőjéről, aki az utóbbi évtizedekben még nem hagyott ki versenyt. Pedig nem is pilóta ő, hanem egy kolléganő. Anda Irén még a 80-as években szeretett bele a szakág szépségeibe, és azóta ha esik, ha fúj, ő minden versenyen felbukkan, és dokumentálja az eseményeket – szenvedélyét pedig nyugdíjba vonulása óta még a korábbiaknál is lelkesebben űzi. Lapunk is számtalan képet közölt már mindenki „Irénekjétől”, itt az alkalom, hogy ezúttal ő maga is szerepeljen az AFM-ben.

Fotó: Kollár Attila



Radák Sándor, a Kanizsa SE elnöke – aki maga is részese volt a kezdeti időszaknak – ez év tavaszán kezdeményezte, hogy az évfordulóra való tekintettel jelenjen meg egy gyűjteményes könyv az autocross harminc magyarországi évről. Az elhatározást tették követték, és egy kis csapat az elmúlt hónapok alatt összeállította azoknak a listáját, akik 1979-től valamilyen formában megfordultak a sportág háza táján.

A folytatásban több száz emberrel vették fel a kapcsolatot, segítséget kértek archív anyagok rendelkezésre bocsátásában, találkozókat szerveztek, és a dokumentumok rövidesen hegyekben álltak, hiszen azokat nagy lelkesedéssel és örömmel bocsátották a szerkesztők rendelkezésre az egykori sporttársak. A gyűjtés és a rendszerezés után a könyv tervezése, és az anyag végleges formába öntése következett, míg végül



november végére elkészült a kötet. A kiadó egyesület kétezer példányban jelentette meg, a könyvet az autókrossz 30 éves Jubileumi Ünnepségén és 2009. évi Díjkiosztó Gáláján mutattak be először. A kiadvány alapvetően képeskönyv, de bőven tartalmaz írásokat is, ahol versenyzők, egyesületek és csapatvezetők mesélnek munkájukról, eredményeiről, a régmúlt emlékeiről. A fotók és az írások közel harminc ember keze munkáját hordozzák. A könyv többek között tartalmaz egy 30 éves versenyzői ranglistát, amely az évvégi bajnoki pontverseny első három helyezettjeinek pontszámai alapján került kiszámításra, de betekintést nyújt a krosszautók építési szabályaiba, valamint a sportág harmincéves technikai fejlődésébe. A szerkesztők egy Magyarország térképet is elhelyeztek benne, amelyre feltüntettek minden olyan települést, ahol három évtized alatt autókrossz versenyt rendeztek. A könyv 1980-tól 2009-ig évenkénti bontásban tartalmazza az adott szezon bajnoki végeredményét, majd ezután következnek a képes összeállítások az írásokkal.

A 240 oldalas könyv ára 4000 Ft, és az alábbi címeken rendelhető meg: [radak.sandor@autobontokanizsa.hu](mailto:radak.sandor@autobontokanizsa.hu), telefon: 06/30-327-2773, vagy online a [www.autobontokanizsa.hu](http://www.autobontokanizsa.hu) oldalon keresztül.

## ÖRÖKÖS LICENSZ

Az autókrossz egyik legismertebb hazai képviselője a 66 esztendő Tóth Sándor, aki már a sportág hazai születésekor is aktívan segítkezett. 1978-ban építette az első versenygépét, amellyel Kovács Lászlóval (Puszedli) az Országos Terepbajnokságon indult. 1979-ben aztán elkészült saját autója, amelyel Először a MAMSZ kupáért vívta a harcot a pályákon, majd 1980-tól kezdve a hazai bajnokság szinte minden versenyen sikerült rajthoz állnia. Első pillanattól kezdve Dömsöd színeiben indult a versenyeken és mindig is ragaszkodott ahhoz, hogy ezt a települést képviselje Európa többi országában is. Nemzetközi karrierje során sok osztrák, német, holland barátot szerzett, akik közül számosat a hazai küzdelmekbe is meghívott, tovább emelve a sport színvonalát. Tóth Sándor eredményei

közt elsősorban a csapatbajnoki címek domináltak, bár egyéniben is többször a bajnokság 3. helyén végzett, nemzetközi vonatkozásban pedig az osztrák-magyar „Jó Szomszédok” kupasorozatban a 2. helyezett, magyar viszonylatban viszont a legeredményesebb versenyző lett. A péceli Európa-bajnokságon a 11. helyet érte el. 2009. évben – ragaszkodva a hagyományokhoz – kétkerék meghajtású, BMW V8-as motorral meghajtott 4000 cm<sup>3</sup>-es szöcskéjével ismét a kategória bronzérmese lett. A versenyző saját bevallása szerint hosszú távra már nem tervez, de amíg az egészsége engedi, addig szeretne versenyezni, és minél több fiatalot segíteni és ösztönözni a sportág műveléséhez. Tóth Sándor sportágban eltöltött 30 évét a Magyar Nemzeti Autósport Szövetség 2009. évben „örökös licenccel” ismerte el.



## KROSSZAUTÓN ÉRLEZETT A MIKULÁS

Manapság már a Télapó is modernebb járműre váltott: rénszarvasait inkább lóerőkre cserélte, és versenyautón gördült be a Lurdy-ház parkolójába. Mikulásunk, aki a megszólalásig hasonlított Balogh Laci autocross-versenyzőre, nem télenkedett: a vállalkozó szellemű gyerekeket sorban megautóztatta 325-ös BMW-jén. Ebben két ralikrosszos „krampusz” is lelkesen segített, stílusosan piros autókkal. A TQS Hungary csapatából Gorác Béla Opel Corsájával, Ujházi Béla pedig fia, Ádám Suzuki Swiftjével rajtolt el és rötta a köröket a parkolóban kialakított alkalmi versenypályán, a kis utasok legnagyobb öröme. Az érdeklődők két pálya-versenyutót is megcsodálhattak.

A Mikulás-napi bemutatót, ahová a versenygépek hangja a hideg ellenére sok érdeklődő családot odavonzott, kedvcsinálónak szánták a szervezők, hiszen 2010. január 4-én [www.automobilisport.hu](http://www.automobilisport.hu) néven autósport információs iroda nyílik a Lurdy-ház földszintjén, a posta és a gyógyszertár szomszédságában. Az ötletgazda, Tóth János Off-Road szakágvezető szándéka, hogy az országban méltán népszerű amatőr és profi autósportot közelebb vigye az érdeklődőkhöz.



A Lurdy-ház parkolójában furcsa szerelésben és jelmezben tette tiszteletét a Mikulás





# FEHÉRBEN A FEKETE

92 Kipróbáltuk a VW Scirocco TDI-t

A címet nem kell félreérteni, ezúttal sem a yin-yang jelről elmélkednénk, inkább megosztanánk a fehér színű dízel VW Sciroccóval kapcsolatos teszt-tapasztalatokat.

okauto.hu



Nagyon atom. Az új Scirocco nagyon széles, nagyon combos, igazi sportvív: Nem tudom, mit éreztek a hetvenes években az első sport-VW előtt álló, és azt bámuló emberek, de feltehetően nem izgatta fel őket annyira a látvány, mint most bennünket. A második Scirocco meg nem volt forradalom, végül a kocsi megfáradtan adta át a helyét a sokkal naprakészebb Corradónak. Még a nevet is félredobták. Mostanra azonban a régi Scirocco cult-gép lett, így előkereshették a régi keresztlevelet, amire ma már szívesen emlékezünk. És így, az idő által felfényezett múlt is rásegít az újdonságnak, hogy mindenki megláthassa benne, amire vágyik, vagy vágyott. Mert nagyon jól néz ki. Majdnem mindegy is a szín, de a fehér a fekete lámpabetétekkel igazi ütős egység. Ráadásul az autót szépen összerakták, szépen fényezték, minden egyben van, hogy szerethető, kívánható legyen. A Scirocco sok más kupéval (vagy kupészerűséggel) ellentétben használható négy



személynek is. Persze fura elsőre ezt mondani egy sportos kocsirol, amit nem a hátsó ülések mérete szerint ítélünk meg. Azonban itt az összes ülés teljes értékű, a hátsók is sportosak az egybe fejtámlákkal, kényelmek és jól tartanak. De maradjunk elöl, ahol nagyon jó oldaltartású sportfotelekbe ülhetünk, olyan oldalpárnákkal, amelyeknek váza is van, nem csak a szivacsot vágják rajta magasabbra. A műszerfal VW-hű, ugyanígy a középkonzol is, a kardánbox már az Audi TT-re hajaz. Jók a formák, bár nem olyan merészek mint kint. Ami pofás, de nem túlzottan tetszett, az az ajtóbehúzó, mert

kétezertről felfelé húz izomból. Igazán a jó lendületes indulást kell vele megtanulni, hogy sikerüljön motorbögés nélkül. Autópályán szeret menni. Olyan hosszúak a fokozatok, hogy nyolcvan körül korai a hatodik. A váltó pontosan kapcsolható, az autó egyenletes tempónál 5 liter körül fogyaszt, városban mindez 7,5 literre jött ki. A Scirocco futóműve kiegyensúlyozott és jól bevált. A rugózás nem ráz, de mégse lágy, karosszériadőlésnek nyoma sincs. A kormányzás pontos és jól érezhető. A futóműzajok sem jutnak be az utastérbe: úgy jó, ahogy van, mindennapi használatra perfekt. Ráadásul alacsonyabb a súlypontja a Golfnál és könnyebb is azonos motorok mellett, így mindenben kicsit jobb, gyorsulásban is. Csak az ára több. Az alapmodell közel hétmillió, a próbált dízelé átlépi a nyolcat. Nem kell jóstehetség, hogy ki-jelentsük: itt nem lesz népszerű.



# A BMW TEAM HUNGARY



Foto: Bálint F. Gyula

MINDEN TÁMOGATÓJÁNAK  
KÖSZÖNI A 2009-ES ÉVADBAN  
NYÚJTOTT SEGÍTSÉGET!



bongo.hu





# START auto

Valvoline

CHAMPION

bosal

FERODO

DELPHI

Gates

sparco

MONROE

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

HÍREK

AUTÓ

## A HATODIK ÖTÖS



Bemutatkozott az új BMW 5-ös limuzin. A sportosan elegáns, innovatív és vezetőközpontú üzleti autó hatodik generációja a világ legsikeresebb prémiumgyártójának óriási és átfogó fejlesztési tudását és tapasztalatait képviseli. A BMW EfficientDynamics már szériakivitelben alkalmazott gazdaságossági megoldásainak köszönhetően minden motor megfelel az EU 5 előírásainak.

Az újdonság jövő tavaszi piaci bevezetésekor egy nyolc-, illetve három hathengeres benzines, valamint két hathengeres dízelmotor áll rendelkezésre. A csúcsmo­dell BMW 550i legnagyobb teljesítménye 407 LE lesz, de a kisebb igényekre is gondoltak: a modellcsalád közeljövőben érkező 520d-je mindössze 184 LE teljesítménnyel szolgál, cserébe 100 kilométerenként mind-

össze 5 literes átlagos üzemanyag-fogyasztást produkál. A modell kiemelkedő menetdinamikai és kényelmi tulajdonságokról kettős kereszt-lengőkaros első, illetve az „Integral-V” hátsó felfüggesztés különleges kettőse gondoskodik. További jelentős gazdaságossági előnyt képvisel a BMW 5-ös sorozatában első ízben megjelent elektromechanikus szervokormány, amit a „Servotronic” funkció egészít ki. Az új BMW 5-ös az első olyan müncheni modell, amely extrafelszerelés­ként a BMW Parkoló-asszisztens (Parking Assistant) rendszerével is rendelhető.

## FERRARIGYILKOS

A tokiói autósalonon mutat­ta be a Lexus új sportkocsiját, a LF-A-t. A 2005-ben tanulmányként debütáló járgány 2007-ben külső és belső frissítést kapott, tavaly pedig nyitott tetővel is megcsodálhatta a nagyközönség. Az autó érkezése az utóbbi hónapokban már nem volt titok, ugyanis a japánok többször tesztelték többek között a híres Nordschleifén is. A sorozatgyártású modell esztétikusan sportos külsőt kapott, a kétszemélyes utasteret szintén minél sportosabbra igyekeztek hangolni, a középkonzolt pedig minden bizonnyal hamar megkedvelik majd a tulajdonosok. A 20 colos BBS kerekeken elől 265/35, hátul pedig 305/30 Bridgestone abroncsok kapnak helyet. Az LF-A egy 4,8 literes, 72 fokos hengorszögű V10-es erőforrással készül, amely



560 lóerős, míg a maximális nyomatéka 479 Newtonméter. A tízhengeres motorhoz egy hatsebességes szekvenciális váltó kapcsolódik, de Torsen differenciálmű is helyet kapott az autóban. A tervezők nagy gondot fordítottak az alacsony tömegre, a karosszéria 65 százalékát ezért karbonból formázták.

## SZÁRNYRA KAPOTT

Kívül belül egyedülálló sportkocsit alkotott a Mercedes, hiszen az új szárnyas-ajtós SLS következetesen könnyű építéssel, fölényes menetdinamikával és példás biztonsággal kelt lelkesedést. A Mercit egy AMG 6,3 literes V8-as szárazkarteres első közép­motor hajtja, amely 571 LE és 650 newtonméter nyomaték leadására képes. A csillagos márka tervezői ter-

mészetesen a menetstabilitást is szem előtt tartva, a differenciállal egybeépített, hétfokozatú, duplakuplungos váltóművet és alumínium kereszt­lengőkaros sportfutóművet szereltek a szuper járgányba. Ehhez párosul az ideális súlyelosztás, valamint az alacsony súlyponthelyzet is, így az

SLS-nek mindössze 3,8 másodpercig tart a gyorsulás 100km/óra-ra, a csúcsebessége pedig 317 km/óra.



# Minőségi autóalkatrészek az élvonalban





# EVOLÚCIÓS ELMÉLET

Megjött az új Fiat Punto Evo

Megjött a Grande Punto frissített változata, de miután a Grande is kínálatban marad, az újat Evónak szólítják.

Felfrissült a Fiat húzómodellje, a Grande Punto, amely a változások mellett melléknevet is váltott, Punto Evónak hívják. És miről lehet megismerni az új változatot? Az orr kapott egy krómbajuszt, amellyel az 500-as sikeres retro-formavilágát idézik, a száj lejjebb csúszott, és egy műanyag elemmel kereszteszték. Hátraléka lett a lámpák rajzolata. Érkeztek

kiegészítők: új felnik, új matricák, hatféle tükördekor: jó játék felnőtteknek. Átütőbb a belső módosulása. Gondosabban tervezettek a formák, jobb minőségűek az anyagok. Technikailag is továbbfejlődött az autó, megjelentek az új szabályozott nyitású szívószelepekkel ellátott MultiAir benzinmotorok (1,4 literes 105 lóerő, turbó 135 lóerő, és marad a hagyományos, vezérgéppel közvetlenül vezérelt szívószeleplű 1,4 literes is 77 lóerő teljesítménnyel, amely azonos az Euro4-es motor teljesítményével) és a továbbfejlesztett dízelek. Egyik legfontosabb jellemzőjük, az újabb motoroknak, hogy már teljesítik az Euro5-öt. Az ilyen dízelekből az alap 1,3 literes marad 75 lóerős, a növelt teljesítményű Euro4-ként marad

90 lóerős, Euro5-ként 95 lóerős, az 1,6 literes dízel 120 lóerős. A 65 lóerős, 1,2 literes, 3 ajtós Evo ára 3 250 000 Ft, ami csak egy virtuális ár. Ugyanis már akcióval nyit a bevezetőkampány, így az ár 2 578 000 Ft, ez már jobban hangzik. Ha a roncsautó prémiumot is igénybe vesszük, akkor a kocsi 2 390 000 Ft-ért vehető el.



# Ez van!

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

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

# GarZone

RACING & ORGANIZATIONS & PROMOTIONS



Versenycsapatunk tagjai a 2009-es évadot fantasztikus sikerrel kezdték és zárták:



✓ Zapletal Miroslav – Ourednicek Tomas / Mitsubishi L200/

Dakar Rallye abszolút értékelés hetedik helyezés  
FIA BAJA KUPA abszolút értékelés második helyezés  
Magyar és cseh BAJNOK  
Közép-Európai Zóna Bajnokság abszolút értékelés második helyezés



✓ Porizek Zdenek – Sykora Marek / BMW X5/

Magyar bajnokság abszolút értékelés hatodik helyezés  
Magyar bajnokság T1D kategória BAJNOK  
Cseh bajnokság második helyezés  
Közép-Európai Zóna Bajnokság abszolút értékelés harmadik helyezés



✓ Fekete László / E-ATV/

Magyar bajnokság abszolút értékelés harmadik helyezés



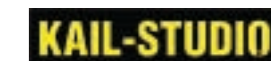
✓ Szabó László / Bombardier DS650 Baja/

Magyar bajnokság abszolút értékelés BAJNOK



✓ Hangodi Zoltán / YAMAHA RAPTOR/

Magyar bajnokság abszolút értékelés második helyezés



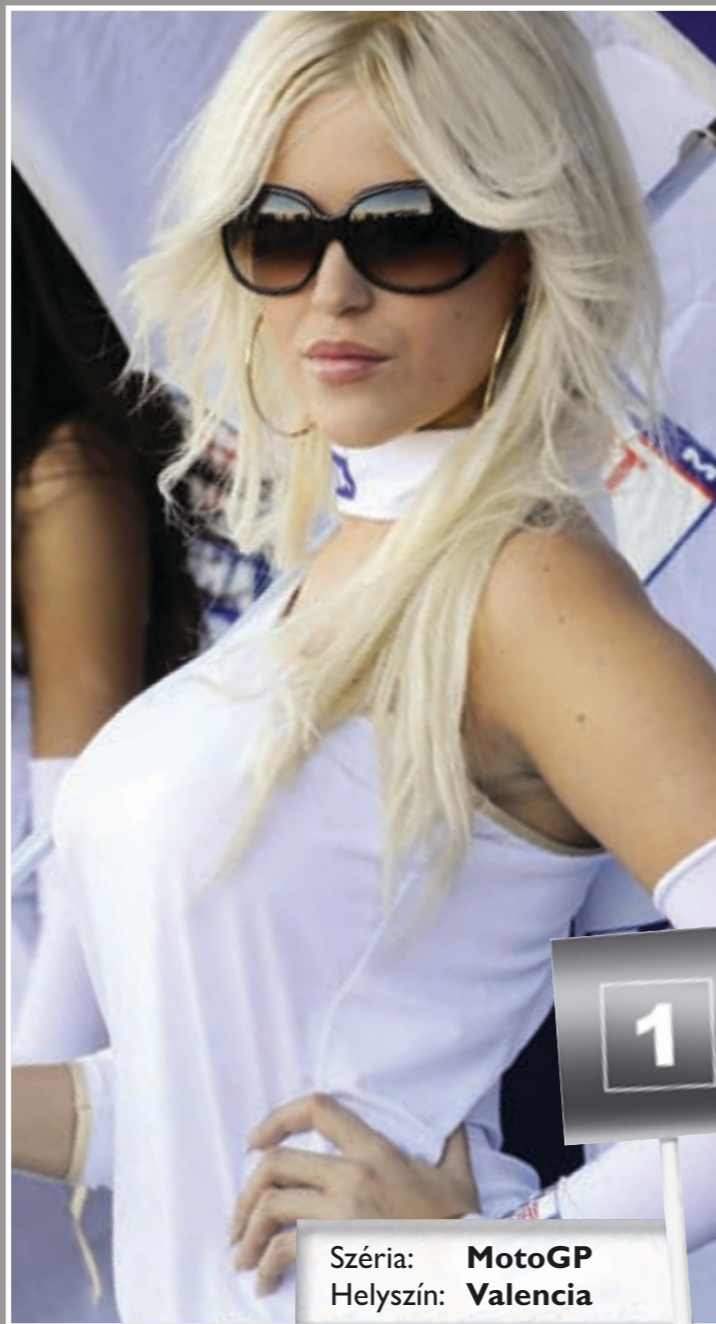


# RAJTRÁCS-FOTÓK

A novemberi versenyek legszebbjei



Széria: **Superleague Formula** Helyszín: **Jarama**



Széria: **MotoGP**  
Helyszín: **Valencia**



Széria: **WTCC** Helyszín: **Okayama**

**Autósport és Formula**



A szerkesztési anyagok vírusellenőrzését az ESET Smart Security programmal végezzük, amelyet a szoftver magyarországi forgalmazója, a Sicontact Kft. biztosít számunkra.

**Főszerkesztő:** Bethlen Tamás **Szerkesztő:** Mészáros Sándor **Munkatársak:** Bálint F. Gyula, Budur Gabriella, Csiki Gábor, Csóke Péter, Dávid Sándor, Farkas Livia, Frankl András, Fúzi András, Hámos Iván, Kárpáthy Zoltán, Mihályi Csaba, Nyüsti Anikó, Papp István, Pájer Ani, Schneider Andrea, Surányi Géza, Vajta Balázs, Weber Kata  
**Fotó:** Amber PR, ATR, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Formula One Pictures, HochZwei, Králing, Racing Babes, Rogosz Péter, Vámosi-Nagy Gergő  
**Szerkesztőségi titkár:** Buczkóné Kiss Marianna **Tördelőszerkesztő:** Schubert Szilvia **Nyomda:** Garmond Press Kft., 5600 Békéscsaba, Kétegyházi út 18.  
**Kiadó:** Beta Press Kft., 3529 Miskolc, Eszterházy u. 29. **Szerkesztőség:** 3529 Miskolc, Eszterházy u. 29., Tel.: 46/505-490, Fax: 46/505-491 **Postacím:** 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: levelezes@formula.hu **A terjesztés gondozása:** Eurokris Bt. **Terjesztés:** LAPKER Rt. **Előfizethető:** A szerkesztőségnek, levélcím: 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: elofizetes@formula.hu, Fax: 46/505-491 és a Magyar Posta Rt. Hírlap Üzletágánál (1008 Budapest, Orczy tér 1.), Valamennyi postán, kézbesítőknél, e-mailen: hirlapelofizetes@posta.hu, faxon: 1/303-3440. **További információk:** 40/444-444 **Előfizetési díj:** 6 hónapra 3490 Ft, 12 hónapra 7240 Ft **ISSN:** 1785-9484  
**Nem tudja megvenni magazinunkat kedvenc lapelárusító helyén?** Hívjon bennünket a 06 46 505490-es forródrótunkon hét közben 8-16 óra között, vagy írjon e-mailt a formula@formula.hu címre, és intézkedünk.  
**A kiadó írásos engedélye nélkül** a lap bármely fotójának, szövegrészének, illusztrációjának még részleges használata is tilos.  
**A szerkesztőség mindent megtesz annak érdekében, hogy a lap hűen tükrözze a valóságot,** így sem a kiadó sem a nyomda nem vállal felelősséget az esetlegesen előforduló hibáért.  
Minden adat a lapzártakori állapotokat tükrözi.  
**Az Autósport és Formula Magazin játékaik kizárólag magyar állampolgárok számára készülnek.** A kiadó munkatársai és családtagjai a játékban nem vehetnek részt. A nyerteseket telefonon értesítjük és kötelesek együttműködni a játékhöz kapcsolódó promóciós megjelenéseknél. Nevezés: név, cím és munkaidőben használatos telefonszám. Vitás kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzbeli nyeresékvisszafizetés nem lehetséges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.



TÖKÉLETESEN URALT IDŐ, ÉJJEL-NAPPAL.

## SEIKO

A TÖKÉLETESÉG KÖTELEZ

**SPORTURA.** Mint az analóg kvarc kronográf feltalálója, a SEIKO mindig is a tudatában volt annak, hogy nincs nagyobb megmérettetés egy órakészítőnek, mint a motorsport számára készíteni órát. Ezért megalkottuk a Sportura kollekción, mely kronográf órájával 1/5 másodperc pontossággal képes mérni az időt, s melyet ébresztővel, tükröződésmentes zafírüveggel és tökéletesen kézreálló koronával láttak el. Hiszen a motorsportok világában is minden a teljesítményen múlik. [seiko.hu](http://seiko.hu)





**A Sprint Motorsport minden szponzorának köszöni az egész éves támogatást és valamennyiüknek sikereiben gazdag boldog új esztendőt kíván!**

**HFC Technics Kft.**



**[www.lazi-text.com](http://www.lazi-text.com)**