A világ vezető F1-es magazinjának legizgalmasabb cikkeivel

Autósport és Formula

F1 RACING

WWW.FORMULA.HU

MAGYARORSZÁG MOTORSPORT MAGAZINJA

XII/7-8. szám

MNASZ ALAPÍTVA 1978

Az MNASZ kiemelt médiapartnere

Egy lány és egy autó:
Vivienn és a Škoda Fabia

SCHUMI

MENJEN VAGY MARADJON?

HÁTTÉRCSAPAT
Kik állnak Button mögött?

PÁRHUZAMOS TÖRTÉNET
Alonso és a Hungaroring

FŐSZEREPLŐ
Kiss Pál Tamás

164 OLDALON

9 771785 948009 11008

Ára: 795 Ft
Előfizetőknek: 499 Ft

A navigáció.



© insomnia

Nüvi 3790 T – a díjnyertes navigáció

Tapasztalja meg az egyedülálló navigációt, melyet az elegánsan keskeny nüvi 3790T nyújt Önnek! Az épületek és domborzati viszonyok 3Ds megjelenítésére, valamint több nyomópont érzékelésére is képes (multitouch) üveg kijelző kényelmes és egyszerű használatot biztosít. Élvezze továbbá a nüRoute™ technológia, a napi forgalmat elemző trafficTrends™ és a kedvenc útvonalakat eltároló myTrends™ szoftverek kínálta előnyöket, és használja a sávinformáció szolgáltatás, a csomópont előnézet, valamint a telefon kihangosítás funkciókat vezetés közben!

További információért látogassa meg honlapunkat: www.garmin.hu.

GARMIN® nüMaps GUARANTEE ecoROUTE FROM GARMIN NAVTEQ MAPS™

Autósport és Formula

Főszerkesztő: Bethlen Tamás
Szerkesztő: Mészáros Sándor
Munkatársak: Csiki Gábor, Dávid Sándor, Forgó János, Fűzi András, Kárpáthy Zoltán, Mihályi Csaba, Pájer Ani, Surányi Géza, Tóth Gábor
Fotó: Amber PR, ATP, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Formula One Pictures, HochZwei, Janics Attila, Kovács Niki, Kräling, Méhes Károly, Németvári László, Perusza Péter, Rogosz Péter, SpeedLight Photo Agency, Szabó Imre László, Tóth Gábor, Vámosi-Nagy Gergő
Szerkesztőségi titkár: Buczkóné Kiss Marianna
Tördelőszerkesztő: Schubert Szilvia
Nyomda: Radin Group, tel.: +36 30 280-6656, e-mail: kvadrat97@gmail.com
Kiadó: Beta Press Kft.
3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1.
Szerkesztőség: 3531 Miskolc, Thököly út 18. II/1., Tel.: 46/505-490, Fax: 46/505-491
e-mail: levelezes@formula.hu
Postacím: 3504 Miskolc, Pf. 90.,
A terjesztés gondozása: Eurokris Bt.
Terjesztés: LAPKER Rt.
Előfizethető: A szerkesztőségnél, levélcím: 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: elofizetes@formula.hu, Fax: 46/505-491 és a Magyar Posta Rt. Hírlap Üzletágánál (1008 Budapest, Orczy tér 1.). Valamennyi postán, kézbesítőknél, e-mailen: hirlapelofizetes@posta.hu, faxon: 1/303-3440.
További információk: 40/444-444

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

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

haymarket F1 RACING

Az Egyesült Királyságban megjelenő kiadvány után reprodukált szerkesztői anyagok a **Haymarket** tulajdonát képezik.
Engedélyezési igazgató: Alastair Lewis (Alastair.Lewis@haymarket.com).
A Formula One, Formula 1 és az F1 a Formula One Group Company részét képező Formula One Licensing BV védjegye, és engedély alapján kerül felhasználásra.

Együttműködő partnereink:

AQUAPROFIT

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

MAJD HA HAMILTON KALOCSAI MINTÁS OVERALLBAN…

Olyan dolgok történnek mostanában velünk, magyar motorsport-szurkolókkal, amiket nem is olyan régen még elképzelhetetlennek tartottunk.



Kaptunk egy ajándék WTCC-futamot (egy kiváló hazai versenyzővel együtt), aztán versenyt nyert nekünk egy elit formaautós kategóriában egy fiatal miskolci srác (okvetlenül olvassák el a GP3-as Kiss Pál Tamással készített interjút!), most meg azok a szülők vannak bajban, akik netalántán azt ígérték a gyereküknek, hogy „mész te ám a Forma-1-re majd akkor, ha Hamilton kalocsai mintás overallban vezeti a McLarenjét!" Merthogy ez is meg fog történni pár napon belül (lásd a mellékelt terveket), köszönhetően többek között kollégánk, Kalmár István kiváló ötletének, akit ennek kapcsán már fel is kapott a bulvár és a közmédia – utólag is köszönjük.

Ami a jegyvásárlást illeti, közel sem akkora kiadás, mint sokan sejtik, és mint amekkora élményt a személyes részvétel jelent a tévés közvetítéssel szemben. A magyar állampolgárságú szurkolók például már 10 000 Ft-ért kaphatnak egy háromnapos bérletet, a gyereknek meg 2500-ért vehetnek belépőt. Jutányos ár, ha azt vesszük, hogy első alkalommal láthatjuk az új gumitaktikákat és a szárnynyitogatós előzgetéseket a Hungaroringen, sőt ha szerencsénk van, még a Ferrari feltámadását is végignézhetjük, amely – vérmérsékletétől függetlenül mindenki beláthatja – jót tenne a Red Bull egyeduralmának időszakában az izgalmaknak. Alonso amúgy is nálunk ünnepli születésnapját. A matador négy éves volt, amikor az első Magyar Nagydíjat futották, ez pedig elgondolkoztatta a kollégáimat, és összegyűjtötte, mi minden esett meg kettőjükkel az elmúlt esztendők alatt.

Van persze ezen kívül még száz érdekes téma az ismét 164 oldalas, F1 Racing-cikkekkel dúsított és változatlan árú AFM-ben. Vegyék és vigyék, aztán olvasgassák a nyaralás alatt, vagy tegyék be a hátizsákjukba, és a mogyoródi lelátókon egy üresebb pillanatban nézegessék, esetleg kérjenek rá autogramot.

Szép nyarat és jó szurkolást kívánok Önöknek!

START auto

Minőségi
Autóalkatrészek

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

TARTALOMJEGYZÉK

2011. JÚLIUS–AUGUSZTUS

FORMULA-1

KÜLÖNVÉLEMÉNY **27**
Dávid Sándor rovata

KESZTYŰKÉRDÉS **28**
Marad vagy megy Michael Schumacher?

A DAMON HILL INTERJÚ **32**
Csevegés egy legendával – ebédszünetben

HAJÓZÁS **40**
Nem minden F1-es főnök utazik privát repülővel…

KIK ÁLLNAK MÖGÖTTE? **44**
Team Jenson Button

TECHNOLÓGIAI MESTERKURZUS **47**
Az F1 legféltettebb titkainak leleplezésére

AZ F1 LEGENDÁJA **49**
Frank Williams csak nekünk mondta el

ALONSO ÉS A HUNGARORING **52**
Párhuzamos történelem

AZ F1 MAGYAR HANGJA **58**
Czollner Gyula, a hazai kommentátor

MOTORSPORT

ELNÖKI NOTESZ **57**
Gyulay Zsolt múlt hónapja

AKKOR ÉS MOST **74**
Gabriele Tarquini az F1-es és a túraautós versenyzésről

MAGYAR FŐSZEREPLŐ **76**
Kiss Pál Tamás és a GP3

VILÁGSZÁM **80**
WSR a Hungaroringen

NOSZTALGIA-FESZTIVÁL **82**
Festival of Speed, Goodwood

HÁROMBÓL HÁROM **84**
MotoGP: Silverstone, Assen és Mugello

CSALÁDI VISZONYOK **86**
Apja fia: MotoGP-s famíliák

BORÚRA DERŰ **92**
Nyáregyházán legyőzték Németh Kornélt

KIVÁLÓ KÖRÜLMÉNYEK **94**
Bugyiban csatázott az MX Quad mezőnye

HARMADSZORRA **96**
Ogier ismét csapattársa és a Ford fölé kerekedett

FORDULT A KOCKA **100**
Veszprém Rali: Herczig győzelme

AUTÓK – LÁNYOK

EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ **122**
Vivien és a Skoda Fabia

ELEKTROMOS ÉLMÉNY **158**
Nissan Esflow: Másképpen gondolva

NYITOTT ÉGBOLT **160**
Menetpróba: Renault Megane CC

TELITALÁLAT **161**
Menetpróba: Ford Focus

RAJTRÁCSLÁNYOK **162**
Az elmúlt hónap legszebbjei



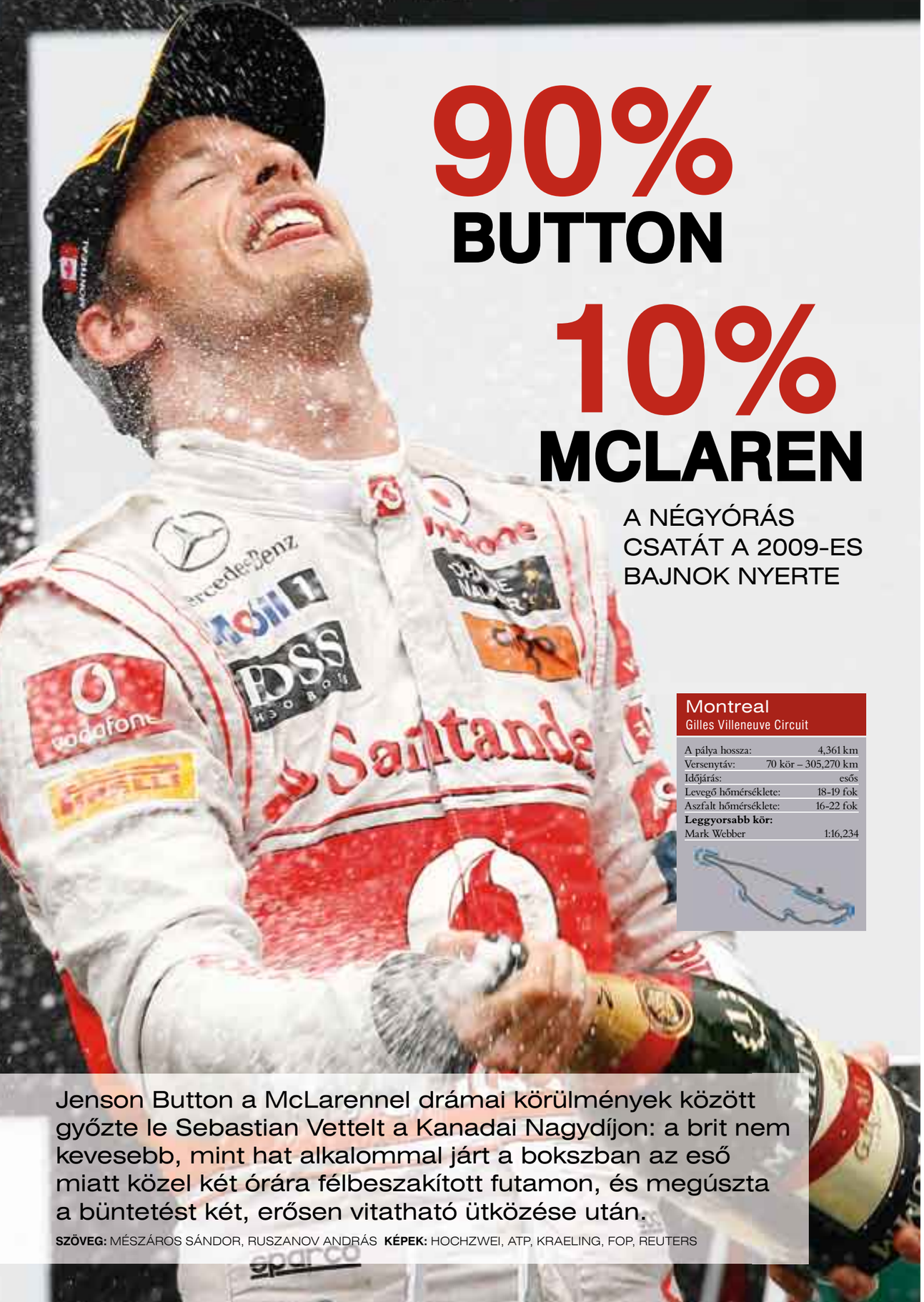




FÜSTBE MENT TERV

Bútor Róbert idén először ült bele olyan autóba, amellyel eséllyel szállhatott harcba az abszolút rali-bajnoki címért, és az idénynyitó versenyt meg is nyerte. Veszprém is jól indult: az első gyorsasági után a második helyen állt, de a második szakaszon eljött a végzet. Az egyik legnevesebb privát csapat, a P.H. Sport által felkészített Peugeot 207-es gyengülni kezdett, majd kis idő múlva ki is gyulladt. A pilóta és navigátora hiába észlelte hamar a bajt, az autóban található kis tűzoltó készülékkel már nem sikerült eloltani a tüzet. A páros sértetlenül megúszta az esetet, de a többszörös magyar ralibajnok számára örökké emlékezetes marad az elmúlt hétvége. Az anyagi kár 280 ezer euró, vagyis körülbelül 75 millió forint.

Fotó: Kummer Gyula
Veszprém, 2011. július 9. 15:48
NIKON D300 (rekesz: f/6.3, zársebesség: 1/500, fókusz: 70 mm, ISO: 100)



90% BUTTON

10% MCLAREN

A NÉGYÓRÁS CSATÁT A 2009-ES BAJNOK NYERTE

Montreal
Gilles Villeneuve Circuit

A pálya hossza:	4,361 km
Versenytáv:	70 kör – 305,270 km
Időjárás:	esős
Levegő hőmérséklete:	18-19 fok
Aszfalt hőmérséklete:	16-22 fok
Leggyorsabb kör:	
Mark Webber	1:16,234

Jenson Button a McLarennel drámai körülmények között győzte le Sebastian Vettelt a Kanadai Nagydíjon: a brit nem kevesebb, mint hat alkalommal járt a bokszban az eső miatt közel két órára félbeszakított futamon, és megúszta a büntetést két, erősen vitatható ütközése után.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR, RUSZANOV ANDRÁS **KÉPEK:** HOCHZWEI, ATP, KRAELING, FOP, REUTERS



Vettel jó előre hangsúlyozta, hogy a start-stop jellegű montreali pálya nem a legkedvezőbb a gyors kanyarokban erős Red Bullnak. Kissé borús jóslatait megfejelte azzal, hogy a pénteki első tréningen egy agresszív szegélykőmászás után a Bajnokok Falának csapta az RB7-est, de ez sem hátráltatta annyira, hogy kiszoruljon a pole pozícióból.

Míg a német az 1:13,014-es idejével a Ferrari-duót, Fernando Alonsót és Felipe Massát maga mögé utasítva behúzta az újabb rajtelsőséget, addig Button csak a vártnál jóval szerényebb 7. rajthelyet tudta megcsípni. Ekkor szinte elképzelhetetlennek tűnt, hogy a két versenyző drámai csatában, az utolsó körben dönti majd el a győzelem sorsának kérdését, másnap azonban a szakadó eső úgy kavarta a kártyákat, hogy mégis így alakult…

A viadal a biztonsági autó mögött vette kezdetét, a mezőny esőgumikon, az állítható hátsó szárny használatának tilalma alatt vágott neki a távnak. A Mercedes SLS AMG öt kört töltött a pályán, majd a repülőrajtnál Vettel megőrizte az elsőséget a támadó Alonsóval szemben.

Az 5. helyről rajtoló Lewis Hamilton az első kanyarban nekikoccant a 4. pozícióból induló Mark Webbernek: a Red Bull visszacsúszott a 14. helyre, majd a McLaren britje a következő fordulóban Michael Schumachert próbálta előzni a hajtűnél, de elszúrta a manővert, így Button mögött, a 7. helyen kötött ki. 2008 világbajnoka a 8. fordulóban a célegyenesben próbált meg





A PIRELLI JELENTI

„Ez volt idén az egyik legizgalmasabb és legkiszámíthatatlanabb verseny: Jenson Button fantasztikusan vezetett, és mind a három dobogós helyezés csak a legutolsó körben dőlt el. Végül esős lett a futam, és bizonyíthatott a PZero narancssárga esőgumi, valamint a PZero kék intermédia abroncs. Miután újraindult a verseny, érdekes volt látni, mikor jött el az a pont, amikor az esőgumit és intermédia abroncsot lecserélték, ezt eddig még nem volt alkalmunk látni verseny folyamán: ez kulcsfontosságúnak bizonyult a stratégia szempontjából, ahogy Button és Vettel példája mutatta. Nagyon élveztük Kamui Kobayashi teljesítményét is, aki fantasztikusan vezetett egy olyan versenyen, amelyre megérte várni: a végső küzdelem a dobogós helyekért az évad eddigi legkimagaslóbb eseménye volt.”

Paul Hembery, a Pirelli Motorsport igazgatója

MINDENFÉLE

Sebastian Vettel idei hatodik, pályafutása huszonegyedik pole pozícióját szerezte meg a montreali időmérő edzésen. Ez volt a Forma-1 történelmének századik német rajtelsősége, illetve a Red Bull zsinórban nyolcadik pole-ja: az energiaitalos együttes ezzel új csúcsot állított fel.

Jenson Button idei első, pályafutása tizedik diadalát aratta Kanadában: első észak-amerikai diadalával a brit 21 futamon át tartó nyeretlenségi szériát szakított meg. A „tizedesek” táborában a 2009-es világbajnok olyan versenyzőkhöz csatlakozott, mint például James Hunt, Jody Scheckter, Gerhard Berger és Ronnie Peterson. A brit sofőr sikere a 12. olyan győzelem volt a Forma-1-ben, amely utolsó körös előzéssel született.

Az időjárásnak köszönhetően több rekord is született a Kanadai Nagydíjon. Több mint négyórás időtartamával ez volt minden idők leghosszabb Forma-1-es futama, s a kétórás kényszerszünetnek köszönhetően a leglassabb is: az átlagsebesség 74,8 kilométer/óra volt, így a statisztikákban az 1950-es Monacói Nagydíj a 98,7 kilométer/órás átlagsebességével a 2. helyre csúszik vissza. Öt biztonsági autós fázisra sem volt még példa soha a Forma-1-ben, ráadásul a táv 46 százalékát futották safety car mögött. Ebben a tekintetben a csúcsot a tavalyi, koreai futam tartotta, ahol a táv 44 százaléka zajlott safety car mögött.

Michael Schumacher és Pedro de la Rosa Mario Andrettit és Vittorio Brambillát idézte az 1980-as Olasz Nagydíjról, ugyanis azóta először fordult elő, hogy két, 40 év feletti versenyző volt a mezőnyben. De la Rosa egyébként a pénteki második edzés előtt 10 perccel tudta meg, hogy be kell ugrania a monacói időmérő-baleset utóhatásait nyögő Perez helyére: a spanyol a szombati szabadedzésen összetörte a C30-ast, majd a 17. helyre kvalifikálta magát, végül pedig a 12. pozícióban fejezte be az összecsapást.

Jaime Alguersuari kimaradt a sűrűjéből, de jól járt: a spanyol reménység autóját a rajt előtt esőre konfigurálta át a Toro Rosso, így a bokszutcából kellett rajtolnia, de 8. helyezésével pályafutása eddigi legjobb eredményét érte el. Dicséretet érdemelt a 10. helyen záró márkatárs, Sebastien Buemi is, aki már a hetedik futamon elérte a 8 pontot: tavaly egész évben gyűjtött ugyanennyi egységet.



elmenni márkatársa mellett, aki egy vitatható manőverrel balra húzódott, összekoccantak, és Hamilton a falnak csapódva kiesett.

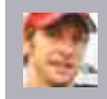
A romeltakarítás idejére pályára hajtott a biztonsági autó, Button pedig a bokszba ment



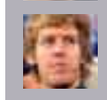


intermediate abroncsokért, és a 12. helyre tért vissza. A viadalt a 12. körben indították újra, és a bírák azonnal jelezték, hogy Buttonra áthajtásos büntetést szabtak ki, mert túl gyorsan ment a safety car mögött. Míg Vettel őrizte a vezetést Alonso és Massa előtt, addig a McLaren hamar letudta a büntetést, és visszaesett a 14. pozícióba. A spanyolt a 18. körben a bokszba rendelték intermediate abroncsokért, mert látták, hogy Button a leggyorsabb a pályán. A ferraris a 8. helyre tért vissza, Vitalij Petrov Renault-ja és az ekkor már az oroszt üldöző McLaren elé. Percekkel később kiderült, hogy a Ferrarinál rosszul döntöttek: a 20. kör magasságában özönvízszerű eső zúdult a pályára, így biztonsági okokból újfent pályára érkezett a safety car. Noha a bokszutcában beindult a nagyüzem, öt biztonsági autós kör után piros zászlóval félbeszakították a viadalt, s azt csak közel két órával később, szintén biztonsági autós felvezetéssel indították újra.

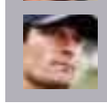
A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1. **Jenson Button:** „Akkor is elégedett lennék, ha nem én nyertem volna. Valószínűleg ez volt az eddigi legjobb futamgyőzelmem. Ma úgy éreztem, mintha a bokszban több időt töltenék, mint a pályán, de a srácok nagyszerűen alakították a stratégiát. Voltak a futamnak olyan periódusai, amikor szerencsések voltunk. Élveztem, ahogyan átvágtam a mezőnyön."



2. **Sebastian Vettel:** „Természetesen csalódott vagyok. Nagyon nehéz verseny volt az elejétől a végéig, és minden körben az élen álltam, leszámítva a legfontosabbat. Az utolsó biztonsági autós fázist követően talán túlságosan konzervatív voltam. Nagy árat kellett fizetnem az egyetlen hibámért. Nem a legjobb érzés, hogy végig vezettünk, és mégsem sikerült megnyerni a futamot."



3. **Mark Webber:** „Két körrel hamarabb rakattam fel a slicketket, mint a többiek, és ez elég volt ahhoz, hogy újra játékba kerüljek. Néhány srác mellett nagyon nehéz volt elmenni, mert a nedves körülmények miatt rendkívül szűk volt az ideális ív, de végül sikerrel jártam. Szerintem ma olyan eredmények születtek, amelyeket mindannyian megérdemeltünk."

Az SLS AMG 9 körön át vezette a mezőnyt, mire a pálya elég jó állapotba került ahhoz, hogy újrainduljon a verseny. Vettel megőrizte az elsőséget a rajtrácson állva kereket cserélő Kobayashi és a japánt az első kanyarban keményen támadó Massa előtt. Miután a mezőny zöme felrakatta az intermediate abroncsokat, s a 37. fordulóban Vettel is letudta kerékcseréjét és az élre tért vissza, Button a 3-as kanyarnál ütközött Alonsóval: míg a spanyol a szegélykövön fennakadva kiesett, addig a brit megúszta egy bal első defekttel, igaz, a bírák azonnal jelezték, hogy a Hamilton-incidenshez hasonlóan ezt az esetet is kivizsgálják.

Az ütközés után négy körön át újra a biztonsági autó vezette a mezőnyt, s Vettelnek ezúttal is sikerült megőriznie a vezető pozíciót az újraindításnál. A németet Kobayashi, Massa és Heidfeld követte, de hamar beindult az őrület, ugyanis Charlie Whiting a 42. fordulóban annak ellenére is engedélyezte az állítható hátsó szárny (DRS) használatát, hogy az aszfalt még mindig nedvesnek volt mondható.

Schumacher a DRS-nek köszönhetően megtáltosodott, és visszatérése óta a legjobb formáját hozva, szebbnél szebb előzéseket produkált. Az 51. körben például egyszerre tudta le az egymással csatázó Kobayashit és Massát, felugorva a 2. helyre. Webber már az 51. körben bevállalta a slick abroncsokat, Schumacher és Massa pedig az 53. körben tette ugyanezt, de a ferraris rá is faragott, mert a pályára visszatérve keresztbe állt, összetörte az orrkúpot, így újra a bokszba kellett hajtania, és el is tűnt a közvetlen élmezőnyből.

Vettel is az 53. körben rakatta fel a slicketket, és Schumi, valamint Webber előtt az élen tudott maradni. 13 körrel a leintés előtt újabb biztonsági autós fázis következett, mivel Nick Heidfeld hátulról neki ütközött az 5. helyen autózó, de hirtelen lelassuló Kobayashi autójának. Az SLS AMG 9 körrel a vége előtt távozott a pályáról: Vettel ötödször is megtartotta a vezető pozíciót, mögötte pedig Webber, Schumacher és Button csatázott. Az ausztrál a 65. körben megelőzte a Mercedest, de mivel az utolsó sikánt levágta, újra maga elé kellett engednie azt. A következő körben a Red Bull pilótája elkövette ugyanezt a hibát, ráadásul ekkor Button is megelőzte.

Button aztán hamar túljutott Schumin, az utolsó körben pedig levadászta a KERS nélkül menekülő Vettelt: a német elfékezte magát, így a brit győzött, de sikere csak órákkal később lett biztos, amikor bírák versenybalesetnek minősítették a Hamilton- és az Alonso-incidenst is. Schumi dobogós lehetett volna, azonban Webbernek harmadik próbálkozásra sikerült megelőznie, így a 4. helyen zárt.

Petrov a nagy balhékból kimaradva az 5. helyen kormányozta célba a Renault-t, Massa és Kobayashi előtt, míg a pontszerző zóna egy Toro Rosso–Williams szendviccsel egészült ki: Jaime Alguersuari last-minute esőkonfigurációval, a bokszutcából indulva kapaszkodott fel a 8. helyre, maga mögé utasítva a káoszból a rutinjával profitáló Rubens Barrichellót és saját márkatársát, Sebastien Buemit.





Balra a Webberrel kakaskodó Hamilton, fent a kiváló hétvégét produkáló, de a dobogóról végül ismét lemaradt Schumacher

A Kanadai Nagydíj végeredménye

1. **Jenson Button**	McLaren	MP4-26-Mercedes	70 kör, 4:04:39.537
2. **Sebastian Vettel**	Red Bull	RB7-Renault	+ 2,709
3. **Mark Webber**	Red Bull	RB7-Renault	+ 13,828
4. **Vitaly Petrov**	Renault	R31	+ 14,219
5. **Michael Schumacher**	Mercedes	MGP-W02	+ 20,395
6. **Felipe Massa**	Ferrari	150 Italia	+ 33,225
7. **Kamui Kobayashi**	Sauber	C30-Ferrari	+ 33,270
8. **Jaime Alguersuari**	Toro Rosso	STR6-Ferrari	+ 35,964
9. **Rubens Barrichello**	Williams	FW33-Cosworth	+ 45,117
10. **Sébastien Buemi**	Toro Rosso	STR6-Ferrari	+ 47,056
11. **Nico Rosberg**	Mercedes	MGP-W02	+ 50,454
12. **P. de la Rosa**	Sauber	C30-Ferrari	+ 1:03,607
13. **Vitantonio Liuzzi**	HRT	F111-Cosworth	+ 1 kör
14. **Jérôme d'Ambrosio**	Virgin	MVR02-Cosworth	+ 1 kör
15. **Timo Glock**	Virgin	MVR02-Cosworth	+ 1 kör
16. **Jarno Trulli**	Lotus	T128-Renault	+ 1 kör
17. **Narain Karthikeyan**	HRT	F111-Cosworth	+ 1 kör
18. **Paul di Resta**	Force India	VJM04-Mercedes	
Nem értek célba:			
Pastor Maldonado	Williams	FW33-Cosworth	61. kör
Nick Heidfeld	Renault	R31	55. kör
Adrian Sutil	Force India	VJM04-Mercedes	49. kör
Fernando Alonso	Ferrari	150 Italia	36. kör
Heikki Kovalainen	Lotus	T128-Renault	28.kör
Lewis Hamilton	McLaren	MP4-26-Mercedes	7. kör

Jerome D'Ambrosio, a Virgin Racing újonca fennakadt a 107 százalékos szabályon az időmérő edzés első felvonásában: a Q1-ben 1:18,989 volt a szintidő, az első éves belga azonban csak 1:19,414-es kört tudott futni. Ebben szerepet játszott az is, hogy pénteki bukása után a tartalékkasztni felhasználásával építették újjá az autóját, így szombat reggel tulajdonképpen mindent elölről kellett kezdenie. D'Ambrosio végül a versenybíróság külön engedélyével rajtolhatott a futamon, amelyet a 14. helyen zárt.

Minden idők egyik legnagyszerűbb Forma-1-es győzelmének titulálta Jenson Button sikerét a McLaren főnöke, Martin Whitmarsh: „Ez a siker 90 százalékban Jensonnak, 10 százalékban az autónak volt köszönhető. Végig összeszedett maradt, kibírta a ránehezedő nyomást, egyszerűen csodálatos munkát végzett" – méltatta a 2009-es világelsőt a McLaren-vezér.

Noha Lewis Hamilton szemlátomást háborogva nyugtázta Button manőverét, amely a kieséséhez vezetett, Martin Whitmarsh csapatfőnök szerint nem kell attól tartani, hogy elszabadul a pokol a két McLaren-menő között: „Nem lesz itt semmi gond, hiszen mindketten hasonlóan látták a történteket. Lehet, hogy az emberek bírálnak bennünket emiatt, de mi így működtetjük a versenycsapatunkat. Szerintünk sima versenybaleset történt, s szerencsére így látták az FIA versenybírái is, akik a nagy felfordulás közepette is kiváló munkát végeztek. Vannak balesetek, amelyekért senki nem tehető felelőssé, és ez is egy ilyen volt."

Nico Rosberg garázs feletti névtáblájára – a versenyző becenevére utalva – Britney Spears arcképét festették a mókás kedvű montreali szervezők. Bár Rosberg nem túlságosan rajong az ominózus becenévért, kisebb gondja is nagyobb volt annál, hogy emiatt hergelje magát: míg Michael Schumacher idei legjobbját produkálva a 4. helyen végzett, addig a német szupertandem ifjabb tagja a pontszerzők közül kiszorulva 11. lett. „Legalább izgalmas verseny volt, a rajongók biztosan élvezték" – mondta kissé csalódottan a futam után.



AKKOR NYERJ, MIKOR JÓL ESIK!

A HELYSZÍNRŐL JELENTETTÜK

Ruszanov András kollégánk sokat repült, hogy közelről láthassa Montrealt, ahol az év eddigi legjobb versenyén kívül azért sok más érdekesség is akadt...



A híres versenypálya...



... és a még híresebb montreali belváros

32. alkalommal adott Montreal, s azon belül is az Île Notre-Dame „rendezvous”-t a Formula-1 világbajnokságnak. Míg a hetvenes évek közepén kialakított mesterséges szigeten a pályaversenyzés csúcskategóriájának remekművei hasítottak, addig Kanada második legnagyobb városának szívében ugyanezen „műalkotások” utcai változatait csodálhatta meg a járókelő. Az itteni Váci utcára emlékeztető St. Catherine street-től kezdődően a Maisonneuve Boulevard-ig a futam hétvégéjén a talján „hármasfogat” (Bugatti, Lamborghini, Ferrari) valamelyik típusa állandó látványosságot nyújtott. De a város legelegánsabbnak számító hotelje, a Le St. James még ezen is túltett. A maranellóiak legújabb, 599 GTO és 458 Italia csodajárgányai mellett a világ jelenleg leggyorsabb jetje, a Beechcraft Hawker is landolási, pontosabban parkolási engedélyt kapott náluk.

A város amúgy sem csekély programkínálata egyszerűen lenyűgöző: Jazz, FrancoFolies és komédiafesztiválok egész sora már ráhangoló eseménynek sem utolsó. A Cirque du Soleil show-ról nem is szólva, melynek alapító atyja, Guy Laliberté az egyik állandó vendég a F1-es paddock-ban. A könnyedebb műfaj és az éjszakai élet kedvelői sem unatkozhattak: a Newtown bár koktéljai méltán híresek errefelé, és persze nemcsak a helyiség egykori tulajdonosa miatt (Jacques Villeneuve). A Primadonna étteremben péntek este Richard Bransonba botolhattuk, kinek Forma-1-es kötelezettsége mellett ráadásként cége a város utcai fesztiváljainak hivatalos szponzora is ez évben. A másik kimondottan előkelő esti szórakozóhelyen, a Times Supper Club-ban Mickey Rourke vert tanyát, aki itt forgatja legújabb filmjét Halhatatlanok címmel. Aki pedig a St. Denis street-re tévedt, La Mouche-ban Lewis Hamilton kedvesével partizhatta át az éjszakát. Mégis az exkluzivitásban magasan a Ferrari járt élen, hisz a gyár és a csapat esti fogadására a belépőhöz minimum egy szexi mosoly, avagy egy fekete American Express kártya szükségeltetett, utóbbi korlátlan hitelkerettel... Egy másik menő ajánlat a Justin Timberlake, Paris Hilton és Christina Aguilera kedvenc partimesterének tartott DJ Gusto bizonyult, aki a Buonanotte klubban várta a korán érkezőket. (Könnyebb volt ugyanis futamot nyerni, mint az eseményére este 8 után bejutni.)

Montrealban mindenki imádja a Forma-1-et, melynek a hagyományon túl, ehelyütt mítosza van. Gilles Villeneuve-öt nem kell senkinek bemutatni, már életében legenda volt, azóta pedig a nevét viselő pálya vonzza immáron a rajongók millióit. Ez az itt élőkből áramló lelkesedés olyannyira érezhető, hogy majd valamennyi pilóta kedvenc helyei között tartja számon a Kanadai Nagydíjat. Niki Lauda sem véletlenül faggatja a rekorder Schumachert a nyerési esélyekről, ahogy az sem meglepő, hogy erre a nagydíjra látogat el sűrűn Jean Alesi. Ahogy ezúttal tiszteletüket tették – még ha csak egy futó bokszvizit erejéig is – a sport és a művészvilág prominens képviselői is. Colin Farrell a Lotus Renault vendégeként járt a pályán, a kissé extrém vörös-göndör paróka pedig az épp a városban koncertező Rihannát rejtette. De Los Angelesből az a Lakers sztár, Andrew Bynum is átrepült Montrealba, aki az NBA rájátszásának egyik botrányhőse volt idén. Kellemes emlékeket ébresztett ugyanakkor Eddie Jordan megjelenése, akinek mindenki dobott egy “hello, hogy vagy”-ot.

S a futam? Az, újfent nem hazudtolta meg magát. Káosz, új rajt, biztonsági autók, sárga zászlók, balesetek, és talán annyi eső, melyből Noé sem láthatott kevesebbet anno… Ki más, mint a szerencse kegyeltje, a bolondos futamok örök nyertese Jenson Button vitte haza az idei trófeát. Pedig az utolsó körig Vettelnek állt a zászló, dehát a 2006-os magyar verseny óta tudjuk, az angol szlogenje nem más, mint: „akkor nyerj, mikor jól esik”.

ÜDVÖZLET MONTREALBÓL





UNALOMFUTAM

A NÉMET VILÁGBAJNOKOT VALENCIÁBAN SEM TUDTÁK MEGÁLLÍTANI

Sebastian Vettel a montreali szépséghiba után idei hatodik elsőségét is behúzta az Európa Nagydíjon, amelyet egy szabályváltozás miatt csodaváró hangulat előzött meg, de izgalmak helyett a viadal végül unalomba fulladt.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR **KÉPEK:** HOCHZWEI, ATP, KRAELING, FOP, REUTERS

Míg a melegbefúvásos diffúzor betiltását Silverstone-ra írta elő az FIA, addig a motorelektronikai beállításokkal való trükközés már az Európa Nagydíj előtt tiltólistára került. Egészen pontosan azt szabta meg a felügyelő testület, hogy a csapatok az időmérő edzés és a futam között nem változtathatják meg a vezérlőelektronika beállítását, s mivel ez elméletileg csökkenti a Red Bull fő fegyverének tartott melegbefúvásos diffúzor működési hatékonyságát, a közvélemény arra számított, hogy a valenciai kvalifikáción megszakadhat az energiaitalos hegemónia.

Mivel pénteken Fernando Alonso bizonyult a leggyorsabbnak a Ferrarival, úgy tűnt, lehet alapja az előzetes teóriának, másnap azonban minden visszazökkent a régi kerékvágásba. Vettel az utolsó szabadedzésen az élre állt, s nem irgalmazott az időmérőn sem: mindhárom felvonást megnyerte, a Q2-ben pályacsúcsot futott, a Q3-ban tovább javította azt, így a világbajnok 1:36,975-ös ideje nemcsak pole-időként, hanem új körrekordként vándorolt a statisztikai adatok közé. Mark Webber a másik Red Bullal egyedüliként tudott javítani a Q3-ban futott gyors körök második hullámában: bár Vettelnél 0,188 másodperccel lassabb volt, a Q1-ből csak visítva továbbjutó ausztrál eredménye így is elég jó volt ahhoz, hogy az energiaitalosoké legyen az első rajtsor. A Red Bullok mögé egy McLaren és egy Ferrari kapaszkodott fel, Lewis Hamilton és Fernando Alonso révén: a középkemény gumikon küszködő brit, valamint a nyitónapon mutatott formájához képest megtorpanó spanyol több mint 0,4 másodpercet kapott az elsőséget megszerző címvédőtől. Őket a két csapattárs, Jenson Button és Felipe Massa követte, míg a negyedik sor a két Mercedesé, Nico Rosbergé és Michael Schumacheré lett: a hétszeres világbajnok sietve ki is jelentette, hogy bár Montrealban biztatóan muzsikált, itt bizony nem sok esély van a hőn áhított dobogós helyezésre…

Vasárnap az évad eddigi legunalmasabb összecsapását láthatta a nagyérdemű: míg Montrealban Vettel izgalmak közepette veszítette el a győzelmet, addig itt egy eseménytelen futamon diadalmaskodott. A német a rajtnál megőrizte a vezető pozíciót, az első néhány körben szert tett némi előnyre, s a három problémamentes kerékcserével teljesített táv utolsó etapjában a leggyorsabb kört is megfutotta: az 53. körben produkált 1:41,852-es idejével



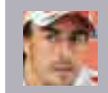




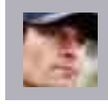
A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1. **Sebastian Vettel:** „Nem tudom, hogy mi minden történt a futamon, mert engem teljesen elnyelt a versenyt. Minden egyes kört élveztem. Fernando és Mark próbáltak nyomást gyakorolni rám, néha hamarabb, néha később mentek a bokszba. Nekem tetszik ez a pálya, ráadásul a csapat is nagyszerű munkát végzett. Hibátlan hétvégén vagyunk túl, elégedett vagyok az eredménnyel."



2. **Fernando Alonso:** „A második hely volt a maximum, amire pályázhattunk. Az, hogy a Red Bull autói között végeztünk, csodálatos érdem. Monacóban jó teljesítménnyel lettem második, Kanadában viszont hiába mentem jól, nem tudtunk pontot szerezni. Ez a második hely azt mutatja, hogy jó irányba haladunk, és a következő néhány futamon egyre közelebb kerülünk hozzájuk."



3. **Mark Webber:** „Lehettem volna második is. Szerintem ez volt a legjobb versenyem idén, nagyon szoros csatát vívtunk. Elégedett vagyok, de tudom, hogy hibáztam. Nem tudtam, hogy a középkemény abroncsok hogyan muzsikálnak majd a kivezető körben, így kockáztattam és veszítettem. A végén már a váltóval is gondok voltak, de legalább jókora előnyünk volt a McLarennel szemben."

MINDENFÉLE

Sebastian Vettel minden tekintetben javított Valencia utcáin: idei hetedik pole-pozíciójával a német 22-re növelte karrierje rajtelsőségeinek számát, míg szezonbeli hatodik diadala pályafutása 16. győzelme volt. Ezzel az örökranglista 13. helyére kapaszkodott fel, ahol a legendás Sir Stirling Mossal osztozik.

Idén minden korábbinál megbízhatóbbak a Forma-1-es autók, s ezt nem csak a valenciai célbaérkezési rekord bizonyítja. A Die Welt című német lap által készített összesítés szerint az első nyolc futamon 18 olyan kiesés volt, amelyet műszaki hiba idézett elő, szemben a tavalyi évad hasonló fázisával, amikor már 38-nál tartott a mezőny. Ez természetesen nem mindenkinek tetszik: „Amikor elkezdtem versenyezni a Forma-1-ben, a pilóta csak azt tudta, hogy el fogja kezdeni a versenyt, azt nem, hogyan fejezi majd be azt. Ez két dolgot is befolyásol. Egyrészt a kisebb csapatoknak jóval kevesebb esélyük van arra, hogy beverekedjék magukat a pontszerzők közé, másrészt az F1 is veszít valamit a varázsából" – írta a mezőny harmadik legtapasztaltabb versenyzője, a Lotus színeiben versenyző Jarno Trulli a La Repubblica című lap hasábjain.

Michael Schumacher, a Mercedes GP hétszeres világbajnoka két nagy beismerést is tett Valenciában: egyrészt elismerte, hogy hibázott, amikor ütközött Petrovval, másrészt kijelentette, hogy a kvalifikáció reálisan megmutatta, hogy a csillagos márka jelenleg csak a negyedik erőt képviseli a Forma-1-ben. „Szerintem túlságosan optimista dolog lenne arra számítani, hogy támadást intézhetünk a három nagy csapat ellen, ugyanis a rajtpozícióink reális képet adtak arról, hogy jelen pillanatban hol tartunk" – fogalmazott a német veterán.

David Guetta francia sztár-DJ volt a Valenciában is megrendezett F1 Rocks zenei esemény kiemelt fellépője. A gall élvezettel kalandozott a paddockban, ahol többek között a Ferrarinál is vendégeskedett.













Hiába a Pirelli abroncsok, Valenciában Vettel simán nyerte a versenyt

megkoronázta idei hatodik, pályafutása tizenhatodik diadalát. Mivel a McLarenek küszködtek, Alonso szerezte meg a 2. helyet, megörvendeztetve ezzel hazai közönségét. A 4. helyről rajtoló spanyol a futam elején legyűrte Hamiltont, míg csapattársa, Felipe Massa még jobban indult, és egy szemfüles, bátor manőverrel mindkettejüket megelőzte. A brazil Webber mellett is megpróbált elmenni, erőfeszítése azonban kudarcba fulladt, sőt, márkatársa visszafoglalta a 3. pozíciót. Alonso ettől kezdve Webberrel harcolt: a 21. körben egy előzési manőverrel a Red Bull elé került, de nem tudott meglépni előle, így amikor a bokszkiállások második körében az ausztrál egy körrel korábban letudta a kerékcserét, sikerült visszaelőznie a spanyolt. Ezzel a párharc nem ért véget, ugyanis az utolsó kerékcserénél a hispán húzott nagyot: három körrel tovább maradt a pályán, mint a Red Bull pilótája, így elé tért vissza, s mivel az RB7 váltója rakoncátlankodni kezdett, Webber elveszítette az esélyeit Alonso ellen, és be kellett érnie a 3. helyezéssel.

Hamilton csak a 4. helyen futott be, mivel MP4-26-osa szinte zabálta az abroncsokat, így a 2008-as világbajnokot a mérnöke egyfolytában arra utasította, hogy ügyeljen a túlmelegedő gumikra. Button ezúttal a szerény 6. helyet szerezte meg: a 2009-es vb-első a rajtnál alulmaradt Rosberggel szemben, s mire a 6. körben egy bátor előzéssel legyűrte a Mercedest a 2-es kanyarnál, már túlságosan nagy volt a hátránya az élen haladókhoz képest, ráadásul rontotta a helyzetét az is, hogy a McLarenben bedöglött a KERS. A wokingi tandem tagjai Massát fogták közre: a Ferrari brazilja hiába indult látványosan, rendre hosszúra nyújtotta az etapjait, a második kiállását a bal hátsó kerék cseréjével el is szúrta a szervizcsapat, így csak az 5. helyen végzett. A McLaren–Ferrari szendvics mögött Rosberg zárt, aki egyedüliként képviselte a Mercedest a pontszerzők között, miután Schumacher esélyei hamar elszálltak. A hétszeres világbajnok az első kerékcseréje után, a pályára visszatérve koccant Vitalij Petrov Renault-jával a bokszutca kijáratánál: az Ezüstnyíl első szárnya letört, s bár két ízben kellett a bokszba látogatnia. Jól jött a 9. hely a sanghaji verekedésbotrány miatt veszélyben lévő Sutilnak, aki nagy csata után Nick Heidfeldet tartotta maga mögött: ezzel a Renault-nál Robert Kubicát helyettesítő németé lett az utolsó pontszerző hely. Heidfeld mögött a Sauber újonca, a két futam után visszatérő Sergio Perez zárt, akinek ismét sikerült nagyot alakítani a gumikkal: a mezőnyből egyedüliként csak egyszer cserélt kereket a futam során.

Bár a futamon kevés emlékezetes dolog történt, született egy új rekord: mind a 24 versenyző célba ért, így a valenciai viadalé az F1-es történelem legnépesebb befutója, ráadásul olyan esetre, hogy minden induló eljutott a kockás zászlóig, eddig csak háromszor volt példa a száguldó cirkuszban.

PIRELLI-JELENTÉS

„Ez minden kétséget kizárólag nem volt olyan nagyszabású verseny, mint amilyet ebben a szezonban Kanadában, Monacóban és Kínában láttunk. Ismét érdekes stratégiákat figyelhettünk meg, bár nyilvánvaló volt, hogy a három kiállásos a nyerő, ahol a gyorsabb autók maximálisan kihasználhatják a PZero sárga abroncs előnyét. A következő futam a silverstone-i lesz, egy újabb nagy sebességű versenypálya, mely ismét számtalan akciót tartogat számunkra az élmezőnyben."

Paul Hembery, a Pirelli Motorsport igazgatója





Alonso nagy taktikai csatát vívott Webberrel, akit végül hazai közönség előtt le is szorított a pódium második fokáról

a veterán sofőr a Force Indiás Adrian Sutil ellen bemutatott egy látványos előzést, az orrkúpcsere miatt visszaesett és csak a 17. helyen intették le.

Jaime Alguersuari révén egy Toro Rosso végzett a 8. pozícióban: miután a hazai pályán autózó spanyol reménység az időmérőn – zsinórban harmadszor – a Q1-ben búcsúzott és csak a 18. helyről indulhatott, sikerült kihasználnia azt, hogy a háromkiállásos trenddel ellentétben csak

Az Európa Nagydíj végeredménye

1. **Sebastian Vettel**	Red Bull	RB7-Renault	57 kör, 1:39:36.169
2. **Fernando Alonso**	Ferrari	150 Italia	+ 10,891
3. **Mark Webber**	Red Bull	RB7-Renault	+ 27,255
4. **Lewis Hamilton**	McLaren	MP4-26-Mercedes	+ 46,190
5. **Felipe Massa**	Ferrari	150 Italia	+ 51,705
6. **Jenson Button**	McLaren	MP4-26-Mercedes	+ 1:00,000
7. **Nico Rosberg**	Mercedes	MGP-W02	+ 1:38,000
8. **Jaime Alguersuari**	Toro Rosso	STR6-Ferrari	+ 1 kör
9. **Adrian Sutil**	Force India	VJM04-Mercedes	+ 1 kör
10. **Nick Heidfeld**	Renault	R31	+ 1 kör
11. **P. de la Rosa**	Sauber	C30-Ferrari	+ 1 kör
12. **Rubens Barrichello**	Williams	FW33-Cosworth	+ 1 kör
13. **Sébastien Buemi**	Toro Rosso	STR6-Ferrari	+ 1 kör
14. **Paul di Resta**	Force India	VJM04-Mercedes	+ 1 kör
15. **Vitaly Petrov**	Renault	R31	+ 1 kör
16. **Kamui Kobayashi**	Sauber	C30-Ferrari	+ 1 kör
17. **Michael Schumacher**	Mercedes	MGP-W02	+ 1 kör
18. **Pastor Maldonado**	Williams	FW33-Cosworth	+ 1 kör
19. **Heikki Kovalainen**	Lotus	T128-Renault	+ 2 kör
20. **Jarno Trulli**	Lotus	T128-Renault	+ 2 kör
21. **Timo Glock**	Virgin	MVR02-Cosworth	+ 2 kör
22. **Jérôme d'Ambrosio**	Virgin	MVR02-Cosworth	+ 2 kör
23. **Vitantonio Liuzzi**	HRT	F111-Cosworth	+ 3 kör
24. **Narain Karthikeyan**	HRT	F111-Cosworth	+ 3 kör

Jaime Alguersuari számára hatványozottan jól jött, hogy Montreal után Valenciában is pontot tudott szerezni, ugyanis a pletykák szerint a Toro Rossónál továbbra is benne van a pakliban, hogy a spanyolt vagy csapattársát, Sebastien Buemit menesztik az idei évad közben. Valószínűleg a katalán tehetség megmentette az állását az Európa Nagydíjon nyújtott produkciójával: „Jaime demonstrálta, hogy képes erős teljesítményt nyújtani a futamon. Alapjában véve a teljesítménygörbéje felfelé ível, így a folytatásban több ilyen versenyt várhatunk tőle" – dicsérte a fiatal sofőrt Franz Tost, a Red Bull-juniorok főnöke.

Egységes álláspont alakult ki McLaren két világbajnokánál, Lewis Hamiltonnál és Jenson Buttonnál azután, hogy a vártnál gyengébb eredményeket produkáltak Valenciában: mindkét sofőr arra panaszkodott, hogy a wokingi egylet nem fejleszt eleget. „Már hetek óta nem készült semmilyen komolyabb fejlesztés az autóhoz. Most például kaptunk egy továbbfejlesztett első szárnyat, de a hátsó leszorítóerővel továbbra is csak szenvedünk" – dühöngött Hamilton. Button egyetértett: „Tudom, hogy készül néhány újdonság a következő néhány hétre, de szerintem még többre van szükségünk. Vállalnunk kell némi kockázatot is az új alkatrészekkel, mert a hátrányunk egyre nagyobb."

Összekapta magát Sergio Perez, a Sauber versenyzője, aki a monacói időmérő edzésen elszenvedett bukás miatt mind a hercegségbeli, mind a montreali összecsapást kihagyni kényszerült. „Mindennél jobban örülök annak, hogy visszatérhettem az autó volánja mögé. Minden rendben, jól érzem magam. Sokat dolgoztam az utóbbi két hétben annak érdekében, hogy ez így legyen" – fogalmazott a GP2 tavalyi ezüstérmese, akit balesete után Ayrton Senna korábbi fizioterapeutája, Josef Leberer tréningezett.



Termékeink megvásárolhatóak a www.gpshop.hu-n, Budapesten a WestEndben és Budakeszin.



Póló "Lewis F1 car"
cikkszám: 3102
ár: 8.990,-
méret: S - XXL
anyaga: 100% pamut



Ing "Team"
cikkszám: V06RS
ár: 21.990,-
méret: S-XXXL
anyaga: 100% pamut



Póló "Team"
cikkszám: V06T1
ár: 11.990,-
méret: S-XXXL
anyaga: 100% polyester



Póló "GP Victory"
cikkszám: V05RRT1
ár: 11.990,-
méret: S - XXXL
anyaga: 100% polyester Cooldry



Női póló "Team"
cikkszám: V06LT1
ár: 10.490,-
méret: XS - XL
anyaga: 100% polyester



Galléros póló "Team"
cikkszám: G32039
ár: 24.990,-
méret: S - XXL
anyaga: 100% Active Coolmax



Sapka "Lewis"
cikkszám: V06D2C
ár: 7.490,-



Sapka "Jenson"
cikkszám: V06D1C
ár: 7.490,-



Sapka "Webber"
cikkszám: M-105255
ár: 8.990,-



Ing "Team"
cikkszám: M-105179
ár: 22.900,-
méret: S - XXL
anyaga: 100% pamut



Póló "Team"
cikkszám: M-105183
ár: 10.490,-
méret: S - XXL
anyaga: 100% pamut



Póló "Michael"
cikkszám: G31049
ár: 12.490,-
méret: S - XXL
anyaga: 100% pamut



Kulcstartó "Data"
cikkszám: V06DMK
ár: 2.490,-

Sapka "Michael"
cikkszám: MS-11-001
ár: 7.990,-



Sapka "Vettel"
cikkszám: M-105270
ár: 8.990,-



Póló "Vettel / 1"
cikkszám: M-105256
ár: 8.990,-
méret: S - XXL
anyaga: 100% pamut



Top "Michael"
cikkszám: G31052
ár: 12.490,-
méret: XS - XL
anyaga: 94% pamut, 6% EA



Sapka "Kamui"
cikkszám: SM111002
ár: 6.990,-



Top "Team"
cikkszám: M-105194
ár: 14.990,-
méret: XS - XL
anyaga: 100% polyester



Póló "Nico"
cikkszám: G31048
ár: 12.490,-
méret: S - XXL
anyaga: 100% pamut



Top "Nico"
cikkszám: G31051
ár: 12.490,-
méret: XS - XL
anyaga: 94% pamut, 6% EA



Sapka "Alonso"
cikkszám: 320138902
ár: 7.490,-

Sapka "Team"
cikkszám: 76085701
ár: 9.990,-



Póló "Team"
cikkszám: SM112001
ár: 11.990,-
méret: M - XXL
anyaga: 35% pamut, 65% polyester



Top "Evolutione"
cikkszám: 32.005.06.01/-02
ár: 8.990,-
méret: S - XL
anyaga: 95% pamut, 5% elastan



Galléros póló "Team"
cikkszám: 76085301
ár: 19.990,-
méret: M - XXL
anyaga: 100% pamut



Póló "Massa - Brazil Flag"
cikkszám: 76075201
ár: 11.990,-
méret: M - XXL
anyaga: 100% pamut



Póló "Alonso Name"
cikkszám: 320039102
ár: 7.990,-
méret: L - XXL
anyaga: 100% pamut



Póló "Scudetto Stripe"
cikkszám: 320030202
ár: 9.490,-
méret: S - XXL
anyaga: 100% pamut

-10%
-20%
kedvezmény
és ingyenes kiszállítás*

Készülj velünk a Magyar Nagydíjra!

Az akció 2011.07.18 és 08.07 között tart.

Részletek: **www.gpshop.hu**

*25.000,-Ft feletti vásárlás esetén 10%, 50.000,-Ft felett pedig 20% kedvezményt adunk a nem akciós árú termékekre. 20.000,-Ft feletti webáruházbeli vásárlás esetén ingyenes a kiszállítás.
A tájékoztatás nem teljeskörű. További információ a www.gpshop.hu/akciók oldalon. A termékek kizárólag a hirdetésben feltüntetett méretekben kaphatóak. Az árváltoztatás jogát fenntartjuk.

www.GPSHOP.hu

Hivatalos Forma 1, WRC és MotoGP rajongói termékek legszélesebb választéka

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

GPshop Budakeszi 2092 Budakeszi, Fő u. 126.
Nyitvatartás:
H-P: 10:00 - 18:00, Szo: 10:00 - 13:00, Vasárnap zárva.
Tel: 20/521-27-06, **E-mail:** megrendeles@gpshop.hu

GPshop WestEnd 1062 Budapest, Váci út 1-3., 1.em. Lechner krt 7.
Nyitvatartás:
H-Szo: 10:00 - 20:00, V: 10:00 - 18:00.
Tel: 20/521-66-99, **E-mail:** westend@gpshop.hu

ÜDVÖZLET VALENCIÁBÓL

























FELTÁMADT A FERRARI

A KÉTSZERES VILÁGBAJNOK IDÉN ELŐSZÖR TUDOTT GYŐZNI

Fernando Alonso eddig is kedvelte a Brit Nagydíjat, ezt követően viszont valószínűleg imádni fogja, hiszen az olasz istálló legnagyobb ellenfeleinek otthonában tudott nyerni. A Ferrari pilótája külön kihangsúlyozta, hogy a befúvásos diffúzor körüli hercehurca alakulásának semmi köze nincs az ő és csapata teljesítményéhez.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ, KÁRPÁTHY ZOLTÁN **KÉPEK:** HOCHZWEI, ATP, KRAELING, FOP, REUTERS

Nagy várakozás előzte meg a silverstone-i nagydíjat, mivel az előzetes megegyezés alapján ezen a hétvégén már nem lehetett volna használni a befúvásos diffúzort, sokak szerint ebben rejlik ugyanis a Red Bullok legnagyobb ereje. A motorelektronikai beállítások változtatását az időmérőről a versenyre már Valenciában betiltották, de Vettelék teljesítményét ez egyáltalán nem vette vissza. A legtöbb szakértő tehát azt várta, hogy Angliában dőlhet meg az energiaitalosok egyeduralma. Ehhez képest még vasárnap reggelre sem született végleges megállapodás a vitás ügyben, az istállók csapatfőnökei és technikai vezetői között. Szombat este az FIA közleményben tudatta, hogy amennyiben minden istálló beleegyezik, visszaállíthatják a Silverstone előtti állapotokat. A Ferrari és a Sauber azonban továbbra is kötötte az ebet a karóhoz, így a hétvégén nem használhatták a berendezést a csapatok.







A pénteki első és második szabadedzést zuhogó esőben kellett lebonyolítani, így messzemenő következtetéseket még nem lehetett levonni az eredményekből. Az első szabadedzést Webber magabiztosan nyerte, míg a második gyakorlás utolsó körében elkezdett felszáradni a vizes aszfalt, és hatalmas káosz keletkezett, melyből Felipe Massa jött ki a legjobban. A szombati harmadik, egyben utolsó szabadedzésen aztán Vettel ismét megmutatta, hogy számolni kell vele a hétvége hátralévő szakaszában, és bár kevéssel, de megverte Alonsót, így a legjobb helyzetből várhatta az időmérőt.

A kvalifikációs edzésen nyilvánvalóvá vált, hogy a hazai nagydíjuknak nekivágó McLarenesek esélytelenek lesznek a győzelemre, csak szenvedtek az időmérőn. A Red Bullok legnagyobb ellenfele egyértelműen Fernando Alonso volt, de a világbajnoki címvédő alakulat egyetlen versenyzőjét sem tudta megelőzni. A Q1-ben az egyetlen meglepetést talán az okozta, hogy Heikki Kovalainen nem esett ki, és eljutott a Q2-be, ahol az utolsó helyen zárt. Persze az sem volt hétköznapi eset, hogy Michael Schumacher és a két Renault sem tudta beverekedni magát a legjobb tízbe…

A Q3-ban aztán kialakult az a sorrend, amit a hozzáértők talán a legvalószínűbbnek tartottak. Mark Webber megverte csapattársát, és 1:30,399-es idővel megnyerte az időmérőt a nedves silverstone-i aszfalton. Mögötte több mint három százados hátránnyal végzett Sebastian Vettel, a harmadik legjobb időt pedig Fernando Alonso autózta a Ferrarival. Felipe Massa zárta a Q3-at a negyedik helyen megelőzve Jenson Buttont és Paul di Restát, akik hazai futamukra készültek. Hetedikként nagy meglepetésre Pastor Maldonado végzett a Williams volánja mögött, Kamui Kobayashi előtt, az utolsó sorból Nico Rosberg és Lewis Hamilton várhatta az indulást. (Az első és a tizedik között egyébként majd két másodperces különbséget könyvelhettek el a versenybírák, ami a wokingiakra nézve nem volt éppen kecsegtető…)

A mezőny nedves aszfalton rajtolt el a vasárnapi futamon, ahol Vettelnek rögtön sikerült megelőznie csapattársát, majd megkezdte szokásos programját, és elszakadt az őt követőktől. Az ausztrált Alonso követte a harmadik helyen, akit Massa üldözött, őt pedig a fantasztikusan rajtoló Hamilton kezdte el letolni a pályáról, pár körrel a kezdést követően. A 10. fordulóban aztán Schumacher belecsúszott Kobayashiba és orrkúpot kellett cserélni az autóján. A hétszeres

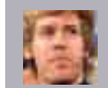
Silverstone
Silverstone Circuit

A pálya hossza:	5,901 km
Versenytáv:	52 kör – 306,227 km
Időjárás:	eső/napos
Levegő hőmérséklete:	19–21 fok
Aszfalt hőmérséklete:	24–27 fok
Páratartalom:	51 %
Leggyorsabb kör:	
Fernando Alonso	1:34,908

A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1. **Fernando Alonso:** „A csapat csodálatos munkát végzett, ezt a győzelmet a maranellóiaknak és a pályán dolgozóknak ajánlom, akik lehetővé tették nekem és Felipe számára, hogy ilyen jó autót vezessünk. Ez egy különleges győzelem, mert olyan legendás pályán született, mint Silverstone, és egy olyan közönség előtt, akik rajonganak az autókért.”



2. **Sebastian Vettel:** „Kiválóan rajtoltam és utólag visszagondolva el sem tudnám képzelni, mi lett volna, ha még több eső esik, mert nagyon tetszik, amikor ilyen körülmények között versenyezhetünk intermediate abroncsokkal. Elveszítettem az első helyem, és a harmadikra estem vissza. A Ferrari nagyon gyors volt egész hétvégén, megérdemelték a mai győzelmet.”



3. **Mark Webber:** „Vegyes verseny volt, a rajtnál az intermediate abroncsok nagyon csúsztak, a pálya fele száraz, a másik fele vizes volt, vártunk a slickekkel. Michael volt az első kerékcserét végrehajtó, és vártunk, milyen sebességgel halad. Sebnek és nekem is problémáim voltak a gumikkal a verseny végén. Megpróbáltam megelőzni őt, de nem elég erőszakosan, és ennyi volt a verseny.”

MINDENFÉLE

A The Telegraph értesülése szerint a McLaren pilótája, Lewis Hamilton Svájcból Monacóba költözhet, és csak arra vár, hogy egy ház üresedjen meg a hercegségben. A 26 éves versenyző vidámabb életstílust szeretne élni, mint Svájcban, de egy másik tényező lehet az országban bevezetésre kerülő új adózási törvény. „Nagyon jól érzem magam Svájcban, de Monaco természetesen egy lehetőség” – nyilatkozta a McLaren pilótája. Hamilton beismerte, Monaco spirituális otthona a Formula-1-es pilótáknak, így csapattársának, Jenson Buttonnak is. „Igen, tudok erről, de nem költözök spirituális okok miatt. Szeretem Zürichet, látványos hely, és nehéz lenne innen távozni.”

A Ferrari csapat az Angol Nagydíjon ünnepelte a Formula-1-ben aratott első futamgyőzelmének 60. évfordulóját, aminek tiszteletére a csapat kétszeres világbajnoka, Fernando Alonso egy tiszteletkört tesz az egykori győztes versenyautójukkal, a Ferrari 375-össel. Annak idején Silverstone-ban az argentin Jose Froilan Gonzalez haladt át elsőként a célvonalon, aki ezzel megszerezte a saját és a Ferrari első futamgyőzelmét is. Alonso ugyanazzal az autóval ismerkedhet meg, mint amit Gonzalez használt az 1951-es győzelme alkalmából, és ami jelenleg Bernie Ecclestone tulajdonában van. Az eseményre a Ferrari meghívta a 88 éves argentin pilótát is, aki azonban egészségügyi okokból nem vállalhatta az utazást.



A paddock hemzsegett a celebektől a Brit Nagydíj alatt, akik közül a legnagyobb érdeklődésnek Harry herceg örvendhetett. Ecclestone személyesen fogadta Diana hercegnő kisebbik fiát, de az FIA-elnök Jean Todt, Jackie Stewart és Damon Hill is tiszteletüket tették. A világ leggazdagabbja, Carlos Slim is Silverstone-ban vendégeskedett. Az üzletember a mexikói telekommunikációs óriás, a Telmex tulajdonosa, amely Sergio Perezt támogatja a Saubernél. A gazdasági szakember a Renault F1 csapatot birtokló Genii Capital személyiségeivel is tárgyalt, akik a maláj Lotus F1-es programját támogató Danny Bahart is felvonultatták a brit futam színhelyén.









Várható lett volna, de nem következett be: Harry herceg és Jenson Button kapcsolatában nem játszik szerepet a féltékenység. Károly herceg második fia még a silverstone-i verseny rajtja előtt izgatottan és jókedvűen beszélgetett a McLaren-pilótával, akinek drukkolt is a futam alatt. Pedig az angol bulvársajtó mást várt, hiszen értesüléseik szerint Harry egy ideje azzal a Florence Brudenell-Bruce-szal találkozgat, akivel 2008-ig két éven át Button is szoros kapcsolatban állt.

A McLaren vezetője, Martin Whitmarsh elismerte, hogy a csapat jelenlegi helyzete komolyan veszélyezteti jelenlegi pozícióját. A szakember helyzetét nem erősítik a Lewis Hamilton elszerződéséről szóló pletykák sem, ráadásul úgy tűnik, hogy a McLaren lett a kipufogó-diffúzor rendszer betiltásának legnagyobb vesztese. Az egyik legsikeresebb csapattól ezek a hibák elfogadhatatlanok, ezért érthető, hogy a team tulajdonosa, a csapatvezetői pozícióból két éve a kémbotrány miatt távozó Ron Dennis miért is utazik el egyre többször a versenyekre.

A Lotus Renault GP vezetője, Eric Boullier szerint bár a csapat a 2011-es szezont a Nick Heidfeld, Vitalij Petrov párossal akarja teljesíteni, de tárt karokkal várják vissza a lengyel pilótát, amennyiben elég jól lesz ahhoz, hogy újra versenyautóba üljön. Boullier ezzel tulajdonképpen cáfolni akarta azokat a pletykákat, hogy a csapat és a februárban súlyos balesetet szenvedő versenyző kapcsolata megromlott, különösen azt követően, hogy a lengyel pilóta menedzsere, Daniele Morelli nemrég némi vitába keveredett a team vezetőivel Kubica felépülésének folyamatával kapcsolatban „Beszéltem Daniele Morellivel és Dr. Ricardo Ceccarellivel. Minden sokkal pozitívabb, mint amit vártam” – nyilatkozta Boullier.

A Team Lotus vezetője, Tony Fernandes biztos benne, hogy Heikki Kovalainen 2012-ben is a csapattal fog maradni. A Renault és a McLaren csapatoknál is megfordult 30 éves Kovalainen már a második szezonját tölti a Team Lotusnál. Fernandes szerint bár még korai beszélni a 2012-es felállásról, de ő biztos a finn pilóta maradásában.



„A nagyérdemű a verseny végén nem ünnepelhetett, hazai pilóta még csak a dobogóra sem állhatott.”







Alonso ezt a hibát nem a futamon követte el, sőt tökéletesen teljesítette a nagydíjat

világbajnok, ha már ott járt, slick-gumikat is tetetett fel Mercedesére, amitől rövid időn belül a leggyorsabb is lett a felszáradó pályán. Ennek viszont nem örülhetett sokáig, mert a japánnal történt incidensért tíz másodperces stop and go büntetésre ítélték a versenybírák – sokak szerint indokolatlanul szigorú döntés volt ez. A mezőny többi tagja néhány körön belül követte a német példáját és száraz pályára alkalmas keverékű abroncsokat tetetett fel autójára. Alonso először még szenvedett a slick gumikon és leszakadt az élen haladó Vettel–Webber párostól, később Hamilton is meg tudta őt előzni. Szépen lassan viszont sikerült felmelegítenie az abroncsokat, és a 23. körben visszaelőzte a 2008-as világbajnokot, majd együtt indultak el a Red Bullosok után. A 26. és 27. körben álltak ki a világbajnoki címvédő egylet pilótái, de olyan lassúra sikeredett mind a két kerékcsere, hogy a Ferrari és a McLaren pilótája is eléjük keveredett. Vettel viszont ügyesen taktikázott, és az utolsó bokszkiállásnál visszaelőzte Hamiltont, akit még Webber is megelőzött, mert a britre rászóltak, hogy nincs elég üzemanyaga a verseny végéig, és vegyen vissza a tempóból.

A nagyérdemű a verseny végén tehát nem ünnepelhetett úgy, ahogyan szeretett volna, hiszen hazai versenyző még csak a dobogóra sem állhatott fel a futamot követően. A legjobb helyen Hamilton végzett, aki ismét rendkívül erőszakos stílusban vezetett, és a kockás zászló lengetése előtti utolsó kanyarban előzés közben menekülő útra kényszerítette Massát. Utólag ezért nem kapott büntetést, így megtarthatta megszerzett helyezését. Jenson Button kerekének köszönhetően viszont 5000 dollár csúszott ki a McLaren zsebéből. 2009 világbajnoka remek futamot produkált, annak ellenére is, hogy autója nem tartozott a leggyorsabbak közé. Amikor azonban a bokszutcába hajtott friss abroncsokért, az egyik légpisztolyos szerelő nem tudta rendesen rögzíteni a jobb elsőn az utolsó kerékanyát, ezért a bokszkijárat után szinte rögtön félre kellett állnia. Paul di Restának is a garázsban ment el a versenye, mivel a csapata egész egyszerűen elfelejtette kikészíteni a friss szett abroncsot a skót érkezése előtt. A Saubernek is büntetést kellett fizetnie, mégpedig 20 000 dollárt, az ok bokszutcai veszélyeztetés volt, ugyanis Kamui Kobayashit úgy engedte ki a nyalókás ember a kerékcserét követően, hogy a japán ütközött az éppen érkező Pastor Maldonadóval, és még a Force Indiások egyik légtömlőjét is leszakította. A japán pilótára az egész futam alatt rájárt a rúd, hiszen korábban Schumacher is túl közelről vizsgálta meg a versenygépe hátsó szárnyát.

Alonsót már senki nem tudta megfogni, így idén először ünnepelhetett a dobogó legfelső fokán. A második Vettel maradt, akinek idén még nem volt ennél rosszabb helyezése, bár ehhez az is kellett, hogy csapata rászóljon a végül harmadik helyen záró Mark Webberre, hogy tartsa a távolságot lassuló csapattársa mögött. A negyedik Hamilton, az ötödik Massa lett, akiket Nico Rosberg, Sergio Perez, Nick Heidfeld, Michael Schumacher és Vitalij Petrov követett a pontszerző helyeken.

A Brit Nagydíj végeredménye

1. **Fernando Alonso**	Ferrari	Ferrari 056	1’34.908
2. **Sebastian Vettel**	Red Bull	Renault RS27-2011	+16.511
3. **Mark Webber**	Red Bull	Renault RS27-2011	+16.947
4. **Lewis Hamilton**	McLaren	Mercedes FO108X	+28.986
5. **Felipe Massa**	Ferrari	Ferrari 056	+29.010
6. **Nico Rosberg**	Mercedes	Mercedes FO108X	+1’00.665
7. **Sergio Perez**	Sauber	Ferrari 056	+1’05.590
8. **Nick Heidfeld**	Renault	Renault RS27-2011	+1’15.542
9. **Michael Schumacher**	Mercedes	Mercedes FO108X	+1’17.912
10. **Jaime Alguersuari**	Toro Rosso	Ferrari 056	+1’19.108
11. **Adrian Sutil**	Force India	Mercedes FO108X	+1’19.712
12. **Vitaly Petrov**	Renault	Renault RS27-2011	+1’20.681
13. **Rubens Barrichello**	Williams	Cosworth CA2011	+1 lap
14. **Pastor Maldonado**	Williams	Cosworth CA2011	+1 lap
15. **Paul di Resta**	Force India	Mercedes FO108X	+1 lap
16. **Timo Glock**	Virgin	Cosworth CA2011	+2 laps
17. **Jérôme d’Ambrosio**	Virgin	Cosworth CA2011	+2 laps
18. **Vitantonio Liuzzi**	HRT	Cosworth CA2011	+2 laps
19. **Daniel Ricciardo**	HRT	Cosworth CA2011	+3 laps
Nem értek célba:			
Jenson Button	McLaren	MP4-26-Mercedes	11. kör
Sébastien Buemi	Toro Rosso	STR6-Ferrari	26. kör
Kamui Kobayashi	Sauber	C30-Ferrari	28. kör
Jarno Trulli	Lotus	T128-Renault	41. kör
Heikki Kovalainen	Lotus	T128-Renault	49. kör

PIRELLI JELENTÉS

„Gratulálunk a Ferrarinak és Fernando Alonsónak a fantasztikus versenyhez, hatvan évvel azt követően, hogy első győzelmüket aratták a Ferrarival Silverstone-ban. Egyes pilóták nagyszerűen vezettek, és remek előzéseket láthattunk. A verseny kezdetén a PZero kék, intermediate abroncsai meglehetősen eltérő pályaviszonyok között is versenyképesnek bizonyultak 12 körön át, ami igen lenyűgöző teljesítmény. Két- és háromkiállásos stratégiákat láthattunk várakozásunknak megfelelően, és a dobogós helyek ismét csak a legutolsó körben dőltek el.”

Paul Hembery, a Pirelli Motorsport igazgatója

Amit mindenki meg akar nyerni

Senki nem tudja, hogy pontosan honnan is származik, de minden versenyző azt akarja, hogy az ő nevét is felvéssék rá. Bemutatjuk a brit motorsport legértékesebb trófeájának történetét.

SZÖVEG: JAMES ROBERTS **KÉPEK:** MALCOLM GRIFFITHS/LAT



KÉP: LAT





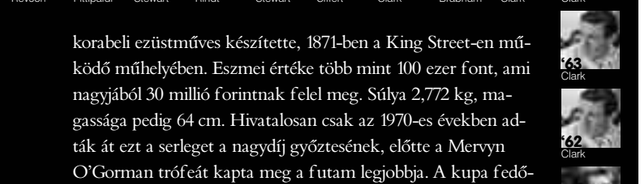
Aki a dobogó legfelső fokára áll Silverstone-ban, biztos, hogy a történelem részévé válik, hiszen a kezébe vehet egy különleges serleget, amelyre a neve is felkerül. A Királyi Automobil Klub kupája a legértékesebb és minden bizonnyal legidősebb trófea a Forma-1 berkein belül. Az összes eddigi Brit Nagydíj győztese, valamint az Forma-1 1950-es megalakulása előtt tartott két futam legjobbjának neve található meg a serlegen: Baron De Graffenried, Ascari, Fangio, Moss, Jimmy Clark (hat év alatt ötször nyert), E. Fittipaldi, Mansell, Senna, Prost, Schumacher, Hamilton, Räikkönen és természetesen Vettel és Webber.

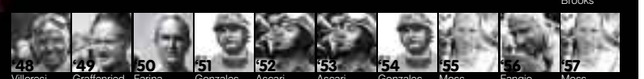
Persze hiába is hajtanak át elsőként a célvonalon Silverstone-ban, a leggyorsabbaknak is meg kell elégedniük a kupa egy másolatával. Az eredetit – érthető módon – az átadást követő győzelmi ceremónia után visszakérik a győztestől, azonnal visszaszállítják a Brit Motorsport Szövetség döntéshozó szervének otthonába, és gondosan elzárják mindenki elől. Ott is marad, egészen a következő Forma-1-es Brit Nagydíj idejéig. A csapatok és a pilóták tehát csak az értékes ereklye replikáját kapják meg véglegesen. Az aranyozott ezüst trófeát még Stephen Smith, a neves Viktória



korabeli ezüstműves készítette, 1871-ben a King Street-en működő műhelyében. Eszmei értéke több mint 100 ezer font, ami nagyjából 30 millió forintnak felel meg. Súlya 2,772 kg, magassága pedig 64 cm. Hivatalosan csak az 1970-es években adták át ezt a serleget a nagydíj győztesének, előtte a Mervyn O'Gorman trófeát kapta meg a futam legjobbja. A kupa fedője, ami immár nem lecsavarható, 1899-ben készült, és nem az eredeti – az valószínűsíthetően elveszett. Az elejére a legendás „The Royal Automobil Club Trophy" feliratot vésték, ha azonban sikerül közelebbről is megtekinteni, akkor látszik, hogy egy korábbi felirat helyére került a mostani. Megtalálható rajta egy mottó is, mely a következő: Floreat Etona ('let Eton Flourish'). Ez annyit tesz: „Harsogjátok Eton nevét!" Ez adhat egy kis magyarázatot a serleg eredetére. Könnyen elképzelhető ugyanis, hogy eredetileg az Eton Egyetem valamely sportágának legjobbjai vehették át ezt a díjat teljesítményükért.

A Brit Nagydíj győztesei olyan tiszteletre méltó és híres személyektől vehették már át díjukat, mint Diana hercegnő vagy a korábbi angol miniszterelnök, Tony Blair.





KÉPESLAP SILVERSTONE-BÓL





















PILÓTÁK	BHR	AUS	MAL	CHN	TUR	ESP	MCO	CAN	EUR	GBR	DEU	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	KOR	IND	ABD	BRA	
S. VETTEL	–	25	25	18	25	25	25	18	25	18	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	204
M. WEBBER	–	10	12	15	18	12	12	15	15	15	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	124
F. ALONSO	–	12	8	6	15	10	18	–	18	25	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	112
L. HAMILTON	–	18	4	25	12	18	8	–	12	12	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	109
J. BUTTON	–	8	18	12	8	15	15	25	8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	76
F. MASSA	–	6	10	8	0	–	–	8	10	10	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	109
N. ROSBERG	–	–	0	10	10	6	0	0	6	8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	40
N. HEIDFELD	–	0	15	0	6	4	4	–	1	4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	34
V. PETROV	–	15	0	2	4	0	–	10	0	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	31
M. SCHUMACHER	–	–	2	4	0	8	–	12	0	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	28
K. KOBAYASHI	–	0	6	1	1	1	10	6	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	10
A. SUTIL	–	2	0	0	0	0	6	–	2	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	10
J. ALGUERSUARI	–	0	0	–	0	0	–	4	4	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	9
S. PEREZ	–	0	–	0	0	2			0	6											8
S. BUEMI	–	4	0	0	2	0	1	1	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	8
R. BARRICHELLO	–	–	–	0	0	0	2	2	0	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	4
P. DI RESTA	–	1	1	–	–	0	0	0	0	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2
J. TRULLI	–	0	–	0	0	0	0	0	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0
V. LIUZZI	–	–	–	0	0	–	0	0	0	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0
J. D'AMBROSIO	–	0	–	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0
H. KOVALAINEN	–	–	0	0	0	–	0	–	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0
P. MALDONALDO	–	–	–	0	0	0	0	–	0	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0
T. GLOCK	–	0	0	0	–	0	–	0	0	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0
N. KARTHIKEYAN	–	–	–	0	0	0	0	0	0												0
D. RICCIARDO										0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0

KONSTRUKTŐRÖK	BHR	AUS	MAL	CHN	TUR	ESP	MCO	CAN	EUR	GBR	DEU	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	KOR	IND	ABD	BRA	
Red Bull Racing	–	35	37	33	43	37	37	33	40	33	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	328
McLaren Mercedes	–	26	22	37	20	33	23	25	20	12	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	218
Scuderia Ferrari	–	18	18	14	15	10	18	8	28	35	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	164
Mercedes GP	–	0	2	14	10	14	0	12	6	10	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	68
Lotus Renault GP	–	15	15	2	10	4	4	10	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	65
Sauber	–	0	6	1	1	3	10	6	0	6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	33
Toro Rosso	–	4	0	0	2	0	1	5	4	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	17
Force India	–	3	1	0	0	0	6	0	2	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	12
Williams	–	0	0	0	0	0	2	2	0	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	4
Team Lotus	–	0	0	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0
Virgin Racing	–	0	0	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0
HRT	–	0	0	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0



„TŰNJ EL INNEN!"

Közvetlenül a Brit Nagydíj után Mark Webber királyi tanácsadóvá avanzsált. ABBC-nek adott interjújában mosolyogva mondta el, miről beszélgetett a pódiumon Harry herceggel és mivel küldte el a fiatalembert.„Talán mindenki látta, hogy a dobogón röviden elbeszélgettünk. Néhányan már talán fel is tettétek magatokban a kérdést, hogy mit mondhattam neki. Nos, én arra gondoltam, hogy elmesélem neki, hogy futna el egy nyúl, mikor Alonso, Seb és én elkezdjük locsolni a pezsgőt" – mondta a Red Bull pilótája. Azt mondtam neki: „Barátom, a lehető leggyorsabban tűnj el innen fentről, ha nem akarsz ebből részesülni." Ő ennyit válaszolt: „Köszönöm, barátom."

Formula.hu

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

WWW.FORMULA.HU



LOTUS

Most, hogy újra virágzik a Lotus a Hungaroringen, sőt igen szép virágokat hajtott (lásd a Ladies Cup felettébb mutatós hölgyeit), úgy vélem itt az ideje, hogy ejtsek néhány szót erről a már-már elfeledett, de az utóbbi egy-két évben ismét feléledt, sőt már két példányban is létező, egykor volt sikercsapatról, amelynek legendája csak a Ferrariéhoz fogható.

Annál is inkább szólnom kell, mert a Hungaroringünk anno a fekete-arany Lotusban ülő Ayrton Sennával nyitott (többek között), aki aztán győzelmeivel a pályánk királya lett. Tehát a Lotus.

Amelyről Colin Chapman halála után így írtam:

„Egész életére a legjellemzőbb talán, hogy amikor meghalt (1982. december 16-án) odahaza, saját villájában és szívinfarktusban, senki, aki ismerte, nem hitte el, hogy ez megtörténhetett. Anthony Colin Bruce Chapman nem tűnhetett el csak úgy simán ebből az árnyékvilágból.

Miután ekkor már gyaníthatóan komoly anyagi nehézségei voltak, sőt egy kábítószerügylet szele is súrolta, halálhírére azonnal egy izgalmas krimitörténet is bejárta a világot, miszerint Colin csak megjátszotta a halálát, hogy kibújjon az igazságszolgáltatás alól, és főleg elkerülje a szégyent, az adósok börtönét. Többen megesküdtek arra, hogy özvegye csak egy üres koporsót kísért a családi sírboltig, miközben Colin Chapman már régen messze jár, és átmentett vagyonával valahol Dél-Amerikában várja türelmesen hitvesét, akinek természetesen végig kell játszania a színjátékot, és türelemmel ki kell várnia azt is, amíg a rendőrség gyanúja is szépen elalszik, mert vigyázni kell nagyon, lám Biggset is megtalálták a nagy vonatrablás után, a Scotland Yard nem alszik.

Vagy csak nehezen alszik el.

Mi tagadás, én magam is sokáig hittem abban, hogy Colin halála csupán trükk. Hogy ez a valóban zseniális tervezőmérnök megint csak kitalált valamit, sőt ezúttal valami igazán megdöbbentőt, amit majd, amikor már kellően kisírtuk magunkat, ő nevetve a világ szemébe vág. De hát a legmegdöbbentőbb az volt az egészben, hogy tényleg meghalt.

Olyan egyszerűen és hirtelen, ahogy mások.

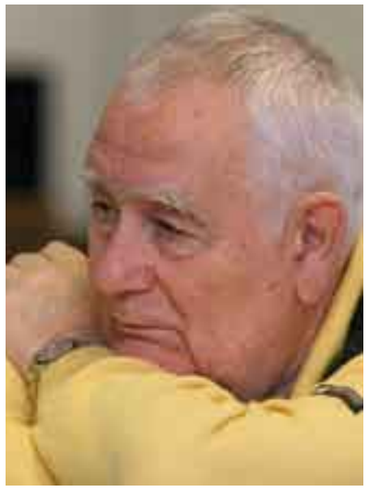
Ettől persze még igaz, hogy szorult helyzetben volt, és nyilván a rengeteg idegesség vitte a sírba. Hogy mentse a Lotus vállalatot, amely a versenygépeken kívül ugyanúgy gyártott 'utcai' sportautókat is, mint a Ferrari, belekeveredett egy nagyobb, emlékeim szerint ír vállalkozásba, amelyben bőven volt amerikai, illetve kanadai pénz is, és a Lotus-tervek alapján gyártottak volna szériában kapós sportkocsikat. Csakhogy a kulcsember, a pénzestárs kanadai DeLorean kábítószerbotrányba keveredett, a nagy terv füstbe ment, Colin meghalt, a Lotus pedig most éli végnapjait.

Ha David Hunt, a tragikusan fiatalon elhunyt világbajnok James Hunt testvére tavaly nem sietett volna a Lotus segítségére, akkor ma már nem lenne miről beszélni. Bár... igaza van Davidnek, aki, amikor a pénzzel megjelent, csak annyit mondott: 'A Lotus nem halhat meg!"

Colin Chapman csak 1952-ben alapította meg műhelyét, a Lotust. Egy Austin Sevent épített át jól sikerült versenyautóvá, ez volt az első próbálkozása a jó képességű, a repülésben járatos mérnöknek, aki korábban a brit légierőnél szolgált. A csapatnevet, a Lotust, felesége kedvenc becenevéből a „Lotusvirág"-ból vette, még 1948-ban, amikor az első versenyautóját fabrikálta.

Amikor 1958-ban belekóstolt a versenyzésbe, az ő Lotus 16-osának még elöl volt a motorja, de a következő modellnél már váltott is, és érvényesíteni kezdte a Cooper fivérek, John és Charles által már 1946-ban lefektetett tervezési elveket, amelyek azután egész életében vezérelték: egyszerűsíteni és könnyíteni!

Colin Chapmant fáradhatatlan újat keresése és kísérletezgetése, sőt, mondjuk ki, néha kockázatvállalása emelte a szakma legnagyobbjai közé. Legalább öt olyan versenyautót épített



Ez a Lotus 49 esetében többek között azt jelentette, hogy a motor is előlépett önhordó egységgé (ma is az) a sebességváltóval és a hátsó futóművel egybeépítve.

Colin Chapman volt aztán az első, akinek, miután a barátai között tisztelhette az Imperial Tobacco egyik vezetőjét, sikerült 1967-ben megkötnie a Forma-1 világának első komoly reklámszerződését, mégpedig a piros-arany-fehér Gold Leaf márkára.

„A Lotus utolsó győzelmét Ayrton Senna aratta, 1987-ben"

ugyanis pályafutása során, amely szó szerint forradalmat jelentett a Forma-1-ben, a versenygépek építése terén.

Az első forradalmi tette a világ első „monocock", azaz valóban önhordó karosszériájú, ráadásul a repülőgépgyártásban ismert szegecselt „doboz" technikával épített versenyautójának az elkészítése volt. Ez volt a Lotus 25, amelylyel nyert két világbajnoki címet, 1963-ban és 1965-ben.

Clark, az 1958-ban bekövetkezett halála előtt azonban már ment azzal a szintén forradalmian új Lotus-Forddal, amely már valóban a mai versenyautók közvetlen ősének volt abban a tekintetben, hogy az akkor legmodernebb és ma már egyeduralkodó elv szerint épült, akkor úgy mondták a KIT rendszerben.

Ebbe a Lotus 72 típusjelű autóba a fiatal osztrák bajnokot, Jochen Rindtet ültette bele meg a fiatal brazil Emerson Fittipaldit. De utóbbi már a JPS-sel, a máig emlékezetes fekete-arany Lotus-színeket vitte sikerre. Ám Chapman zsenije nem nyugodott.

A Lotus 79-ről van szó. A Szárnyas Autóról. A Wing Car-ról, vagy ha úgy tetszik a miniszoknyásról, amellyel az amerikai Mario Andretti sporttörténeti világbajnoki győzelmet aratott.

Ez forradalom volt megint.

A Lotus utolsó győzelmét Ayrton Senna aratta, 1987-ben. Colinból pedig csak a legenda maradt: feledhetetlen, angol bajuszos gentleman-képe, a hosszú pajesszal és a fekete dokkmunkás sapkával, amellyel világdivatot csinált…

KESZTYŰKÉRDÉS

MARAD VAGY MEGY MICHAEL SCHUMACHER?

Michael Schumachernek egyetlen jó eredmény, a montreali 4. helyezés is elég volt ahhoz, hogy elgondolkodjon Forma-1-es pályafutása második felvonásának meghosszabbításáról. Az AFM megpróbálta feltérképezni azon szempontokat, amelyeket vélhetően a hétszeres világbajnok is megvizsgál, mielőtt döntésre szánja el magát – azaz, ha már felvette a kesztyűt, ne tegye le azt olyan könnyen...

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR **KÉPEK:** ADRIAN MYERS & GLENN DUNBAR/LAT

MARADJON? Szerintünk folytassa, mert…



…továbbra is érdemes bízni a csapat jövőjében

Az nem is lehet kétséges, hogy Schumi visszatérése nem a legjobban lett időzítve: nem tűnt vészesnek a Brawn GP–Mercedes GP átmenet, valójában mégis nehézkes, hiszen a csillagos márka a hosszú távú célokat szem előtt tartva szinte azonnal nekilátott a brackley-i gárda teljes átszervezésének. Bár a gépezet úgy is lassan akar beindulni, hogy mostanára szinte minden fogaskerék a helyére került, nehéz elképzelni, hogy az autóipari óriás csapata és Ross sikertelen marad. Ez rendkívül csábító lehet Schumacher számára is: „A Red Bullnak négy vagy öt évébe telt, mire eljutottak a csúcsra. Ugyanerre a Ferrarinál nekünk is öt évre volt szükség. A mostani istállóm sem mágusokból áll" – nyugtázta higgadtan az eddigi sikertelenséget a pilóta.

…gigafizetést garantál a Mercedes-konszern

A gazdasági válság, valamint a FOTA által bevezetett költséglimit miatt a csapatok büdzséje köztudottan megcsappant, s ez a versenyzői fizetésekre is jelentős hatást gyakorolt. Schumacher azonban azon szerencsések közé tartozik, akik ezt kevésbé érzékelték: bár eleinte mindössze 7 millió euróra taksálták az éves fizetését, sokkal valószínűbb a 20-21 millió euróra becsült éves javadalmazás, amelynél többet csak Fernando Alonso keres, aki állítólag 30 millió eurót kasszíroz. Mindenki ismeri a mondást, amely szerint „van az a pénz": miért épp Schumi képezne kivételt a régi igazság alól? Ráadásul a Mercedes a dolgozói szakszervezet általános felháborodása ellenére is boldogan fizet, hiszen Schumi a botladozás ellenére is az egyik legjobb reklámhordozó.

„A Red Bullnak négy vagy öt évébe telt, mire eljutottak a csúcsra. Ugyanerre a Ferrarinál nekünk is öt évre volt szükség. A mostani istállóm sem áll mágusokból."

…egy régi baráttal, Ross Brawn-nal dolgozhat

Köztudott, hogy Schumit szoros baráti szálak fűzik Ross Brawnhoz, akinek elismerten oroszlánrésze volt abban, hogy a hétszeres világelső 2009 végén eldöntötte, visszatér a Forma-1-be. Noha a 2010 óta tartó gyötrelmek a háttérben próbára tették a múltban számos sikert eredményező kapcsolatot, a paddockban elcsípett momentumokból, vállveregetésekből, apró heccekből arra lehet következtetni, hogy a barátság továbbra is töretlen. Brawn a legnehezebb pillanatokban is – néha talán túlzóan is – kiállt kedvence mellett, s ezzel sokat tett annak érdekében, hogy Schumi otthon érezze magát a gárdánál. „Michael már sokkal jobb formában van, mint tavaly, és a szezon későbbi részében talán komoly meglepetést okozhat a bírálóinak" – méltatta cimboráját nemrégiben Brawn.

…a versenyzés iránti szenvedélye töretlen

Ha valamin nem múlik az, hogy Schumi folytassa-e a versenyzést, az bizony a szenvedély: hiába nyert meg mindent, és állított fel utolérhetetlennek tűnő rekordokat, manapság is ugyanolyan lelkesedéssel és erőbedobással dolgozik, mint hajdanán. Legendás kondíciója a régi, és a háttérből kiszivárgott információk szerint manapság is képes hosszan rágódni egy-egy kisebb probléma megoldásán. Fanatizmusát jól szemlélteti, hogy a nehézségek közepette is pozitív a hozzáállása: „Sokszor átmentem már hasonlón, így tudom, hogy mindig, minden vihar után napsütés következik."

…a hőn áhított nyolcadik cím következne

Bár a 2012-es idény végkimenetelét még varázsgömbbel is nehéz lenne megjósolni, az mindenképp megállapítható: per pillanat semmi jel nem utal arra, hogy Schumi jövőre, második Forma-1-es ciklusának utolsó évében elérheti a célul kitűzött nyolcadik vb-címet. A hőn áhított újabb titulus mellett a hosszabbításra ösztönözheti a németet az is, hogy a nagy visszatérőkhöz, Niki Laudához és Alain Prosthoz képest a visszatérése csúfos kudarcként kerülne be a sportág történelemkönyvébe, ha még egy futamgyőzelmet sem aratna. „Ez az egyetlen dolog, amiért visszatértem"– felelte Schumi, amikor arról kérdezték, van-e reális esélye egy esetleges nyolcadik vb-címnek.





TÁVOZZON? Szerintünk hagyja abba, mert…

…nagyobb esélye lenne a kockázat nélkül menedzseri állásra

Régóta tartja magát a pletyka, hogy amikor Schumi végérvényesen szögre akasztja majd a bukósisakot, a Mercedes GP menedzsmentjében kap tisztséget. Talán csábító lehet számára, hogy különösebb kockázat nélkül is a Forma-1 vérkeringésében maradhat, ráadásul ennek valószínűleg jobban örülne a kétgyermekes családapa neje, Corinna asszony is, aki egyébként tudatta: bárhogyan is döntsön a férje, ő támogatni fogja.

…egyre kevesebb a környezetéből áradó türelem

Eltántoríthatja Schumachert a folytatástól az a tény, hogy míg a visszatérését üdvrivalgás fogadta, addig a vártnál gyengébb teljesítményért rendkívül kemény kritikákat kapott és kap, főként a brit sajtó részéről. Ráadásul mindezt egyre nehezebben viseli a német: Barcelonában, a csapat sajtóértekezletén például egészen komoly szócsatát vívott a szigetországi tollforgatókkal, akik a teljesítményével kapcsolatos provokatív kérdésekkel bombázták. Fénykorában aligha hergelte volna fel magát ilyesmin.

…idővel mindenkinek gyengülnek a reflexei

Noha kondíciója talán a jóval fiatalabb versenyzőtársakét is megszégyeníti, a korral, illetve a reflexek romlásával még a hétszeres világbajnok sem dacolhat. Ha hosszabbítana, és újabb két évre maradna, akkor sem kerülne az első tízbe a Forma-1-es történelem legkorosabb versenyzőinek ranglistáján, amelyet az 1955-ös Monacói Nagydíjon 55 éves, 9 hónapos és 19 napos korában volán mögé ülő Louis Chiron vezet, de mint arra Niki Lauda rávilágított: „Ha Michael maradni akar, akkor 45 éves korához közeledve kellene lépést tartania Nicóval, márpedig elképzelhetetlen, hogy ez sikerülhet."

…a közelgő változások újabb gondokat okozhatnak neki

Bár pályafutása első felvonása során Schumi egyik legfőbb fegyvere a kiváló alkalmazkodókészség volt, a 2014-re előírt motorszabály-módosítás, valamint az aero-előírások tervezett változása aligha tenne jót a lendületének, már ha lendületbe is jönne addig. Bizonyosan lennének fanyalgók szép számmal, akik azzal vádolnák, hogy megfutamodik, de a Forma-1 közelgő átalakulása remek lehetőséget kínál számára ahhoz, hogy elbúcsúzzon a száguldó cirkusz porondjától.

…a csapattárs térnyerése egyre nyilvánvalóbb

Rosberg már tavaly alaposan rácáfolt arra a teóriára, amely szerint csak másodhegedűs lehet legendás honfitársa mellett, s amennyiben az idősebb német idén sem tud megfelelő válaszcsapást intézni, Ross Brawn bizalma ide, reklámérték oda, a Mercedes vélhetően elkezd nagyobb hangsúlyt fektetni a fiatalabb sofőrre. Ennek első jele lehet egy hosszú távra szóló szerződés, amely a pletykák szerint máris előkészületben van, s bár pénzügyileg várhatóan nem lesz annyira erős, mint a Schumié, arra éppen elegendő lehet, hogy elvegye a veterán sofőr kedvét a folytatástól.



F1 RACING

„Schumacher sosem foglalkozott azzal, hogy éppen kinek az orrát nyomja bele a piszokba. Én azonban magamra vettem a dolgot. Persze nem jöttem ki belőle jól…”

A BRDC elnöke, Schumi-nemezis, és egyike a tíz brit F1-es világbajnoknak. **Damon Hill** tele van érdekesebbnél érdekesebb történetekkel – például azzal, ami egy közel 300 km/órás száguldás közben lezajlott harcról szól egy bizonyos német versenyzővel.

KÉPEK: DREW GIBSON/LAT

Egy jó korsó sör és egy tál sajtos-babos krumpli mellett ülünk egy kocsmában, melynek kilátása a városra néz. Ez igazán jellemző Damon Hillre. Tökéletes hely kellemes ebédre egy olyan brit világbajnokkal, aki az 1990-es évek közepén járt karrierje csúcsán. Azóta Damon rengeteget tett a motorsportért, és külön a Formula-1-ért az Egyesült Királyságon belül, mint a British Racing Drivers Club (BRDC) vezetője. Van tehát miről beszélgetnünk…

Maurice Hamilton: Tudom, hogy nem messze innen élsz a családoddal, de jó dolog, hogy lazítani is láthatlak téged. Persze tisztában vagyok azzal is, hogy mennyi munkád van a BRDC-nek köszönhetően. Mesélj nekünk egy kicsit arról, hogy a szurkolók milyen támogatást nyújtottak neked az új Silverstone alakítgatása közben…

Damon Hill: Amikor egy pálya új kialakítását tervezi az ember, gondolnia kell a nézőkre. Az rendben van, hogy van egy gyors kanyarod, hosszú bukótérrel, de ha a nézők olyan messze vannak az egésztől, hogy nem jön át számukra az érzés, akkor az egész nem ér semmit. Monacóban van az összes F1-es helyszínt tekintve a legalacsonyabb átlagsebesség, de ha szerencsés vagy, akkor olyan közel üllhetsz az autókhoz, hogy szinte majdhogynem meg is érintheted azokat. Kétsége sem lehet senkinek arról, milyen gyorsak az autók, és még egy tempós fordítóra sincs ehhez szükséged. Ezt az érzést akarjuk átadni a nézőknek, és ezért alakítottuk a Wellington egyenes szűk szektorát olyanra, amilyen lett. Luffield is olyan lehetőség a kilátogatóknak, hogy közel kerülhessenek a versenyautókhoz, és érezhessék a gyorsításuk erejét. Arra akarok célozni, hogy egy sima, hideg silverstone-i tesztnapon semmi különleges nem tapasztalható, de egy nagydíj alatt, amikor megtelnek a lelátók, az már teljesen más. Hockenheim is egy másik megközelítése ennek a törekvésnek. Ha arra az aszfaltcsíkra gondolok, kiráz a hideg. Az öreg pályaszakasz, ahol mérföldekre beautózhatsz az erdő mélyére 200 mérföldes óránkénti sebességgel úgy, hogy még csak egy szalagkorlát sincs a pálya mentén. Aztán beérkezel a stadion szektorba. Mindenhol tűzijáték, az autó szinte beleremeg a hangzavarba, és az egész hely szinte felrobban. Az egy fantasztikus élmény marad.

MH: Hogyan tudsz egyáltalán a vezetésre koncentrálni ilyen körülmények között?

DH: Az agyad egy részének azt kell diktálnia, hogy figyelj és koncentrálj, a másik részének viszont azt, hogy egy nem semmi élménnyel leszek most gazdagabb.

→

MH: Ebben különbözöl tehát tőlünk, egyszerű halandóktól. Őszinte leszek, én nem tudok egyszerre két dologra koncentrálni.

DH: Mindenki tud egyszerre több dologra is figyelni, Maurice. Jelenleg is két szinten gondolkozol. Most is itt vagy, és arra gondolsz, hogy éppen interjút készítesz velem, de az agyad másik része már a következő kérdésre fókuszál. A sportok minden ágában kötelező ezt a képességet tökéletesíteni, de egy idő után automatikussá válik. Valójában egy idő után a tapasztalatok mesterévé válsz. Egy kivételes példa lehet erre az, amiről Ayrton Senna beszélt egyszer. Azt mondta, hogy miközben köröz Monaco utcáin, mindig olyan érzése van, mintha nem is ülne az autóban. Mintha kívülről látná magát, és ez azért van, mert annyira bízik a saját képességeiben. Ez egy ijesztő kapcsolat a dolgok között, de a leginkább jellemző arra, amiről beszéltünk. Amikor gyors körön vagy, egyszerűen élvezed a vezetést. Teljes egészében a pillanatnak élsz, nem gondolsz olyan dolgokra, mint például az adóbevallásod, bár ha őszinte akarok lenni, túl sokszor nekünk azért nem kell ezen morfondíroznunk.

MH: Ha már Monacóról van szó, édesapád, Graham ötször is tudott győzni a Hercegségben. Fiatalabb korodban, amikor ültél apukád irodájának padlóján, és láttad azt a sok BRDC sztárt, és tudtad is, milyen fontos maga a BRDC, gondoltál-e arra, hogy valaha a klub elnöke leszel?

DH: Nem, de azóta nagyon sok minden történt már. Viszont amikor megválasztottak vezetőnek, egy pillanatra bevillant, hogy apám most biztosan duzzogna egy sort a hír hallatán.

MH: Talán, de vannak hasonlóságok apukád nevelési stílusa és a tiéd között? Josh fiad is pilóta lett. Te is egy versenyző apuka vagy, mint Graham volt annak idején. A fiad is hasonlókon mehet keresztül, mint korábban te, nem igaz? Arra még emlékszem, hogy egyszer mondtad nekem, hogy gyerekkorodban, édesapád irodájában figyelhettél, de egy szót sem beszélhettél.

DH: Nos, akkor valóban úgy éreztem, hogy nem ildomos beszélnem. Talán megtehettem volna, de nem hiszem, hogy érdemleges hozzáfűznivalóm lett volna bármihez is. Persze most nehogy mindenki azt higgye, hogy apám egy zsarnok volt, ez túl erős beállítás. A lényeg, hogy tiszteletet kellett mutatni, és akkor nem volt semmi probléma.

MH: Apád 15 éves korodban halt meg. Most eszembe jutott egy kedves történet, amikor Josh egy midlandi kartversenyen vett részt. Hideg volt, esett az eső, az egyetlen meleg ételt pedig csak egy lakókocsis hamburger kifőzde biztosította, ami – lássuk be – szörnyű volt. Josh talán pont 15 vagy 16 éves lehetett akkor. Azt viszont sehogy sem tudom elképzelni, hogy Graham ugyanúgy kiment volna egy ilyen futamra a kedvedért.

DH: Nagyon különböző a kettőnk háttere. Azokban az időkben magadnak kellett lehetőségeket biztosítanod. Ha fiatal voltál, akkor egyszerűen kiküldtek egy versenyző mellé szerelőnek vagy valami hasonlónak. Sokáig tartott, míg beülhettél egy versenyautóba egy nagydíj hétvégén. Azok az idők viszont elmúltak. Emlékszem, hogy én még fizetést kaptam a vezetésért az F3-ban és az F3000-ben is. Kézzel kellett váltanom, és minden más volt. Akkoriban odamehettem Ken Tyrrellhez, és megkérdezhettem tőle, hogy: „Hello Ken! Mi újság van?" Mire ő: „Esélyed sincs, eredj a pokolba." De legalább megtehettem. A pilóták manapság már nem beszélgetnek a csapattulajdonosokkal, ami talán abból is fakad, hogy fogalmuk sincs róla, kik is azok. Vannak menedzsereik, és minden szinten megváltozott a sportág felépítése. Most már olyan aprólékos és mesterséges az egész. Egy profi pilóta korábbi státusza darabokra szakadt, megszűnt. Az én nézetem az, hogy akárhová is fejlődik a sportág, egy profi versenyzőnek akkor is sokkal nagyobb tisztelet jár, mint amit manapság kapnak. Az igazi az, ha elért kemény munka és küzdelem árán azt, hogy Forma-1-es versenyző lehess. Nem pedig az, hogy egy rakás pénzt fektetnek a karrieredbe a támogatóid, és ennek köszönhetően jutsz el a legmagasabb szintekig.

MH: Talán életed egyik legrosszabb szakasza az F3000-ben töltött időszak volt, ha jól gondolom, még akkor is, ha megházasodtál, és megérkezett elsőszülött fiad, Oliver. Kemény lehetett. Nem volt versenyhelyed, és ez igazán lelombozhatott.

DH: Őrület volt. 29 éves lehettem talán. Nem volt se pénzem, se otthonom, de még mindig csak arra tudtam gondolni, hogy versenyző akarok lenni. Az volt az a pont, amikor apám, ha még élt volna, azt tanácsolja nekem, hogy keressek magamnak valami munkát. Őrült időszak volt valóban.

MH: Később tesztpilóta lettél a Williamsnél, aztán 1993-ban már Prost csapattársa voltál. Mi volt akkoriban a feladatod? Neki bizonyosan a világbajnokságság megnyerése…

DH: Nos, engem igazán nem érdekelt, mit csinál Alain Prost. Ha valaki pár évvel korábban azt mondja nekem, hogy hamarosan az F1 legjobb kocsijában ülhetsz, mint a francia bajnok csapattársa, akkor elkezdtem volna kiabálni, hogy vigyék innen ezt a retardált bolond embert.

MH: 1994-re igazán nem lehetett tervezni, több okból kifolyólag sem, de az biztos, hogy nagyon rosszul indult az a szezon a csapatnak. A Williams FW16 nem működött jól, és ezt a tervezője, Adrian Newey is többször hangoztatta, sőt vissza is hívta a modellt a franciaországbeli Nogaróba, tesztelés céljából. Emlékszem, hogy személyesen ment ki a pálya szélére, és elámult attól, amit látott. Az autó összevissza pattogott az aszfalton. Emlékszel erre?

DH: Azt hiszem, ez már kiment a fejemből.

MH: A lényeg, hogy nagyon nehéz lehetett vezetni.

DH: Arra még emlékszem, hogy tényleg nem volt egyszerű, még Ayrton sem nagyon tudta kezelni a versenygépet, ami mutatja, hogy voltak gondok.

MH: Imola, 1994. május 1., kicsit más perspektívából. A Monacói Nagydíjra te lettél a csapat vezető pilótája.

→

„Tudtam, hogy sosem válhatok egy Sennává. Nagyon jó pilóta voltam, de tudtam, hol a helyem."





Damon édesapjával, Grahammal 1967-ben (bal oldal), fiával 2010-ben (jobb oldal) és egy fantasztikus futamgyőzelem kapujában a spái versenypályán 1998-ban, a Jordan színeiben









KÉPEK: CHARLES COATESLAT; LAT ARCHIVE

DH: Nem hiszem, hogy vezérnek tűntem abban az időben.

MH: Akkoriban te mondtad, hogy nem érzed a csapatod felől a támogatást, amit egy vezér megérdemel.

DH: És ezt meg is értettem már akkoriban is. Egészen addig én voltam az, aki mindent megtett a csapatért, és semmit nem kért cserébe. Boldog voltam, hogy Alain Prost és Ayrton Senna csapattársa lehettem. Természetesen le akartam győzni őket, és Alaint számos alkalommal sikerült is. Viszont sosem hittem, hogy valaha is Ayrton fölé kerekedhetek. Tudtam, hogy nagyszerű célkitűzés lenne. Imola után tudtam, hogy valakinek ismét fel kell karolni a srácokat, és visszalökni őket a pályára, mert mindenki szenvedett.

MH: Rögtön Imola után jött a Monacói Nagydíj. Sokkoló hétvége lehetett, hiszen nem sokkal a szerencsétlenséget követően jött az incidens Mika Häkkinennel a Hercegségbeli futam első körében. A Casino térre már sérült autóval érkeztél meg, onnan pedig gyalog indultál vissza a bokszutcába. Úgy tűnt, mintha az lett volna életed leghosszabb sétája.

DH: Én már arról is elfeledkeztem. Monaco számomra nem volt kiemelkedő helyszín.

MH: Mindenki robotpilóta üzemmódban ment, nem igaz?

DH: De. Mindenkinek túl korai volt visszatérni az aszfaltcsíkra. Még senki nem válaszolta meg magában a kérdéseket. Miért vagyunk itt? Mit csinálunk mi? Mindenkinek az járt a fejében, hogy valóban elég biztonságosak-e az autók. Kétségek tobzódtak mindannyiunk fejében. Persze a média még egy lapáttal rátett az egészre. Mindezek után Karl Wendlinger összetörte magát Monte-Carlo utcáin. Egymás után jöttek a balesetek, és úgy tűnt, senki nem tudja megállítani a gondokat. Barcelonában aztán a szabadedzésen Andrea Montermini is falnak csapta az autóját. Imolát követően mintha egy háborús zónába került volna az F1 mezőnye. Szerintem mindenki nagyon ideges volt akkoriban, ami persze érthető is. Én legalábbis nagyon az voltam.

MH: Montermini balesete is szörnyű volt. A lába csúnyán megsérült. Pont a te garázsod előtt a bokszutca mellett. Láttam, hogy sokkot kaptál az esettől.

DH: Csak arra tudtam gondolni, hogy könyörgöm még egyszer ne, még egyszer ne. Imádom az autóversenyzést, és minden vele kapcsolatos dolgot, de elég volt. Nem szeretem, ha az emberek megsérülnek körülöttem.

MH: Talán te lehettél a leginkább tisztában azzal, hogy az autóversenyzés ezzel is járhat. Édesapád közeli barátja, Jim Clark is így veszítette életét. A motorsportok gyakran visszaütnek. Nem tette ez neked kissé túl személyessé a dolgokat? Nem készített ki?

DH: Számomra úgy tűnt, ahogy volt. Nagy balesetek, és emberek sérültek meg. Niki Lauda mondott egyszer valami olyasmit, ami az ő szájából valóban hitelesnek tűnt. „Isten jó darabig a Forma-1-en tartotta a kezét, de most levette róla." Ezt közvetlenül Ayrton halálát követően mondta. Majd tíz évig nem történt komolyabb baleset, aztán hirtelen tömegével törték össze magukat. Igazi teszt volt mindenki számára.



„Az 1994-es Imolai Nagydíjtól kezdve az F1 olyan volt, mint egy háborús zóna. Tömegével jöttek a nagy balesetek."

MH: Gondolom nem akármilyen érzelmeket robbantott ki belőled a Spanyol Nagydíjon aratott győzelmed. Nagyszerű eredmény volt.

DH: Sok mindent beindított az a győzelem. Persze győzni akartam, de triplán fontos volt, hogy ott és akkor sikerüljön. Ideje volt kimondani: nem adjuk fel. Nincs vége mindennek, mert Ayrton már nincs köztünk. Ez persze tisztelgés volt felé is. A háttérben azért akadtak a csapaton belül is problémák, hiszen nyerni akartunk, de a halála nem hagyott minket nyugodni. Stresszes időszak volt.

MH: Emlékszem, írtam akkoriban egy cikket rólad. Mást nem is nagyon akartál mondani csak, hogy a Renault (a Williams motorszállítója volt) nem igazán preferál téged.

DH: Az emberek olyasvalakire vártak, aki valódi vezető. A csapat pedig megszokottan megasztárokat alkalmazott első számú pilótának. Abban a pillanatban ott volt nekik az ifjabbik Hill. Biztos vagyok benne, hogy többen is egy kicsit komolyabb múlttal rendelkező versenyzőre vágytak.







Hill és a Williams első győzelme Senna halála után (lent), és Montermini balesete (balra)

MH: Nem akartad az arcukba vágni, hogy „bocsánat, de én is meg tudom csinálni a munkát"?

DH: Próbáltam, nem csak akartam.

MH: Gondolom nem fordítottak túl sok figyelmet arra, amit mondtál.

DH: Azt hiszem, hogy előjött belőlem az angol szerénység. Nem akartam saját magam alatt vágni a fát. Úgy döntöttem, hogy ideje egy pillanatra megállni, és átgondolni a dolgokat. Miért kéne megmagyaráznom a saját csapatomnak, hogy milyenek a tulajdonságaim? Miért kéne bármit is megmagyaráznom?! Tudtam, hogy sosem leszek olyan jó, mint Ayrton Senna vagy Alain Prost, de azzal is tisztában voltam, hogy talán a legjobb autóban ülök, és kevesen győzhetnek le, kevesen lehetnek jobbak nálam. Kicsit azért frusztráló volt. Utána kétszer is megnyertem a BBC Év Sportolója díjat, de ez nagyrészt a Williamsnek és annak volt köszönhető, hogy lehajtottam a fejem, és tettem a dolgom.

MH: Talán igazad van ebben, de 1994 végén, Suzukában olyat versenyeztél, ami valóban fantasztikus volt. Sosem fogom elfelejteni.

DH: Talán akkor lendültem át egy bizonyos holtponton. Hosszú ideje nem éreztem úgy magamat autóban, mint akkor. Olyan határokat sosem feszegettem többé. Akkor sem tettem volna, ha nem lett volna annyira fontos. Mindenki eljut olyan pontokhoz a karrierjében, amikor szükséges valami egyedülállót tennie. Suzukában ilyesmi történt. A csapat és én meg akartuk mutatni, hogy nem hagyjuk csak úgy legyőzni magunkat. Száz százalékot nyújtottunk mindannyian, amire büszke is vagyok. Viszont többször nem akartam így vezetni.

MH: Ráadásul egy láthatatlan ellenfél ellen kellett küzdened (Michael Schumacher). Ez így még bonyolultabbá tette a dolgokat. A verseny két részre szakadt, és az idővel küzdöttél. Olyan gyorsan kellett menned, amennyire csak lehetséges.

DH: Van, hogy valami olyasmivel kell versenyezned, amit nem látsz. Ilyenkor egy valamit tehetsz. Úgy vezetsz, mint még soha életedben. A Japán Nagydíjat követően Adalaide-be utazott a mezőny, az utolsó futamra. Az volt Suzuka 2.

MH: Teljes mértékben tökéletes futam volt. Az első 34 vagy nem is tudom hány kör

→

KÉPEK: LAT ARCHIVE

Michael követésével telt, és nem hagytad őt elszakadni. Lenyűgöző volt. Mindezt úgy, hogy egy ponttal vezetett előtted a bajnokságban. Két kihívó, akik ugyanolyan stratégiával versenyeztek.

DH: Jól emlékszel. Ez a nagyszerű az egészben. Amikor mindennek a közepében vagy, sok minden fut át az agyadon. Eszedbe jutnak dolgok, melyek az életed során zajlottak le. Akár emiatt is a legjobbat kell kihozni az ilyen pillanatokból. Ezért van, hogy a sport olyan sok különleges dolgot hoz elő az emberből. Több tényezőt is összemixel. Az egész világ megáll egy pillanatra, hogy azt figyelje, mi történik akkor és ott. Téged figyel mindenki. Felejthetetlen élmény.

MH: Aztán hirtelen minden véget ér azzal, hogy Schumi kiüt téged. Ott voltam a futamot követően, amikor Barry Sheene meg akarta neked mutatni a felvételeket az esetről. Nem is voltál tudatában, hogy Michael falnak ütközött?

DH: Fogalmam sem volt róla.

MH: Az emberek folyamatosan azt kérdezgették, hogy miért mentél bele abba az előzésbe. De azért tetted, mert úgy hitted, hogy az lesz az egyetlen lehetőséged az előzésre. Tehát nem tudtad, hogy azért lassult le, mert falnak ütközött?

DH: Pontosan úgy van, ahogy mondod. Suzukában sokáig figyeltem őt közelről. Mindig kisodródott, de mindig vissza is tudott jönni az ívre. Úgy tűnt, a srácnak kilencnél is több élete van. Ausztráliában aztán úgy láttam, hogy még jobban lecsúszott az ívről, de nem tudtam, hogy megsérült az autója. Úgy döntöttem, ott előzöm meg, mert ilyen lehetőségem nem adódik még egy. Rámentem az alkalomra, ami azt követően történt, már történelem.

MH: Ha egy másodperccel korábban érkezel a kanyarhoz, mindent láthattál volna. Fel tudod ezt fogni? Egy másodperccel később sikerült, és tudjuk, mi történt.

DH: Elkezdett menekülni előlem, és arra gondoltam, hogy: „Te gazember, azt már nem!” De valójában azért sodródott ki többször, mert túl keményen hajtott. Közvetlenül egymáson autóztunk körről körre, aztán volt még annyi benne, hogy rám tudjon fékezni. Ilyen ez a játék. Meg kellett tennie, ezért átlépte a határt.

MH: Van egy fantasztikus kép, ami rólatok készült azon a versenyen. Éppen a hosszú egyenes végére érkeztek meg, a fékezési ponthoz. Pont leköröztök valakit, és te a fordulási pontnál érsz be a lekörözendő mellé és Michael mögé. A bal elsőd beblokkol. Akkor azt hittem, hogy a Benetton és a Williams egy kocsivá olvad össze.

DH: Emlékszem. Sok olyan pillanat volt azon a versenyen, amikor nagyon közel értünk egymáshoz. Szinte a váltójában tapogatóztam a lábaimmal.

MH: De majdnem 300-ról kellett lefékezned!

DH: Ez nem ilyen egyszerű. Olyan, mint nagy forgalomban vezetni a városban. Csak az számít, hogy milyen messze van az előtted lévő, és hogy gyorsabban meg tudsz-e állni, mint ő. Emlékszem arra gondoltam: „A rohadt életbe, későn fékezünk. Ez hihetetlen!” Szerintem ez zavarta a leginkább Michaelt, hogy folyamatosan a hátsójában tudtam maradni. Sosem próbáltam bebizonyítani, hogy lehettem akár olyan jó is, mint Michael Schumacher, de azokban a napokban és körökben gyorsabb is tudtam lenni nála, és képes voltam felpiszkálni őt egy kicsit.

MH: Ez neki egyáltalán nem tetszett.

DH: Persze, hogy nem, mert fejben nem tudta feldolgozni.

MH: 1995-ben nem volt olyan izgalmas a szezon. Azt hiszem a katasztrofális kicsit túl erős kifejezés, de az a szezon nem sikerült jól számodra.

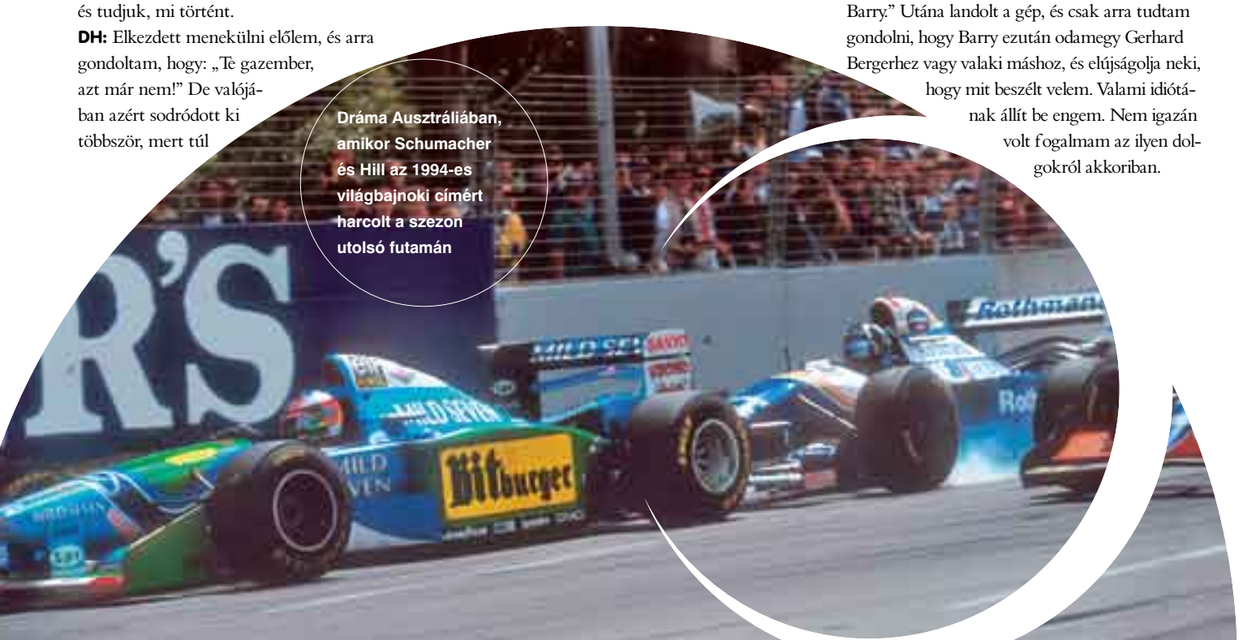
DH: Michaellel 1994-től folyatott rivalizálásunk egy kicsit az agyamra ment. Ezt pedig ő kihasználta. Schumacher persze sosem nézte, éppen kinek a fejét nyomja a piszokba, de én túlságosan is személyesre vettem a dolgot. Saját magamat ütöttem ki ezzel. Szerintem ez volt az, ami erőt adott 1996-ra. 1995-ben Frank (Williams) bizony azt gondolta, hogy Damonnak vége van.

MH: Ennek a következménye volt, hogy 1996 végén nem újították meg a szerződésedet, még úgy sem, hogy világbajnok lettél? Azt gondolhattad, hogy bajnok lettél, már minden rendben lesz. Gondolom meglepődtél, amikor Frank úgy döntött, hogy nem tart meg téged.

DH: Nem igazán értettem, hogy a csapat vezetői valójában mire gondoltak. Valójában a karrierem jó példa arra, hogyan ne építsék azt fel. Az, hogy sikerült ilyen sikereket kihoznom belőle, valóságos csoda. Manapság meglátom Eddie Jordant, és ki tudom neki mondani: „A saját fiamat versenyeztetem, és tudom, milyen frusztráló volt ez neked régen.” Ugyanezt el tudom mondani Patrick Headnek. Teljes mértékben megértem, min mentek ők át akkoriban. Minden történetnek két értelme van. Ezt még Frank Williams mondta nekem, 1996-ban. A legfontosabb mindig a csapat érdeke. Mostanra tisztában vagyok ezzel, és ismerem az okait. Akkoriban neki meg kellett ezt lépnie, és kész. Rendben is van a dolog, csak idő kellett, hogy ezt megtanuljam.

MH: 1994-ben nem akármilyen idegállapotban indulhattál el Adelaide felé az utolsó versenyre. Különleges csemege volt az a média számára. Imádtuk. De te a világbajnoki címre hajtottál. Hogyan zajlott le benned ez az egész?

DH: Kérlek ezt ne. Annyira naiv voltam. Ültem a repülőn az odavezető úton Barry Sheennel, és azt mondta nekem: „Nem vagy eléggé megfizetve. Meg kell mondanod Franknek, hogy egy igazi rabló.” És jöttek az ehhez hasonló ömlengések, én pedig felültem erre a lóra. „Igen Barry, igazad van. Ez eddig még eszembe sem jutott, Barry.” Utána landolt a gép, és csak arra tudtam gondolni, hogy Barry ezután odamegy Gerhard Bergerhez vagy valaki máshoz, és elújságolja neki, hogy mit beszélt velem. Valami idiótának állít be engem. Nem igazán volt fogalmam az ilyen dolgokról akkoriban.



Dráma Ausztráliában, amikor Schumacher és Hill az 1994-es világbajnoki címért harcolt a szezon utolsó futamán

„Ha valakinek rémesen kezdődik a futama, de mégis fel tudja küzdeni magát a mezőny végéről a dobogóra, ahogyan Webber tette azt Kínában, az jó dolog, és érdekli az embereket.”



MH: Rendben. Haladjunk a korral. Mi a véleményed a 2011-es Forma-1-ről, gumikkal, DRS- és KERS-rendszerrel?

DH: Úgy tűnik nekem, hogy általában két reakció van ezekre az újdonságokra. Az egyik az, hogy annyira összezavar valakit, hogy azt sem tudja, mi folyik a pályán. A másik viszont az, hogy minden sokkal izgalmasabb. Kína például nagyon is az volt. Ha valaki visszaesik a mezőny végére, de még onnan is van esélye visszaküzdenie magát a dobogóra, mint Webber tette, az nagyon jó dolog. Szerintem ezt a kis hátsó szárnyas állítást nagyon szeretik nézni az emberek a televízióban. Nem kell sok idő, és az utcai autókon is lehet majd hasonlókat látni. A gumik viszont valódi fejtörést okoznak a pilótáknak. Az én véleményem nagyon pozitív ezzel kapcsolatban.

MH: És a zűrzavar faktor? Időnként én sem tudom már követni a történéseket…

DH: Mindig megvan a veszélye annak, hogy túl sok mindent vegyítenek össze egy sportágban. Legelőször is a pilótákra kell figyelni, mert ők elég bátrak ahhoz, hogy ezt csinálják. Kiemelkedő tulajdonságaik vannak. Nézzék meg Jackie Stewart esetét. Ha két másodperccel nyerte a versenyt, az a merészség és a tehetség fantasztikus kombinációjának lett tulajdonítva. Aztán, amikor Michael sorra nyerte a futamokat nagy fölénnyel, akkor mindenki tompának és unalmasnak nevezte. Már nem volt olyan érdekes. Ezért volt szükség új dolgok bevezetésére, mint a tankolások. Aztán abban is sokan csak a hibát keresték, és talán volt is. Elrajtoltak a fiúk, és célba értek úgy, hogy nem történt semmi. Ebben van veszély. Azt hiszem sokan, akik végignézték az elmúlt időszak versenyeit, arra gondoltak, hogy vajon mi fog történni? Kínában Webber kiemelkedőt nyújtott, majd arra gondoltunk, hogy Vettel megint megcsinálja. Aztán hirtelen úgy tűnt, hogy a gumistratégia mindent megváltoztat, és az egész olyanná válik, mint egy esős futam száraz körülmények között. Nagyon sok a variálási lehetőség. Képesség és kalkuláció összefonódik.

MH: Mi a válaszod, amikor azt kérdezik tőled, hogy mit csinálsz manapság? Nagyon kipihentnek tűnsz, mintha teljes mértékben kézben tartanád az életedet.

DH: Ez azért van, mert már nem versenyzek többé. A versenyzés mindent felemészt.

MH: Való igaz. És mi van a Down-kórosok Szövetségével? Nagy szerepet vállaltál az ő életükben is, nem?

DH: Valóban, én az egyik patronálójuk vagyok. Emellett a Halow Alapítványnak is tagja vagyok, amely olyan gyermekeket támogat, akiknek nehézségeik akadnak a tanulással. Ez amolyan nevelés szabadságot biztosít. Az iskolát otthagyó fiataloknak olyan lehetőségeket ajánl, melyekkel könnyen fejleszthetik magukat. Guildfordban található a székhely. Egyelőre rendben működik, de támogatókra mindig szükség van, ahogyan pénzügyi szponzorációra is. Azt hiszem, mindenkinek szüksége van olyan dolgokra, mely élénken tartja az elméjét. Mindenkinek kellenek a kihívások. Ezek mellett pedig Joshnak próbálok meg patrónusokat keresni. Ott járok most, ahol régen kezdtem.

MH: A fiad legtöbb versenyén kint vagy. Élvezed vagy inkább riasztó számodra?

DH: Persze, hogy ott vagyok. Tudod te is, hogy megy ez a versenyzőkkel. Nagyon közeli dolog ez. Bármit is tehetsz, mégsem tudod az odaillő dolgot szóban kifejezni. Josh fantasztikus versenyzői képességekkel rendelkezik. Remek futamokat produkált, és nagyszerű előzéseket mutatott már be. Jelenleg a Formula Renault-sorozatban fut. Ha lehet adni a szavamra, akkor higgye el mindenki, nagyszerű pilótáról van szó. Persze sokat kell még tanulnia, mert nem gokartozott eleget. Nem kapcsol még olyan gyorsan, ahogyan sokszor szükséges lenne. De ez idővel változni fog.

MH: Amikor arról beszélsz, hogy ő egy jó versenyző, akkor mi késztet arra, hogy ezt mond?

DH: Mindig meg akarja előzni azt, aki előtte van. De képes arra, hogy kidolgozza a dolgokat. Hibára készteti az ellenfelét. Azt hiszem, ez a számítógépes játékoknak köszönhető, mert rengeteget játszott és játszik most is rajtuk. Valamilyen pozitív tulajdonságot elsajátított belőlük. Megérte annyit kuksolnia a hálószobájában.

MH: Ha Josh arra kérne, hogy mesélj arról, milyen volt F1-es pilótának lenni, mit válaszolnál neki?

DH: Nem kezdeném el magamat magasztalni. Úgy hiszem, igazán jó versenyző voltam. Beültettek egy versenyautóba, és én mindenkit le akartam győzni, aki csak a környékemen volt. Persze észleltem, ha valaki éppen jobb nálam. Mindig is tudatában voltam annak, hol állok minden idők legjobb versenyzőinek rangsorában. Azt hiszem, kihoztam a legjobbat magamból. Ez minden, amit elmondhatok.

KÉPEK: STEVE ETHERINGTON/LAT ARCHIVE

Nem minden F1-es főnök utazik privát repülővel…

Beszállás az 57 láb hosszú, Barcelonából Monacóba tartó hajóba. A kapitány? Nem más, mint a paddock rottweilere, a Lotus zsenije, Mike Gascoyne…

SZÖVEG: HANS SEEBERG **KÉPEK:** CHARLES COATES/LAT

„Ki nem tojja le?"

Így válaszolt Mike Gascoyne, amikor arról kérdezték, hogyan reagál arra, amikor megkérdezik, miért hajóval utazott a Spanyol és a Monacói Nagydíj között a helyszínre, a Formula-1-es berkekben megszokott utazási módok helyett. A válasz jellemzi a Formula-1 rottweilerét. Ha a világbajnoki trófeákat a szavak alapján osztanák ebben a sportban, akkor Mike sokkal több bajnoki címmel rendelkezne, mint Adrian Newey és Michael Schumacher.

Míg Christian Horner és Vijay Mallya a spanyol és a monacói verseny között privát repülőgépén hazautazott (Mallya visszarepült Indiába, a monacói hétvégén krikettmérkőzést tekintett meg), Mike Gascoyne nagyjából 150 millió forintot érő Jeanneau 57 vitorlás jachtján töltötte az időt. A 250 tengeri mérföldes utazás neki és háromfős legénységének 62 órát tartott. Annak az embernek, aki minden ébren töltött pillanatot gondolkozással tölt, hogyan tudna tizedmásodperceket faragni a Team Lotus köridejeiből, hihetetlenül lassú út ez A pontból a B pontba.

Mike-ot azonban ez nem érdekli: „Ez egy előkelő utazás, nemde?" – mondta. A lélegzetelállító naplementét lehet figyelni, amikor az óceán közepén vagy, de kevésbé lehet ezt Coventry közepén megnézni. „Patrick Head-nek is van hajója – a rajtrácson mindig beszélgetünk. Tudod, szeretem a Formula-1-et, és ha mindennap dolgozol, meg akarsz élni, akkor ezt a briliáns ipart kell űzni, de tulajdonképpen körbeutazom a világot páromal, Silvivel."

Szünetet tart. „Egyszer a Team Lotusszal világbajnokok leszünk…" →



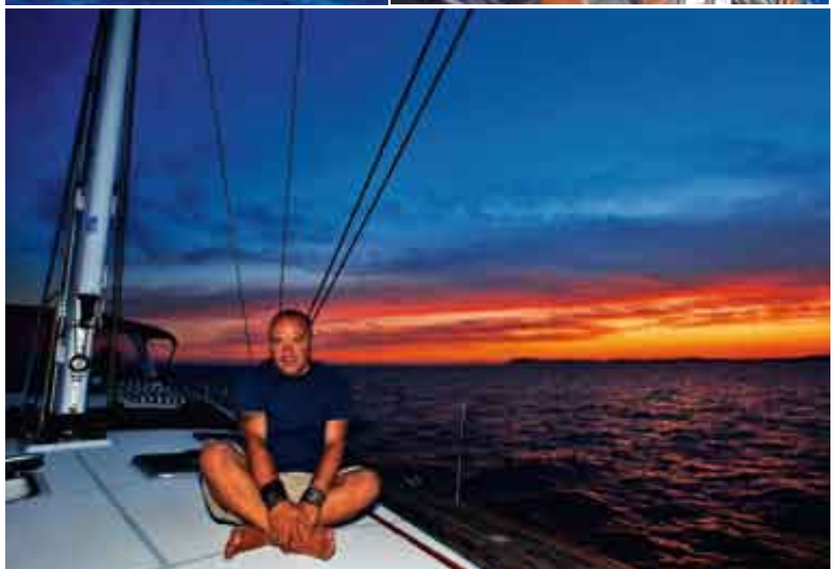




Delfinek, naplementék... és salátakeverés. Ez egy 62 órás utazás hajóval, de ezt nem élheted át, ha csatlakozol a csapat többi tagjához, akik autóbusszal utaznak







Mike Gascoyne egész Formula-1-es pályafutása során hontalan volt; habár most a paddockban sportosan, indiai stílusú karpánttal közlekedik, anti-Ron Dennis figura. Könnyű azt gondolni, hogy vitorlással eljutni a versenyek színhelyére azt jelenti, multimilliomossá vált valaki a sportban, de Gascoyne-t ez a feltételezés korábban frusztrálta.
Az az igazság, hogy az óceánon lehet a valódi Mike Gascoyne-t megismerni. Sármos és szórakoztató, ám képes visszaváltani üzleties stílusára, ha szükséges (ez így volt, amikor egy 10 000 dolláros vitorla eltört). De a rottweiler-karikatúrát sehol sem lehet látni.

Tény, ezen az 57 láb hosszú hajón sokkal inkább látszik, hogy Mike-ot kifárasztja a halétel salátával, mint a Formula-1-es szabályalkotók eszén történő túljárás. „Élvezettel főzöm, ez a másik nagy hobbim" – mondja Mike elkötelezetten. „Ha a hajóra szállsz, az nem azt jelenti, hogy trutyit eszel, és nyomorúságos életet élsz egész idő alatt." De természetesen tudja, a sporton belül néhány szakember felhúzza szemöldökét utazási stílusán; a csapat számára ilyen fontos embernek nem veszélyes az ilyen utazás?
„Valójában nem. Ezt az utazást többször egyedül teljesítem, ez számomra normális. Úgy gondolom, valódi veszélyt az jelent, ha rossz az időjárás vagy késésben vagy. De ez a hobbim. Kevésbé veszélyes, mint a hétvégi klubversenyek vagy ehhez hasonló."

Mit gondolnak a csapaton belül erről?
Nos, azt hiszem, tudják, ez a hobbim. Amikor a hajón vagyok, az nem azt jelenti, hogy nem dolgozom. Nyolc mérnököt szállítottunk tavaly Valenciába, kissé csapatépítő gyakorlat is volt, mindenki nagyon élvezte az utazást. Azt hiszem, valódi teamként másképpen próbáljuk intézni ügyeinket, nyitottak vagyunk, ez a hobbi is ennek része.

A csapattulajdonos, Tony Fernandes nem fűzött megjegyzést a hobbidhoz?
Hmmm... Tony azt mondta, hajóval érkezik Valenciába, így megpróbáljuk elcsábítani őt egy esti vitorlázásra. Bár nem vagyok benne biztos, hogy rajong az éjszakai utazásért... érdeklődő volt, de nem hiszem, hogy éjszakai őrségre jönne.

Akadt bárki az F1-ben, aki tett már megjegyzéseket ezekre az utazásaidra?
Oh, igen. Amikor arra készültünk, hogy elhagyjuk Barcelonát, a mercedeses Nick Fry odajött, és megkérdezte: „Mit csinálsz?", azt mondtam: „Monacóba hajózunk." Válaszul közölte: „A francba, ez nagyszerű!" Biztos vagyok benne, vannak, akik felhúznák ezért az orrukat. Úgy gondolom, néhányan azt mondanák: „De hát ez két nap távollét az irodától!", de van időszak, amikor nyaralni mész, nemde? Ráadásul nagyon jól illeszkedik a programba; a hobbimra fordíthatom az időt, anélkül, hogy sok időt töltenék távol a pályától. És tulajdonképpen, ha ez működik, nem számít, más mit gondol.
Úgy gondolom, csak meg kell nézni a fotókat, melyeket az utazás alatt készítettem, delfinek, naplementék... Tegnap a Lyon-öböl közepén megálltunk, és néhányan úszkáltak. Itt a víz két kilométer mély, több száz mérföldre található csak part, te pedig úszhatsz az óceán közepén delfinekkel. Erre a hétköznapi életben nincs lehetőség. Ez a vonzereje a hajózásnak.

Oké Mike, itt egy kérdés: Jelenleg négy főből áll a hajó legénysége, de ki lenne az a másik három ember (természetesen nem a Team Lotus személyzetéből), akik hasznosak lennének számodra a következő expedíciódban?
Nos, ez tényleg komoly kérdés... először is, azokkal kell dolgoznod, akik rendelkezésedre állnak. Mindig szerettem volna Patrick Head-del dolgozni, mert ő is hajózik, és nagyon szórakoztató alak...

Ha több száz mérföldre vagy a parttól, a szárazföldön lévő emberek akkor is meghallanák őt, nemde?
Pontosan! Mindig sztorizik. De ki mást szeretnék? Pilótát az elején nem szeretnék, mert ők mindig nyafognak a kemény munka miatt, és mindig felébrednek éjszaka – nem tudom, miért nem tudnak leszokni erről. Azt hiszem, egy tény a hajózással kapcsolatban, nagyon kis helyre vagy beszorítva, így talán ez az utolsó dolog, amit az F1-ben dolgozóktól szeretnék – ne akard, hogy 62 véres órán keresztül a Formula-1-ről beszéljek!

Néhány órán belül az „üzleties" Gascoyne visszatér, készül egy trükkös dologra, ki kell kötnie Fontvielle kikötőjében, a monacói öbölben. El lehet képzelni, milyen lehet egy olyan járművel parkolni, amely 57 láb hosszú, miközben nagyon gazdag emberek figyelme kíséri. Ez az egyetlen időszak az utazás során, amikor Mike határozatlan, arcán látszik az izzadság és a koncentráció. De végül, néhány nyugtalan perc után a félmillió angol fontot érő hajót bekormányozza helyére, ahol csak néhány láb távolság marad mindkét oldalon. Megkönnyebbültnek tűnik. De tudjuk, ha csak egy kicsit is hibázunk, leszidna minket.

HOGYAN UTAZOTT BARCELONÁBÓL MONACÓBA A TEAM LOTUS?

Hajókkal, autókkal, menetrendszerű és különjáratokkal, két rivális csapat tagjaival



KÉPEK: GLENN DUNBAR/LAT; ANDREW FERRARO/LAT

Team JB

F1 RACING

Minden nagy pilóta mögött ott dolgozik egy tökéletes háttércsapat. Olyanok alkotják, akikben a versenyző maradéktalanul megbízik. A családján és a barátnőjén kívül azok az emberek, akik a pályán és azon kívül egyaránt figyelik **Jenson Button** mozdulatait.

SZÖVEG: TOM CLARKSON



Richard Goddard
menedzser

Én kezelem Jenson szerződéseit, a reklámokat is beleértve. A McLaren-hez való igazolásán is én dolgoztam, mert ő nehezen tudta volna kimondani azt, hogy: „Ha ezt és ezt nem kapom meg, akkor nem jövök Wokingba” – én viszont az ügynökeként könnyedén tárgyalhattam ilyen stílusban, és szögezhettem le, hogy: „Ha nem teljesítik a McLarennél az ügyfelem által támasztott igényeket, akkor nem tudom ajánlani önöket neki.” Egy szerződés ideje alatt sok dolog változhat meg, ezért nagyon fontos mindig mindent tisztában tartani, és mindenről egyeztetni.
Én intézem a szponzorokkal kapcsolatos ügyeket is. Amikor a támogatókkal tárgyalunk, Jenson mindig tökéletesen eltökélt és nyugodt. Olyan ügyfél és barát ő, mint egy tökéletesre csiszolt gyémánt.





James Williamson
szóvivő

Jenson ismeri a versenyeken jelenlévő újságírók nagy részét, az ottani médiamunka tehát nem valami nagy ördöngösség. A személyes nyilatkozatait és nyílt leveleit én kezelem. Az fontos, hogy a pályán kívül töltött ideje mindig hasznosan teljen, és erről tudomást is szerezzenek az emberek. Rengeteg felkérést kapunk a világ minden részéről, és nekem kell biztosítanom, hogy Jenson mindig az általunk előre felállított médiastratégiának megfelelően nyilatkozzon és viselkedjen, például jótékonysági eseményeken. Nagyon könnyen kezelhető személyiség, vagyis inkább úgy fogalmaznék, hogy jó vele együtt dolgozni, nincsenek allűrjei. Az egyetlen, ami kiborít, hogy úgy tekint magára, mint a Jenson-csapat egy tagjára. Folyamatosan aggódik mindig mindenkiért maga körül, és érdeklődik minden stábtag felől. Az ő esetében nincs olyan, hogy: „Minden úgy lesz, ahogy megbeszéltük” –, mert imád újra átbeszélni mindent. Ez teszi őt boldoggá.



Mike Collier
fizikoterapeuta

A munkám két komoly részre oszlik: sporttudomány és fizikoterápia.
A tudományos része arra irányul, hogy Jenson minden egyes izmát fejlesszük és jó erőben tartsuk, ezáltal a teljesítményét is maximalizálni tudjuk. A fizikoterápia legfőbb célja a sérülések megelőzése.
Még 2000-ben kezdtünk el együtt dolgozni, amikor Jenson a Benettonnál versenyzett. Akkor sporttudósként dolgoztam a csapatnál. 2008-ban kért fel ismét a közös munkára, amikor a srác, akivel akkoriban dolgozott, Ausztráliába költözött. Nagyon jó a kapcsolatunk. Ez máshogy nem is működne. Jó viszonyban kell lenned azzal, akivel 200 napot töltesz együtt egy évben. Általában nyaralni is együtt megyünk. Mióta 2009-ben világbajnok lett, a fittség egy új szintjére lépett, és én azért vagyok vele, hogy segítsek neki ezt megtartani, és ha lehet még tovább fejlődni.



Dave Robson
versenymérnök



Én segítek Jensonnak, hogy mindent ki tudjon hozni az autóból. A versenyhétvége előtt, rögtön a hét elején kezdődik a munka, amikor az egész napot a szimulátorban tölti a pilóta.
Ez az időszak nagyon megerőltető ülőmunka, tehát próbálom fizikailag rendben tartani őt, ezért gyakran megy el például úszni. Ha éppen nem együtt dolgozunk, akkor telefonon tartjuk a kapcsolatot, és mindig részletesen beszámolok neki az autó pillanatnyi állapotáról. A tavalyi évhez képest sokkal jobban érzi már magát a McLaren versenygépében, ami a teljesítményét is megnöveli. Nagyon intelligens pilóta, mindenről tudni akar, és minden adatot figyel. Elmagyarázza nekem, hogy mit érez az autóban, és az hogyan viselkedik, én pedig mindig próbálok fejleszteni és tökéletesíteni a dolgokon.



Stevie Willis
McLaren-főszakács

Jenson szeret egészségesen étkezni. Megkért minket, hogy csak olívaolajat használjunk főzéshez, és imádja a friss termékeket. Persze soha nem szól bele abba, hogy konkrétan mit és hogyan készítünk neki addig, amíg minden szükségletét kielégítjük. A verseny előtt sok proteinre van szüksége, ezért friss tonhalat grillezünk neki salátával és szintén friss zöldségekkel. Természetesen nem akar elhízni, ezért egy minimális diéta is be szokott csúszni néha az étrendjébe, ilyenkor tészta, rizs vagy főtt burgonya kerül a tányérjára. Nem szoktuk minden időnket együtt tölteni. Amikor a versenyeken van, a motorhome-ban megfőzi magának az ételeket. Tudjuk, mert gyakran felhív minket egy kis segítségért, hogy éppen milyen hozzávalókra lesz szüksége. Remek srác, örülünk, hogy velünk van.



Jules Gough
személyi asszisztens

Sok munkám akad Jenson körül. A legapróbb dolgok, például a szállások lefoglalása munka közben és szünidőben is. Sokszor segítek a közeli hozzátartozóinak is, a telefonom tehát a nap 24 órájában be van kapcsolva, mert sokszor vagyunk más időzónában. Sosem fogom elfelejteni 2008 telét, amikor a Honda bejelentette, hogy kivonul a Forma-1-ből. Ugyanolyan gőzerővel készült a szezonra, mintha mi sem történt volna. Megkért, hogy foglaljak le szállást az összes versenyre, és keményen edzett, pedig akkor úgy tűnt, hogy nem is lesz csapata. Neki lett igaza. A legédesebb módon alakult minden a következő idényben…



KÉPEK: STEVEN TEE/LAT; CLIVE MASON/GETTY IMAGES; JULES GOUGH; MCLAREN

FUX ZRt.
3527 Miskolc, Vásártéri u. 8.
Tel.: (46) 501-850, Fax: (46) 501-851
E-mail: fux@t-online.hu, www.fux.hu

AZ EMELÉS- ÉS RÖGZÍTÉSTECHNIKA ÉLVONALÁBAN

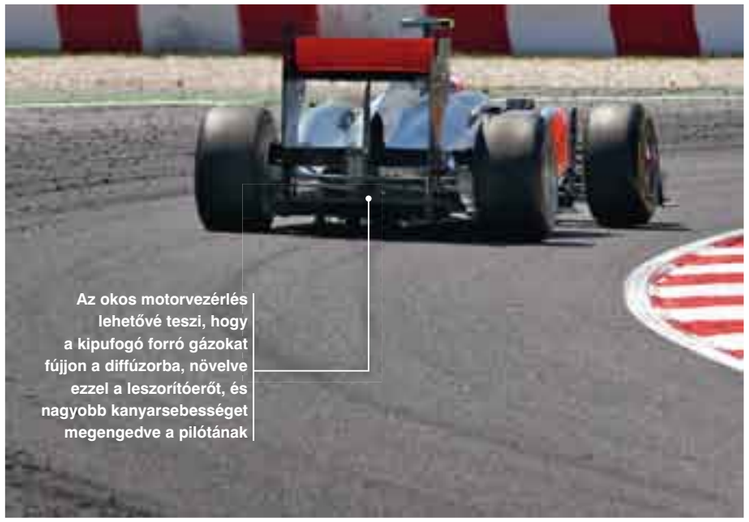
Termékeink:
– sodronykötelek
– műanyag és acél emelőkötelek
– szerelvények
– emelőmágnesek
– profil emelőeszközök
– kézi, gépi és karos láncosemelők
– raklapemelők (béka)
– digitális darumérlegek
– rakományrögzítők
Egyéb emeléssel kapcsolatos eszközök
és megoldások kivitelezése igény szerint



Pat Symonds TECHNOLÓGIAI MESTERKURZUS

Az F1 legféltettebb titkainak leleplezésére

TERÍTÉKEN: A KIPUFOGÓ-DIFFÚZOR RENDSZER



Az okos motorvezérlés lehetővé teszi, hogy a kipufogó forró gázokat fújjon a diffúzorba, növelve ezzel a leszorítóerőt, és nagyobb kanyarsebességet megengedve a pilótának

ELMÉLETI MAGYARÁZAT



A maximális leszorítóerő előállításának titka, hogy akkor is biztosítsuk a kipufogóból kiáramló nagy mennyiségű forró gázt, amikor a gázpedál nincs lenyomva. Segíthetünk például felmelegíteni a gázokat, ha egy kevés üzemanyagot elégetünk a kipufogóban

Mit is jelent pontosan az üresjárati kipufogó-diffúzor rendszer?
A tavalyi szezon kezdete óta használják a kipufogógázokat arra, hogy növeljék a diffúzor hatékonyságát, és azóta ez általánossá vált. Az előnye az, hogy a gyorsítás alatt, amikor a kipufogó gázok nyomása magas, nagyon jelentős leszorítóerőt termel. Amikor azonban zárod a fojtószelepet, a leszorítóerő csökken. A csapatok azonban felismerték, hogy ha a fojtószelepet nyitva tartják, akkor az elveszett teljesítmény egy részét vissza tudják nyerni.

Biztosan nyitva tudod tartani a fojtószelepet, amikor a pilóta lelép a gázról?
Ha elveszed az üzemanyagot és a gyújtást, akkor a motor olyan, mint egy nagy levegőpumpa, levegőt szív a beömlőnyílásból, összenyomja azt, és a kipufogóba továbbítja anélkül, hogy energiát termelne belőle. Tulajdonképpen, ha nyitva tartod a fojtószelepet, akkor a motor fékező hatását növeled, mert az több levegőt fog összenyomni.

A csapatok már tavaly elkezdték a használatát?
Így van, bár ez nem derült ki egyből, és nyilvánvalóan a tévéfelvételek hangjából, de a pálya mellett nagyon különös hangokat hallhattál, elfojtva a túlfutási szakaszban.

Mi ebben az újdonság az idei szezonban?
A csapatok azt is felismerték, hogy a maximális leszorítóerő kulcsa, ha nem csak egyszerűen sok levegőt továbbítanak a kipufogóból, de azt is biztosítják, hogy ez a levegő forró legyen. A legjobb megoldás erre pedig az, ha egy kis üzemanyagot adnak hozzá, és elégetik azt.

Ez azt jelenti, hogy a motor továbbra is tolja az autót, amikor a pilóta lassítani szeretné azt?
Nem, amennyiben az üzemanyagot nem az égéstérben, hanem a kipufogóban égeted el. Befecskendezel egy kis mennyiségű üzemanyagot, de nem adsz hozzá szikrát, így a levegő és az üzemanyag a kipufogószelepen át a kipufogóba kerül, amely nagyon forró, aminek hatására pedig meggyullad és tovább melegíti a kipufogó gázokat. Ez növeli a kipufogógáz nyomását, és nagyobb leszorítóerőt termel.

Ez az oka annak, hogy különös zajokat hallottunk, amikor egy autó befordult egy kanyarba?
Pontosan. Ez egy elég nagy robbanás, és mivel a kipufogóban történik, nagyon zajos.

Nagy különbséget eredményez?
Azzal szeretnék válaszolni, amit Lewis Hamilton Monacóban mondott: „Valószínűleg az időmérő edzés a legizgalmasabb része a hétvégének, ha eltekintünk a rajttól. Korábban csak a leggyorsabb motorbeállításra volt szükségünk, most azonban a motorok tekintetében is a legerősebb, a leggyorsabb leszorítóerőt jelentő beállításra, ami nagyon, de nagyon pontos. Majd teszel még egy kicsit többet az első szárnyadra, hogy nőjön a tapadás, és őrült módjára kergeted az autót körbe és körbe."

A kipufogó gáz mennyisége az elégetett üzemanyag mennyiségétől függ? Egy üresjárati kipufogó-diffúzor rendszer tehát több üzemanyagot igényel…
Több üzemanyagot használ, de nem sokkal többet. Az igazi korlát az előállított magas hőmérséklet.

És ez mind legális?
Mint általában, erre a kérdésre sem lehet egyenes választ adni. Az FIA úgy érzi, hogy az alapvető és első számú alapelve, hogy a motor fojtószelepe csak akkor lehet nyitva, ha a pilótának szüksége van a teljesítményre. Tehát csak azért kinyitni a fojtószelepet, hogy leszorítóerőt termeljünk, ellentmond a szabályoknak, amik tiltják a mozgatható aerodinamika használatát, ráadásul itt nagyon sok mozgó alkatrész van, amelyek közrejátszanak a leszorítóerőt növelő kipufogógáz áramlásában. Ezért nem meglepő, hogy az FIA ezt a kérdést Silverstone-ra véglegesen lezárta.

KÉPEK: CHARLES COATES/LAT, STEVE ETHERINGTON/LAT

AQUA electromax

Vásárolj olcsón! >>> www.aqua.hu

Vakációzni küldtük a kamatokat!

Júliusban minden notebook akár 0% THM részletfizetésre is megvásárolható!*



Referencia példa bruttó 129 900,- Ft értékű notebook készülékre: 0%* THM 6 hónapos futamidő 6x 21 650,-

Cetelem
Lendületet adunk terveinek

*Munkáltatói igazolás nélkül is igényelhető, amennyiben jövedelme vagy nyugdíja bankszámlára érkezik, a bankszámla saját nevére és tartózkodási helyének címére szól. Futamidő 6 hónap. Igényelhető hitelösszeg: 25 000 Ft-tól 2 000 000 Ft-ig. Az Aqua Optima Kft. a Magyar Cetelem Bank Zrt. hitelközvetítője, a Bank a hitelelbírálat jogát fenntartja. A Bank a pénzügyi szervezetek Magatartás Kódexének alávetette magát. Referencia THM 0% (500 000 Ft, illetve 2 000 000 Ft 6 hó). Érvényes: minden hordozható számítógép termékre benyújtott hitelkérelem esetén, bármelyik AQUA Electromax szaküzletben, 2011.07.01.-től 2011.07.31.-ig.

További több ezer termék brutálisan jó árakon itt:
www.aqua.hu
(06 1) 2 44 24 24

AQUA Belváros VII. Budapest, Dohány u. 36.
AQUA MOM PARK XII. Budapest, Alkotás u. 53. I. em.
AQUA Pólus Center XV. Budapest, Szentmihály út 131.
AQUA Karinthy XI. Budapest, Karinthy Frigyes út 17.
AQUA Fehérvár Székesfehérvár Tolnai u. 1.



Az F1 legendája: FRANK WILLIAMS

F1 RACING

Csak az F1 Racingben

VÉLEMÉNYT FORMÁLTAM MURRAY WALKERRŐL

A BBC felkért, hogy adjak egy interjút Murray Walkerrel kapcsolatban, akiről dokumentumfilmet forgatnak. Amikor Murray-re gondolok, egy hangos kommentátor jut eszembe, akit rengetegen imádtak. Ő viszont a Forma-1-be volt szerelmes, és mindig fair módon beszélt a Williamsről. Tudom, hogy Nigel Mansell volt a kedvenc versenyzője, és egyáltalán nem örült annak, amikor a brit elhagyott minket.

* * *

AZ ÚJ SILVERSTONE-I ÉPÜLET

Hatalmas épület, nem igaz? Végtelen sok konferenciateremmel, 40 pit-garázzsal, és ami számomra például nagyon fontos, minden megközelíthető benne kerekes székkel. Silverstone mindig is egy hatalmas komplexum volt, de kellett valami a pitek és a paddock köré, ami jó irányba formálja az arculatát. A Silverstone Wing tökéletesen megfelel erre a célra. Modern és gyönyörű. Mindannyian büszkék lehetünk rá.

* * *

A KATARI ELŐADÁS

Ezt az előadást az Oxford Centerben tartották meg, az iszlám tanulmányok központjában. Gyönyörű épület, pont a város szívében. Magát az előadást a katari miniszterelnök, Sheikh Hamad Bin Jassim Bin Jabr Al-Thani tartotta, és valósággal lenyűgözött engem. Olyan gyorsan és tökéletes formában válaszolt a legbonyolultabb politikai kérdésekre is, hogy elállt a lélegzetem. Fantasztikusan gyorsan pörgött az agya, és a stílusa is rendhagyó volt.

* * *

AMIT A LEGJOBBAN SAJNÁLOK

Ha visszakapnék valamennyit az időtől, egészen biztosan egyetemre mennék. A matematika és a fizika számomra érthetetlen, viszont szívesen tanulnék nyelveket. Az volt a hiba az életemben, hogy római katolikus bentlakásos iskolában nevelkedtem nyolcéves koromtól kezdve. Tilos volt engedély nélkül elhagyni az intézményt. Ha egyszer elmentél, már nem tartoztál oda. Az egyetem számunkra tabu volt.

* * *

BETÖRTÉK AZ ORRUNKAT

A célunk az volt Monacóban, hogy megszerezzük az idei évben az első világbajnoki pontjainkat. Maldonado közel is állt ehhez, de Lewis Hamilton mindent elrontott. A Saint Devote kanyarban a falnak lökte Maldót, viszont a McLaren felfüggesztése kivételesen masszív. Nem Pastor volt a brit első áldozata azon a futamon, és a verseny leintéséig produkált érdekes dolgokat.

* * *

PASTOR JÓ ÚTON JÁR

Nagyon elégedett vagyok a teljesítményével. Sokkal jobb, mint azt sokan a csapaton kívül el tudnák képzelni. Egy dolgot meg kell jegyezni Pastorral kapcsolatban, a versenyzésen kívül. 15 unokatestvére, 14 lány- és 17 fiútestvére van. Képzeljék el, a futamaira mindannyian összegyűlnek, és megnézik őt. Jó értelemben, ez igen mulatságos lehet…

* * *

ELŐRE TEKINTÜNK

Egy versenyző mindig csak annyira jó, amennyire az autó jó alatta. Jelen pillanatban mi rosszak vagyunk, ez nyilvánvaló. Sajnos arra sem tudok választ adni, hogy holnap vagy a jövő héten mi fog megváltozni. Az viszont reményt ad, hogy rengeteg a fiatal, ambiciózus munkatárs nálunk, akik folyamatosan bizonyítani akarnak. Remélem lehetőségük lesz erre, és segítenek nekünk kilábalni a gödörből.



„Nagyon örültem Maldonado monacói teljesítményének, Lewis produkciója viszont, amit a Ste Devote-ban bemutatott, irtózatosan feldühített.”

A 2012-ES OLIMPIAI JÁTÉKOK

Nem fogok személyesen kilátogatni. Három órán át kellene utazgatnom, utána pedig a tömeg idegesítene. Ráadásul mindent láthatok a televízióban. Seb Coe egy éve megkérdezett, hogy lennék-e a hivatalos vendége a játékok egésze alatt, de udvariasan visszautasítottam a kérését. Seb és én hosszú évek óta társak és barátok vagyunk. 1984-ben több futamra is kilátogatott a vendégemként, és rendszeresen kijártunk futni a pályák melletti erdőkbe és a terepre. Egyszer éppen a Nürburgring mellett kocogtunk, amikor azt mondta, hogy biztosan hamarabb felér az előttünk fekvő magas dombra. Megindult, és úgy pörögtek a rövid kis lábai, hogy el sem hittem. Állva hagyott engem, és ezen azóta is ámulok.

Mi járt a fejemben, a legutóbbi hónapban?



„Murray imádta az F1-et és mindig fair módon nyilatkozott rólunk. Hatalmas rajongója volt Nigel Mansellnek”



„Az új Silverstone Wing épület modern és gyönyörű. Egy olyan valami, amire nagyon büszkék lehetünk”



„Hogy nem sikerült megszerezni első pontjainkat idén, nem rajtunk múlott. Az autóink és a versenyzőink jól mentek”



„Seb Coe megkért, hogy legyek a vendége a 2012-es olimpiai játékok alatt. Hosszú évek óta barátok vagyunk”

KÉPEK: MALCOLM GRIFFITHS/LAT, ANDREW HONE/LAT, LAT ARCHIVE

Visszatekintő

Nevezetes F1-es események májusban a régmúltból és a közeli múltból

F1 RACING



EBBEN A HÓNAPBAN **09** ÉVVEL EZELŐTT

Most mi lesz?

A neversi Magny Cours pályán megrendezett 2002-es Francia Nagydíj alapesetben nem vonult volna be a Forma-1 történelmébe. A legizgalmasabb momentuma az volt, amikor a bokszutca-áthajtásos büntetése után felzárkózó Michael Schumacher öt körrel a leintés előtt megelőzte a McLarenes Kimi Räikkönent, aki az Allan McNish Toyotájából pályára került olajon csúszott meg. Schumacher a nyolcadik győzelmét aratta (11 versenyből), melynek köszönhetően megnyerte a világbajnoki címet. Ez már az ötödik elsősége volt (mellyel beérte Fangiót), Ferrarival pedig sorban a harmadik. Érdekesség, hogy már július 21-én eldőlt a cím sorsa – korábban, mint addig bármikor.

EBBEN A HÓNAPBAN **25** ÉVVEL EZELŐTT

Gyerünk Alain, toljad, toljad!

Alain Prost annak a tudatában kezdte meg az 1986-os Német Nagydíj utolsó körét, hogy Ayrton Senna éppen elvette tőle ugyan a harmadik helyet, de már csak 6,8 kilométert kell megtennie. Pechjére azonban, a gyors hockenheimi pályának köszönhetően, neki és csapattársának, Keke Rosbergnek már alig maradt benzinje. Prostnak az utolsó kanyarban leállt az autója, a versenyző pedig kiugrott, és megpróbálta eltolni a célig. Ez ugyan nem sikerült, mégis megtett annyi kört, hogy hatodikként értékeljék. Rosberg – akinek szintén elfogyott a naftája – ötödik lett.





EBBEN A HÓNAPBAN **43** ÉVVEL EZELŐTT

Egy kis krikett?

A Brit Nagydíj utáni napon az egész Forma-1 cirkusz szedte a sátorfáját, és Brands Hatchből az éves, jótékonysági krikettmeccs színhelyére utazott. A tízéves múltra visszatekintő rendezvény helyszíne ezúttal a kenti Mersham-le-Hatch Cricket Club lett, melyet a Lord Brabourne tulajdonában lévő telken építettek. Azért esett erre a választás, mert éppen Graham Hill vidéki tanyájának szomszédságában feküdt. A pálya és a klubház a mai napig létezik. A versenyzők csapata, melyben Graham Hill, Jochen Rindt, Bruce McLaren, Denny Hulme, Colin Chapman és Stirling Moss is játszott – kikapott Lord Bradbourne gárdájától, ahol viszont az egyik játékos maga Károly herceg volt…

KÉPEK: LAT ARCHIVE

ALONSO ÉS A HUNGARORING

A SPANYOL MATADOR 30, A MOGYORÓDI PÁLYA 25 ÉVES

A Magyar Nagydíj pénteki napján, Magyarországon ünnepli 30. születésnapját az F1 talán legnépszerűbb pilótája, Fernando Alonso. Két szép kerek szám, azonban torta helyett most tekintsünk vissza a kétszeres világbajnok, a hazai pálya és persze a száguldó cirkusz párhuzamos történetére...

SZÖVEG: MÉHES KÁROLY **KÉPEK:** HOCHZWEI, REUTERS, ARCHIV

1981

Oviedóban július 29-én, szerdán megszületik Fernando Alonso Díaz. Ő a család második gyermeke, nővére, Lorena öt évvel idősebb nála. Édesanyja, Anna Díaz (akinek szintén viseli a nevét), a Corte Ingles áruház férfidivat osztályán dolgozik, édesapja, kosé Luíz szerelőként keresi a kenyerét egy robbanószergyárban. Első beceneve az „el Nino" volt, ami azt jelenti, hogy „a Kicsi", ám ezt utálta, ezért többnyire „Feri"-nek hívták a haverok.

Az 1981-es világbajnokságban a legutóbbi verseny a Brit Nagydíj, amit meglepetésre John Watson nyer egy forradalmian új autóval: a McLaren MP4 karosszéria az első karbon-fíber alkotás, ami az angol tervezőzseni, John Bernard kezei közül kerül ki. Alonso születésének hétvégéjén, augusztus 2-án a Német Nagydíjat rendezik, ahol az év végén bajnoki címet szerző brazil Nelson Piquet (Brabham) diadalmaskodik. Ezzel a névvel „junior" kiadásban még Alonso is találkozni fog 27 évvel később. A bajnokságban most még a williamses Carlos Reutemann vezet 43 ponttal, majd őt követi Piquet 35 és Laffite 25 ponttal.



1984

Fernando első alkalommal ül az édesapa által megépített gokartban. A szerkezet eredetileg a leánygyermek részére, Lorenának készült, de ő nem nagyon érdeklődött iránta. Nem úgy a három éves kisöcsi, akit alig lehetett kiparancsolni a járműből. Ahhoz, hogy elérje a pedálokat, a papának fából készült póttalpakat kellett illesztenie kisfia cipőjéhez. Fernando sokkal később úgy emlékezett: „...már három évesen is világbajnok akartam lenni!" Elhisszük neki? Apja emlékei szerint: „Fernando minden egyes verseny után odamasírozott a dobogóhoz, mert meg volt róla győződve, hogy ő nyert. Ha nem kapott kupát, csalódottságában sírva fakadt."

A fent említett MP4-es versenygép időközben a csúcsra ért. A bajnokságot a Niki Lauda-Alain Prost duó uralja, a sorozat 16 versenyéből a mclarenes fiúk 12 versenyt döntenek el a maguk javára; rajtuk kívül csak Michele Alboreto, Keke Rosberg és Nelson Piquet tud győzni (ez utóbbi két ízben). Rohonyi Tamás és Bernie Ecclestone két évvel korábbi ötlete nyomán Magyarország is szerepel a versenynaptárban, de a rendszer és a bürokrácia miatt még sem a Városligetben, sem a Népligetben, sem máshol nem rendeznek futamot…

1986

Asztúria, Galícia, Baszkföld, Kasztília és León tartományokban egyre népszerűbb a gokart, de a hivatalos szabályok tiltják, hogy 10 év alatti gyermekek bármelyik kategóriában is versenyezhessenek. Alonso apuka azonban kitalálja a megoldást: bevezeti az 50 köbcentis, addig ismeretlen kategóriát, amellyel az ötéves fiú végre pályára léphet.

Az előző esztendő késő őszén elkezdődik a Hungaroring építkezése, nyáron pedig terv szerint befejezik az első vasfüggönyön túli F1-es pályát. Június 15-én egy Béke és Barátság versennyel átadják, augusztus 10-én pedig megrendezik rajta az első futamot, melyet óriási, 300 ezres nézőközönség előtt – a lotusos Sennát maga mögött tartva – a williamses Piquet nyer. A brazil különítmény ugyanakkor csak 3. és 4. az év végi elszámolásnál a McLaren-pilóta, Prost és a Williams-csapattárs, Mansell mögött.



1988

Alonso első gokartos győzelme ebben az évben született meg Pola Liviánában, emellett meg is nyerte a gyermek (infantil) korosztály bajnokságát, mivel az első sikert még további hét követte. Vagyis nyolcból nyolc... A diadalokban nagy szerepet játszik, hogy az ellenfelek körében még nem volt annyira elterjedt a futamokon túli edzés, mint ahogyan azt Fernando és édesapja, nomeg egy önzetlen segítő, José Luis Echevarría gondolták.

A világbajnokságban hihetetlen dominancia mutatkozik, a McLaren párosa, Alain Prost és Ayrton Senna mindenkit a földbe döngöl. A 16 versenyből 15-öt a piros-fehér autók nyernek. Így történik a Hungaroringen is: a francia kétszeri támadását a brazil magabiztosan veri vissza és nyeri meg a 3. Magyar Nagydíjat.

1989

A nyolc esztendős Fernando már egyre magabiztosabb. Nem csak az asztúriai, hanem a galíciai területi gokartbajnokság gyermek kategóriájában is nyerni képes, de édesapja csak azzal a kikötéssel hagyja versenyezni, ha a tanulmányait sem hanyagolja el. A kissrác jó jegyeket gyűjt az iskolában, versenyzői teljesítménye pedig egy több embernek tűnik fel.

Folytatódik a Senna-Prost diadalmenet, bár a két pilóta ádáz ellenséggé válik. Az egyik kanyarjától megszabadított Hungaroringen azonban a 12. rajthelyről induló Nigel Mansell (Ferrari) tud nyerni, nem utolsó sorban annak köszönhetően, hogy a róla elnevezett kanyarban megelőzi a Stefan Johansson által egy pillanatra feltartott Sennát. A vb-cím persze nem emiatt lett a franciáé…

1991

Kategóriát kellene váltani Alonsóéknak, de bérből élő család számára ez lassacskán lehetetlenné válik. José Luis: „Nem voltak meg az anyagi forrásaink ahhoz, hogy Fernando magasabb szinten tudjon versenyezni. A költségek itt már az egekbe szöktek. Szerencsére Fernando mindig is tisztában volt vele, milyen áldozatokat hozott érte a családja. Én kísértem minden futamra, a szerelője is én voltam. Az édesanyjának le kellett mondjon róla, hogy a hétvégén együtt legyen a fiával. Lorena sem lehetett együtt az öccsével, akire ráadásul minden pénzt elköltöttünk... Egy idő után világos volt, hogy nem tudunk tovább segíteni, és csak egy dologgal győzheti meg a lehetséges pénzadományozókat: ha mindent megnyer, amit csak lehet. Megtette."
Ebben az évben a spanyol bajnokság második helyét biztosítja be magának a Madrid melletti Santos de la Humosa pályáján.

Senna harmadik, utolsó világbajnoki címe McLaren színekben. Ő nyer a Hungaroringen is, a két williamses, Mansell és Patrese előtt. Közben kisebb viharfelhők is gyülekezni kezdenek a magyar pálya felett: kiderül, hogy rendezetlen a létesítmény megközelítését lehetővé tevő utak tulajdonviszonya, de felröppen egy olyan pletyka is, hogy a következő évben kimaradnak a naptárból a magyarok. Ez szerencsére nem történik meg, eltűnik viszont egy fél napra az egyik Williams kormánya, és csak nagy utánajárást követően kerül elő.

1992

Fernando immár a 100 köbcentisek között indulhat, amihez a spanyol motorsportszövetség külön engedélye kell, mert a kora alapján még mindig csak juniornak számít. Erre így emlékszik: „Minden kategóriában, mindig én voltam a legfiatalabb. Talán később is ezért döntöttem meg ezeket a 'legfiatalabb..' rekordokat, mert szokva voltam hozzá. Ezért tűnhet úgy egy kívülállónak, hogy nem értékelem eléggé a sikereket. Holott nem erről van szó."

A 39 éves Nigel Mansell és a Magyar Nagydíj alkalmával, egy Senna mögött szerzett második hellyel ér fel a csúcsra: világbajnok lesz a világverő Williams-Renault FW14-gyel, amit egy bizonyos Adrian Newey tervezett. Ki gondolta volna ekkor, hogy majd' húsz évvel később Fernando Alonsónak ugyanez a Newey fogja feladni a leckét, immár Red Bull színekben?



Bármennyire is nagy tehetség volt Alonso, továbblépni csak a szponzorok segítségével tudott

1993

Fordulópont Alonso életében: Genis Marcó, aki Genikart istálló tulajdonosa (mellesleg Parilla motorok és Mike Wilson sasszék importőre) ad neki egy lehetőséget. A Barcelonától délre fekvő Mora de Ebróban indította a Katalán Bajnokságban. Alonso tudja, hogy élete legjobbját kell nyújtania, mert minden ettől függ. Összeszedi magát és megnyeri a futamot. Az apa szavaival: „A verseny után Marcó úr bejelentette, hogy leszerződteti a spanyol bajnokság hátra lévő részére. Én pedig attól a pillanattól fogva nem voltam többé a fiam szerelője. Megnyertük a bajokságot, és sikerek jöttek továbbra is."

Az F1-ben Prost visszatér még egy évre, hogy szinte biztosra menve nyerjen a továbbra is verhetetlen Williams FW15-tel, de egy bizonyos Michael Schumacher csillaga is kezd felfelé ívelni. A Magyar Nagydíjat Damon Hill nyeri, akinek ez élete első diadala. Az év végén Senna átszerződik a McLarentől a Williams-hez, de ott már nincs lehetősége újabb győzelmekre...

1997

Miután Fernando a Bragában tartott világbajnokságon 3. lesz és 1996-ban a Ghentben rendezett junior vb-t, illetve a nemzeti bajnokságot is megnyeri, ebben az esztendőben olasz és a spanyol bajnoki címeket is begyűjti. Mindez már temérdek utazással jár. „Csütörtök délután, a suli végén beültünk a kocsiba, én vezettem, Fernando a hátsó ülésen aludt. Aztán vasárnap, a futamok után ugyanez ment vissza, 18-20 órás autókázás, hogy kedden megint ott legyen az órákon" – meséli az apuka. Közben az ifjú pilóta is továbbadja a tudását, mentorkodik a 7-8 évesek között: „Én is szívesen bütykölgettem a gokartokon, arról nem is szólva, hogy jól jött, ha néha fizettek érte pár ezer pezetát."

Michael Schumacher (a háta mögött a tehetségkutató Briatoréval) időközben túljut első két benettonos vb-címén, és a Ferrarihoz szerződve csúf körülmények között előbb Hillel, majd Villeneuve-vel szemben marad alul az esztendő végi pontoszkodásnál. Damont 97-re elbocsátja Frank Williams, de a brit éppen a Hungaroringen rázza meg magát, és harmatgyenge Arrows-zal majdnem csodát tesz. Csakhogy az utolsó körben lelassul, mire egy legendás kiáltás hagyja el egy magyar tévékommentátor száját. („Hova tűnt Damon Hill?")



1999

A Bercy-stadionbeli diadal, az A-kategóriás spanyol bajnoki cím után jön a Parma Kupa és az Open Ford, meg a Formula A bajnokság ezüstérme, de a nagy dobás a Formula Nissan. A csapatfőnök Adrian Campos, az egykori Minardi-pilóta, akit pedig vált a csapatnál, nem más, mint Marc Gené. A siker szinte azonnal jön, hiszen már az első versenyen is vezet, a másodikat, Albacetében meg is nyeri. Campos így meséli: „Szóltam neki rádión, Fernando, 42 másodperc előnyöd van, vegyél vissza kicsit, lassíts. Mire ezt felelte, Sajnos, elkoptak a fékjeim, hogyan menjek lassabban?" Az év diadalmenet volt: 9 pole, 6 győzelem, bajnoki cím. És a végén egy különös ajándék: Forma-1 teszt Jerezben, Decemberben. Cesare Fiorio, a legendás sportigazgató, aki már megjárta a Lanciat, a Ferrarit, a Ligier-t, ekkor a Minardinál szolgál. „Hat-hét fiatal gyereket hívtuk meg, hogy kipróbáljuk őket, köztük Fernandót. Sajnos, reggel esett, ezért tanakodtuk, mi legyen, de végül úgy döntöttünk, hogy mégis ki kell küldeni őket a pályára, lássuk, mire mennek ilyen körülmények között. A végén Alonso másfél másodperccel gyorsabb volt mindenkinél. Az eltelt 40 év alatt több mint 300 pilóta dolgozott a kezem alatt. Megérzem, ha valaki különleges. Ő az. A következő 10 évben a Forma-1 egyik meghatározó figurája válhat belőle." Ügyes jóslat, nem?

Mika Hakkinennek sikerül megvédenie mclarenes bajnoki címét, a finn a Hungaroringre sereglett, 23 chartergéppel szállított honfitársai előtt is nyer. Michael Schumacher Silverstone-ban balesetet szenved, eltöri a lábát, csak az év végén tér vissza. Távollétében csapattársa, Eddie Irvine kis híján elhappolja a bajnoki elsőséget. Schumi helyére egy másik finnt, Mika Salot szerződteti a Ferrari, ami újabb alkalom arra, hogy a skandináv vendégek jól érezzék magukat a Magyar Nagydíjon.



2000

Következhet hát a Forma-1 előszobájának számító Forma-3000-es bajnokság, ahol Alonso az Astromega csapat tagja. Nyer Belgiumban, 2. lesz Magyarországon, végül a 4. helyen fejezi be a szériát. De ekkor ez már nem számít olyan sokat: csak a F1. Az első teszt után Fiorio jelentette Jean Todtnak, hogy van itt egy spanyol gyerek, érdemes rá odafigyelni. A Ferrari akkoriban nem nagyon foglalkozik abszolút kezdőkkel, és bár töprengenek rajta, hogy Alonsót leszerződtessék tesztpilótának, valaki hamarabb lép, mert ő is rég tud valamit: Flavio Briatore. „Már 1997-ben jelentették a megfigyelőim, hogy találtak egy gyereket Spanyolországban. Odautaztam, és a szemébe néztem: rögtön tudtam, hogy valami különlegesre bukkantunk..." Briatore leszerződteti a csiszolatlan gyémántot, és 2001-re kölcsönadja a Minardinak. „Öt év múlva bajnokok leszünk!" – állítja ekkor az olasz. Kezdődhet a történet, nagyban.

Alonsónak az utolsó F1 előtti esztendő, másoknak a nagy Ferrari-korszak kezdete is egyben. A maranellóiak 21 év után gyűjtik be az egyéni és csapat-világbajnokságot, miután összeállt a Schumacher-Brawn-Byrne-Todt négyesfogat. Évekig nem is engednek senkit az elsőség közelébe. Csak 2005-ben kell búcsút mondaniuk a diadalnak, mert a Renault és Fernando Alonso úgy akarja. A Hungaroringen azért Hakkinen egyszer még nyer, de rövidesen szomorú időszak köszönt az Ezüstnyilakra…

2001

A Minardinál a 19 évesen debütáló Alonso nem tud az első hatba érni, ami nem csoda, hiszen a mezőny Hamupipőke-csapatáról van szó, utoljára 1999-ben szereztek egy árva pontot (épp Gené, az Európa Nagydíjon.)

De ettől függetlenül itt is érezni, hogy különleges fiatalemberről van szó. A legjobb futamának a spanyolt tartja, ahol ugyan csak 13. lett, de olyan nevek végeztek mögötte, mint Button és Fisichella (ők is Briatore pilótái!) A Magyar Nagydíjon 18-nak kvalifikálta magát, de a versenyt – ahol Michael Schumacher már megnyerte a bajnokságot – fel kellett adja.

2002

Niki Lauda, a Jaugar sportigazgatója volt 2001-2003 között. Megpendítette Flavio Briatorénak, hogy a 2002-ben felkészülési évét töltő Alonsot mért nem adja neki kölcsön – addig is tudna tapasztalatot gyűjteni, amíg beül a Renault-ba. A dologból végül csak egy teszt lett, de Lauda ma is ámulva mesél róla. „Silverstone-ban voltunk, a lehető legundokabb téli napon: a pálya félig vizes, félig száraz, a nap alig látszik. De la Rosa és Alonso volt jelen, két spanyol. De össze sem lehetett hasonlítani őket. Alonso egy olyan versenygéppel, amit egyáltalán nem ismert, már a 2. körtől agyonverte Pedrót... És nem is az, hogy gyors volt, hiszen ezen a szinten mindegyik srác gyors. De Fernando mindent pillanatok alatt uralt, megtanult, nem vétett semmi hibát, nem pörgött összevissza – ez tette egészen különlegessé.



Persze, hogy Flavio nem mondott le róla!" Mindebből következik, hogy a Magyar Nagydíjon nem indult, helyette ezúttal Barrichello aratta le a babérokat, a Ferrari jutalma a korai csapatvilágbajnoki cím volt.

2003

Első teljes szezon a Renault-nál, Jarno Trulli társaként. Melbourne-ben, nyitányképp csak 7., de két héttel később, Sepangban már jön a szenzáció: a 21 éves fiú megszerzi élete első pole-ját, a futam végén pedig első dobogós helyét, amikor 3. lesz az életében először győztes Kimi Räikkönen és Barrichello mögött. Ráadásul neki sem kell túl sokat várni az első igazi sikerre: a Magyar Nagydíjon, immár 22 évesen és 26 naposan tökéletes hétvégét produkál: pole-ból indulva magabiztosan nyeri a versenyt a radikálisan átalakított, 200 méterrel hosszabb célegyenesű Hungaroringen. A szezon végén azonban 55 pontja csak a bajnokság 6. helyéhez elég. Ugye emlékeznek, kié a bajnoki serleg? És hogy mindeközben egy sárga Jordan volánja mögött hogyan került be az F1 körforgásába Baumgartner Zsolt?

2004

A Renault gyengélkedik, és bár Alonso papíron feljebb lépett, hiszen 59 pontot gyűjtött és a 4. lett a bajnokságban, a csapat egyetlen győzelmét Trulli érte el Monte-Carlóban. A Magyar Nagydíj azonban továbbra is jól megy neki, a két verhetetlen Ferrari mögött szép bejön a 3. helyre. Talán annak köszönheti a sikerét, hogy pénteken magazinunk hölgyolvasóinak szavazatai alapján kiosztjuk számára a legsármosabb pilóta címet. Ne feledjük, mindeközben Baumgartner Zsolt egy teljes évet teljesít a Minardinál.

2005

Ahhoz képest, hogy Alonso világbajnoki évében vagyunk, a Magyar Nagydíj kisebb katasztrófa számára. Már az edzésen sem ment a gép, Fernando csak 6. lett, aztán a 70. kör végére sikerült hátraüzdenie magát a 11. helyre. Nem emiatt a délután miatt fog emlékezni Mogyoródra. Ám ettől még az év végén beteljesült az, amiről már 3 évesen álmodott: 133 ponttal világbajnok lett. És még decemberben bejelenti, hogy 2007-től a McLarennél folytatja.

2006

A történelem első és azóta is egyetlen esős Magyar Nagydíja. Alonso Schumacherrel fej-fej mellett küzd a bajnoki címért, sokan érzik azt: ez az igazi generációváltás, amikor a 37 éves, hétszeres bajnok német még utoljára harcra kél nála 12 évvel ifjabb utóddal. De a hungaroringi eső egyiknek sem tesz jót. Pedig a start még mennyei, Alonso az elrontott edzés után a 15. helyről 6.-nak jön fel. Sőt, aztán még kecsegtetőbbé válik minden, hiszen az előtte lévők, köztük a versenyben vezető Raikkönen is kiesik. Az élre áll, majd jó taktikával a száradó pályára gondolva kereket cserél. Jó húzás – de rossz szerelés. A jobb hátsó kerékanya lesik, és Fernando a 2. kanyarban kirepül a pályáról, game over. A győzelem Buttoné. De ettől még nem úszik a vb-cím: 134 ponttal másodszor is bajnok lesz. Ugyanebben az évben Schumacher kiszáll a cirkuszból.

2007

Alonso a McLarennél – akár jól is elsülhetett volna. És végül is nem panaszkodhat: nyert négyszer, az utolsó pillanatig harcban volt a vb-címért. Ő azt állítja, a McLaren vezetése, jelesül Ron Dennis miatt történt minden. Hogy dédelgette neveltjét, az újonc Hamiltont. Meg ott volt az a fránya kémügy, a Stepney-Coughlan cserebere, amiről állítólag – az e-mailek tanúsága szerint – Alonso is tudott. Minden esetre a botrány



épp a Magyar Nagydíjon csúcsosodott ki. Háttérben történő fenyegetésekkel, zsarolásokkal. És egy látványos betartás: a McLaren-boksz előtt Alonso hosszú másodpercekig várakozott, feltartva a kerékcserére érkező Lewist, hogy a brit már ne tudjon gyors kört abszolválni. A FIA öt rajthelyre büntette Fernandót, aki a futam végén csak 4. lett, míg Hamilton mindennek ellenére nyerni tudott. Aztán a szezon végeztével csak néhány napnak kellett eltelnie, mire bejelentették: Alonso visszatér a Renault-hoz. A világbajnoki cím izgalmas/furcsa véghajrát követően Raikkönené.

2008

Csakhogy ez a Renault már nem az a Renault volt. Ugyan összejött az év vége felé két győzelem (de jobb, ha a szingapúrit a botrány miatt nem is említjük, amikor a kis Piquet-nek szánt szándékkal kellett a falnak mennie a taktikai siker érdekében), ám igazából visszalépés volt a McLarenhez képest. A Hungaroringen Fernando megint 4. lett, és ennek ezúttal örülnie kellett, a babérokat azonban a későbbi világbajnok, Lewis Hamilton csapattársa, Kovalainen aratja le, mert Massának az utolsó körökben vezető pozícióban elfüstöl a motorja.

2009

Egy még gyatrább év, ezúttal már semmiféle első hely nincs. Szinte csúcspont a Magyar Nagydíj, ahol minimális benzinnel a tankban megszerzi az első rajtkockát, de aztán a 12. körben, a korai kerékcsere után most a roszszul felrakott jobb első kereket esik le fél körrel később. A FIA olyan veszélyesnek ítélte az akciót, hogy eredetileg kizárták a csapatot a következő futamról, de aztán megkegyelmeztek nekik. Alonso egy szerény összesített 9. hellyel vett búcsút a Renault-tól. A legnagyobb herendi porcelántrófea ekkor Barrichello és az egyszezonos Brawn GP tulajdonába kerül.

2010

A nagy álom, a Ferrari. És nyer első versenyén, még ha nem is saját erőből, hanem Vettel Red Bulljának makrancoskodása miatt. Németországban botrány, amiatt, hogy Massa előre kell engedje, de aztán az év második felében meggyőző sikereket ér el. A bajnokságot mégis elbukja, mert Abu Dhabiban képtelen Petrovot megelőzni. A Magyar Nagydíjon 2. lesz, ezúttal Vettel büntetése segíti eggyel jobb helyezéshez. Webber nyer, komoly esélyei vannak a végső diadalra, de a bajnok végül a csapattárs lesz.

2011

Magyar Nagydíj: a 30. születésnap pénteken.
A többit meglátjuk.



MINDEN AZ F1-RŐL SZÓL

Sokért nem adnánk, ha beleleshetnénk a Hungaroring és az MNASZ elnökének, Gyulay Zsoltnak a noteszébe, ám ez nem lenne túl etikus. Inkább megkértük, mesélje el nekünk saját maga, mi történt vele az elmúlt hónapban...

Az elmúlt hetekben gőzerővel zajlottak az MNASZ versenyei, a sportpolitika a szövetségen belül ebben az időszakban egy kicsit lassít – de ez így van jól. Ám bármennyire is a szabadságolások szezonját éljük, és bármennyire sok is a teendőm a Hungaroringen, arra azért természetesen így is kell majd időt szorítanom, hogy a legjelentősebb futamokat, mondjuk a pécsi Historic Eb-t a helyszínen nézzem meg.

A Renault Világszéria negyedik magyarországi fellépését szerencsére „páholyból" láttam. A WSR az utóbbi években többféle szempontból is kiváló főpróbája a Magyar Nagydíjnak, a WTCC után idén már a második. A nézőtereket és a pályát is alaposan próbára tette a tömeg és a mezőny, különösen a gumiégetés az, amire a Hungaroring nem vágyik feltétlenül – de ha ezt igényli a show, nincs mit tenni. A szurkolók után a szemétszedők lépnek akcióba, a versenygépek nyomait a speciális takarítógép veszi kezelésbe. A különleges szerkezetet egy teherautóra szerelték, és nagyságrendekkel hatékonyabban működik, mint a hagyományos módszerek – és nem utolsósorban az FIA előírásaiban is szerepel… Csakúgy, mint a 3-as, a 8-as és a 9-es kanyar bukóterének aszfaltozása. A kavicsos burkolat manapság nem számít modernnek és biztonságosnak, ezért kénytelenek vagyunk egy 100 millió forint feletti beruházásra, amit saját erőből kell megoldanunk. Ez egyszerűen kell ahhoz, hogy versenyt rendezhessünk. És ha már aszfaltozunk, arra is jut egy kevés pénz, hogy rendbe szedjük a grátisz parkolókhoz vezető utat, kulturáltabb körülményeket biztosítva ezzel a nézőközönségnek.

> „Alonso, Massa, Perez, Trulli, Liuzzi, d'Ambrosio, Petrov, Vettel, Di Grassi, Alguersuari – csak néhány név a pilóta-válogatottból."

Ami a pályán belüli izgalmakat illeti: a jegyeladások szempontjából bizony nem jött jól Kubica év eleji balesete, 10-20 ezer lengyel szurkoló marad majd így távol a mogyoródi pályától. Esélyt adhat viszont némi kárpótlásra, hogy a Ferrari Silverstone-ban végre feltámadt, és ismét várhatóak izgalmak a pályán, ami megsokszorozhatja a Scuderia szurkolóinak utazási kedvét. A 26. Formula 1 ENI Magyar Nagydíjat a hazai rajongók egyébként továbbra is nagyon kedvezményes áron láthatják. A Hungaroring Forma-1 Klub Egyesületen keresztül igényelt felnőtt álló bérlet 10 000 Ft-ba, míg 14 éves korig az ide szóló gyerekbérlet csak 2500 Ft-ba kerül. A célegyenes elején elhelyezkedő Klub-tribünre szóló kedvezményes, háromnapos ülőjegy felnőtteknek 33 000 Ft, 14 éves kor alatt 12 500 Ft…

És aki már szerdán hangolna a hétvégére, hadd ajánljam a figyelmébe pilótaválogatott, kontra magyar All Star jótékonysági futballmérkőzést. Nagyon örülök annak, hogy a magyar autósport reménységeit is sikerült megnyernünk a szereplésre, és Michelisz Norbert és Kiss Norbert mellett immár a 26. Formula 1 ENI Magyar Nagydíj magyar főszereplője, a GP3-ban szereplő Kiss Pál Tamás is megmutathatja, hogy a fociban is nyerő. Engem is felkértek a szervezők, hogy lépjek pályára, de a sajgó derekam miatt sajnos nem vállalhattam a szereplést. Helyettem láthatják viszont Puskás Petit, Fábián Lászlót és Straub Dezsőt. A hazai híresség mellett minden bizonnyal a Nationali Piloti gárdájának teljesítményére is sokan kíváncsiak lesznek. Számukra jó a hír, hogy július 27-én, a Szusza Ferenc Stadionban olyan nevek sorakoznak fel a kezdőkörben, mint Alonso, Massa, Perez, Trulli, Liuzzi, Bianchi, d'Ambrosio, Petrov, Vettel, Capelli, Di Grassi, Ceccotto, Coletti, Alguersuari, Filippi, Engel, Taixeira, Bruno, Ferrari, Valerio és egy kis erősítésnek Mészöly Géza.





MAGYAR HANGJA

CZOLLNER GYULA, AZ F1-ES KOMMENTÁTOR

Már kilencedik éve halljuk a hangját a tévé Forma-1-es közvetítései alatt. Vérmérsékletünk szerint kritizáljuk vagy dicsérjük, pedig úgy istenigazából csak kevesen ismerjük. Bemutatjuk hát Czollner Gyulát, az F1 modern kori magyar hangját.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ **KÉPEK:** SZABÓ-JILEK ÁDÁM

– Hogyan válik valakiből Forma-1-es kommentátor? Mi kell ahhoz, hogy valaki eljusson erre a szintre?
– A Bánki Donát Műszaki Főiskolán kaptam diplomát, de valójában minden azzal kezdődött, hogy még 1995-ben elvégeztem a Komlósi Oktatási Stúdiót. Komolyan vettem a tanulmányokat, hiszen gyerekkori álmom volt az, hogy egyszer sportkommentátorként dolgozhassak. Volt akkoriban egy ösztöndíj, amely az évfolyamunk nyolc legügyesebb hallgatója számára lehetőséget biztosított arra, hogy gyakorlatot szerezzen a szakmában, mégpedig a Magyar Televízió alkalmazásában, az 1996-os atlantai nyári olimpia idejére. Így kerültem első alkalommal a Telesport kötelékébe, de sajnos ez a kapcsolat nem lehetett hosszú távú, nem maradhattam ott, akármennyire is szerettem volna. Miután eljöttem, továbbra is szerkesztői feladatokat láttam el, de más helyeken. Szerencsére később, 2000-ben a Magyar Televíziónál új csapat vette át a sportosztály vezetését, és szinte azonnal lehetőségem adódott a visszatérésre. Ekkor szinte minden adandó munkát elvállaltam. Nem számított milyen sportágról volt szó, ha küldtek, én mentem. Amolyan mindenes voltam, de természetesen mindig is a Forma-1 volt a nagy szerelem számomra.



– Mindenki által ismert és persze sokak által szeretett az a stílus, ahogyan tavaly év végéig Palik László és Czollner Gyula közvetítette az F1-es nagydíjakat. Hogyan alakult ki ez a hangnem? Direkt módon építettétek fel a morált, vagy szimplán így alakult?
– Nem volt ebben semmi szándékos. Ha őszinte akarok lenni, akkor ez a stílus Palik Lacinak köszönhető. Amikor mellé kerültem, ő már hosszú ideje forgott a televíziózás világában, míg én egy rutintalan pályakezdőnek számítottam. Sokan voltak már olyan helyzetben, hogy bekerültek egy tapasztalt munkatárs mellé. Ilyenkor egyvalamit tehet egy úgymond kezdő: tanul. Én is próbáltam így tenni.

– Hogy ismerkedtetek meg egyáltalán?
– Lacival még 2000-ben, az olimpia idején ismertük meg egymást. Akkoriban ő volt a Forma-1 vezető kommentátora, és az olimpiai közvetítések itthoni műsorvezetője is. Hallott rólam, hogy felelős szerkesztőként dolgozom, és segítséget kért tőlem, mivel a Sydney-ben tartott játékok ideje alatt két Forma-1-es futamot is rendeztek. Miután 2002-ben a ságuldó cirkusz közvetítési jogai átkerültek az RTL Klubhoz, ismét megkeresett, és onnantól vált komolyabbá a munkakapcsolatunk. Akkoriban minden nagydíj hétvégéjén adtunk esti összefoglalót az F3000 küzdelmeiről, mivel Baumgartner Zsolt indulása érdekeltté tette a nézők felé ezt a sorozatot is. Ott kezdhettem meg kommentátori pályámat. A Forma-1-es szüzességemet aztán 2003-ban veszítettem el, az Ausztrál Nagydíjon hallhatták először a hangomat.

– Mint sportkommentátor és szakértő, mik a legnagyobb félelmeid? Esetleg az, hogy hosszú időre leállítják a versenyt, és történések híján is folyamatosan szóval tartsd a nézőket?
– Sosem jelentett gondot, ha sokáig kellett a sportról beszélni, főleg akkor nem, ha autósportról van szó. Szerencsére jelenleg egy olyan brigád van az RTL Klubnál, hogy mindig tudunk miről beszélni, főleg Wéber Gáborral. Valójában egyetlen dologtól rettegek közvetítés közben, mégpedig a balesetektől. Bízom benne, hogy sosem kell majd halálesetről tudósítanom. Versenyzőként tapasztaltam, hogy milyen



veszélyesek ezek az ütközések a versenypályákon. Élőben láttam azt is, amikor Gabit (Wéber) oldalba találták, és elvesztette az eszméletét. Pontosan előttem történt. Korábban estem már nagyokat én is hegyi futamokon. Döntöttem ki szalagkorlátot, csúsztam bele patakmederbe fejjel lefelé, de az a pillanat egy határvonalat jelentett számomra. Ezért van az, hogy mindig elfog a rettegés egy nagyobb ütközés láttán.

– Milyen visszajelzéseket kapsz a nézőktől? Elérnek a pozitív és negatív kritikák?
– E-mailen és a közösségi oldalakon általában dicséreteket kapok, a különböző fórumokon azonban eléggé változó a kritikusaim hozzáállása. Ha értelmesebb hozzászólásokra akadok, válaszolok is, mi több, egy alkalommal már személyes találkozót is megbeszéltünk az egyik csapattal. De a névtelen, durva hozzászólásokkal nem tudok mit kezdeni. Ezzel együtt tisztában vagyok vele, hogy mindenkinek nem tetszhetek - ezt el kell fogadni. Mint nézőnek, nekem is vannak kedvenc kommentátoraim, és olyanok is, akik valami miatt nem szimpatikusak…

– Mit válaszolsz, ha a stáb felkészültségével vagy a te szakmai hozzáértéseddel van problémája egy nézőnek?

„Sosem jelentett gondot, ha sokáig kellett a sportról beszélni.”

– Azt gondolom, hogy a kollégáimmal együtt szakmailag felkészült vagyok. Nyolc év versenyzés után vannak fogalmaim a pályaautózásról, ami nagyon sokat jelent. Nyilván akadnak nemzetek, mondjuk a németek és angolok, ahol F1-es versenyzők ülnek be a stúdióba szakérteni, de ezzel a hátránnyal sajnos nem tudunk mit kezdeni. Azt gondolom, az sem jelentene nagy fejlődést, ha én is a futamok helyszínére utaznék, hiszen ott is egy kommentátori fülkéből kellene beszélnem, a riportereink és az operatőrünk pedig így is minden helyi információt be tudnak szerezni. Így számomra marad a Magyar Nagydíj, mint helyszíni tapasztalat – de ez is óriási dolog. A sajtósok egy része ugyanis már így is ismer, és a Hungaroringen is sok interjúra, beszélgetésre lehetőségem nyílik.

– Ha már szóba jött a versenyzés, meg kell kérdeznünk: hová tűntél a pályákról? Legutóbb a Seat Leon Kupán indultál, mostanában viszont nem látni téged a volán mögött. Mi az oka ennek?
– Nagyon szerencsés embernek tartom magamat. Nyolc évet versenyezhettem Magyarországon abban a helyzetben, ami egyáltalán nem mondható egyszerűnek. A gyorsasági szakág felfelé ívelt, amikor az Astra Kupában töltöttem két évet, majd 2003-ban már a Renault Clio Kupában indultam. Fantasztikusan boldog voltam, hogy olyan mezőnyben versenyezhettem, ahol Wéber Gabival és Makai Gyurival küzdöttem a pozíciókért. A legjobb eredményemet 2004-ben értem el, amikor az idény végén sikerült a harmadik helyen zárnom. Abban az évben Wéber Gábor megvédte a bajnoki címét, Kiss Norbert pedig a második lett. Nagyon büszke vagyok rá, hogy mögöttük én következtem.

– Ez az eredmény tehát az, amire a legszívesebben emlékszel vissza, mint autóversenyző?
– Ha tényleg belegondolok, akkor nem. 2003-ban és 2004-ben olyan szerencsés helyzetbe kerültünk, hogy a Shell V-Power Renault Clio Kupa lett a Formula-1 betétfutama. Hihetetlen érzés volt ott állni azon a rajtrácson, ahol pár órával később a legnagyobbak várták a zöld jelzést. A 2004-es futamon sikerült harmadik helyen célba érnem a Wéber-Makai kettős mögött. Három órával azelőtt, hogy Schumacher, Barrichello és Alonso felállhattak a dobogóra, még mi hárman pezsgőztünk a pódiumon. Számomra ez volt a csúcs.

– Te miért nem jutottál el a külföldi versenyzésig?
– A szemem előtt nőtt fel egy Michelisz Norbi és Kiss Norbi fémjelezte generáció. Már amikor először megláttuk őket, akkor tudtuk, hogy elképesztően gyorsak. A motorsportok űzéséhez azonban támogatók kellenek, és ez a legfontosabb. Nekem is megadatott az a lehetőség, hogy két évet futhattam a Seat Leon Kupában, mert találtam egy jelentős szponzort, a józan ész viszont azt mondatta velem, hogy vannak nálam sokkal fiatalabb és tehetségesebb pilóták. Amikor Zengő Zoltán kiválasztotta Micheliszt és kivitte az Európa Kupára, akkor bizonyosodott be az igazam. Jöttek az eredmények, amik szerencsére azóta még fényesebbek. Én megelégedtem az itthoni versenyzéssel, de mivel megszűnt a Clio és a Seat Kupa is, így nem igazán maradt kihívást jelentő versenysorozat. Szerelmese vagyok a gyorsasági szakáknak, de jelen pillanatban nem része az életemnek az, hogy én is hétről hétre rajthoz álljak. Persze ki tudja, hogy mit hoz a jövő?...

– Édesapád, Czollner Zsigmond, aki a magyar motorsport-történelem része, hiszen túra-rali bajnok volt 1960-ban, majd később a Sportfelügyelői Testület vezetője lett a MAMSZ-nál (Magyar Autó- és Motorsport Szövetség, ma MNASZ). Vannak hasonló ambícióid a jövőre nézve?
– Édesapámnak köszönhetem azt, hogy jelenleg is szerelmese vagyok a motorsportnak. Láttam magamról olyan fényképet, ami engem ábrázol négyévesen valamilyen motorsport- rendezvényen. Szinte minden hétvégén úton volt, a munkája és egyben a hobbija is volt a versenyzés. Szerencsére ezt saját magamról is elmondhatom. Magyarországon akkoriban neki volt egyedül olyan licence, amivel külföldön is dolgozhatott, mint sportfelügyelő, ezért egy évben a hazai futamokon kívül számos alkalommal hívták más nemzetek hazai versenyeire. Ez az ő életútja volt, számomra más jelent kihívást, persze nem zárkózom el egy ilyen lehetőségtől sem, ha úgy adódik.

– Mégis mi az, ami jelenleg megmozgatja a fantáziádat a Forma-1-en kívül?
– Vannak terveim a jövőre nézve. Nagyon érdekel például a sportmenedzselés. Nagy álmom az, hogy egyszer felkarolhassak fiatal és tehetséges sportolókat, hogy aztán egészen csúcsig vezethessem a karrierjüket. Természetesen ez elsősorban a technikai sportok világára irányuló szándékom, de nem ragaszkodom ehhez sem görcsösen, került már képbe fiatal teniszező is. Egy protezsáltam van jelenleg. Ő egy 12 éves gokartos srác, akit Tóth Norbertnek hívnak. Az ő jövőjével és persze jelenével szeretnék többet foglalkozni. Olyan álmom jelenleg a sportmenedzseri munka, mint fiatalabb koromban a sportriporteri volt. Remélem, lesz olyan szerencsém, hogy ezt is valóra válthatom.

AZ RTL KLUB F1-ES KÖZVETÍTÉSEINEK NÉZETTSÉGE (FŐ)

2010	
Bahreini Nagydíj	1270365
Ausztrál Nagdíj	789265
Ausztrál Nagydíj (ismétlés)	511280
Maláj Nagydíj	902437
Kínai Nagydíj	831185
Kinai Nagydíj (ismétlés)	414017
Spanyol Nagydíj	1053557
Monacói Nagydíj	1356461
Török Nagydíj	1036791
Kanadai Nagydíj	940751
Európa Nagydíj	892928
Angol Nagydíj	963044
Német Nagydíj	1053024
Magyar Nagydíj	1410756
Belga Nagydíj	942229
Olasz Nagydíj	990989
Szingapúri (ismétlés)	1107519
Japán Nagydíj	667423
Japán Nagydíj (ismétlés)	414042
Koreai Nagydíj	799941
Koreai Nagydíj (ismétlés)	431367
Brazil Nagydíj	1290426
Abu-Dhabi Nagydíj	1293866
2011	
Ausztrál Nagydíj	761301
Ausztrál Nagydíj (ismétlés)	520918
Maláj Nagydíj	818069
Kínai Nagydíj	732400
Kínai Nagydíj (ismétlés)	402350
Török Nagydíj	1081275
Spanyol Nagydíj	991169
Monacói Nagydíj	1151984
Kanadai Nagydíj	1217004
Európa Nagydíj	1050807



A Seat Leonnnal töltött boldog évek véget értek, Gyula átadta a stafétabotot a tehetséges fiataloknak

USA GP

AZAZ AZ EGYESÜLT ÁL(LA)MOK NAGYDÍJA

A 2012-es esztendőtől – legalább tíz éven keresztül – az Austin melletti Circuit of the Americas ad otthont a Forma-1, majd egy évvel később a MotoGP futamoknak. Aki arra gondol, hogy Bernie Ecclestone ismét „dupla vagy semmi” alapon tesz kísérletet Amerika meghódítására, ezúttal téved. A Főnök most biztosra játszik, mert tudja, hogy lapjárástól függetlenül nála az adu ász – Tavo Hellmund személyében.

SZÖVEG: RUSZANOV ANDRÁS **KÉPEK:** CIRCUIT OF THE AMERICAS



Még csak terepet rendeznek, de rövidesen ez lesz a világ egyik legmodernebb sportlétesítménye





Szinte a lehetetlenre vállalkoztunk, amikor a fejünkbe vettük, hogy a készülőben lévő Forma-1-es pálya első emberével készítünk interjút. Aki mellesleg ránézésre nem tűnik sem pályaigazgatónak, sem teljhatalmú F1-es nagykövetnek. Ecclestone úr jelenlegi első számú amerikai „embere” elfoglaltság és leterheltség terén már szinte mentorát idézi; naptárában jövő év június közepéig (a következő USA Nagydíj tervezett időpontjáig) minden napja másodpercre beosztva – foglalt. A tősgyökeres texasi egy átlagos 24 óra leforgása alatt sajtótájékoztatókat tart, befektetőkkel tárgyal, tévéadásban szerepel vagy épp repül egy újabb megbeszélésére. Negyvenen túl, mégis harmincnak tűnik, de húszas évei gyorsaságát idézi, mikor is egyre-másra aratta sikereit a NASCAR, FIA és SCCA (Sport Car Club of America) versenyeken. Az idő haladtával sem kopott meg a tudása, s még tíz évvel ezelőtt is nyert futamot Laguna Secában. A promóteri karriert és érzéket egyrészt a családból hozta (édesapja már 30 évvel ezelőtt mexikói nagydíjakat rendezett), másrészt gyerekkora óta Bernie védőszárnyai alatt nevelkedett, és tanulta ki a sportbusiness minden csínját-bínját. Luca di Montezemolóhoz hasonlóan referenciaként nála is szerepel egy foci-világbajnokság, nemzetközi konferenciák, zenei fesztiválok és más rangos események sikeres lebonyolítása. Életstílusáról egy régi Delon-film, A férfi, aki mindig sietett című juthat eszünkbe, így már meg sem lepődtünk, mikor – nem mindennapi körülmények között – a kínai futamot követően, az amerikai Sirius XM rádió élő hajnali adása alatt sikerült elcsípni pár mondat erejéig Tavo Hellmundot.

A kommunikációban is utolérhetetlen; először analitikus szemmel ad makulátlan jellemzést az aktuális nagydíjról, a versenyzők kvalitásairól, a pálya állapotáról, az alkalmazott stratégiáról, majd a Miért pont Texas, és ha Texas, miért Austin? kérdésre sorolja megfellebbezhetetlen érveit. Az amúgy is az egyik legzöldebbnek tartott város kiváló földrajzi adottságai között említi, hogy egyfajta kereszteződés észak és dél, kelet és nyugat között, hiszen majd egyforma távolságra fekszik a kontinens két partjától, de Kanadától és Közép-Amerikától is. A texasi főváros 280 kilométeres, elérhető közelségű körzetében (San Antonio, Houston, Dallas) közel 22 millió ember él, a Szilikon-völgy mellett itt található az USA második legnagyobb technológiai központja, vezető cégek székhelye és az ország négy fő sportágának (kosárlabda, jégkorong, baseball, amerikai foci) egyikében sem érdekelt.

A névválasztás sem véletlen, hisz egyfelől ez is a spanyol ajkúak felé mutatott gesztus, másrészt a mexikói versenyzők hazai környezetben



Talán nem volt véletlen az időzítés, hogy pár héttel az indianapolisi pálya centenáriumi ünnepsége előtt egy történelmi bejelentéssel Amerika második legnagyobb állama is az autósport térképére küzdötte magát

érezhetik magukat. Az Austin vagy az Egyesült Államok Nagydíja felvetésre habozás nélkül érkezik a felelet: „15-20 éve beszélgetünk Bernie-vel erről, de most érett meg az idő, hogy történelmi lépést tegyünk, és ne csak visszahozzuk, de hosszú távra le is rakjuk az alapjait az amerikai Forma-1-nek. Az elmúlt 3-4 évben hetente majd hét napot dolgoztam két másik elkötelezett befektetővel, Red McCombsszal (korábbi NBA és NFL csapattulajdonos, a világ 400 leggazdagabb üzletemberének egyike) és Bobby Epsteinnel, hogy valóra váltsuk saját és sokunk álmát. A keleti régiótól a nyugati parton át bármerre járok, azt tapasztalom, hogy a helyi zöldségestől kezdve a benzinkutasig mindenkit felfokozott várakozás és érdeklődés tölt el a rendezés okán. Komoly kihívás elé nézünk, hisz egy elvesztett olimpiai és foci vb pályázat kompenzálásaként az Egyesült Államok most ismét világesemény házigazdájaként szerepelhet.” A csapat említésénél természetesen rögtön hozzáteszi barátját, a motoros világbajnok Kevin Schwanzot is, akinek szintén régi vágya teljesülhet azáltal, hogy a motoros cirkusz szülőállamába látogat.

Utoljára maradt a „főszereplő”, maga a pálya s annak bemutatása. Megrendítő és kifogyhatatlannak tűnő adatsorok jönnek, de látszik: ebben is otthonosan mozog Hellmund. Az 5,4 km-es pálya, mely Hermann Tilke és Peter Wahl alkotása, nem követi a tervezőcég hagyományait, hanem inkább a tradicionális vonalvezetést tükrözi. A bal kanyarok dominálnak (11-8 arányban); a 40 méter magasan fekvő első kanyar, ahonnan majd pazar kilátás nyílik Austin belvárosára, a régi Zeltwegre emlékeztet, aztán a 8-as forduló a török pályára, de fellelhető rajta Silverstone, Barcelona és több más pálya karakterisztikája is. A legmodernebb felszereltségű egészségügyi központ 500, míg a 14 luxus páholy mindegyike 335 négyzetméter, és saját mozgólépcsővel, illetve konyhával látják el, továbbá egyenként 75 fős fogadások megtartására is alkalmas. A paddock főépületében 500 fős bankettet, konferenciákat is rendezhetnek, és 750 médiamunkás befogadására is lehetőség nyílik. A Grand Plaza kialakításánál alapvető szempont lesz, hogy a későbbiekben több tízezres koncerteknek is helyet adjon a létesítmény. Tavo szavaival élve: „Olyan ez, mintha egy új várost építenénk, de egyúttal azt is célul tűztük ki, hogy ez nem csak egy versenypálya lesz a naptárban, hanem üzleti fórumok, gazdasági, politikai és kulturális csúcstalálkozók helyszíne is.”

Elárulta, hogy már most ostromolják Mexikótól kezdve a világ számos országáig névszponzori ajánlatokkal, de a 250 milliós dolláros befektetés (amely az úthálózattal és a kiszolgáló logisztikai beruházásokkal együttvéve akár a 400 milliós határt is elérheti) 80%-a jelenleg texasi tőkeinvesztáció révén biztosított. Állítása szerint Texasban nincs földi halandó, aki ne tudna a jövő évi futamról. S arról is meg van győződve, hogy egy napon saját amerikai (netán helybéli, ki tudja?) versenyzőnek is szurkolhat.

Ez a röpke pár perc is elégséges volt ahhoz, hogy meggyőzzön bennünket arról, hogy Tavo Hellmund, aki az angol mellett második anyanyelvén, spanyolul is promotálja a versenyt, nem kergeti, hanem megvalósítja az álmokat.







Formula 2

Mirko Bortolotti	159
Christopher Zanella	137
Miki Monras	94
Will Bratt	92
Tobias Hegewald	66

FORMULA 2

A WTCC-től – és az azzal járó nyilvánossággal – való szakítás óta talán kevesebb fény vetül dr. Jonathan Palmer sorozatára, ám képünk is bizonyítja, hogy izgalmakban soha sincs hiány a F1 „ki tudja hányas számú" előszobájában. A nürburgringi második futamban az ötödik helyért küzdő német Johannes Theobald hajtott végre töréstesztet a Williams JPH1B-n, miután autója érintőt vett a sorozatba visszatérő Alex Brundle autóján. A volt F1-es Martin Brundle fia két Magny Cours-i dobogójától eltekintve nem igazán jeleskedik, nem úgy az osztrák-olasz Bortolotti, aki tavalyi szerény GP3-as évadját idén eddig három győzelemmel feledteti, ráadásul a Nürburgringen dupláznia is sikerült. A ritka bravúrra legnagyobb kihívója, a svájci Zanella is képes volt, aki Magny Coursban nem engedett senkit a dobogó legfelső fokára, és azóta is bérelt helye van a díjkiosztókon.



F3 EUROSZÉRIA

Roberto Merhi Nürnbergben „körbetáncolta" a dobogó legfelső fokát (egy 3. és két 2. hely), és bár fellépni nem tudott rá, a bajnokság felén túl „másfél győzelemnyi" pontelőnnyel várja a folytatást.
A felszáradó pályán futott első futam kezdetén a spanyol (Wittmannal egyetemben) esőgumin hazardírozott, ám nemsokára már slickért folyamodott szerelőihez.
Az élen eközben Vanthoor és Abt csatája fajult ütközéssé: a korábbi német túrakocsi-legenda, Christian Abt fia végül kiállt, a győztesként leintett belga pedig utólagos 30 mp-nyi büntetéssel „szerényedett" a dobogó második fokára, a hivatalos győztes Melker és a bronzérmes Wittmann mellé. A hazai pálya előnyeit élvező, korábbi tabella-élűlovas Wittmann a második futamban a rajtelső Alon Day lassúságát – valamint Giermaziak és Sato ütközését kihasználva – győzött az üldöző Merhi ellenében, sőt a harmadik (eső miatt a Safety Car mögül elrajtoló) futamban újabb, 25 pontot érő ráadással is szolgált.

F3 Euroszéria

Roberto Merhi	200
Marco Wittmann	169
Nigel Melker	150
Daniel Juncadella	141
Laurens Vanthoor	114

NÜRBURGRING 24 ÓRÁS

Olaf Manthey csapata ötödízben nyerte meg a nürburgringi 24 órás viadalt: az Alzen/Müller/Lamy/Farfus vezette BMW előtt mindössze négy és fél perc előnnyel leintett Porsche 911 RSR volánján ezúttal Marc Lieb, Lucas Luhr, Romain Dumas, Timo Bernhard és Arno Klasen osztoztak. A versenyen – egy Lamborghini volánjánál, fiai, Ferdinand és Johannes partnereként – örök búcsút intett a versenypályáknak minden idők legsikeresebb német pilótája, Hans-Joachim Stuck.

DTM

Lapzártánkkal egy időben a BMW már a 2012-ben debütáló, egyelőre azonban szupertitkos M3-asát teszteli, míg a bajnoki tabella különös izgalmakat tartogat az évad második felére. Mindez pedig a csúcsformában autózó Martin Tomczyk, illetve Timo Scheider érdeme, akik a Lausitzringen két nagyszerű előzéssel (előbbi), illetve remekbe szabott bokszstaktikával (utóbbi) törtek át a Mercedes vezérállásán (Spengler és Green). Az Audi kettős győzelméhez Matthias Ekström gumiproblémák, illetve egy szerelői malőr miatt volt képtelen asszisztálni, és két hét múlva a Norisringen is csak egy ponttal tudott javítani idei katasztrofális mérlegén. Az esős utcai pályán a rajtelső Spengler némileg a versenybíróság segítségével kovácsolt győzelmet: bár a kanadait a Safety Car mögül elindított futamban előbb Paffett (ütközés miatt kiesett), később Green meg tudta némileg közelíteni, végül az 58. körben bekövetkező felhőszakadás, az újra beküldött biztonsági autó, majd a lendülő piros zászlók vetettek véget a Spengler – Green–Tomczyk dobogóval ünnepelt „tocsogós táncnak".

DTM

Bruno Spengler	39
Martin Tomczyk	36
Timo Scheider	24
Jamie Green	21
Ralf Schumacher	17



PORSCHE SZUPERKUPA

„Egy alomból száz kölyök" vett részt a Carrera World Cup egyedülálló küzdelmében a Nürburgring 22 km-es aszfaltján. A Szuperkupa mezőnyén kívül a legfontosabb európai Porsche-márkakupák pilótái, valamint egyéni nevezők futották a 2007 óta gyártott, 997 kódszámú „kupás 911-esek" hatkörös versenyét. René Rastnak már az első kör lendületében sikerült megelőznie csapattársát, a rajtelső Siedlert, ám akik követni akarták példáját – mint az idén még nyeretlen Tandy és a német kupában jeleskedő Alzen – rendre pórul jártak. Az Edwards látványos megelőzésével elismerést szerző Lance David Arnold a vége felé kellemetlen perceket szerzett az élen álló duónak, ám minden idők legnagyszerűbb Porsche-viadalát követően végül a dobogó harmadik fokán ünnepelhetett.

Porsche Szuperkupa

S. Edwards	68
R. Rast	63
N. Tandy	54
N. Siedler	53
J. Bleekemolen	48



LE MANS SZÉRIA

Lapunk megjelenésekor már történelem a Treluyer/Lotterer/Fässler-trió és az Audi R18 Le Mans-i győzelme, az internetes videómegosztók nézettsége pedig csak tovább nőtt Allan McNish horrorisztikus balesetével – a másik hihetetlen bukást túlélő Mike Rockenfeller pedig már vissza is tért Audi A4-ese volánjához a DTM nürnbergi futamán. A Le Mans Series következő futamán ráadásul a Peugeot hathatós választ adott: a Bourdais/Davidson-páros a pole-ból indulva magabiztosan szelte át a rövid pálya legnagyobb kihívását jelentő 50 autós forgalmat, sőt a hat óra során egy bokszutcai malőr (túlfutás) és egy defekt sem tudta megakadályozni a győzelemben. Mialatt a végsebesség és fogyasztás szempontjából két vállra fektetett Audik (a Montagny/Sarrazin „oroszlánkölykök" mögött) a 3. és 4. helyen osztoztak, az LMP2-ben Greaves–Nissan ismételte meg a 24 óráson megvillantott formáját, a GT2-ben pedig a balesetek és technikai hibák miatt harcképtelenné vált BMW-k „jóvoltából" a Bruni/Melo páros előtt nyílt meg a győzelem felé vezető út.
A pályán zajló események közben a Porsche dobott gyújtóbombát a sportág „légterébe": a stuttgarti gyár 2014-ben egy vadonatúj LMP1-es prototípussal kíván abszolút győzelemre törni 19 korábbi győzelmének helyszínén, a Le Mans-i 24 óráson. Az izgalmas bejelentés mellett egy internetes oldalon napvilágra került titkos fénykép hozza lázba a vérbeli sportkocsi-rajongókat, amelyen a Porsche LMP 2000 egyetlen példánya látható. A V10-es motorral hajtott prototípus – amelynek létezéséről a gyár a mai napig hallgat – tizenegy évvel ezelőtt, két nap titkos tesztelést követően került visszavonásra – az akkor útjára induló Carrera GT és Cayanne utcai programok áldozataként.

FORMULA SZUPERLIGA

Nem túlzás azt állítani, hogy az asseni évadnyitó hétvége szerdáján még egyáltalán nem volt biztosított a bajnokság életben maradása – sőt, talán cikkünk írásakor (amikor a szmolenszkivel együtt immár a harmadik verseny hullik ki a naptárból) sem az. Tény, hogy a szervező Robin Webb mögül nem csak a főszponzor Sonangol, hanem a futballklubok java része is elpárolgott, így a Hollandiában rajthoz álló 14 autón a megmaradt focista-matricák mellett különböző nemzetek megjelölése volt látható. Az ötlet a pár éve anyagi KO-val megszűnt A1GP kópiája, ám a hasonlóan csúfos vég réme a „már nem is olyan szuper"-ligát is fenyegeti. Mindenesetre Assenben a versenyzők kitettek magukért (és a továbbra is minden hétvégén megnyerhető euró-tízezrekért), hiszen az első futamban a rajtelső Gommendy vezetett szemet gyönyörködtetően, ám a francia műszaki hibája miatt végül azé a Buurmané lett az évad első győzelmi serlege, aki honfitársával, Doornbosszal akadt össze a pálya híres sikánjában.

A második futamban (az első kiesőként ismét pole-ból induló) Gommandy nem tudta megőrizni a vezető pozíciót, amelyért Martin, Pizzonia és Duncan Tappy küzdöttek. A Japán (!) nemzeti színeiben versenyző brit végül a 25. körben vette át a vezetést és szerezte meg első ligás győzelmét. Az első két futamban szerényen helyezkedő korábbi bajnokesélyes, Craig Dolby a százezer euró pénzdíjért elrajtolt sprintfutam győzteseként készül a lapzártánkkal egy időben zajló zolderi folytatásra.



Formula Szuperliga

Japan (Tappy)	77
Australia (Martin)	77
England (Dolby)	74
Netherlands–PSV Eindhoven (Buurman)	72
Brazil (Pizzonia)	68



RALIKROSSZ EB

Földrajzból egyes, autóversenyzésből jeles! Az amerikai Tanner Foust győzelmével zárult a svéd futam, ami egyben azt is jelenti, hogy a sorozat féltávjánál egy amerikai versenyző vezeti az Európa-bajnoki pontversenyt a csúcskategóriában. A SuperCars küzdelmeiben azonban mégsem ő, hanem két skandináv versenyző, Eriksson és Hunsbedt kapta a legtöbb tapsot, nem utolsósorban a fotón látható produkciója miatt. Fotó: Johnny Loix

Ralikrossz EB

1. Tanner Foust	62
2. Sverre Isachsen	60
3. Mats Lysen	55
4. Timur Timerzyanov	54
5. Frode Holte	50



GP3

Kiss Pál Tamás barcelonai győztes formáját maga mögött hagyva pont nélküli hétvégét teljesített a valenciai kikötőben: az Adrian Quife-Hobbs győzelmével véget ért első futamban a 16., míg az ART Grand Prix (James Calado) sikerét hozó másodikban a 13. helyen ért célba. A csalódást keltő eredményeket követően nagy reményekkel telve érkezett meg a Right Guard Racing motorsport program versenyzője. Az időmérő edzésen a 13. rajtkockát szerezte meg, sajnos azonban a délutáni futamon többszörös balszerencse miatt egyetlen kör után be kellett fejeznie a versenyt. Tamás a második versenyen sem járt nagyobb sikerrel, mivel egy gyakorlatilag tökéletes rajtot követően megpróbálta az előtte haladó versenyzőt megelőzni, amikor az leszorította őt, egyenesen a kőfal felé. A baleset elkerülése érdekében vissza kellett vennie a gázadásból, és végül a 20. helyen zárta a futamot.

GP3

1. Alexander Sims	29
2. Mitch Evans	26
3. Nigel Melker	22
4. James Calado	21
5. Andrea Caldarelli	20
.....	
13. Kiss Pál Tamás	7

FIA GT1 VB

Ketten a padlón, ketten a menynyekben! Amíg a Swiss Racing autói (Wendlinger/Kox, Nilsson/Janak) pótalkatrészhiány miatt (!) immár a második hétvégét kényszerülnek kihagyni, a másik Lamborghini-csapat győzelemi sorozattal öregbíti az olasz márka jó hírét. A kvalifikációs futamban kettős győzelmet kasszírozó Münnich Motorsport a bajnoki futamon is jócskán helytállt: bár Dominik Schwager autója a motorcserét követően csak a 7. helyről indult, két előzésnek és a villámgyors kerékcserének köszönhetően társa, Pastorelli már másodikként tért vissza a pályára. A testvérautóban Marc Basseng később akkora előnyre tett szert, hogy egy „pit-regula" megszegése miatt kirótt áthajtásos büntetés sem veszélyeztette győzelmét. A dobogós Brabham/Cambell-Walter páros mögött a GT-debütáns Indycar-pilóta, Bertrand Bagette ért célba negyedikként, miután a váltótársával, Maxime Martin-nel hosszasan csatázó Nissan-„vezérürü", Richard Westbrook rádiójában is megszólalt a „drive-trough penalty" kifejezés.

FIA GT1 VB

Markus Winkelhock	93
Marc Basseng	93
Michael Krumm	78
Lucas Luhr	78
Andrea Piccini	73
Christian Hohenadel	73
Dominik Schwager	65
Nicky Pastorelli	65



FIA GT3 EB

Navarra pályáján mindkét futam befutója izgalmasan alakult – ám a 15. és 17. helyekkel ismét pont nélkül maradt Claudia Hürtgen/Walter Csaba-páros ezúttal csak statisztálni tudott társaik tűzijátékához. Az első futam leintésekor ugyanis a Schuberth Motorsport másik BMW-jével induló Ai Faisal mindössze fél másodperccel maradt el Turn és Taxis hercegének – nullára írt gumikon poroszkáló – Lamborghinijétől. A második futamban is egy Z4-es került előtérbe: a Fasten Racing pilótája, Harrie Kolen a bokszkiállásnál ugrott az élre, biztosnak tűnő előnyét azonban az utolsó két kör alatt emésztette fel a pár kanyarral a leintés előtt szemfülesen előző, első ízben győztes Enzo Ide (WRT-Audi R8).

FIA GT3 EB

Jeroen den Boer	67
Hoevert Vos	67
Abdulaziz Al Faisal	63
Edward Sandstroem	63
Enzo Ide	60
Gregory Franchi	60
Francesco Castellacci	49
Federico Leo	49
Maxime Martin	49
Gael Lesoudier	49
.....	
Walter Csaba	36
Claudia Hürtgen	36





IRC

Az idén hetedik alkalommal rendezték meg Belgiumban az IRC egyik leghíresebb fordulóját, az Ypres Ralit. A futam egyik legnagyobb esélyese Freddy Loix volt, aki ehhez mérten mondhatni könnyen szerezte meg újabb győzelmét a 'macskák városában', a Skoda Fabia S2000-es volánja mögött. Idén könnyebb dolga volt, mint tavaly, hiszen a hazai versenyzőnek ezúttal sikerült elkerülnie a szakaszok minden apró rejtett buktatóját, amit nagyrészt navigátorának, Frederic Miclottének is köszönhetett. A második helyen Bryan Bouffier futott be a Peugeot 207 volánja mögött, a harmadikon pedig szintén egy S2000 Skoda ért célba, a Weijs–Degandt párossal fedélzeten. Az ő dobogós helyezésük meglepetés, hiszen ez volt idén az első IRC fordulójuk. Ők már majdnem 4 perces hátrányt szedtek össze Loixhoz képest. A Historic-kategória legjobbja Robert Droogmans lett, aki egy Ford Escort RS-t vezetett győzelemre.

IRC

Freddy Loix	70
Bryan Bouffier	67
Juho Hanninen	58
Jan Kopecky	55
Thierry Neuville	48



GP2

Valencia kikötőjében előbb a Safety Car jutott szóhoz (Ericsson, Bianchi, Leimer és Parente ütközése miatt), majd a szabadjára engedett mezőnyt előbb van der Garde, illetve a holland áthajtásos büntetését követően Romain Grosjean vezette – egészen a célig. A francia ex-F1-es a második futamban megpördült, Pic és Gonzalez pedig már nem tudta kikerülni: a „roncstelepre” beküldött Safety Car-ból, majd az élen álló Kral elfékezéséből Esteban Gutierrez hajtott hasznot, aki Razia és az ismét dobogóra érő van der Garde kíséretében söpörte be első GP2-es győzelmét. Ilyen izgalmakat követően érkezett meg a mezőny Silverstone átszabott aszfaltcsíkjára. Az első futamon az élről induló Jules Bianchi tudott nyerni, megelőzve Christian Vietorist és Marcus Ericssont. A rajtot 10 perccel el kellett tolni, mivel akkora eső zúdult le a silverstone-i pályára, hogy veszélyes lett volna elengedni a pilótákat a szélsőséges körülmények között. A bajnokság két élen álló versenyzője Romain Grosjean és Giedo van der Garde csak a negyedik és nyolcadik helyen tudott zárni. A második futamon már a francia dominált, és nem is engedte ki a kezéből a győzelmet, holland ellenfele pedig a dobogó legalsó fokáig tudta felküzdeni magát.

KÖNYVAJÁNLÓ

Ismét két kiváló kötettel gazdagodott a Panemex Kiadó által gondozott Útitárs-sorozat. Az „Utazás előtt, alatt, után... helyett?” szlogennel ajánlható kiadványok közül a Franciaországot bemutató darab ára ugyan a maga 9800 forintos árával kissé borsosnak tűnhet, ám mindenkit meg kell nyugtatnunk, hogy még ez az összeg sem sok a 720 oldalas, mesterien összeállított könyvért. A gyakorlatias, gazdagon illusztrált útikalauz bemutatja Franciaország ízeit, különleges alap- és keresztmetszeti rajzokat közöl a főbb látnivalókról, hotelek és éttermek hatalmas választékát sorolja fel, de a látnivalók, a strandok, a piacok és a fesztiválok listájáról sem feledkezik meg.



A kistestvér, a Skóciában hasznos útitárs 240 oldalon, 5500 forintért kínál információkat azoknak, akik Nagy-Britannia ezen vidékét szeretnék bejárni és felderíteni.

SEAT LEON SUPERCOPA

A Nürburgring zöld poklában Wéber Gábor már a felvezető kört követően esőgumikért hajtott a bokszutcába, ám bravúros helyzetfelismerése révén is „csak” a második helyre tudott felkapaszkodni. A fiatal lengyel Michael Slomian ugyanis végig slick-gumikon maradt, és az egyre erősödő esőben – a tabella-éllovas Williams, Thomas Marschall és Sandritter kicsúszásainak is hála – hősies győzelmet aratott. Két hét múlva ismét a bölcs



gumiválasztás hozott dobogós babérokat a magyar pilóta számára. A felszáradó Norisringen futott második futamban Wébert a harmadik helyre repítették „bevállalt” slickjei (Erhart és Fullin mögött), feledtetve ezzel az első futam fiaskóját. Az ötödik helyért Williamsszel csatázó magyar egyik manőveréhez ugyanis a városi pálya nem bizonyult elég szélesnek, a kőfalnak ütköző Seatja így három keréken csordogált a 10. helyet jelentő leintésig.

Seat Leon Supercopa

Elia Erhart	127
Shane Williams	105
Michal Slomian	103
Wéber Gábor	100
Petr Fulin	93

INDYCAR

A sorozat történetében először rendeztek két futamot egyazon hétvégén, a dupla pontszerzési lehetőségből pedig Will Power „kaszált” a legnagyobbat, aki előbb egy harmadik helyet, majd élete első betonkatlan-győzelmét söpörte be a texasi oválon. Az örök riválisFranchitti az első futamban hamar lelépte az Indy után újabb bravúr-pole-t szerző Taglianit, és aratott háborítatlan győzelmet, ám a második futam sorsolással (!) kiosztott rajtrácsán csak a 28. helyet kapta, így végül hetedikként leintve, 21 pont hátránnyal utazott Milwaukee-be. A felszámolást nemrég épphogy elkerült legendás pályán a skót visszavágott: az üldöző Kanaan ütközése és Castroneves műszaki gondjait követően könnyedén varázsolt győzelmet pole-jából – és tette nullává a Rahal és Servia mögött negyedikként leintett Power pontelőnyét. Mi



több: Iowában Power falhoz csapta az autóját, így az ötödikként célba érő – így a következő versenyre orrhossznyi előnnyel utazó – kétszeres bajnok helyett ezúttal Marco Andrettire ragyogott dicsfény. „A pitben dolgozó srácoknak köszönhetem, hogy elől lehettem, nélkülük nem tudtam volna Tonyval lépést tartani” – mondta a 78 futam óta nyeretlen ifjú amerikai, aki a verseny utolsó szakaszában „lopta el” a győzelmet a tavaly ugyanitt nyertes Kanaantól.

Ind ycar

Dario Franchitti	303
Will Power	283
Scott Dixon	230
Oriol Servia	216
Tony Kanaan	211



Well
©
Reklám
PR
Online
www.well.hu



WTCC

Huff–Muller–Menu–Huff... A világbajnoki krónika szép lassan egyhangú szövésmintává alakulna, ha megelégednénk a csehországi és portugáliai négy futam győzteseinek felsorolásával. Brnóban Huff már az első futam elején feledtetni tudta gyengébb hungaroringi szereplését: a brit hamar megelőzte Mullert, a futam végén pedig a Coronelen ezúttal „érintettség nélkül" túljutó Menu tette teljessé a világoskék dobogót. A csapata technikai vétsége miatt a rajtrács végére száműzött Michelisz hősies nyolcadikként látta meg a kockás zászlót, míg a második futamban az eleinte még előzésekre képes versenyző alól – Younggal való koccanását követően – elszállt az erő, így nevét csak 11.-ként őrzi a Muller–Coronel–Menu dobogót jegyző eredménylista. A portói városi pálya előzésekre csaknem alkalmatlan jellegéről az első futam adott bizonyosságot: a rajtelső Menut két csapattársa tisztességgel kísérte a célig, az immár 1.6 turbókkal felszerelt seatosok (Tarquini és Monteiro) pedig mindezt csak öt másodpercnyi „vadászlesből" figyelhették. A második futamban a Wichers Motorsporthoz visszatérő Stefano d'Aste mutatta meg, hogy távollétében milyen kaliberű pilótát vesztett a mezőny: a pole-ból kiválóan rajtoló olaszról három körig pattogtak le Muller agresszív támadásai, a francia előzése után pedig Huff előtt védekezett tovább. A „Dávid kontra Góliát" című tündérmesének d'Aste áthajtásos büntetése vetett véget, a bátran előző Huff pedig a vége előtt két körrel taszította le a dobogó legfelső fokáról Mullert. A bronzérmes Monteiro mögött célba ért Michelisz nem csak a legszívósabb BMW-sként, hanem a privát értékelés éllovasaként kezdi majd meg a világbajnokság második „félidejét".

WTCC

Robert Huff	227
Yvan Muller	198
Alain Menu	167
Tiago Monteiro	101
Tom Coronel	100
Gabriele Tarquini	99
Michelisz Norbert	66











Fent az ideális csoportkép: az erőfölényben lévő Chevrolet pilóták és Michelisz, lent a koncentráló magyar tehetség

AKKOR ÉS MOST

TARQUINI AZ F1-ES ÉS A TÚRAAUTÓS VERSENYZÉSRŐL

Közel ötvenéves, de még mindig az egyik leggyorsabb túraautó-versenyzőnek számít a 2009-es világbajnok. Gabriele Tarquinit a WTCC magyar futama alatt kaptuk mikrofonvégre, aki többek között a karrierjéről is mesélt nekünk.

SZÖVEG: SURÁNYI GÉZA **KÉPEK:** SPEEDLIGHTPHOTO



– Az AFM májusi számában felidéztük azt a pillanatot, mikor az 1989-es Mexikói Nagydíjon pontot szerzett. Milyen emlékei vannak arról az évről?
– A szezon elején az autó egész jó volt, pedig egy kis francia csapat, az AGS színeiben versenyeztem. Nem csak a mexikói futam sikerült nagyszerűen, hanem a Monacói Nagydíj is, ahol az első időmérő edzésen az ötödik helyet szereztem meg.

– Ugorjunk még egy évet vissza az időben! Az 1988-as Magyar Nagydíj egyik izgalmas pillanata volt, mikor a célegyenes végén Alain Prost megelőzte Ayrton Sennát, de a brazil versenyző azonnal visszabújt. Ön ezt páholyból nézte végig!
– Hát igen, amikor leköröztek! Erre a momentumra ugyan nem emlékszem vissza, de abban az évben sok érdekes manővert láttam, mert gyakran köröket vert rám az élmezőny. Ennek ellenére szívesen gondolok vissza erre az időszakra, hiszen olyan nevek ellen versenyezhettem, mint Senna, Prost, Mansell, Piquet, Alboreto vagy Patrese. Egy teljesen más korszak volt! Sajnos a Forma-1-ben sohasem rendelkeztem olyan autóval, amivel a dobogós helyekért vagy a győzelmekért harcolhattam volna. De mindez megváltozott, amint átpártoltam a túraautókhoz.

– Ha már itt tartunk: nehéz volt a váltás?
– Nem. Nyilvánvaló, hogy másképp kell versenyezni egy zárt karosszériás autóval, mint egy együlésessel, de aki jó pilóta, az mindenféle autóval gyors tud lenni.

– Ön annak is bizonyult, hiszen 1994-ben első próbálkozásra megnyerte a Brit Túrakocsi Bajnokságot.
– Hát igen, mert egy fantasztikus autóval versenyeztem, ami őszintén szólva sokkal gyorsabb volt, mint a többieké. Igaz, a pályákat meg kellett tanulnom, ami nem volt könnyű, mert arrafelé teljesen más karakterű aszfaltcsíkokon versenyeztünk, mint Európa többi részén.

– Melyik brit versenypályát kedvelte meg leginkább?
– Talán Thuxtont, mert az egyik leggyorsabb helyszín, ahol valaha indultam.



– És ha már a kedvenceknél tartunk: melyik volt a legszeretettebb autója?
– Erre a kérdésre nehéz választ adni. Szerettem a turbódízeles Seatot, de a legkorszerűbb autó, amivel valaha versenyeztem, az az 1996-os Alfa Romeo volt, mellyel az ITC-ben (a DTM-ből átalakult, rövid életű túraautó sorozat – a szerk.) indultam. Jó móka volt vezetni!

– És az az Osella Alfa-Romeo Turbo, mellyel bemutatkozott az 1987-es San Marinói Nagydíjon?
– Az sem volt rossz autó, 1985-ben viszont abban a szerencsében volt részem, hogy vezethettem minden idők legerősebb Forma-1-es motorjával felszerelt versenygépét, a Benetton BMW-t. A tesztre a Paul Ricard versenypálya rövid változatán került sor. Akkor ültem életemben először Forma-1-es versenygépben.

– Gondolta volna akkor, hogy így az ötvenhez közeledve még mindig versenyezni fog?
– A túrakocsi-versenyzés nem olyan fárasztó, mert van szervokormány, és a futamok sem túl hosszúak. 1985-ben versenyeztem Mario Andretti ellen, aki nagyon gyorsnak bizonyult, pedig már túl volt a negyvenen. Végül hatvanéves kora után vonult végleg vissza, míg mások a harmincas éveik közepén abbahagyják. Nehéz eldönteni, hogy mi a helyes időpont a visszavonulásra!

– Beszéljünk egy kicsit a jövőről! Milyen az új, turbómotoros Seat?
– Még nagyon kiforratlan. Egy privát csapat színeiben versenyzem, nem támogat minket a gyár. Az anyagiakkal sem állunk túl jól, szóval kemény szezonnak nézünk elébe.

– Nem emlékezteti ez a szituáció egy kicsit a Forma-1-es éveire?
– Tulajdonképpen igen!...

ÚJ REMÉNYSÉG

KISS PÁL TAMÁS: „LÉPÉSRŐL LÉPÉSRE HALADOK ELŐRE”

Egy évvel ezelőtt is adott már interjút nekünk a miskolci formaautós versenyző, de nagyot fordult azóta a világ: ezúttal mint GP3-as futamgyőztessel beszélgethettünk a tavalyinál érezhetően komolyabb és vállasabb fiatalemberrel.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ **KÉPEK:** GP3, AFM

–Tavaly sokáig vezetted a Brit Formula Renault bajnokságot, mégsem sikerült megnyerned, sőt végül csak a harmadik helyen zártál. Mi történt?
2010-ben a nyári szünet előtt még két ponttal vezettem a bajnokságot. Visszatérvén a pihenésből jó formában éreztem magam, a csapatról viszont ugyanezt nem mondhattam el. Úgy tűnt, hogy visszavett a lendületből az istálló, talán azt képzelték, hogy elég lesz ugyanannyit nyújtani, mint az előző futamokon. Az ellenfelek azonban sokkal keményebben dolgoztak. A mieink talán elbízták magukat, de a lényeg, hogy nem éreztem magam olyan helyzetben, ami egy bajnokságot vezető, első számú pilótának kijárna. Ennek volt köszönhető, hogy egy kicsit én is görcsösebben vezettem és kisebb hibákat is vétettem. Az edzések nem mentek rosszul Silverstone-ban, de aztán jöttek a technikai problémák és végül csak egy 5. helyezés jött össze a két futamon, mert a másodikon kiestem. Így az előnyömből 18 pontos hátrány vált az utolsó versenyhétvégére. Csoda kellett volna ahhoz, hogy így is bajnokként zárhassam a szezont. Összességében azt kell, hogy mondjam, pozitív élményekkel köszöntem el a kétliteresek osztályától, de egy kicsivel több profizmussal és támogatással ez sokkal jobb is lehetett volna.


Ezt sokáig fogjuk emlegetni: GP3-as futamgyőzelem Barcelonában

– Mi történt ezt követően. Milyen ötletek és célok fogalmazódtak meg a fejedben?
– Egy biztos, kivételes téli időszak következett a pályafutásomban, hiszen annyit tesztelhettem az év ezen szakaszában, mint még soha életemben. Korábban ilyenkor többnyire pihentem és csak ritkán ülhettem autóba, de tavaly októberben, novemberben és még decemberben is róttam a köröket Forma-3-as, GP3-as és Forma Renault versenygépekben. Talán ennek is köszönhető, hogy hívtak az EuroCup sorozatba és a GP3-ba is, de én az utóbbit választottam. Itt minden sokkal profibb. Állandó csapatunk van és a résztvevők száma is kötött. A színvonal kiemelkedő és nagyon kiegyenlített mezőnyben kell bizonyítani. Nem mellesleg F1-es betétfutamáról van szó, ami sok szempontból előnyös egy fiatal pilóta számára. Nem csak azért, mert felkeltheti a nagyok érdeklődését, de azokon a pályákon versenyezhet, ahol a GP2-es és az F1-es mezőny is rajthoz áll. Az autók pedig szinte egyformák, amire kínosan ügyelnek a szervezők és az FIA.

– Ez a szerződés valamelyest Stefano Favarónak, az új ügynöködnek is köszönhető. Hogyan sikerült kapcsolatba lépni Talmácsi Gábor korábbi menedzserével?
– Miután úgy döntöttünk, hogy szériát váltunk, több menedzserrel is felvettük a kapcsolatot, de egyikkel sem sikerült megállapodunk. Később egy közös ismerősünk javasolta Stefanót, de első alkalommal nem sikerült összehozni a találkozót. Később azonban az első komolyabb megbeszélés után szépen lassan kezdett kialakulni egy kapcsolat, melynek az lett a vége, hogy személyesen is kijött egy tesztelésemre a Paul Ricard versenypályára, és akkor döntött úgy, hogy elvállalja a képviselésemet. Ez idén év elején lett hivatalos.

– Mennyivel könnyebb az életed egy menedzserrel a hátad mögött?
– Sok mindent megkönnyít az új helyzet. Már nem kell olyan dolgokkal foglalkoznunk, mint az utazás, vagy a szállásfoglalás. Stefano minden futamomon ott van, rengeteget segít a csapat és

DIÓHÉJBAN

Kiss Pál Tamás a jelenkor legtehetségesebb magyar formaautós versenyzője. Pályafutása 2001-ben gokartozással kezdődött. Kétszeres magyar Intercontinental-A Junior bajnok és a magyar Rotax Max 2007-es legjobbja, ennek kapcsán a gokart vb-n 7. helyet szerzett, de Csehországban, Szlovákiában és Németországban is rendszeresen jól szerepelt. Kipróbálta magát a ralikrosszban, de végül az együléses autók mellett maradt: a svájci, a magyar és a Brit Formula Renault kétliteres szériában gyűjtögette a versenykilométereit, mielőtt idén év elején a GP3-ba szerződött.





köztem folyó kommunikációban. Vannak olyan dolgok, amiket nem feltétlenül egy pilótának kell közölnie a csapatfőnökkel, vagy a tulajdonosokkal, ezeket már ő intézi. Nekem most már csak a mérnökökkel és a szerelőkkel kell egyeztetnem. Ha gondom akad bármi mással, például keveslem a motorerőt, akkor azt ő tolmácsolja a megfelelő személyeknek. Emellett fontos tanácsokkal lát el a karrierem építésével kapcsolatban, a Tech 1 istállóval kötött szerződésembe is beleszólt, természetesen úgy, hogy az nekem kedvezzen. Természetesen az is nagy előny, hogy olasz nemzetiségű, hiszen rengeteg honfitársa, szerelő, fotós, csapatvezető dolgozik a környezetünkben.

– Mi lehet az, amit egy menedzsernek és nem a pilótának kell megmondani a csapat vezetésének?

– Stefano például nagyon fontosnak tartotta, hogy csapaton belül egyforma elbánásban részesüljön mindegyik pilóta. Ugyanolyan figyelem jusson nekem is, mint azoknak, akik már régebb óta versenyeznek az istállónál. Jó példa az is, hogy idekerülésemkor nem tetszettek a nekem készített ruhák. Ezt is elintézte, de szakmailag fontosabb, hogy például Isztambulban úgy éreztem, hogy folyamatosan erőt veszít az autóm. Valami nem volt kerek az erőforrásommal, és a mérnökömmel természetesen beszéltem is erről. A tulajdonossal viszont már ő közölte, mire kicserélték a turbót és több alkatrészt is a motoron.

– Beleszól-e abba a menedzser, hogy a magánéletedben mit csinálsz, irányítja a médiával kapcsolatos döntéseidet, például, hogy kinek adsz interjút, kinek nyilatkozol?

– Természetesen mindenről tudni szeretne, de a végső szó mindig az enyém. Ő csak elmondja a véleményét és próbál a helyes irányba terelni. Fontos tanácsokat ad, és az esetek nagy részében hallgatok is rá.

– Tavaly nem kellett túl sokat utazgatnod, hiszen a versenyhelyszínek kivétel nélkül az Egyesült Királyság területén belüliek voltak. A GP3-ban viszont szerte Európában rendeznek futamokat. Nem teszi kicsit nehezebbé az életedet a sok repülés?

– Részben nehezebb, de több helyszínre például könnyebb a kijutás. Tavaly Angliában éltem, mert ott voltak a versenyek, idén viszont visszaköltöztem Miskolcra, és innen indulok el minden megmérettetésre. Ez már csak azért is jobb, mert többet lehetek itthon, de azért kicsit jobban el is fáraszt az utazgatás. Barcelonába például hétköznap csak három járat indul egy héten, míg Anglia felé naponta szállt fel annyi. De ezt a kellemetlenséget be kell lett vállalni, hiszen csak feljebb léptem egy kategóriát. A Formula Renault sorozatban csak egy Forma-1-es helyszín volt, Silverstone, a GP3-ban viszont mindegyik az. Egyébként a sok reptéren eltöltött óra is stresszesebbé teszi kicsit az életet, de ezt kell szoknom. Eszem ágában sincs panaszkodni.

– Idén már sikerült egy fantasztikus futamgyőzelmet aratnod, Barcelonában. Azóta viszont nem jönnek azok az eredmények, amiket szurkolók várnak és valószínűleg te is szívesen fogadnál.

– Ez egy nagyon furcsa szituáció. Hihetetlenül szoros a 30 fős mezőny és az erőviszonyok szinte egyenlők. Persze akik több éves tapasztalattal rendelkeznek, könnyebben boldogulnak, talán 6-8 olyan pilóta akad köztünk, akik folyamatosan tudják hozni a jó eredményeket, köszönhetően a hasonló kategóriákban szerzett tapasztalatoknak. Egy kisebb hiba itt már tönkre teheti az egész hétvégédet. Barcelonában úgy álltam a nyolcadik helyen, hogy az én időm egy másodpercen belül, század elején állt meg, míg a 16. helyezetté a század végén. Nem lehet hibázni. Persze a gumikkal itt is lehet játszani. A teszteken 5 szett abroncsot kapunk, ha akarnám, felhasználhatnám úgy is, hogy mindig az elején végezzek a mezőnynek, de az a versenyen megbosszulná magát. A másik ok, ami miatt mostanában nehezebb kicsit kiugró eredményt elérni, az az olasz csapattársamnak, Andrea Caldarellinek a távozása. Ő már egy tapasztalt pilótának számított a mezőnyben, ezért nagyon fontos adatokat tudott megosztani velünk. Most, hogy már nincs nálunk, tovább tart ezeket az információkat megszerezni. Ez részben előny is, hiszen saját magam jövök rá a részletekre, de sokkal tovább tart, ami viszont hátrány. Ha sikerül gyorsan felvennem a ritmust egy nagydíj hétvégéjén, akkor nincs gond, de ez mostanában még kicsit lassabban megy. Idővel ez is változni fog. Fontos viszont, hogy ebben a szériában a tabella is nagyon gyorsan változik. Williamson, aki Barcelonában még mögöttem állt a bajnoki táblázaton, Valenciában szerzett egy 2. és egy 6. helyet, Silverstone-ban pedig 7. lett, majd nyerni is tudott, amivel felugrott az összesítettben a 6. helyre. Ennyit számít egy-két hétvége.



Fontos háttéremberek: a csapatvezető, a menedzser és a szponzor

– Még négy nagydíj van hátra a szezonból, amiben ott van a magyar GP is. Számítasz itthon valamilyen kiugró eredményre?

– A Hungaroring természetesen fontos állomása a sorozatnak, hiszen hazai közönség előtt állhatok rajthoz. Persze ilyenkor sokkal nagyobb a nyomás rajtam, hiszen úgy kell kigördülni az aszfaltcsíkra, hogy az emberek értem szurkolnak, meg kell szolgálnom a belém fektetett bizalmukat és reményüket. A Nürburgringet egyáltalán nem ismerem, még sosem versenyeztem ott, viszont az utolsó két helyszín, Spa és Monza már nem ismeretlen. Úgy gondolom, hogy ha sikerülne folytonosságot vinnem a teljesítményembe és konstans a legjobb 5-ben végeznem, akkor jó eredménnyel zárhatnám le az idei szezont.

– Mi lesz a következő idényben? Maradsz a GP3-ban, esetleg megpróbálod magasabb szinten folytatni a versenyzést?

– A 2011-es éven nagyon sok múlik. Azt vallom, hogy egy sorozatot akkor kell ott hagyni, ha sikerül az első három hely valamelyikét, esetleg a negyedik, ötödik helyezést megszerezni a szezon végén. Ez azt jelenti, hogy már nincs mit tanulnod abban a kategóriában és ideje tovább állni. Ha úgy alakulna, hogy ilyen sikeres lesz az esztendőm, akkor valószínűleg a GP2-ben vagy az World Series-ben próbálkoznék jövőre. Ez persze nagyban függ a támogatóktól, szponzoroktól és persze attól is, hogy egy ott szereplő csapat érdeklődését felkeltette-e az ember. A World Series talán csak egy fél lépcsőfok előrelépés. Abban más, hogy Michelin abroncsokkal mennek, és technikailag talán kicsit kevesebb is az autójuk a GP2-nél, de ott az a fő esemény, nem pedig egy betétfutam. Meg persze más versenypályákon is bizonyítani kellene, de ez nem jelentene nagy gondot. A végső cél természetesen a Forma-1, amit lépcsőről lépcsőre, fokozatos jó teljesítménnyel szeretnék elérni. Ahogyan az angolok mondják: „Tűzz ki egy célt magad elé! Ha eléred, tűzd ki a következőt!" Ez alapján próbálok én is teljesíteni.



IDEI EREDMÉNYEK

Helyszínek	Kvalifikáció	1. futam	2. futam
Török GP	24.	16.	18.
Spanyol GP	8.	8.	1.
Európa GP	21.	16.	13.
Brit GP	15.	–	20.

F1 KONTRA GP3: MI A KÜLÖNBSÉG AZ AUTÓK KÖZÖTT?

„A leglényegesebb különbség a lóerőkben rejlik. Nálunk 280 a maximális teljesítmény, míg a Formula-1-ben ez sokkal nagyobb, nagyjából 750, amit 18 ezres fordulatszámon használhatnak fel. A GP3-as autó szélesebb az F1-esnél, de még a GP2-esnél is, viszont rövidebb is a magasabb kategóriákban futó versenygépeknél. A mi kormánykerekünkön is vannak funkció gombok, de Vettelékén a sokszorosa található meg ennek. Nagyon érdekes továbbá, hogy a GP2 és GP3 autóin nem megengedett a maximális leszorító-erő használata. A fékrendszerek is különböznek: az elit kategória karbon- és kerámiafékeivel szemben mi sokkal egyszerűbb versenyfékeket használunk. Nálunk nincsen KERS és DRS, valamint nem egyedi, saját készítésű autókat használunk, hanem egységesen tervezett és épített versenygépeket kapunk. Különbség legfeljebb csak a festésben akad…"

KÖZÉLET

Tamás olyan rendezvényekre is egyre gyakrabban kap meghívást, amelynek a színvonalát egy nemzetközi forma-autós versenyzővel is emelni akarják a szervezők. A miskolci tehetség így autóztatott újságírókat a Lotus Akadémia hungaroringi megnyitóján, ennek kapcsán gokartozott a Red Bull-nál Siófokon, és emiatt kapott helyet az F1-es pilóták válogatottjában, a Magyar Nagydíj előtti futballmérkőzésen.

A MOTORSPORT ÜNNEPE

Ahogyan az lenni szokott, a Renault Világszéria családi programokkal tűzdelt versenyhétvégéje ismét tízezreket vonzott a Hungaroringre. Bár a széria magyarországi állomása előtt mindenki Daniel Ricciardóról beszélt, a hétvége főszereplője a Red Bull másik fiatal tehetsége, a francia Jean-Eric Vergne lett, aki szombaton és vasárnap is győzött, és ezzel a pontverseny élére állt. Az ötödik alkalommal megrendezett show-ból csak egy magyar pilóta hiányzott…















KÉPEK: SPEEDLIGHTPHOTO, KOVÁCS-BARNA, GÉMESI, LÁZÁR





















NOSZTALGIA-FESZTIVÁL

FESTIVAL OF SPEED, GOODWOOD

Ismét elérkezett a 2004 óta évente ismétlődő zarándokhelyeim kategóriájába sorolt Sebességfesztivál ideje, amelyet egy Earl of March nevű angol nemes (akinek polgári neve Charles Gordon-Lennox) rendez meg a Chichester, West Sussex mellett elterülő Goodwood-i birtokán.

SZÖVEG: KÁRPÁTHY ZOLTÁN (LONDON) **KÉPEK:** FOS



Kezdésnek engedtessék meg egy háttér-információt egy családfával kapcsolatban: az Earl of March titulust a középkorban alapították Skóciában, valamint Angliában, a jelenlegi Earl of March az utóbbi cím birtokosa (és a Richmond 11. címének várományosa), civilben pedig hatalmas motorsport rajongó. A házigazda minden évben kitalál egy alaptémát a rendezvénynek, amely idén így hangzott: „Forradalmi és hatalmas lépések a versenyzésben." Mindezen belül a Sebességfesztivál a 100 éves Indy 500 és a 60 éves Jaguar E-Type-ot is ünnepelte…

A jeles napon reggel 6-kor indultam el otthonról, hogy a várható és ilyenkor természetes dugót elkerüljem – és ez sikerült is. Az M4 és M25-ös autópályák után alacsonyabb rendű útak következtek, amely a West Sussex-i idillikus szépségű kis falucskákat átszelő szűk aszfaltcsíkokba csapott át. Fél nyolcra értem oda, így szinte senkitől sem zavartatva gyorsan végigszaladtam a Formula-1 paddockot, na meg az Indycaroknak otthont adó, stílszerűen elnevezett Gasoline Alley-t. Még számos autót ponyva borított, ezért egy hiányos angol reggeli mellett döntöttem: sült kolbász bacon-hússal, tükörtojás és sült paradicsom – hiányzott a sült gomba, a babfőzelék és a véreshurka az én verziómból.

Az így is kiváló kezdés után „Ó, Röné!" felkiáltással állítottam oda a Renault Classic sátorhoz, ám Gruber főhadnagy vagy a francia lányok sokadalmával ellentétben nem az „Allo, Allo!" második világháborút parodizáló brit sorozatbeli René Artois volt érdeklődésem alanya, hanem az 1979 és 1986 között aktív F1 versenyző René Arnoux. Akinek Renault-s F1 karrierje megszakadt, amikor nem hódolt be a csapatutasításnak, és nem engedte Alain Prostot nyerni, de az idő minden sebet begyógyít, így a legenda jelenleg ismét a francia autógyár nagyköveteként tevékenykedik. „Melyik autót vezeted ma?"– kérdeztem a karizmatikus francia playboy-t. Buzgón mutatott az RSO1 modellre, amellyel a Renault a turbó technológiát behozta a Formula-1-be, 1977-ben. „Nem nagyon járok már F1 versenyekre, de elmegyek Monacóba és Abu-Dzabiba." Igazi playboy ez a legenda – mindig jelen van a csillogó helyszíneken. A Renault által kiállított versenygépek kedves emlékeket elevenítettek fel bennem, hiszen még a kilencvenes évek elején imádott kedvencem (Nigel Mansell) azzal örvendeztetett meg a tévé képernyője előtt, hogy minden második hétvégén porrá alázta az ellenfeleket a Williams-Renault-ban. Nem is lehet kifejezni, mit éreztem ezen autó láttán…

A Sebességfesztivál egyébként pont ilyen érzelmes-nosztalgiázó esemény, ahol mindenki fellelheti gyerekkora kedvenceit, és kényére-kedvére elmélázhat rajta. Ha kapnék egy fontot minden alkalommal, amikor egy nosztalgiázó apukát hallottam mesélni a gyerekének, hogy „ez az autó volt az első, amit láttam élőben", akkor máris rohannék a bankba lefizetni egy richmondi házra a 25 éves futamidejű lakáshitel önrészét... Ami engem illet, szintén kellemes emlékeket idéztek fel Damon Hill, Jacques Villeneuve és Fernando Alonso Renault-motoros versenygépei.

A hatalmas technológiai lépések nagy hányadát páratlan találékonysággal az egykori Lotus tudhatta magáénak, főleg Colin Chapman jóvoltából. A gázturbinás, 1968-as Indy 500 autót (amelynek rajza az idei programfüzet borítóját díszítette) stílszerűen Earl of March vezethette, míg a többi Indy 500 Lotusszal (többek között Jim Clark egykori győztes modelljével) mások mellett Dario Franchitti és Josh Hill (Damon Hill fia) jelent meg. A Lotus egyik nagy viszszatérője Martin Donnelly volt, aki 1990-ben Jerezben csodával határos módon megúszta azt a szörnyű balesetet (amely a Senna-filmben is szerepel). Ez volt az első alkalom, amikor Donnelly visszaült a Lotus-Lamborghinibe, és a paddockban rengeteg hasznos tanáccsal látta el a Team Lotus tesztpilótáját, a tavaly a HRT-vel szereplő Karun Chandhokot. Amúgy a Lotus (a maláj Proton) grandiózus terveinek megfelelően minden autót elhoztak, amely csak „élt és mozgott", de a rajongók eléggé el voltak bolondítva, hogy akkor most melyik is az igazi Lotus? A fekete-arany Renault (ezt az ütőkártyát játszszák a marketingesek, hiszen a Senna-film is feleleventette a fekete-arany Lotus-Renault legendát, és ezért Bruno Sennát futtatták a hétvégén), vagy a zöld-sárga csapat a Team Lotus név jogos birtokosa? Egy biztos, a Chapman család a fekete-arany oldalon állt...

> „Mindenki fellelheti gyerekkora kedvenceit, és kényére-kedvére elmélázhat rajta."

Az Indy 500 százéves történelmét stílusosan ünnepelte meg a fesztivál, hiszen a legelső győztes, a szinte 10 literes Marmon Wasp is kiállításra került, valamint az 1900-as évek elejéről számtalan furcsa kreáció: egy dízel Duesenberg Cummins, Peugeot (amely nincs is jelen, mint márka az Egyesült Államokban), Ballot, Sunbeam, valamint egy 1923-as kompresszoros Mercedes. Az Indycar számomra nem létezett 1993 előtt, és akkor kezdtem el követni, mi történik a „tengeren túl", amikor az F1 világbajnoki cím meghódítása után Nigel Mansell a Newman-Haashoz igazolt. A sorozat sokkal visszamaradottabb technológia tekintetében, ám közönségbarát megközelítésben fényévekkel jár az F1 előtt: ott első a show, méghozzá amerikai stílusban! Ezt a hangulatot hozták el Goodwoodba is, és leírhatatlan izgalommal forgolódtam az ismert Indy 500 legendák körül: Al Unser Jr, Danny Sullivan, Helio Castroneves, Gil de Ferran, Dario Franchitti, Scott Dixon és az idei Indy 500 győztese, Dan Wheldon csak hab volt a Penskék, Ganassi Dallarák, Lolák és különböző Marchok alkotta tortán.

Az európaiak lelkesen karolják fel az „Americana"-t (amerikai behatást), és mindent kedvelünk, ami nagy, hangos és feltűnő. Ebbe a kategóriába sorolható a WRC-sztár és amerikai showman Ken Block is, akit a legtöbben az elképesztő Gymkhana videóiból ismernek. Ken nem hazudtolta meg magát, és a 2011-es Gymkhana Ford Fiestával többet pörgött, mint haladt egyenes vonalban. Egy új kifejezéssel is gazdagította a szótáram: „Hoonigan". A „hooning" ausztrál zsargon az autó kerekének közúton való lepörgetésére utal (lásd Lewis Hamilton), és Ken ezt keverte a „hooligan" (huligán) szóval.

Az amerikai kontinens egy másik ismert személyisége, a talkshow királya, Jay Leno is felbukkant egy W12-es, 24 literes, 1933-as Napier Railton volánja mögött, miután előző napon a Nürburgringen hat kör erejéig vezethette a vadonatúj Jaguar XKR-S modellt.

A világra szóló élmények ellenére nagy leégés volt számomra a nap, szerencsére nem anyagilag, hanem miután a majdnem háromórás, dugókkal fűszerezett útvonal végeztével belenéztem a tükörbe, egy garnélarák vörös képe meredt vissza rám. Így amíg a pizzafutár megérkezett, az élményfotók rendszerezése mellett a napozás utáni bőrápoló krémre összpontosítottam a figyelmem…



HÁROMBÓL HÁROM

SILVERSTONE, ASSEN ÉS MUGELLO IS MÁS-MÁS GYŐZTEST HOZOTT

Stoner, Spies és Lorenzo is elégedetten zárhatta az elmúlt három versenyt, hiszen ők azok a pilóták, akik a különböző istállóknak begyűjtöttek egy-egy első helyet a nyár eleji európai futamokon.

SZÖVEG: FORGÓ, PERUSZA **KÉPEK:** GYÁRTÓK

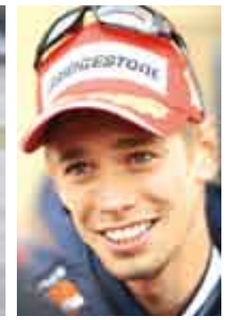
A MotoGP mezőnye Spanyolországból Silverstone felé vette az irányt, ahol a legendásnak számító zord angol időjárási körülmények fogadták a versenyzőket. Hideg, eső, szél: ezekből mind kijutott a pilótáknak, azonban még ennél is jobban megnehezítette a motorosok és mérnökeik dolgát, hogy az egyik edzést szárazon, míg a másikat már eső áztatta aszfalton futották. Ilyen körülmények között igen nehezen lehet megfelelően felkészülni a versenyre, habár mindenkit igazából azt vigasztalt, hogy ellenfeleiknek is ugyanazzal a nehéz szituációval kell megbirkóznia. Az erőviszonyokat tekintve azt lehet mondani, hogy az angol versenyhétvége túlságosan nem különbözött a korábbiaktól.

Maga a viadal esős körülmények között zajlott, azonban még a víztől tocsogó aszfalt sem állhatott Casey Stoner útjába, aki magabiztos győzelmet aratott csapattársa, Andrea Dovizioso és a Tech3 yamahás Colin Edwards előtt. Utóbbi eredménye egyébként óriási bravúrnak számít, hiszen az amerikai motoros az egy héttel korábbi katalán viadalon egy szerencsétlen bukás következtében eltörte a vállát, így gyakorlatilag egy friss sérüléssel verekedte be magát a legjobb 3 közé. Persze hozzá kell tenni, hogy a futam során bukott az Edwards előtt haladó Jorge Lorenzo és Marco Simoncelli is, azonban ez mit sem von le a „Texasi Tornádó" érdemeiből, hiszen aki ilyen mostoha körülmények ellenére célba ért, már az valamilyen szinten nyertesnek érezhette magát. Anglia után a sorozat ideiglenesen Hollandiába költözött, ahol a versenyzők a legendás asseni pályán csaptak össze egymással. (A MotoGP versenynaptárában az asseni nagydíj az egyetlen olyan futam, amely a világbajnokság 63 éves történetében minden évben helyet kapott.) A holland versenyt talán a Ducati-, és egyben Rossi-szurkolók várták a legjobban, ugyanis a vörösek a GP11 egy újabb, úgynevezett GP11.1-es, változatával álltak elő, amitől azt várták/várják, hogy a „Doktor" ismét régi fényében tündököl majd. Hogy az új verzió pontosan mit takar? Nos, mivel a Ducati a versenyek között folyamatosan tesztelte a jövő évi ezres motorját, amellyel már most igen elégedettek, úgy döntöttek, hogy a 2012-es gépük vázát már idén kipróbálják élesben, de persze a nyolcszázas motorblokkal. Ezen felül aerodinamikai szempontból is érték némi változások a gépet. Összességében azonban azt lehet mondani, hogy a nagy áttörés egyelőre várat magára, ugyanis Rossi az asseni verseny során ugyanúgy harminc másodperccel végzett a győztes mögött, mint korábban. Ha pedig már szóba került az első hely: a futamot a yamahás Ben Spies nyerte, amivel az amerikai egy igen furcsa sorozatot tört meg, ugyanis a 2009-es brnói verseny óta rendre a Stoner, Pedrosa, Lorenzo és Rossi négyesből került ki a győztes, egyszóval két évnek kellett ahhoz eltelnie, hogy ne közülük haladjon át valaki elsőként a célvonalon.



Közvetlenül Assen után az Olasz Nagydíj következett, ahol az első két napon újfent nem fogadta a kegyeibe az időjárás a pilótákat. Az egyik szabadedzés például úgy telt el, hogy mindössze három versenyző gurult pályára, mivel a többiek nem akartak kockáztatni a nedves aszfalton. Magát az időmérőt is a kiszámíthatatlan időjárás nehezítette meg, ami bizony sokakat hozott nehéz helyzetbe, viszont aki jó időben jól döntött (gondolunk itt elsősorban az abroncsválasztásra), az ki tudta aknázni a motorjában rejlő lehetőségeket. Így tett például Casey Stoner is, aki ennek köszönhetően a vasárnapi futamot a pole pozícióból kezdhette meg. Az ausztrál nagyszerűen kezdett, és már az első néhány kört követően biztosnak tűnt a győzelme, azonban a rekkenő hőség végül is túljárt a hondás eszén, aki nem a körülményekhez megfelelő guminyomással rajtolt el. A világbajnoki éllovas az utolsó öt körben veszítette el az első és a második helyet is (előbbit Lorenzo, utóbbit Andrea Dovizioso kaparintotta meg), így nem csoda, ha a leintés után kissé csalódottan nyilatkozott. A hazaiak nagy kedvence, Valentino Rossi, a tizenkettedik helyről rajtolva a hatodik pozícióban ért célba, újfent harminc másodperc körüli hátránnyal a győzteshez képest, akárcsak a korábbi versenyeken. Végezetül ejtsünk néhány szót Dani Pedrosáról is, aki a Le Mans-i sérülése után Mugellóban tért vissza: a spanyolt a cirka egy hónapos „pihenője" alatt kétszer is megoperálták, másodjára pedig állítólag azért, mivel az első műtétet követő rehabilitációja során supermotozás közben rásérült a vállára. A 25 éves versenyző egyébként a történteket tagadta, ami abban az esetben is ésszerű döntés volt, ha valóban megesett a furcsa eset…





Pedrosa kiesése miatt a három Repsol Honda helyett csak Stoner és Dovizioso küzd, igaz, ők ki is tesznek magukért

SIMONCELLI FEJÉT AKARJÁK



Az előző hónapban több sérülés is tizedelte a mezőnyt, ami sajnos júniusban sem volt másként. Silverstone-ban például Cal Crutchlow szedett össze egy kulcscsonttörést, ami miatt az angol ugyan kihagyta a hazai futamát, azonban Assenben már rajthoz állt. Ugyanitt viszont az egyik szabadedzésen három perc leforgása alatt mind a három Repsol Honda-pilóta bukott. (Csak a holland versenyre a Gresini Honda kölcsönadta Hiroshi Aoyamát a Repsolnak, akik Dani Pedrosát helyettesítették a japánnal, miközben Aoyama helyére ideiglenesen a HRC hivatalos tesztversenyzője, Kousuke Akiyoshi került.) A versenyen aztán Simoncelli esése borzolta a kedélyeket, aki magával rántotta Jorge Lorenzót is, és akinek vitatott manőverei egyre több versenyző ellenszenvét váltotta ki. A világbajnok szerint például egy időre el kellene venni az olasz versenyzői licenszét. „SuperSic" meredek cselekedetei ellenére azonban a versenyzők abban kivétel nélkül egyetértenek, hogy az utóbbi időben történt rengeteg bukás többségében a Bridgestone hibás konstrukciójú abroncsainak köszönhető. A motorosok szerint ugyanis ha egy kicsit hidegebb az idő, akkor rettentő nehéz a gumikat üzemi hőfokra melegíteni, ha pedig netán ez mégis sikerülne, akkor abszurd módon kezdenek el kopni, ami szintén veszélyezteti a versenyzők testi épségét. Emiatt többen is azt kérték a japán gumigyártó cégtől, hogy új keverékekkel bővítse a palettáját, azonban a Honda ezt a fajta felvetést azonnal megvétózta, mondván, hogy túl kockázatos lenne olyan abroncsokkal menni, amiket még nem teszteltek. Azaz, egy megoldatlan problémáról beszélünk.

Végeredmények

Silverstone	
1. **Casey Stoner**	
2. **Andrea Dovizioso**	+15,159
3. **Colin Edwards**	+21,480
4. **Nicky Hayden**	+26,984
5. **Alvaro Bautista**	+35,569
Assen	
1. **Ben Spies**	
2. **Casey Stoner**	+7,697
3. **Andrea Dovizioso**	+27,506
4. **Valentino Rossi**	+30,684
5. **Nicky Hayden**	+43,172
Mugello	
1. **Jorge Lorenzo**	
2. **Andrea Dovizioso**	+0,997
3. **Casey Stoner**	+1,143
4. **Ben Spies**	+8,980
5. **Marco Simoncelli**	+9,076

A világbajnokság állása

1. **Casey Stoner**	152
2. **Jorge Lorenzo**	133
3. **Andrea Dovizioso**	119
4. **Valentino Rossi**	91
5. **Nicky Hayden**	77



CSALÁDI VISZONYOK

APJA FIA: MOTOGP-S FAMÍLIÁK

Rossi, Nieto, Bradl, Roberts: csak néhány egyéniség azok közül, aki több keresztnévvel is felbukkan a MotoGP-s statisztikákban. Az egybeesés nem véletlen, apákról és fiaikról van szó.

SZÖVEG: KOVÁCS NIKI **KÉPEK:** DPPI, KONIKO

Stefan Bradl az idény első felében lehengerlő teljesítményt nyújtott. Az első hét futamból négyet megnyert, hatszor indulhatott a pole pozícióból, és asseni nullázása ellenére is vezeti a Moto2-esek összetettjét. A „honnan e tehetség?" kérdésre meglehetősen egyértelmű a válasz: édesapjától, Helmut Bradltól. A papa 84 világbajnoki futamon állt rajthoz 1986 és 1993 között (Stefan 77-nél tart), s legjobb idénye az 1991-es volt, amelyben öt alkalommal ünnepelhetett a dobogó legfelső fokán, az év végén pedig másodikként végzett Luca Cadalora mögött. Rajtuk kívül még öt olyan apa-fia párost találunk, ahol mindkét félnek sikerült világbajnoki futamot nyerni.

Az első 500 cm^3-es világbajnoki cím győztese, Les Graham négy évvel később, 1953-ban életét vesztette a Man-szigeti TT-n, de ez nem akadályozta meg fiát, Stuartot abban, hogy apja nyomdokaiba lépjen. Ő két összetett harmadik helyet jegyez 1967-ből, a futamgyőzelmek mellett.

Az akkori pontszámításnak köszönhetően Nello Pagani mindössze egyetlen egységgel maradt le az 500 köbcentis elsőségről 1949-ben Les Graham mögött, de a 125-ös kiírást ő nyerte meg. A fia is továbbvitte a családi stafétát. Alberto Pagani legjobb év végi eredménye egy második hely volt 1972-ben, az 500-as sorozatban, a legendás csapattárs, Giacomo Agostini mögött.

A leghíresebb apa a listán kétségkívül Ángel Nieto, aki 90 futamgyőzelmével és 13 világbajnoki címével a gyorsasági motorsport valaha volt második legeredményesebb versenyzője. Fia, Pablo meg sem közelítette apja zsenialitását: egyetlen futamgyőzelemmel büszkélkedhet, melyet a 2003-as portugál viadalon aratott a nyolcadliteresek között. Esetükben talán nem egyenes ágon öröklődött a tehetség. Ángel Nieto unokaöccse, Fonsi ötször állhatott a dobogó legfelső fokára, ráadásul 2002-ben második helyen zárt a 250 köbcentisek között.

Aztán van az az eset, amikor a fiú jut magasabbra. Valentino Rossit aligha kell bemutatni bárkinek is. Karrierje kezdetén ugyan Graziano fiaként emlegették, ma már fordított a helyzet, és azt mondják: nézd ott a Vale apja! Graziano Rossi 1979-ben a Morbidelli gyári csapat színeiben három futamgyőzelmet aratott a 250-esek között, majd kétszer a királykategóriában is dobogóra állhatott, mielőtt egy sérülés miatt be kellett fejeznie a motorozást.

Az egyetlen eset, amikor apa és fia is a világbajnoki címig vitte, Kenny Robertshez és Kenny Roberts Juniorhoz fűződik. Húsz évvel az „öreg" harmadik vb-címe után (ő volt az első amerikai, aki vb-címet szerzett a királykategóriában), 2000-ben fia, Roberts Junior is meghódította az ötszáz köbcentis mezőnyt.

Talán a világbajnoki sorozat fiatal korának tudható be, hogy nagyapa-apa-unoka relációt csak egy esetben találunk a rajthoz állók között. A 2009-es Német Nagydíjon szabadkártyával bemutatkozott Eeki Kuparinen, Esko fia (aki a '80-as években versenyzett) és Hannu unokája, aki pedig a '60-'70-es években húzta a gázt a világbajnokságon. Ők az egyetlen család, amelynek három generációja is bemutatkozott a vb-n.

Említsük még meg a kétszeres világbajnok Sito Pons-t, aki jelenleg a Moto2-es kategóriában indít csapatot, egyik pilótája pedig nem más, mint fia, Axel, aki azonban egyelőre még messze van a futamgyőzelemtől…

Ahogy a mondás tartja: nem esett messze az alma a fájától. Vagy mégis? A világbajnokság történetében láttunk és látunk példákat, amikor a fiúk felülmúlják apjukat, vagy éppen meg sem közelítik

TESTVÉRI SZÁL

A tehetség és a kedv sokszor nem egyenes, hanem oldalágon üti fel a fejét. Így fordulhat elő, hogy jelenleg is láthatunk testvérpárt a sorozatban. Pol és Aleix Espargaró ráadásul egymás ellen mennek a Moto2-es géposztályban. Esetükben a kisebb tesó az eredményesebb. Pol 21-szer állhatott a dobogóra a 125-ösök között, ebből ötször a dobogó legfelső fokára, miközben testvére, Aleix már négy kategóriában is kipróbálta magát, mire megszerezte eddigi egyetlen pódiumos helyezését az idei Katalán Nagydíjon.
Az évek során jó néhány más testvérpár is szerepelt a világbajnokságon. Christian Sarron világbajnok volt a negyedliteres géposztályban (1984), míg Dominique-nek négy elsősége volt a 250-esek között.
Az Aoki név is szinte garancia a sikerre. Haruchika kétszer volt 125 köbcentis világbajnok, Takuma legjobb eredménye egy összetett 5. hely az 500-asok között, míg Nobuatsu egy futamgyőzelemig jutott a 250-eseknél.
De nem ők az egyetlen tehetséges japán család. Hiroshi Aoyama az utolsó 250-es világbajnok (2009) lett, míg Shuhei egyszer állhatott dobogóra, ugyanebben a kategóriában. Kevesen tudják, de Giacomo Agostini öccse, Felice a '70-es évek közepén elindult néhány futamon a 125-ös, a 250-es és a 350 köbcentis kategóriában. Legjobb eredménye egy 5. hely volt.
A Checa testvérek közül Carlos volt a sikeresebb (24-szer állt a királykategória pódiumán), öccse, David legjobb eredménye a vb-n egy 6. hely volt.
A jelenlegi mezőnyben két olyan versenyző van még, akinek a testvére is megfordult már a világbajnoki mezőnyben. Alex De Angelis testvére, William 20 versenyen startolt el, Nicky Hayden öccse, Roger Lee pedig tavaly Randy de Puniet sérülése után tűnt fel másodszorra egy futam erejéig.


Pol és Aleix Espargaro


Hiroshi és Shuhei Aoyama


A Nieto-család


A két Kenny Roberts


Stefan és Helmut Bradl

Canon
TAMRON SIGMA
PENTAX
Camera Kft.



Megbízott magyarországi márkaszerviz, Canon szaküzlet
Canon, Sigma, Pentax, Tamron márkaszerviz

Profi és amatőr Canon fényképezőgépek és videókamerák, nyomtatók, scannerek, patronok, papírok és Hama kiegészítők nagy választékban.

Camera Kft.

1085 Budapest,
Somogyi Béla u. 19.
Tel.: +36 1 266 8085, 328 0691
Fax: +36 1 235 0831
Nyitva: Hétfőtől péntekig 9-17 óráig.
E-mail: info@camerakft.hu

www.camerakft.hu

BEMUTATÓINKRÓL ÉS AKCIÓINKRÓL ÉRDEKLŐDJÖN HONLAPUNKON!

FURCSA FUTAM

BAJNOKI CSATA MÉRSÉKELT RÉSZVÉTELLEL

Az időjárás nem volt túl kegyes a gyorsasági motoros országos bajnokság harmadik fordulójának résztvevőihez, amelyet ezúttal a Road and Ride csapata rendezett meg a Pannónia-ringen.

SZÖVEG: KONIKO **KÉPEK:** GÉMESI BALÁZS

Hogy a meteorológiai előrejelzések tartották-e távol a versenyzőket, nem tudni, mindenesetre a megszokottnál lényegesen szerényebb volt a részvétel. Ami azért is furcsa, mert nem sokkal előtte még mindenki a bajnokság sorsáért aggódott…

A 125 Sport és GP kategória versenyét már a hétvége előtt törölték a programból, mivel az érintett versenyzők zöme inkább az Alpok-Adria Bajnokság ugyanekkor megrendezett fordulójára utaztak a Slovakia Ringre. (Ezzel az is biztossá vált, hogy az év végén ebben a két 125-ös géposztályban nem fognak bajnokot hirdetni.) Így maradt a hölgyek, a 600-asok és az Open kategória versenye.

Az ígért lehűlés és eső szombat estére elérte a pályát, amitől néhányan annyira megrettentek, hogy visszaléptek az indulástól, így sokáig az is kérdés volt, hogy értékelhetőek lesznek-e a futamok. A program is átalakult, a vizes pályán a kategóriabontás nélküli szabadedzést egy-egy kvalifikáció követte.

A női futamra felszáradt a pálya. Az első rajtkockát Kovács Nikolett szerezte meg, Kis Viktória előtt. A rajtot Kovács kapta el jobban, és vezettet is a célegyenes végéig, ahol Kis kihasználva motorjuk közti különbséget, előzött.





A második féktáv után azonban Kovács visszavette a vezetést, amit nem is adott ki többet a kezéből. A nyolc körös verseny alatt 42 másodperces előnyt motorozott össze. A 600-as értékelés második helyéért test-test elleni küzdelem folyt Koncsek Hajnalka és Vaslaki Tímea között, amely csatából Koncsek jött ki győztesen, 5 tizeddel.

Az Open kategóriát Kispataki Viktor magasan uralta, úgy a vizes időmérőn, mind a száraz versenyen, így csak arra kellett koncentrálnia, hogy ne hibázzon. A második helyen Juhász Dávid ért célba, Sárkány Dezső előtt. Igazi harc a negyedik helyért folyt, végül Vida Tibor, Hirczi Zoltán és Nagy Zoltán fél másodpercen belül ért célba. A 750-esek értékelésében hárman értek célba, Dér Zoltán, Kupeczki István és Lökös Klaudia sorrendben.

A nap legizgalmasabb versenyét a 600-asok futották. Az időmérő edzésen Kurucz Ferenc volt a leggyorsabb, aki később elesett. Mivel indulása kérdésessé vált, Kovács Niki örökölte meg az egyes rajtkockát, Péntek László és Chrobák János előtt. A rajtot Péntek kapta el a legjobban, őt Kovács és Chrobák követte. Az említett hármas hamar ellépett a mezőnytől, de csatájuk nem tudott kibontakozni, mert a harmadik körben a fekete felhők elérték a pályát, és esni kezdett. Sokáig ment a tanakodás, hogy elég vizes lett-e a pálya az esős gumihoz, de ez csak addig volt kérdés, amíg ki nem álltak újból a rajtrácsra. Ekkor egy jókora felhőszakadás tette fel az i-re a pontot. A második rajtot is Péntek kapta el a legjobban, de ekkor már csak Kovács tudott vele lépést tartani. Ők ketten más dimenzióban motoroztak aznap. Bár Péntek kétszer is tetemes előnyre tett szert, Kovács mindkétszer ledolgozta a hátrányt, a leintés előtt megfutva a verseny leggyorsabb körét is. Kettejük között végül 8 századmásodperc (!) döntött Péntek javára. Az összetettet továbbra is vezető Chrobák háromnegyed körös hátránnyal harmadikként ért célba Kurucz előtt, aki fájós bokával is vállalta a versenyt.



Eredmények

Superstock600	
1. **Péntek László**	30:19,403 perc
2. **Kovács Nikolett**	+0.080
3. **Chrobák János**	+ 1:48,902
4. **Kurucz Ferenc**	+ 2:30,618
5. **Topor Róbert**	+1 kör
750 kcm	
1. **Dér Zoltán**	25:01,084 perc
2. **Kupeczki István**	+1 kör
3. **Lökös Klaudia**	+1 kör
Open	
1. **Kispataki Viktor**	23:38,774 perc
2. **Juhász Dávid**	+38,985
3. **Sárkány Dezső**	+43,598
4. **Vida Tibor**	+51,151
5. **Hirczi Zoltán**	+51,361
6. **Nagy Zoltán**	+51,695
Női 600 kcm	
1. **Kovács Nikolett**	16:43,279 perc
2. **Koncsek Hajnalka**	+1:17,885
3. **Vaslaki Tímea**	+1:18,456
Női 600 +	
1. **Kis Viktória**	17:25,185 perc
2. **Lökös Klaudia**	+1 kör
3. **Fidler Rita**	+1 kör
4. **Süli Eszter**	+2 kör









DUPLA ERŐPRÓBA

PIG BIKE: SZÉPEN TELJESÍTETTEK A MOTOROSOK

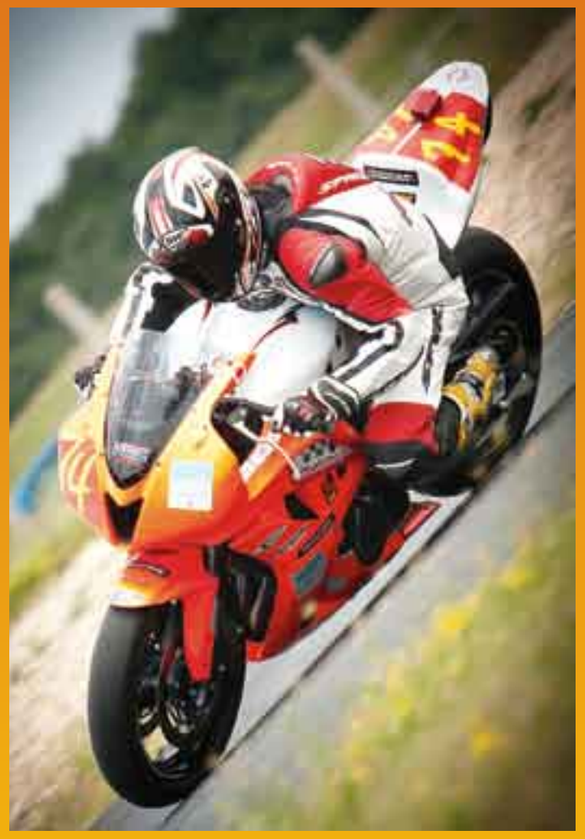
Egy hétvégén két pályán is helyt kellett állnia Zbiskó Zsolt csapatfőnöknek: a Pannónia Ringen az ob, a Slovakia Ringen az Alpok–Adria futam küzdelmein dirigálta az istállót.

SZÖVEG: TDK
KÉPEK: GÉMESI BALÁZS, PIG BIKE





Trófeát csak a hazai bajnokságban sikerült zsákmányolni, de a csapatvezető így sem elégedetlen



„Ismét dobogós helyet szereztünk a Honda CBR 600 kupa újabb megrendezett futamán, a Pannónia Ringen , ahol is Garamvölgyi Krisztián (nagy csatározással az első hármasban) a 3. helyen zárta a versenyt. Végezhetett volna még jobb helyen, de volt egy pár új technikai módosítás a motoron, ami még kíván néhány újabb finomhangolást, -beállítást" – nyilatkozta Zsolt.

„Másnap a csapatunk részt vett első, külföldön rendezett nemzetközi versenyén, a szlovákiaringi Alpok – Adria futamon. Aszalós Ádám az időmérők után a 8. rajtkockából vághatott neki a távnak. A több éve ebben a kategóriában induló versenyzők és a hazai pálya előnyeit élvezők az élbolyban elhúztak a többiektől, de Ádámnak sikerült nem leszakadni, és az 5-6-7-8. helyen folyamatos csatában volt. A kockás zászló a 8. befutóként intette le. Aszalós Zolinak a 13. rajtkockát sikerült megszereznie, majd nagyon szép és egyenletes teljesítményt nyújtva, két helyezést javítva, a 11. helyen ért célba."

„Mint csapatfőnök, nagyon elégedett vagyok ezekkel az eredményekkel, hiszen mint mondtam, ez volt az első nem itthoni futamunk. A verseny előtti csapatmegbeszélésen is az volt az erre a versenyre kitűzött cél, hogy kiegyensúlyozott és 'biztonságos' csapatmunkával, illetve versenyzéssel, minél jobb eredménnyel, de célba érjünk. Ezért a csapat minden tagja maximálisan megtette, amit lehetett" – mesélte az alakulat irányítója.

„Sokat tanultunk ezen a versenyen, és a csapat is kezd egyre inkább összeszokni. A magyar bajnokság után nagyon tetszik mindannyiunknak ez a nemzetközi kupasorozat, és nagy kihívás számunkra, aminek szeretnénk minél jobban megfelelni. Mind a motorokban, mind a versenyzőkben, de a csapat szerviz- és asszisztensi hátterében is bőven vannak még tartalékok. Ezeket tudva jókedvvel folytatjuk munkánkat, hiszen nagyon kecsegtető számunkra a jövőkép. Sok pozitív irányú változás van kilátásban a csapat körül a jövőt tekintve, de erről most még nem szeretnék nyilatkozni, majd a következő alkalommal…"





TISSOT
SWISS WATCHES SINCE 1853
INNOVATORS BY TRADITION

TISSOT T-RACE MOTOGP
LIMITED EDITION 2011
Legyél Te is az igazi versenyélmény részese!
Quartz chronograf szerkezet, nemesacél tok,
karcálló zafírkristály üveg és 100m (10bar) vízállóság.

MEGÉRINT AZ IDŐ

motoGP

További információk: www.tissot.ch

Óvakodjon a hamisítványoktól! Tissot órát kizárólag hivatalos márkakereskedőktől vásároljon!
Legális Tissot forgalmazók listája megtalálható a Tissot honlapján.

Btech DISTRIBUTION

BL Óraszalon – Auchan Budaörs • BL Óraszalon – Auchan Soroksár • BL Óraszalon – Auchan Dunakeszi • BL Óraszalon – Mammut I., 2. em. R219
BL Óraszalon – Aréna Pláza Fsz. K09 • BL Óraszalon – Europeum • BL Óraszalon – Fórum Debrecen -1. szint • Royal Time – Pólus
Balogh Óra-Ékszer – Szombathely, Fő tér 17. • Bálint Órás Szaküzlet – Győr, Jedlik Ányos u. 18. • Répásy Óra Ékszer Szalon – Pécs, Bajcsy Zs. u. 3.
Böröczky Jenő Órás – Pápa, Fő u. 4. • Ügyfélszolgálat: info@oraszalon.hu • Tel.: +36-20-4242-550, +36-1-421-9012

BORÚRA DERŰ

NYÁREGYHÁZÁN LEGYŐZTÉK NÉMETH KORNÉLT

Az egykori MX3 VB helyszíne Nyáregyháza most sem hazudtolta meg magát. A kifogástalanul előkészített pálya és a hibátlan szervezés hozzátartozik a Nyári Pál SE nevéhez.

SZÖVEG, KÉP: VARGA ZOLTÁN, WWW.MXFOTO.HU



Sajnos az időjárás rendesen ráijesztett a nézőkre. Az edzések még családi hangulatban zajlottak, majd a dél felé előkerült nap meghozta a szurkolókat is. A futamok kezdetére szép számmal megtelt a pálya nézőkkel is (igaz erre meg a büfék nem voltak felkészülve igazán). Az első futam rajtját Németh Kornél vette a legjobban, és pár erős kört megtéve akkora előnyre tett szert, hogy utána csak saját biztos tempóját kellett motoroznia a győzelemhez. Open második helyén MX2-es motorjával (egy év kihagyás után) Somlóvári Dániel motorozott körökön keresztül, majd az MX1-es Déczi Balu robbant be a második helyre (aki szintén most tért vissza kényszerpihenőjéből). Az ő nyakára szintén sérült versenyzőként Kernel Laci érkezett. A futam utolsó harmada újra átrendezte a sorrendet. Az első körben elesett Kohut megérkezett a második helyre, miközben Déczi Balázs egy mandinerből kieve a nézők közé, a negyedik helyre esett visszsza. Kernel Lacit harmadikként intette le a kockás zászló.

MX2-eseknél Somlóvári Dániel jó rajtja és gyors tempója a futam feléig elég volt a vezető helyhez, ám kondíció hiánya folyamatosan lassította.























Először Szolga Richárd előzte meg, majd Firtosvári Gábor. Úgy tűnt, ez marad a sorrend, ám az utolsó körre Nagy Alex is megérkezett, a dobogót követelve. Alex az első körben hibázott, és szinte az utolsó helyről kellett felverekednie magát. Ez a harmadik helyig sikerült is.

A második futam a rajtot illetően ismét papírforma. Németh Kornél, Szőke Márk és Kohut Martin vették jól a rajtot, majd a harmadik körben Kohut megelőzte Szőkét, és a hatodik körig ez tűnt a végeredménynek is, mikor Kori egy majdnem másfél körös szervizkitérőt tett. Ez a futam felénél behozhatatlan hátránynak tűnt. Közben az élboly (Kohut, Szőke, Nagy) egyre jobban meglógni látszottak a mezőnytől. Kori végül a hatodik helyig tudott felzárkózni.

Az MX2-esek jól keresztbe verték egymást a második futamban, melyben Nagy Alex, Firtosvári Gábor, Szolga Richárd sorrend alakult ki. A tabellát vezető Szvoboda Bence VB-s szereplése miatt hiányzott a versenyből.

A verseny végeredménye MX OPEN: Kohut Martin, Németh Kornél, Kernel László; MX2: Nagy Alex, Szolga Richárd, Firtosvári Gábor lett.

A bajnokság állása a negyedik forduló után

MX Open					
1.	#108	**Németh Kornél**	KTM	KTM Bódis Kecskemét	190 pont
2.	#795	**Szőke Márk**	Kawasaki	Kawasaki M.o.	140 pont
3.	#2	**Szvoboda Bence**	KTM	LR Cosmetic	121 pont
4.	#411	**Szolga Richárd**	Honda	TS Integrál	119 pont
5.	#102	**Nagy Alex**	KTM	KTM OXXO OKR Team	102 pont
6.	#321	**Firtosvári Gábor**	Kawasaki	Kawasaki M.o.	90 pont
MX2					
1.	#411	**Szolga Richárd**	Honda	TS Integrál	167 pont
2.	#2	**Szvoboda Bence**	KTM	LR Cosmetic	145 pont
3.	#102	**Nagy Alex**	KTM	KTM OXXO OKR Team	132 pont
4.	#321	**Firtosvári Gábor**	Kawasaki	Kawasaki M.o.	124 pont
5.	#49	**Pál Markó**	Kawasaki	MX Max Energy	122 pont
6.	#288	**Stoicehescu Mihai**	Honda	Moto Extreme Lugoj	97 pont

KIVÁLÓ KÖRÜLMÉNYEK

BUGYIBAN CSATÁZOTT AZ MX QUAD MEZŐNYE

Újra motorok zajától volt hangos Bugyi, a város egy napra vendégül láthatta az MX Quad OB mezőnyét. A helyszínen az idei év talán legjobb rendezésével találták magukat szembe a versenyzők: most először volt amatőr betétfutam is, ahol az utánpótlás 250-es ifjai is rajthoz állhattak.

SZÖVEG, KÉP: KADOSA ÁKOS (QUADFOTO.HU)



A szabadedzés elég nyüzsgő volt, mivel mindenki a pályán próbált minél több időt tölteni, egy jó motorozás reményében. Sajnos a homokos talaj jellegzetessége, hogy bármennyire jól is készítik elő, kigödrösödik. Dicséret illeti viszont a rendezőket az áldozatos munkáért, amivel a pályát az egész verseny alatt pormentesen tudták tartani. A bemelegítés egyetlen említésre méltó negatívuma sajnálatos módon az egyik házigazda, Szatmári Imre nevéhez fűződik, akinek a vadonatúj Kawasaki blokkja 3 kör után elrepedt, így kényszerítve pilótáját újra a tartalék motorra.

Az időmérő edzésre aztán már mindenki odatette, amit csak tudott. Az idei évben lassan megszokottá váló dolog, hogy mindhárom kategóriát egyszerre indítják, ami nemegyszer érdekes helyzeteket teremt, de a legjobbak azért magabiztosan vették ezt az akadályt. Mindenkit lesöprő magabiztossággal, a hazai pálya előnyeit kihasználva Béres Zsolt szerezte meg az első rajthelyet. Mögötte a darabig élen álló Busz Patrick végzett, akit Sirok Martin követett szorosan. Két szlovák versenyző Uzsák Tibor és Repa Roman osztozott a 4. és 5. rajtpozíción.











Hatodikként Román Szabolcs, hetedikként a tartalék motorral indulni kénytelen Szatmári Imi haladt át az időmérő ponton. Nyolcadik az első Old Boy Jádi Tibor lett, akit három MQ1-es versenyző követett, Herner Péter, Jarjabka József és a szlovák Dulovic Matus személyében. Mögöttük sorakoztak az old boy-ok és az MXQ2-es versenyzők. Név szerint: Ferencz Zoltán, Oláh József, Koltai Alex, Apró András, Mravik Balázs, Bajusz Gergő, Lukács Gábor, Jakab Attila.

Az első futam Busz Patrick győzelmét hozta. Egy sikeres rajt után rögtön magabiztos előnyre tett szert, így a verseny már csak mögötte zajlott. Illetve még hátrébb. Repa Roman második helye is csak csekély mértékben volt veszélyben, mivel a harmadik helyen rajtoló Sirok Martin csak megközelíteni tudta párszor, de előzési pozícióba egyszer sem került. Béres Zsolt a 4. helyig nagy utat tett meg, ugyanis az időmérő első helye ellenére csak kilencedik volt az első kör végén. Ötödik Uzsák Tibor lett, aki az idei év leginkább balszerencsés versenyzőjétől, Szatmári Imitől örökölte a helyezést, akinek a közönség nagy bánatára a tartalék motorja is elfüstölt a hetedik körben. Ezzel minden következő versenyző előrelépett egyet. Román Szabolcs szerezte meg a hatodik helyet, mögötte a legjobb öregfiú, Jádi Tibor végzett. A nyolcadik helyen kitartó és szép motorozással Herner Péter ért célba. Mögötte már kicsit összekeveredtek a kategóriák. Koltai Alex nyerte az MXQ2-t, kilencedikként végezve kategóriatársa, Oláh József előtt. Utánuk a sorrend: Dulovic, Apró, Lukács, Jakab, Bajusz, Mravik és Szatmári, mivel a 75%-ot teljesítette. Sajnos Ferencz Zoltán kiállni kényszerült, Jarjabka József pedig egy elektromos hiba miatt elindulni sem tudott.

A második futamra Béres Zsolt megrázta magát, és megmutatta, miért lett az időmérőn első. Rajt után rögtön az élre állt és közel félperces előnyt kimotorozva nyerte az etapot. Őt követte Sirok Martin, aki az előző futamból tanulva előbb Repát, majd Buszt is megelőzve lett második. Harmadik Busz Patrick, negyedik Uzsák Tibor lett, még úgy is, hogy az ötödik helyre visszaeső Repával az utolsó körben összeakadtak, és mindketten felborultak. Uzsák visszaült, de Repa versenye ekkor végleg véget ért. Román Szabolcs az első futamhoz képest egy pozíciót javítva az ötödik helyen ért célba. A nehéz talaj ettől kezdve viszont összekuszálta a kategóriákat. Jádi (Old boy), Koltai és Oláh (MXQ2), Dulovic, Repa és Herner (MXQ1), Apró (Old Boy), Mravik, Jakab, Bajusz (MXQ2) és Lukács (Old Boy).

Az összesített eredmény végül így alakult: MXQ1 – Busz, Béres, Sirok, Repa, Uzsák, Román, Dulovic, Herner, Szatmári, Jarjabka; MXQ2 – Koltai, Oláh, Jakab, Mravik, Bajusz; Old Boy: Jádi, Apró, Lukács, Ferencz.

Egy-két bukással és technikai problémával tarkított, nagy létszámú, izgalmas és látványos versenyen vagyunk túl. Most egy hosszabb nyári szünet jön, de szeptemberben újra találkozhatunk a négykerekűek megszállottjaival.

MX Quad bajnokság állása

1.	**Busz Patrick**	172
2.	**Béres Zsolt**	162
3.	**Sirok Martin**	143
4.	**Román Szabolcs**	135
5.	**Szatmári Imre**	93
6.	**Jarjabka József**	91
7.	**Uzsák Tibor**	83
8.	**Varga Norbert**	47

HARMADSZORRA

OGIER ISMÉT CSAPATTÁRSA ÉS A FORD FÖLÉ KEREKEDETT

Meglepetés született az Akropolisz Ralin, hiszen a Fordok felségterületének tartott görögországi futamon a két éve ezüstérmes helyen célba érő, idén a gyári Citroënt erősítő Sebastien Ogier nyert.

SZÖVEG: AMBER PR **KÉPEK:** GYÁRTÓK, BARTHA GÁBOR















A francia pilóta ezzel idei harmadik győzelmét zsebelte be illusztris csapattársa, Sebastien Loeb előtt. A bronzérmes helyezés Mikko Hirvonené lett. „Nehéz rajtom volt pénteken, de sikerült jó ritmust felvenni, főleg tegnap, mikor nagyon keményen nyomtam a gázt. Nagyon boldog vagyok, és örülök, hogy megszereztük ezt az eredményt" – nyilatkozta lelkesen a versenygyőztes francia.

Az Akropolisz Rali mindhárom napján az idén mindennél dominánsabb formáját nyújtó Citroëné és pilótáié volt a főszerep. A pénteket Petter Solberg egy félgyári Citroënnel majdnem egy perces előnnyel zárta az élen. A második nap Loebé lett, míg a harmadik napon Ogier fürödhetett dicsfényben. Ogier a győzelemért járó 25 pont mellé begyűjtötte a Power Stage győzelemért járó három bónuszpontot is. Mivel a Citroën kettős győzelmet szerzett, így 55 ponttal növelte előnyét a konstruktőrök között, a második helyen álló Ford előtt.

Sebastien Loeb-öt utolérte a murvás pályákon elsőként rajtolók balszerencséje. „Nagy csata volt, az biztos, de frusztráló is, hogy nem győztünk, mivel szerintem mi voltunk a rali leggyorsabb párosa. Kétszer is mi tisztogattuk az utat, s ez nagy hátrányt jelentett. Ennél jobban már nem tudtunk teljesíteni" – szögezte le a hétszeres világbajnok Loeb. Megjegyzendő: a murvás ralikon való rajtolás rendjén pont az ilyen esetek miatt a jövő évtől változtat a Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA).

Bár Mikko Hirvonen harmadik helyével dobogóra állhatott, csapattársa, Jari-Matti Latvala autója meghibásodásai révén végül csak a kilencedik helyen futott célba. A pozícióban első félprivát csapatként Petter Solberg és navigátora ért célba. A versenyzőt testvére, Henning követ- után a leggyorsabb Matthew Wilson lett, a brit pilóta stabil teljesítményt nyújtott, az eddigi hét versenyből haton pontszerző helyen ért célba.

Kimi Räikkönen amerikai NASCAR-os kiruccanását követően, majd két hónap után a hetedik helyen végzett. Elmondása szerint várható volt, hogy nem fog győzni, így könnyedre vette a figurát, és szépen bekocsikázott a célba.

Nyolcadik helyen a Super2000-es győztes, Juho Hänninen ért célba a Skoda Fabiával. Az utolsó pontszerző pozíció Dennis Kuipersé lett. Érdekesség, hogy Kuipers édesapja, Rene is indult a ralin, s végül a 17. helyen ért célba egy Fiesta RS WRC-vel.

Ezután az igazán megerőltető rali után ráfér a pihenés a világbajnoki mezőnyre, így nyári szünetre utazhatnak a csapatok, és csak hat hét múlva, a Finn Ralin térnek vissza.







Turán Frigyes is a dobogón pezsgőzhetett, a magyar pilóta a szenzációs harmadik helyen végzett a Super2000-es kategóriában

Az Akropolisz Rali végeredménye

1.	**S. Ogier**	Citroën DS3	4:04:44,3
2.	**S. Loeb**	Citroën DS3	4:04:54,8
3.	**M. Hirvonen**	Ford Fiesta RS	4:04:57,8
4.	**P. Solberg**	Citroën DS3	4:05:23,1
5.	**H. Solberg**	Ford Fiesta RS	4:10:09,0
6.	**M. Wilson**	Ford Fiesta RS	4:11:39,0
7.	**K. Räikkönen**	Citroën DS3	4:13:13,7
8.	**J. Hänninen**	Skoda Fabia S2000	4:16:19,0
9.	**J-M. Latvala**	Ford Fiesta RS	4:17:53,1
10.	**D. Kuipers**	Ford Fiesta S2000	4:19:54,4

A világbajnokság állása

Pilóták		
1.	**S. Loeb**	146
2.	**M. Hirvonen**	129
3.	**S. Ogier**	124
4.	**J-M. Latvala**	76
5.	**P. Solberg**	73
6.	**M. Östberg**	48
7.	**M. Wilson**	36
8.	**K. Räikkönen**	24
9.	**H. Solberg**	20
10.	**F. Villagra**	20
Konstruktőrök		
1.	**Citroën**	250
2.	**Ford**	195
3.	**M-Sport Stobart**	87
4.	**Petter Solberg WRT**	61
5.	**Ice 1 Racing**	34
6.	**Munchis Ford WRT**	32
7.	**Team Abu Dhabi**	19
8.	**FERM WRT**	14
9.	**Monster WRT**	8
10.	**Brazil WRT**	1

FORDULT A KOCKA

VESZPRÉM RALI: HERCZIG ELSŐ IDEI GYŐZELME

Két év után első győzelmét aratta Herczig Norbert a Veszprém Ralin, amivel visszahozta bajnoki reményeit. Asi kiesett, Kazár lett a második, és átvette a vezetést a bajnokságban.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA **KÉPEK:** KOLLÁR, KOVÁCS-BARNA, KUMMER, BENCZE, LÁZÁR

Nagy meleg, nagy por és a már megszokott autógyilkos pályák várták a mezőnyt az Országos Ralibajnokság második murvás futamán, a Veszprém Ralin. Bár ekkor voltunk éppen a rekordokat döntögető kánikula közepén, a szurkolók többsége nem csábult el a Balaton közelségétől, és szépszámú közönség előtt folyhatott a verseny.

A versenyautókat igazán próbára tevő lőtéri pályák az idén sem szerepeltek ugyan a programban, mégis meglepően sokan elvéreztek már a verseny elején. Az egyes rajtszámmal induló Asi–Pikó páros R4-es Mitsubishijében például már három kilométer megtétele után megbolondult a hajtás, aztán jött egy ugrató, és a földet éréskor minden szakadt – a bajnokságot vezető páros











Fent a majd két éve nyeretlen Herczig, mellette a bajnoki éllovas Kazár, balra az idén még nulla pontos Spitzmüller





pedig csomagolhatott. Szintén az első gyorsaságin egy bukkanó után nem tudott befordulni a Kakuszi–Kakuszi páros, és a fák között egy kicsit meggyűrték a Ford Fiesta S2000-es orrát. Na meg a hűtőjét, amiből elfolyt a víz, és Asiék után ők is bonthatták a szervizparkjukat.

Az első gyorsaságit a három talpon maradt Szuper–2000-es autóval versenyző páros nyerte Herczig, Bútor, ifj. Tóth sorrendben. A második szakaszon azonban a Bútor–Bacigál duó 207-esében nyitva maradt az egyik befecskendezőfej, a benzin ömlött a motorba, majd a kipufogóba, ahol aztán rendesen be is gyulladt. A 12 perc alatt kiérő tűzoltók már csak a fémtisztára égett karosszériát tudták megmenteni, szerencsére Bútoréknak nem esett semmi bajuk.





Vegyes érzelmekkel fejezték be a veszprémi viadalt Bujdosék, hiszen ugyan sok szakaszt megnyertek, de végül defekt és kardántörés, majd egy kis késés hátráltatta a kettőst. A meleg és a por ellenére élvezetesnek titulálta a futamot a pilóta, aki csak azt sajnálta, hogy hiába ment jól, az 5. gyors eredményét utólag törölték







Balra fent a lerombolt elejű Ford Fiesta, jobbra lent a menthetetlenül égő Peugeot 207 S2000

Maradt tehát két Szuper–2000-es autó. Az etappá nyilvánított második szakasz után a Herczig–Benics duó nyert még két gyorsaságit, és 7,3 másodperc előnyre tett szert. A szombati utolsó szakasz eredményét utólag törölték, mert akkora por volt a pályán, hogy a versenyigazgató úgy ítélte meg, irreálisak voltak a látási viszonyok és szélsőségesek az eredmények – bár ez nem tetszett túlzottan azoknak a pilótáknak, akik jó eredményt értek el…

Másnap Herczigéknek sikerült tovább növelni az előnyüket. Bár az utolsó gyorsaságin egy defekttel veszítettek nyolc másodpercet, maradt három és fél másodpercük, és két év után újra versenyt tudtak nyerni. Győzelmükkel és Asi kiesésével pedig nagyot léptek előre a bajnoki tabellán, ahol már csak nyolc pont a hátrányuk az éllovashoz képest.

A második helyet az első napon még ifj. Tóth birtokolta, aki mögött az egykori bajnok páros ezúttal már külön-külön versenyző tagjai vívtak a harmadik helyért. Előbb a Spitzmüller–Szőke kettős birtokolta a dobogó alsó fokát, de az első nap végére a Kazár–Percze páros megelőzte őket. Kazár azonban nem érte be ennyivel, és vasárnap több szakaszon is a legjobbat produkálva a második helyre ugrott előre – ezzel pedig a Bükfürdő Rali győztese szép csendben átvette a vezetést Asi előtt a bajnokságban. Ifj. Tóth lett a harmadik, de nem volt túlságosan elégedett ezzel az eredménnyel…

Egyébként a verseny másnapján is folytatódott a hullás. Előbb Spitzmüller csúszott árokba a negyedik helyről, majd a Balogh–Holczer kettős borult fel, és esett ki az ötödikről. Két kizárás után sikerült befejeznie egy versenyt a Botka–Szenner duónak, akik a negyedik helyen értek célba. Az egész verseny alatt kézfájásra panaszkodott a Pethő–Rubóczky kettős sofőrje, aki azért a célban vidám volt, hiszen az ötödik helyezéssel idei legjobb eredményét érte el.

Herczigen és Kazáron kívül csak az Elek–Ferencz kettős tudott szakaszt nyerni, ám







„Nehéz és küzdelmes versenyben hoztuk a kitűzött célt, a második helyet, ezzel bajnoki reményeink tovább élnek” – nyilatkozta Budavári Zoltán









egy defekt miatt annyit veszítettek, hogy végül csak a hatodik helyen futottak be. Új autóval, egy R4-es Mitsubishivel állt rajthoz a Hideg–Kecskeméti kettős, és több műszaki hiba után lett hetedik. Nem hallgatott a szerelőire a Matics–Viczena páros, így többször is elgumizta magát, és a nyolcadik helyen futott be, megelőzve a Trencsényi–Verba és a féltengelytörést szenvedő Hadik–Juhász kettőst.

A legjobb kétkerékhajtású páros az idén már harmadik alkalommal az 5-ös géposztályt megnyerő Krózser–Lovai kettős volt, akik a verseny végén Citroën DS3-asukkal összeszedtek egy defektet is. Legnagyobb ellenfelük az Ollé–Budai kettős azonban nem tudott élni ezzel a lehetőséggel, hiszen ők korábban néztek el egy elágazást, és a túlcsúszással fél percet veszítve, a kategória második helyén értek célba. Hazai versenyző, a dr. Varga–Savanyú kettős szerezte meg a harmadik helyet, Suzuki Ignis S1600-assal.

Citroën C2 R2 kupává alakult át a 6-os géposztály, hiszen mind a négy célba érő autó ilyen típusú volt. A géposztályban az idén még nem talált legyőzőre a Bessenyey–Papp páros, és zsinórban negyedik versenyüket nyerték, megelőzve a Zagyva–Lukács és a Baracskai–Veres kettősöket.

A 8-as géposztályban ehhez képest eddig minden versenyt más nyert az idén. Ez a sorozat sem szakadt meg, most is új győztest



„A Veszprém Ralin mindössze 24-en értek célba, ami alighanem negatív rekord.”

Veszprém helyett egy újabb tesztelési lehetőséget választott a Borsi Junior Team versenyzője, Papp Kati. A hölgy a Kecskeméten megrendezett 45. M+F Toyota Kupa szlalomversenyen állt rajthoz, és elsődleges célja az volt, hogy a következő aszfaltos versenyre teszteljen. „Nagyon készülök a Mecsek Ralira, a kedvenc versenyeim közé tartozik, és szeretnék jó hangulatban, jól beállított autóval versenyezni. Úgy gondolom, hogy a csapatunk ismét kitűnő munkát végzett, az autó felkészítése jól sikerült, és úgy néz ki, sikerült jó beállításokat találni” – nyilatkozta a pilóta



GTG STUDIO
www.duen.hu
RALLYE RÁDIÓ

SHARP
KENWOOD
PHILIPS
Canon
SONY
SAMSUNG
DENON
iRobot
Panasonic



autóhifi - digitális fényképezőgép
CD/DVD - erősítő - hangfal
házimozirendszer - hifi - mp3
lejátszó - navigáció
projektor televízió - videókamera
háztartási gép

MAXIMUM KEDVEZMÉNY!
MINIMUM ÁR!

AV PLANET
WWW.AVPLANET.HU



Rongits Attilának nem a veszprémi pályák a kedvencei, de ezúttal kijött neki a lépés, abszolút 11. lett, nem utolsósorban amiatt, hogy a futam elején spórolt a technikával. Még csak egy defektje sem volt a versenyzőnek...

avattunk az Opel Astrával versenyző Lantos–Taky kettős személyében. Őket követte a két Ford Fiestával a Hibján–Szilágyi és a Schuck–Herczig páros.

Két késés és egy apró hiba fosztotta meg a 11. géposztály és egyben az S csoport győzelmétől a Bujdos–Csonti kettőst, akik a 10. gyorsaságiig vezették a kategóriát, de végül csak harmadikok lettek. Az első helyet – idei második győzelmét – a Boroznaki–Kiss







páros szerezte meg, míg a bajnokságot továbbra is vezető Budavári–Földi párosé lett a harmadik hely.

A Veszprém Ralin mindössze 46 páros állt rajthoz – ami egyben azt is jelentette, hogy sem a 9-es, sem pedig a 13-as géposztályban nem volt résztvevő –, és összesen 24-en értek célba, ami alighanem negatív rekord. Ennek ellenére dicséret illet mindenkit, aki részt vett az év alighanem legkeményebb erőpróbáján.

Az Országos Ralibajnokság ötödik futamát Romániában, Aradon rendezik, augusztus 5. és 7. között.

A Veszprém Rali végeredménye (ob)

1.	**Herczig–Benics**	Skoda Fabia S2000	01:24:07.1
2.	**Kazár–Percze**	Mitsubishi Lancer Evo IX	01:24:10.6
3.	**ifj. Tóth–Tagai**	Peugeot 207 S2000	01:24:30.7
4.	**Botka–Szenner**	Mitsubishi Lancer Evo IX	01:25:12.8
5.	**Pethő–Rubóczky**	Mitsubishi Lancer Evo IX RS	01:25:41.8
6.	**Elek–Ferencz**	Mitsubishi Lancer Evo IX	01:25:59.2
7.	**Hideg–Kecskeméti**	Mitsubishi Lancer Evo X	01:26:17.3
8.	**Matics–Viczena**	Mitsubishi Lancer Evo IX RS	01:26:35.9
9.	**Trencsényi–Verba**	Mitsubishi Lancer Evo IX	01:26:37.6
10.	**Hadik–Juhász**	Subaru Impreza	01:26:45.9
11.	**Rongits–Hannus**	Mitsubishi Lancer Evo IX RS	01:29:27.2
12.	**Krózser–Lovay**	Citroen DS3 RS3	01:30:47.6

Gépcsoport győztesek

2:	Herczig–Benics	Skoda Fabia S2000
3:	Kazár–Percze	Mitsubishi Lancer Evo IX
5:	Krózser–Lovay	Citroen DS3 R3
6:	Bessenyey–Papp	Citroen C2 R2 Max
8:	Lantos–Taky	Opel Astra OPC

A bajnokság állása

1.	**Kazár–Percze**	53
2.	**Asi–Pikó**	50
3.	**Herczig–Benics**	45
4.	**Ifj. Tóth–Tagai**	34
5.	**Bútor–Bacigal**	28
6.	**Elek–Ferencz**	23
7.	**Kakuszi–Kakuszi**	21
8.	**Hadik–Juhász**	19
9.	**Pethő–Rubóczky**	15
10.	**Botka–Szenner**	14
11.	**Matics–Viczena**	12
12.	**Hideg–Kecskeméti**	4

TETSZETŐS TABELLA

KAZÁRÉK VEZETIK A BAJNOKSÁGOT

Az abszolút értékelésen második helyen végzett az elmúlt hétvégi Veszprém Ralin a Kazár-Percze duó, ami azt jelenti, hogy a fiúk négy bajnoki futam után az élen állnak a bajnokságban.

SZÖVEG: JLI **KÉPEK:** KOLLÁR, LÁZÁR

Kazár Miki: „A sólyi erdő zsír volt, és a királyszentistváni sem autógyilkos pálya. Az biztos, hogy ezen a hétvégén nem lehetett annyival menni, amennyivel szerettünk volna. Aki padlógázt nyomott, annak jött a defekt és barátai. Az első sólyin azt hiszem jól átmentünk. Aztán nem sokkal később, amikor megláttuk, hogy Bútor Robiéknak lángol az autójuk, bizony összeszorult a gyomrom, mert égett az autó, és nem láttuk őket sehol. Csak akkor nyugodtam meg némileg, amikor észrevettem, hogy ott állnak a kocsi mellett. Robival es Igorral, mondhatom, hogy jóban vagyunk, ezért aztán még inkább borzasztó volt végignézni ezt a drámát...

Aztán Sóly, Királyszentistván, Sóly. Furcsán alakult, hiszen mögöttünk por volt, viszont mi takarítottunk! Meg kell jegyeznem, hogy a versenyigazgató úgy vette ki a szombati utolsó gyorsasági szakaszt, hogy mindenkinek volt ideje. Enyhen szólva sem örültem... Vasárnap. Új nap. A második versenynapon hét gyorsasági szakaszból megnyertünk Nándival ötöt. Persze ekkor is voltak furcsaságok, hiszen a perces, 2 perces rajtoltatás számunkra furcsán alakult, ugyanis 'elfelejtettek' szólni, maradt a por, és bizony tuti, hogy maradtak a pályán komoly másodpercek, melyek jól jöhettek volna a végelszámolásnál. Ennek ellenére faragtunk Janiékhoz és Norbiékhoz képest is a hátrányunkból.

A körülményekről – amely mindenkinek hasonló volt – annyit, hogy azt hiszem, jó kondiban vagyok, de a 60 Celsius-fok az autóban nekem is sok volt... Csak a pályán, a hétvégén biztos, hogy megittunk Nándival fejenként 12-13 liter vizet. Összességében voltak apró hibáink, ám a hajrát megnyomtuk, és végül nagyon közel sikerült Norbiékhoz végeznünk. Apropó! Gyakran megkérdezik, hogy melyik a kedvenc hazai gyorsom. Most már tudom! Kislőd! Jó versenyen vagyunk túl, és tetszik a tabella. A csapat régen volt ennyire egységes, jól beszélt a navigátor, de azért a végére mindenki kikészült.

Percze Nándi: Szerencsénk volt, de persze Fortuna azok mellé áll, akik tesznek is érte. Mi erre a versenyre is maximálisan felkészültünk, mindent megtettünk a sikerért, és ez most így sikerült! Hogy vezetjük az ORB-t? Hazudnék, ha azt mondanám, hogy nem agyalok rajta. Négy meccs telt el, még van kettő, természetes, hogy figyelünk. Nincs semmi titok, tesszük a dolgunkat, készülünk, elemzünk, csináljuk. Jöhet Arad! Köszönöm a csapat munkáját, a sikerünk közös!



Amiben csak reménykedtek, valósággá vált, Kazárék vezetik a bajnokságot





RÁZÓS FUTAM

MATICS ÉS VICZENA MEGISMÉTELTE A MISKOLCI EREDMÉNYT

Ismét a legjobb tízben tudott végezni Matics Mihály és Viczena Gábor az ob 4. futamán, a Veszprém Ralin. A FOGI COM párosa az összesített 8. helyen zárt, kategórián belül pedig az ötödik legjobb eredményt érték el.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI **KÉPEK:** KOVÁCS-BARNA, KUMMER



Maticséknak a futam előtt ezúttal volt lehetőségük tesztelni, ami egyáltalán nem egyszerű feladat a magyar bajnokság résztvevőinek. A beállításokat főleg az ugratós részekre hegyezték ki, aminek köszönhetően rendkívül jól viselkedett a Mitsubishi. A hatalmas hőség, a dobálós, igazi autógyilkos szakaszok és a por megnehezítette az indulók dolgát. Talán ez az idény egyik legnagyobb kihívást jelentő futama, ami egy túlélő valóságshow-hoz hasonlítható. A részletekről Viczena Gábort kérdezte az AFM.

– Hogyan készültetek a gyorsasági szakaszokra?

– Nem volt tökéletes a gumiválasztásunk, de reménykedtünk benne, hogy amit Sólyon elveszítünk, azt Királyszentistvánon vissza tudjuk hozni. Keresztülhúzta a számításainkat, hogy az utóbbi szakaszból etap lett, ezért a vártnál nagyobb hátrányba kerültünk. A második körre Sólyt teljesen széttúrták a többiek, így élvezhetetlen volt a pálya. A harmadik kör pedig maga volt a káosz. A pálya használhatatlan volt, és mivel már a szél sem fújt, a por megállt a pálya fölött. Olyan volt, mintha ködben autóztunk volna, de végül, hála a pontos itinerünknek, egy kis szerencsével sikerült olyan időt futnunk, ami az abszolút ötödik helyre volt elegendő.

– Sajnos azonban ez nem maradt így sokáig...

– Nem, mert másnap reggel közölték velünk, hogy a legutóbbi gyorsasági szakaszt törölték, így visszaestünk a lehangoló tizedik helyre. Azért nem értettük ezt a döntést, mert mindenkinek volt már mért ideje. Sokan kaptak persze defektet volt aki kettőt is, de ez a sportág velejárója. Muszáj volt tehát ismét elkezdeni a felzárkózást.

– Mi történt a második napon?

– A szakaszok lényegesen jobb minőségűek voltak. Élveztük a versenyzést, és az autóban is jó hangulat uralkodott. A gyorsasági szakaszok változatosak voltak, egyszerre voltak tempósak és technikásak. Végre nem azzal kellett foglalkoznunk, hogy minden kanyarban sziklákat kerülgessünk. Sikerült felkapaszkodnunk a hetedik helyre, ami azért annak is köszönhető volt, hogy mások is hibáztak. Egy versenyen viszont nem csak gyorsnak kell lenni, de be is kell érni a célba.

– A balszerencse azért titeket sem került el…

– Sajnos, nem. Az utolsó szakaszon mi is kaptunk egy defektet, ami visszavetett minket az abszolút 8. helyre. Ettől eltekintve viszont tökéletesen működött a technika az autóban, nem lehet okunk a panaszra, és komoly károkat sem szenvedett az autó, ami nagyon fontos a következő fordulóra nézve. A használhatatlan pályákat, a port és a hihetetlen hőséget végül legyőztük, amire büszkék lehetünk.

– A jövőre nézve milyen következtetéseket lehet levonni?

– Az első nap szakaszai helyett inkább a második napra kijelölt pályákat kellene előnyben részesíteni. Ez a versenynek, az indulóknak és az autóknak egyaránt jót tenne. Azt is el tudom képzelni, hogy többen neveznének a következő évben, és nem azon kellene agyalni versenyzés közben, hogy mennyi kiadás lesz a fordulót követően, mert a pálya szétrázza a gépet, és folyamatosan szakadnak le az alkatrészek.



DURVA MURVA

VESZPRÉMBEN HOFFERÉK BEOSZTOTTÁK AZ AUTÓT

Az idei versenysorozatban eddig az ob negyedik futama ígérkezett a legnehezebbnek, hiszen a Veszprém Ralit – még a legjobbak is – évek óta „túlélőversenynek” nevezik. A Hoffer-Németh kettős szerencsére jól osztotta be a technikát...

SZÖVEG: TIBA ANITA **KÉPEK:** KOLLÁR, KBK

„A csapat számára már a verseny előtt is fel volt adva a lecke, hisz nem kis küzdelmünkbe került az alkatrészek beszerzése Franciaországból. Szerencsére szép lassan azért beindult a kalandsorozat, és érkeztek a megrendelt murvaszettek. A PH-Sport rugalmasságának és Bútor Robi segítőkészségének köszönhetően az utolsó lengéscsillapítókat is sikerült a szervizparkban átvennünk – amit utólag is köszönünk. Így a verseny kezdete előtt a szervizcsapat még el is tudta végezni az autón az utolsó simításokat – köszönjük mindenkinek a pozitív hozzáállást” – mesélt az előzményekről Bakó László csapatfőnök.

„Az átvételeket követően eléggé sűrűre sikeredett a verseny, mert már délután öt gyorsasági szakaszt rendeztek, ahol már a másodikon próbára lettünk téve. A pályán kapott defekt miatt inkább vállaltuk a plusz időveszteséget – előre láttuk, hogy a verseny végéig nem tudunk majd ledolgozni – egy kerékcserével, mintsem nagyobb kárt okozzunk az autóban. A kezdeti bátorságunkat aztán – a sérült autók látványát követően – másnap már felváltotta a megfontolt, biztonságos autózás. A verseny utolsó napján is volt dolga a szervizcsapatnak a váltókar javításakor, amit a fiúk hamar orvosoltak, így sikerült befejeznünk az idei negyedik versenyt is, egy kategória negyedik hellyel. Összességében nem lehetünk elégedetlenek, hiszen sérülésmentesen teljesítettük a versenytávot, és nem utolsósorban rengeteg tapasztalatra tettünk szert, amit az Arad Rally reményeink szerint hasznosítani is tudunk majd” – kommentálta a történteket Hoffer Zsolt, a pilóta.







TÍZ FONTOS PONT

TÚLÉLTÉK AZ IDEI UTOLSÓ MURVAVERSENYT DOMONKOSÉK

A Makita Racing Team versenyzőpárosa, a Domonkos László- Horváth István duó sikeresen teljesítette a veszprémi kihívást, és már most nagyon várják a következő aszfaltos megmérettetést.

SZÖVEG: TEKERES LAURA **KÉPEK:** KOVÁCS-BARNA, BENCZE

„Kellemes, pörgős, igazi nyári futamot tudhatunk magunk mögött. Korábban kezdődött a viadal a vártnál, de nem bántuk, hiszen egész nap forróság volt, így az első részt nem a legnagyobb hőségben kellett teljesítenünk. A kocsiban lévő hetven fokot egészen jól bírtuk, az autónk azonban már nem anynyira kedvelte, elkezdett melegedni a motor, ami miatt az ALS-t minden gyorsasági szakaszon le kellett kapcsolni. Szerencsére műszaki problémánk ezt leszámítva nem volt, így viszonylag nyugodtan tudtuk teljesíteni a versenyt" – mesélt Domonkos László.

„Az időeredmény és a tapasztalat azt mutatja, hogy nekünk is, és a kocsinak is a tempós pályák kedvezőbbek, így Vigántpetenden tudtunk a legideálisabban teljesíteni. A városlődi szakasz is optimális lehetett volna számunkra, ha kicsit jobban fel tudjuk dolgozni, így viszont veszítettünk néhány másodpercet. Az utolsó gyorsasági, Szentkirályszabadja gyorsabb részeit szeretjük, de a második körre már nagyon megromlott a minősége, így kicsit óvatosabban kellett végigmennünk rajta. Ami viszont mindenkinek problémát jelentett, hogy a városlődi részen olyan por állt, hogy tíz másodperccel a rajt előtt még nem lehetett látni az ötven méterre levő első kanyart. Szerencsére később már kétpercenként rajtoltunk, a szél is feltámadt, így javultak a látási viszonyok."

„Szerettünk volna a dobogó valamelyik fokán végezni, de a bajnokság szempontjából nagyon sokat számít a negyedik helyért járó tíz pont is – főleg az előző, nullás versenyhez képest. Végül az autóban sem keletkezett olyan kár, amely veszélyeztethetné a szendrői indulásunkat, így megpróbáljuk ott is a legjobbat kihozni magunkból" – értékelt a mitsubishis versenyző.



18. Veszprém Rali végeredménye (RTE)

1. **Nagy Mátyás–Nagy Tamás**	Mitsubishi Lancer	EVO IX
2. **Lovász Pál–Gulyás Kata**	Mitsubishi Lancer	EVO IX
3. **Fischer Dániel–Kulcsár Dániel**	Subaru Impreza	Sti
4. **Domonkos László–Horváth István**	Mitsubishi Lancer	EVO VI

BALSZERENCSÉS ÉVKEZDET

SAJTÓS DÉNES–DIÓSI JÁNOS (HONDA CIVIC VTI)

A 2010-es Rali-Túra Bajnokság A3-as bajnok párosának szerencsétlenül kezdődött a 2011-es szezonja, hiszen Egerben és Ózdon technikai probléma miatt estek ki, majd a bükfürdői futamot ismét technikai probléma miatt kellett kihagyniuk.



SZÖVEG, KÉP: SÁRI PÉTER



„Az idényt az Eger Rali nyitotta, ahol súlycsökkentés gyanánt egy kisebb akkumulátor került az autóba. Sajnos az első szakaszon elszakadt az ékszíj, és nem volt töltés. Az autót leállítani nem lehetett, és a műszerek fogyasztottak, ez még nem is lett volna probléma, de a második szakasz rajtja előtt közel egy órát kellett várakozni, és az akkumulátor ezt már nem bírta. A szezonnyitót így nem sikerült befejezni…" – mesélt az év eleji nyitányról a pilóta.

„Következett az Ózd Rali, ahol visszakerült az autóba a nagy akkumulátor, és új lengéscsillapítókat szereltünk be, továbbá egy új vezérműtengellyel és rajtprogrammal gazdagodott az így is komolynak számító Honda. A lengéscsillapítók beállításában nem akárki segítkezett, a világbajnokságot is megjárt ifj. Béres József. Igaz, rossz rugókat választottunk a versenyre, de ettől függetlenül aránylag jól sikerült beállítani az autót. Itt már minden úgy működött, ahogyan az lenni szokott, amíg nem kaptunk egy defektet, amivel végig is autóztunk a királdi körgyorsot. De még versenyben voltunk a pontszerző helyek egyikéért, amikor is az utolsó előtti gyorsasági szakaszon felrobbant a motor."

„Az ózdi és a bükfürdői verseny között nem volt sok idő új motor építésére, de a fiúk 'látástól vakulásig' dolgoztak, és el is készült az új motor. Már mindenki lázasan készült Bükfürdőre, ami a csapatnak a 2010-es esztendőben nagyon jól sikerült, de az utolsó pillanatban a motor programozásakor az egyik szelep leszakadt, és hasonló probléma állt fenn, mint az ózdi verseny után, és így a bükfürdői verseny is a mínuszos versenyek közé iratkozott fel" – panaszkodott a versenyző.

Mivel a csapat nem tervezte a részvételt az idei negyedik RTE futamon, a Veszprém Ralin, így rengeteg idő maradt az autó szendrői felkészítésére. Már elkezdődött az új motor építése, megjöttek Japánból az alkatrészek is, és a pilóta bevallása szerint ez most egy nagyon erős és jó motor lesz, de a szerencsére is számít az alakulat.

„A csapat a balszerencsésnek mondható évkezdés után nem szomorkodik, hiszen négy verseny van hátra a szezonból, és bárkivel bármi megtörténhet. Mi mindenesetre készek vagyunk a küzdelemre, és köszönjük a támogatóinknak, akik ebben a nehéz időszakban is mellettünk állnak."

MIRELITE MIRSA Zrt.
GP SPED KFT.
PINTÉR KKT
BERVENT
MOPEDAUTÓ Kft.
Teherati 2006 Kft.
RALLYHEART.HU
RELEVANT TRADE
Balogh Szerviz-Trans Kft.
PSL HUNGARY KFT.
KAPÓKA Kft.
www.ksf.hu
www.lepoldsportvideo.hu
MEDA-Press KFT.
THUNDER
TWOLEX Kft.
RÖPLAP BT.
MEGA LKW KFT.
RB. Log Kft.
Zeljenka
PRIOR
ALOX Kft.
FUCHS
SELMECZI ÉS TSA MÉRNÖKI KFT.
FYDUCYA vagyonvédelem
Lajkó Tibor
HONDA

ÉLMÉNY 50 LÓERŐRE

IFJ. DÁVID ANDRÁS, A TRABANT 601S ÉS A FOLYTATÁS

Ifjabb Dávid András fiatalon kezdett el versenyezni – egy Trabant 601S volánja mögött. Pilóta-pályafutása eddig rendkívül izgalmasan alakult, ezért megkértük, hogy saját szavaival mesélje el a legfontosabb állomásokat és a legnagyobb nehézségeket.

KÉPEK: SZEGEDI GABRIELLA, KOVÁCS NORBERT



14 éves koromban, miután megszereztem a motoromra az 50 cm^3-es jogosítványt, az első utam a helyi autokrossz pályára vezetett. Mentem rajta néhány kört, amikor megláttam a helyi autósport egyesület autóit. Rögtön elkezdtem szüleim fülét rágni, majd pár hétre rá beleegyeztek, hogy vehessek magamnak egy Trabantot. Az átalakítást követően, 2005-ben beléptünk az Őcsényi Autósport Egyesületbe – egy évre rá jöhetett az első versenyem. Az előfutamok nem sikerültek túl fényesen, de a döntőben minden összejött, és életem első versenyén ezüstérmes lettem.

Sajnos a következő futamra egy évet kellett várnom, de akkor sikerült is nyernem. Ezt követően beneveztünk egy amatőr sprintversenyre a TME keretein belül. Ott hamar rá kellett jönnünk, hogy ebben a mezőnyben a mi autónkkal nincs esélyünk. A következő hónapban így befektettünk egy öreg A-s Trabantba, amellyel Ádándon a 3. helyet szereztük meg.

Később kipróbáltuk magunkat FRT versenyeken is, és ősszel jött az első komolyabb műszaki hibánk. Tönkrement a difink, és nagyot buktunk az egyenes kellős közepén – senki sem értette, mi történt, még mi magunk sem igazán...

Ezután végre teljes szezont futhattam a TME kupasorozatban. 2008 első felében inkább a biztos helyekre mentünk, nem vállaltunk semmi kockázatot. A pontgyűjtögetős módszer olyannyira jól sikerült, hogy az év felénél ott találtuk magunkat a táblázat második helyén. A soron következő fordulót ráadásul meg is nyertük, és folyamatosan dolgoztuk le a ponthátrányunkat. Az utolsó verseny előtt már csak 4 egység volt az ellenfelünk előnye, de nem sikerült előbbre lépnünk: motorhiba miatt már az első szombati gyorsasági után feladtuk a versenyt.

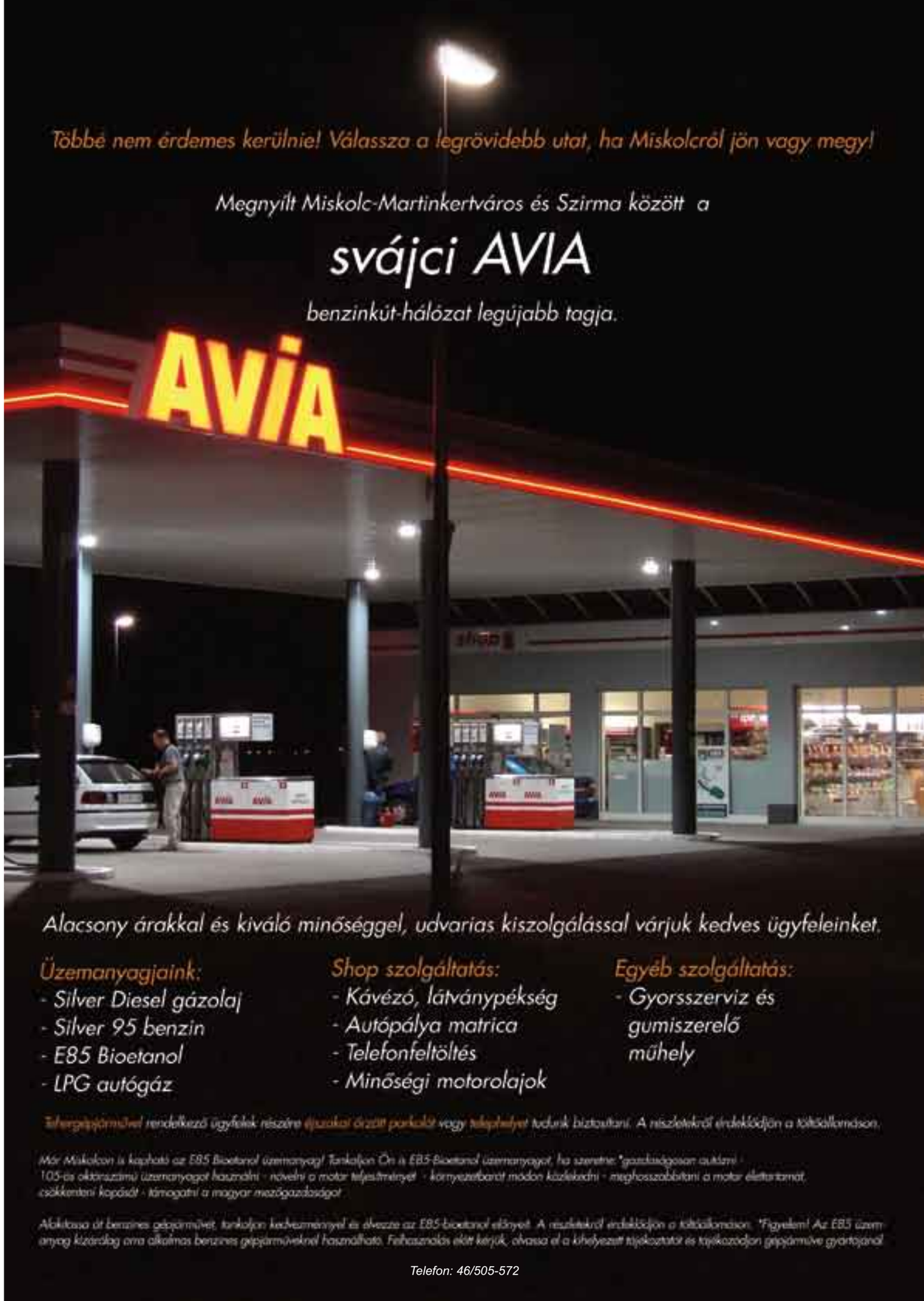




Ha Dávid rendelkezne támogatókkal, akár már most a legnagyobbak között bizonyíthatná tehetségét

A következő évben átnyargaltunk a Pécsi Rallysprint bajnokságba. Új motort nem sikerült szereznünk a Trabiba, csak a régit újítottuk fel. Amíg össze nem ismerkedtünk a Docteam csapatával és Dóczi Szilárddal, addig nem tudtunk még a dobogóért sem küzdeni. 2010-re azonban már sok minden megváltozott. Készült egy spéci motor az autóhoz és egy szélesebb futómű. Sajnos az előbbit sikerült tönkretennem az első versenyen. A következő futamokon csak egy gyengébb erőforrással tudtam elindulni, és navigátort sem sikerült találnunk, ezért a nővéremnek kellett beszállnia mellém. Szponzorunk sem volt, ami leginkább a gumikon látszott, hiszen a mai napig öt éves abroncsokkal indulunk. A versenysorozat pályái meglehetősen tempósak voltak, és a visszabutított motorunk nem hozta a teljesítményt. Sokkal merészebben kellett vezetnem, aminek sajnos „meg is lett az eredménye". Életemben először saját vezetői hibámból fakadóan estünk ki… A következő versenyünk Zamárdiban volt, ahol a kategória 4. helyét csíptük el, de közben eldöntöttük, hogy kategóriát váltunk. Több variációt is átgondoltunk, és ha minden igaz, egy japán első-kerékhajtású autó lesz a megoldás.

2011-ben úgy döntöttünk, hogy csak néhány kedvelt pályán indulunk, amíg nem jön össze a pénz egy új autóra. Szponzorunk még most sincs, tehát nem egyszerű a helyzetünk. Két versenyen így is elindultunk, és megnyertük az összes szakaszt, amíg ment az autó, de célba érnünk egyszer sem sikerült. Idén május óta nem versenyzek, és diákmunkát vállaltam, hogy a nyár végén a saját pénzemből tudjam majd megvenni a leendő versenyautómat…



EZREK ELŐTT

RABÓCSI RING: DRIFT FESZTIVÁL ÉS KING OF EUROPE

Több ezer néző követte nyomon a Drift Fesztivál és King of Europe nemzetközi drift sorozat 4. állomásának futamait, ahol rekordszámú, 62 versenyző táborozott le a máriapócsi Rabócsi Ring festői környezetében. Soha nem volt még ennyi résztvevője magyar rendezésű Eb-futamnak.









A következő verseny helyszíne és időpontja: Augusztus 27., Máriapócs, Hell Energy Éjszakai Drift Széria 2. futam

A remek hangulatú verseny végén ismét magyar sikernek örülhetett a szépszámú közönség. Zentai Sándor (Mátészalka) élete legjobb teljesítményét nyújtva állhatott fel a dobogó legmagasabb fokára, megelőzve olasz vetélytársát, Diego Quarantát (Italy), míg a bronzcsatában Szabó Szilárd (Budakeszi) győzedelmeskedett a svájci Beno Fireden ellenében.

A Kumho Team Drift verseny betétprogram bár nem volt újdonság a hazai rendezésű Eb-futamon, azonban a gyönyörű látványt, az összeszokott párok drift-táncát végignézni mégsem volt mindennapi élmény. A szinkronban való csúszás maximális figyelmet igényelt, és természetesen itt is cél, hogy minél közelebb mozogjanak egymáshoz képest a versenyzők. Ennek a tudományában az olaszok bizonyultak a legjobbnak. Az eredmény: 1. Italian Drift Code; 2. Zentai Drift Team; 3. Tomi Workshop Team.

A Top 32 döntő csaták és végső páros tsuiso küzdelmek során a magyar és külföldi szurkolók felfokozott szurkolását a műsorvezetők fantasztikus teljesítménye tovább hergelte. A csata rendkívüli volt, és bár a svájci pilóta hátul haladóként nagyon rámászott Szabó Szilárdra, az eredményhirdetésnél joggal állhatott fel Szilárd a dobogó 3. fokára, a versenyző és az E500-as Mercedes remekül teljesített az Eb-futamon.

A döntő előtt már-már euforikus hangulat uralkodott a nézőtéren, mert Quarantától nagyon tartott mindenki, hiszen a pilóta végig kiegyensúlyozottan, hiba nélkül versenyzett, így Zentai Sanyinak a küzdelem komoly kihívásnak ígérkezett. Óriási szögeket vállalt Zentai Sanyi, amit a döntő csatában nem tudott tökéletesen lemásolni olasz ellenfele. Így a dobogó második fokára Quaranta, míg az első fokára Zentai Sanyi állhatott.



LENGYEL LÉGYOTT

STALOWA WOLA: NÉGY NEMZET LEGJOBBJAI HARCOLTAK

A magyar bajnoki küzdelem harmadik futamára – amely egyben CEZ-versenyként is szolgált – sokat kellett utaznia a hazai mezőny legjobbjainak, de a többség szerint érdemes volt Lengyelországba menni.

SZÖVEG: TEREPRALI.HU **KÉPEK:** SZÉKELY-NAGY KATALIN, PINTÉR PETRA, SZÁNTÓ FRIGYES

Egy rövid szuperspeciállal kezdődött pénteken a verseny, az 5 kilométeres szakasz három kört jelentett a közeli erdős területen, amelynek egyik kanyarjában az első öt autó után már egy igencsak kijárt homokos forduló alakult ki, és ez alaposan megnehezítette a versenyzők dolgát. Szalay Balázs kezdett elsőként a szakaszon, és Hangodi Zoltán zárta a mezőnyt, közöttük összesen 38 autó és 15 quad hajtott át a körön. A magyarok a résztvevők felét tették ki, de szép számban érkeztek lengyelek is a számukra hazai rendezésű futamra. A cseh Offroadsport négy autót is indított, Zapletal BMW-vel, Porizek Hummerrel vesz részt a versenyen. A rövid szakaszon végül Zapi bizonyult a legjobbnak, a legjobb magyar páros a Korda–Tóth kettős lett, akik négy másodpercet vertek Szalayékra.

A Baja Carpathia szombati napja négy szakaszból állt, a 3,5 kilométeres bemelegítés után egy 87 kilométeres hosszú szelektívre került sor, a déli szerviz után még egyszer ugyanezt kellett teljesíteni. Sajnos szélsőséges időjárás jellemezte az egész napot, hirtelen özönvízszerű eső zúdult le, miközben egy kilométerrel arrébb még javában sütött a nap. Volt jégeső is, majd nem sokkal később a melegben bepárásodtak a versenyautók. Nem csak a hirtelen hőmérséklet-változással, hanem a rendkívül változatos terepviszonyokkal is meg kellett küzdeniük a résztvevőknek, és éppen ettől lett olyan izgalmas a verseny. A hosszú szakasz nagy része ugyanis egy katonai területen zajlott, ahová a nézők és a fotósok sajnos nem mehettek be, a versenyzők viszont nagyon élvezték, mivel végig mély, homokos volt a pálya. Ezt a területet körbeölelte egy fenyőerdő, amelybe be-bekacsingatott a szakasz, így egyik pillanatról a másikra a homokból az erdőben találták magukat a versenyzők.

Az élen továbbra is Zapletal állt a BMW-vel, de a második hosszú szakaszon Fazekas Károly három percet adott a cseh versenyzőnek, így feljött a második helyre, és a többi magyar is kezdte összeszedni magát. A tempó azonban sokszor már túl nagy volt, és ennek az autók látták a kárát. A Korda Eri–Tóth György kettős a harmadik szakaszon 800 méterrel a cél előtt vágta oda az autó jobb hátulját egy fának, amelynek következtében kiszakadt a futómű. A páros három kerékkel még elment a célig, de utána sajnos be kellett fejezniük a versenyt. Kis híján Lónyai Pál is így járt, de szerencsére nem volt olyan nagy a kár az autóban, és egy forfaittal megúszta az esetet. A magyar értékelésben Fazekas Károly lépett az első helyre, mert jobban választotta meg a gumit a déli szerviz után. Szalay Balázs azonban nem tette fel az esőgumit, lassabban teljesítette a pályát, ezzel a második helyre csúszott vissza (a CEZ-ben a harmadikra), de mindössze 3 másodperc választotta el Fazekastól.



Lukács Andráséknak ékszíjgondjuk volt, de szerencsére etapon esett le, és ott meg is tudták szerelni. Varga Imrével és az autójával minden rendben volt, a nissanos remek teljesítménnyel tartotta magát a magyar értékelésben a negyedik helyen. Liszi László és fia, Norbert ismét rajthoz állt a bajnokságban, a szakágvezető élvezettel hajtotta a Mitsubishit a lengyel pályákon. A H-csoportban Sebestyén Sanyiék jó tempóban tudták teljesíteni a szakaszokat, élvezettel autóztak, és átvették a vezetést.

Míg szombaton a folyamatos esőzések miatt a sárgumi is elkelt, addig vasárnapra teljesen felszáradt a pálya, bár a reggeli szakaszra az óvatosabbak még mindig sárgumit tettek fel. Szalay és Fazekas egymást figyelte, hogy ki milyen abronccsal megy ki a szakaszra, így a pályán dőlt el a küzdelem közöttük. Balázsék apránként dolgozták le hátrányukat, és végül a legutolsó szakaszon mentek egy 10 másodperccel jobb időt, ezzel meg tudták szerezni a végső győzelmet. Az abszolút harmadik helyre a Lukács-Szegedi kettős érkezett meg, akik számára ezzel bebizonyosodott, hogy jó úton haladnak az Impala beállításaival. Szintén remek hétvégét tudhat maga mögött Varga Imre, aki egy ob negyedik és egy CEZ 8. hellyel térhetett haza. Még pénteken 19 perc büntetést kaptak Lisziék, de az ezzel együtt elért 5. hellyel elégedett volt a szakágvezető, a pályákkal már kevésbé. Sokan panaszkodtak arra, hogy az utolsó szelektívre már annyira kijárt volt a nyom, hogy gyakorlatilag az erdőben a gyökereken zötykölődtek, a homokban pedig már alig lehetett járni... Nem kedvezett ez a körülmény a kisebb teljesítményű autóknak sem, a vége felé Lónyaiék is fáradtan szálltak ki az autóból. Ők még a szombati forfait miatt kerültek a magyar mezőny végére. A Nissan Pick-uppal versenyző Bognár József élete első terepralis győzelmét szerezte meg a TH párosok között, miután a vasárnapi négy szakaszból hármat megnyert. A második a Zanyi–Lizán kettős lett, csupán 1 perces különbséggel a győztes páros mögött.

A quadosoknál Hangodi Zoltán legyőzhetetlen volt, remek ritmusban és tökéletes teljesítménnyel rótta a köröket az erdőben, és a homokban is jól ment. Még az autókat is utolérte, és a külföldi TH-s versenyzőket kergette le a pályáról, a nap végén széles mosollyal és kitörő jókedvvel mesélt a versenyről és az újabb győzelméről. Mögötte Mészöly Tamás lett a harmadik és Somfai Mátyás a negyedik.



Hangodi László olyan gyors volt, hogy az autók közül is csak páran tudták megverni





Abszolútban Zapletal nyert, de a magyarok így is kitettek magukért













Abszolút végeredmény

1.	**Szalay-Bunkoczi**	(Opel Antara)	4:45:41,9
2.	**Fazekas-Horn**	(BMW X5)	+ 0:00:09,5
3.	**Lukács-Szegedi**	(Klement Corvette Impala)	+ 0:20:49,4
4.	**Varga-Hujber**	(Nissan King Car)	+ 0:37:34,7
5.	**Liszi-Liszi**	(Mitsubishi Pajero)	+ 0:53:17,7
6.	**Bognár-Baturin**	(Nissan Pick-Up)	+ 1:24:58,4
7.	**Zanyi-Lizan**	(Nissan Patrol)	+ 1:26:01,4
8.	**Lónyai-Garamvölgyi**	(Nissan Navara)	+ 2:55:07,4

A magyar bajnokság állása

Autó	
Szalay–Bunkóczi	98
Fazekas–Horn	84
Korda–Tóth	52,5
Varga–Hujber	52
Lónyai–Garamvölgyi	41
Lukács–Szegedi	40
Liszi–Liszi	20
Várkonyi–Laklóth	17
Quad/motor	
Mészöly Tamás	82,5
Hangodi Zoltán	80
Fekete László	70
Somfai Mátyás	59
Horváth Lajos	45
Nagy Bertold	24
Benyó-Benyó	18
Marczinek Zsolt	17

MEGELŐZHETI A BAJT,
hiszen most fillérekért javíttathat!

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

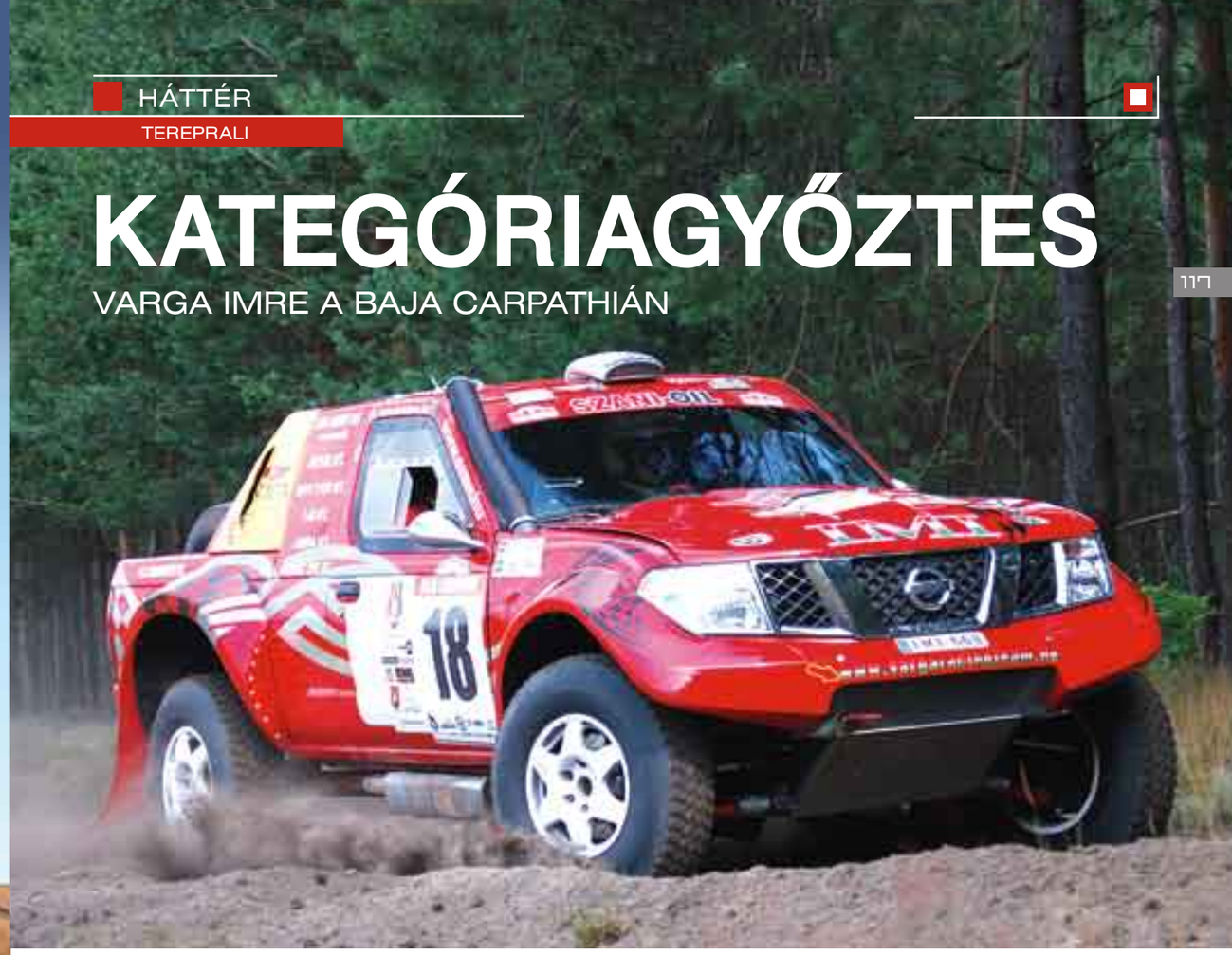
A LEGOLCSÓBB AUTÓSZERVIZ!
olajcsere már 5.700,- Ft tól
javításra 1 év garancia!

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

Kövesdán Kft.
Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz
1221 Budapest, Hajo u. 1
Tel.: 06-1-229-2500
Nyitva tartás: H-P: 7:00-17:00
www.kovesdan.hu
szerviz@kovesdan.hu

KATEGÓRIAGYŐZTES

VARGA IMRE A BAJA CARPATHIÁN



Hosszú és borzasztó minőségű utakon ért oda Lengyelországba Varga Imre és csapata, de a közös lengyel-szlovák-magyar bajnoki futamért végül érdemes volt autózni.

SZÖVEG: TDK **KÉPEK:** SZÉKELY NAGY KATA

„Nem könnyítették meg a dolgunkat a szervezők, hiszen sok segítséget nem kaptunk sem az adminisztratív, sem a technikai gépátvételen. Pedig úgy tudtuk, hogy egyben magyar bajnoki futam is ez a verseny…” – panaszkodott a nehéz indulásra a pilóta. „A lengyel rendező részéről sajnos a fejetlenség volt a jellemző a verseny egészére.”

„A pályák érdekesek voltak, hiszen akadt minden: sár, homok, agyag, murva, hosszú egyenesek, off-road jellegű erdős szakaszok. Sajnos a pályák ismétlődése miatt a második körben a féktáv és a kigyorsítási részek annyira ki voltak járva, hogy nagyon komoly igénybevételnek voltak az autók és a versenyzők is kitéve. Végül az időjárás és a gumiválasztás nagymértékben hozzájárult a verseny sikeres vagy sikertelen teljesítéséhez, de igazából a 80 km-es szakaszon nem lehetett előre tudni, mikor fog esni és mikor lesz száraz a pálya, ami azért érdekes dolgokat művelt…” – folytatta a versenyző.

„Ami bennünket illet, megpróbáltunk közepes és kímélő tempót diktálni. A riválisaink problémáinak köszönhetően a taktikánk bevált, ugyanis nem kellett a maximumot kiautózni a kocsiból, így tudtunk rá vigyázni, hogy a legkevesebb kárt okozzuk benne. Ez a kímélő üzemmód a magyar értékelésben az abszolút 4. helyet jelentette, és a kategóriaelsőt is, amivel jelenleg át is vettük a bajnokság vezetését a csoportunkban” – értékelt Varga Imre. A versenyző még hozzátette, sérelmezi, hogy a kategória első helyéért semmiféle elismerést nem kaptak, pedig ha már ennyit autóztak, egy kupa járt volna, és akkor évek múlva is jó szájízzel tudtak volna emlékezni erre a versenyre…

> „Köszönöm Mikinek és Palinak, hogy egy hibátlan autót kaptunk tőlük, és köszönjük támogatóinknak, hogy részt tudtunk venni a versenyen.”

CREW AGENCY
Hajót akarsz...
www.crew.hu

INVICTA
WATCH GROUP
FAMILY VALUES SINCE 1837
www.invictawatch.hu

KÉT HATÁRON TÚL

SZOROS CSATÁBAN MÁSODIK A MAGYAR BMW

Nagyon izgalmas lengyelországi hétvégén van túl Fazekas Károly, ahol szoros csatában, kevesebb, mint tíz másodperccel lemaradva lett a magyar értékelés második helyezettje.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI **KÉPEK:** SZÉKELY-NAGY KATALIN

– Vegyes időjárású és környezetű verseny volt Lengyelországban: hogy éreztétek magatokat?
– Nagyon jó volt minden, de nem volt eseménytelen. Eredmény szempontjából viszont nagyon elégedett vagyok, mert ugyan Zapletallal és a gyári autóival nem nagyon tudjuk felvenni a kesztyűt, de Balázzsal nagyon jó csatát vívtunk. Egyszer azonban végre mi választottunk jól gumit, és az egész mezőnyt sikerült meglepnünk: három perccel nyertük a gyorsot. Tizenkilencre lapot húztunk, és a csepergő esőben bevállaltuk a sárgumit, ami bejött, mert a pálya másik végén nagyon esett. Akkor nagyon jól éreztük magunkat. Balázsék ezután azt mondták, hogy innentől bármilyet rakunk fel, ők is olyan gumival mennek majd. Ezért volt nagyon izgalmas a hétvége, mert egyszer ő nyert szakaszt, egyszer én, így folyamatosan nagyon szoros volt az eredmény. Végül ők lettek a jobbak – legközelebb mi leszünk azok!

– Nagyon szoros, fákkal övezett szakaszon is kellett mennetek: elfértetek egyáltalán?
– Amikor először kanyarodtunk ilyen szakaszra, kérdeztem is a navigátoromat, hogy biztos ide kell-e jönnünk, mert nem fog elférni a kocsi… Berci mondta, hogy persze, de elég nehezen hittem el. Nagyon pontosan kellett menni, nem lehetett lóbálni a kocsit, mert akkor rögtön büntettek volna a fák, mint tavaly, ahol egy tuskóba futottunk, úgyhogy elég fárasztó volt. Mindezzel együtt nagyon élveztem, és nagyon szeretek itt versenyezni. A homokos pályákat nagyon szeretem, és ezek kompenzálták a nagyon nem-bejövős szűk, erdei szakaszokat.

– A következő versenyetek Gyula, amit tavaly nagyon szerettél...
– Igen, nagyon tetszett, szeretek ott is menni. Szerencsére extra készülésre nincs szükségünk, mert a szervizesek nagyon jó munkát végeztek, és Lengyelországban teljesen hibamentesek voltunk, és így is jöttünk haza. Egy sima felkészülés, utána jöhet a csata Balázsékkal. Jó volna megint nyerni, mert már két versenyt adtunk nekik, ideje, hogy egyet mi is nyerjünk...



EGY FA SEM ÁLLHATTA ÚTJUKAT

VISZONTAGSÁGOS ÉLMÉNYEK A BAJA CARPATHIÁN

A Baja Carpathia nem tartozik az egyszerű futamok közé. A Garzone Racing párosának célkitűzése az volt, hogy forfait nélkül teljesítsék a fordulót, ez azonban végül nem sikerült, de így is a magyar bajnoki értékelés hatodik helyén zárták a megmérettetést.

SZÖVEG, KÉPEK: SZÁNTÓ FRIGYES


Izgalmas és nagy kihívásokkal járó versenyen van túl Lónyai Pál és Garamvölgyi Zoltán

„Jó volt a mai nap, de az egyik visszafordító kifogott rajtunk. Kétszer is elvétettem ugyanazt a kanyart, emiatt tolatnom kellett, értékes másodperceket vesztettünk ezzel ellenfeleinkkel szemben. Szerencsére az előttünk lévők csak másodpercekkel előztek meg ma minket, ez a verseny pedig szombaton és vasárnap fog eldőlni. A futómű-beállításokon lehetne még mit finomítani, de az autó most nagyon jó. A rajthelyünkön nem is tudtunk javítani, kicsit tartok is attól, hogy holnap ennek megisszuk a levét” – fogalmazott Lónyai Pál a pénteki prológot követően.

Ekkor azonban még nem sejthette, hogy másnap lesz egy sokkal nagyobb gondja is a párosnak, ami végül nagyban befolyásolja majd a verseny végeredményét is. A szombati nap utolsó szelektív szakaszán a Garzone Racing csapat párosa ugyanis lecsúszott az útról egy jobb kanyar bevétele közben, és két fának is nekimentek, mire a versenygépük megállt. „Bal első kerékkel elkaptunk két fát, az egyik ki is tört. A fa kiütötte a helyéről a bal első futóművet, az autó így mozgásképtelenné vált. Helyben nekiálltunk és valamennyire összeszögeltük, a szervizparkba már lábon érkezett az autó. A srácok este kicserélték a sérült alkatrészeket, örömmel jelentem, hogy a Nissan újra harcra kész! Semmiképp sem mondanám, hogy ezek a pályák feküdnének nekem vagy az autónak, mély homokban nagy hátrányt jelent a többi versenyautóval szembeni nyomatékhiányunk. Holnap folytatni akarjuk a versenyzést, és mindenképp célba szeretnénk érni” – mesélte a szombati szerencsétlen esetet követően a pilóta.





A fáradalmakat és viszontagságokat maguk mögött hagyva vágott tehát neki Lónyai–Garamvölgyi páros a vasárnapi utolsó szakaszoknak. Mivel a szombati utolsó szelektívet nem teljesítették, csak némi időbüntetés árán állhattak vissza a versenybe. A javuló időjárási körülmények között aztán Pali és Zoli valamennyi szelektív szakasszal sikerrel birkózott meg, a célba a magyar bajnoki értékelés abszolút hatodik helyén érkeztek. „A srácok szombat este versenykész állapotba hozták az autót, vasárnap így folytathattuk a száguldást. Szerencsére sokat száradtak a pályák, aminek örültem, és sikerült egy egész jó ritmust elkapnunk. A büntetés miatt sajnos a mezőny végéről rajtolhattunk, ezért több, előttünk induló párost is utolértünk. Volt olyan szakasz, amikor hat autót előztünk meg, de a versenyzőtársak nagyon előzékenyen elengedtek. A kitűzött célt ugyan nem értük el, hogy forfait nélkül teljesítsük a versenyt, de már csak nagyon kicsi hiányzott. A bajnokságban sikerült elcsípnünk pár pontot, s ez még jól jöhet a végelszámolásnál, Gyulán azon leszünk, hogy ezt megtöbbszörözzük” – zárta le összefoglalóját Lónyai Pál.

A GarZone Racing partnerei: Bioextra ZRt., MetalCom ZRt., Negarent Kft., Szerverház Kft., El Yucateco, Rack Auto Kft., GarZone R.O.P, HunGarian Baja, garzoneracing.com
További információk a Garzone Racing hivatalos honlapján találhatóak: www.garzoneracing.com



KORAI BÚCSÚ

KORDA FELADNI KÉNYSZERÜLT A BAJA CARPATHIÁT

Bár a pénteki nap kiválóan sikerült a Korda Racing duójának, mégsem örülhettek a végelszámolásnál: szombaton csúnya balesettel ért véget a páros számára a Baja Carpathia. Erik egy fának ütközött, ami valósággal lebontotta a Nissan Pickup hátulját.

SZÖVEG, KÉP: SZÁNTÓ FRIGYES

„A mai eredményünkkel elégedett vagyok, hiszen egy-két apró hiba ellenére is megnyertük a prológot. Sajnos a három kilométeres pályán eltört a Nissan hátsó differenciálműve, ami nem sok jót jelent. Kicserélni nem fogjuk tudni, ezért a verseny hátralévő két kőkemény napját egy elsőkerékhajtású autóval kell teljesítenünk. Esélyeink alaposan lecsökkentek, a mély homokban nem leszünk egyszerű helyzetben, de nem adjuk fel, holnap este meglátjuk, mire vagyunk így képesek” – fogalmazott Korda György a pénteki remeklést követően, hiszen ismét nem találtak legyőzőre a prológon, ahogyan idén még egyszer sem, ami a magyar elszámolást illeti.



Jelentős volt az anyagi kár

Szombat délutánra aztán a kilátások borúsabbak lettek. Újabb műszaki hibák hátráltatták a Korda Racing versenyzőpárosát: többek között a méterszámláló hibája is nagyban megnehezítette Tóth György navigátor dolgát. Erikék azonban fittyet hánytak a rájuk zúduló balszerencse-sorozatra, és a nemzetközi értékelésben is megnyerték az első szombati szelektív szakaszt. A verseny leghosszabb, 90 kilométeres részén sem volt miért szégyenkezniük, első helyüket itt ugyan elvesztették, de lőtávolon belül tudtak maradni.

A lendület a második körre is megmaradt, sőt egy kicsit nagyobb is volt a kelleténél. Nem sokkal a negyedik szakasz célja előtt egy bal kanyarban megúszott a Nissan hátulja, és két túl közel lévő fa lebontotta az autó hátulját. Végül a szakaszt három keréken teljesítették (így is mindössze fél másodperccel maradtak el a versenyben vezető Zapletáltól), de a verseny végleges feladására kényszerültek.

„Délelőtt magam is meglepődtem, hogy a körülményekhez képest milyen jó időket tudtunk autózni, különösen az első pályán a nemzetközi mezőnyben szerzett szakaszgyőzelmünknek örültem. Az első kör után egy percen belül voltunk az első helyezetthez képest. A két kör között leszakadt az eső ettől, az erdős részeken olyan volt, mintha jégen mennénk. Nem sokkal a cél előtt túl optimistán készítettem rá a Nissant egy bal kanyarra, megúszott az autó hátulja, és telibe találtunk két fát. Sajnos a fa volt az erősebb, kitépte a jobb hátsó futóművet. Ahogy mondani szokták, az anyagi kár jelentős, de a következő versenyünk nem forog veszélyben” – zárta beszámolóját Korda Erik.

A KORDA RACING EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREI:
ADMIRAL ELECTRONIC CLUB, Metrober Kft, Bioextra ZRt, Corax Bioner ZRt, J.Press, Mercur Rent a Car Kft, Pannoncom-Kábel Kft., Alabárdos Étterem, Lugas Konyhastúdiók, D&G, Study Kft., Colonell Kft., Árverező Ház ZRt., Novum Kft., Tatár Pékség, Webprint Kft.

Drágának találja az új autókat?
Vásároljon! Jó minőségű használt autót, elérhető áron, Akár 1 év Garanciával, Olcsó szerviz háttérrel!
Kövesdán
Kövesdán Kft.
Márkafüggetlen Autókereskedes es Szerviz
1221 Budapest, Hajó u. 1
Tel.: 06-1-229-2500
Nyitva tartás: H-P: 8:00-18:00 Sz: 9:00-14:00
www.kovesdan.hu
info@kovesdan.hu

EGY LÁNY
ÉS EGY AUTÓ

LÁNY
Név: Sarudi Vivienn
Kor: 22 éves
Lakhely: Níregyháza
Foglalkozás: lakberendező

AUTÓ
Név: Škoda Fabia Mk2/5j. T16 4x4
Gyártási év: 2010
Teljesítmény: 600 LE
Fotó: Janics Attila (www.janicsattila.hu)











HIBÁTLAN VERSENYEK

MÁRIAPÓCS ÉS SLOMCZYN: KÉT JÚNIUSI FELLÉPÉS

Egy komoly nevezői létszámot felvonultató hazai és egy szintén népszerű lengyel fellépésen van túl a hazai ralikrosszmezőny.

SZÖVEG: LEGEZA MIKLÓS **KÉPEK:** JANICS ATTILA

A máriapócsi éjszakába nyúló eseményre 48 autó, magyar, cseh, lengyel, osztrák és szlovák versenyzők érkeztek. A pálya barátságos depójában táborozó pilóták a délutáni előfutamokat követően a villanyfényes döntőkben hajtottak a végső helyezésekért.

A SuperCars eddigi két futama után Spitzmüller érkezett a magyar bajnokság listavezetőjeként a versenyre, míg a Zóna Trófeát vezető lengyel Dyjak (PL) mellett itt volt az őt követő Weiss (A) és Höller (A) is. Az előfutamokban Harsányi két első időt teljesített úgy, hogy az elsőben a lekörözését védő Dyjak tartotta fel, míg a másodikban Révész Tomit kellett megelőznie. A döntőre 2.-ként Höller, 3.-ként Révész állhatott fel. Az „A” finálében Höller rajtja volt a legjobb, második Harsányi, majd Weiss, Révész, a „B” döntő nyertese, Spici, illetve Ekker következett. Harsányi a negyedik kör közepéig Höller lökhárítóján autózott, aki ekkor kisodródott, és a mezőny elment mellette. A magyar bajnok átvette a vezetést és győzött, 2. Révész lett, aki az utolsó métereken előzte meg az így 3. Weiss autóját.





Bánkuti Gábornak idén már másodszor tört borsot az orra alá a zöld Peugeot

A Super1600-ban már két első helyet szerző Skorupszki (PL) első volt az edzésen, majd két első hellyel került a döntő legjobb rajthelyére, és a finálében is rajt–cél győzelemmel nyert. Őt ezúttal Petrilla Krisztián követte, aki hibátlan autózással az előfutamokban és a döntőkben is megszerezte a 2. helyet. Mögöttük a technikai gondokkal küzdő Ország Zsolt végzett, a 4. Majerszky Gábor lett. A magyar S1600-sok csapatából a 4. Ujházi Béla műszaki hiba miatt feladta a versenyt.

A Touring Cars kategóriájában két pilóta – Fodor György és Sepp Strobl (A) – érkezett meg a versenyre. Az SN-nel futott előfutamaik után a kétszemélyes döntőben a hatodik kör végén Strobl megelőzte az addig vezető Fodort, és 0,038 mp (!) különbséggel a nap legszorosabb győzelmét szerezte meg.

A Super National-ben komoly kis csapat – Roman Castoral (Cz), Klaus Freundenthaler (A), Tomas Hurt (Cz), Bánkuti Gábor és további 19 fő – érkezett az éjszakai kihívásra. Sajnos, Bánkuti autója megállt, így a balszerencsés pilóta ismét mínuszolt. A verseny „A” döntőjében Castoral a harmadik kanyarban erőszakosan kiterelte az íven hajtó Freundenthalert, és a hat kör után elsőként intették le. Mögötte Freudenthaler és meglepetésre a szlovák Karol Sedivy futott be. A legjobb magyar pilóta a 8. helyet megszerző Ujházi Ádám lett.

Magyar Kupa-futamot is rendeztek, ahol az újonc fiataloké volt a hétvége. A döntőben az első helyről induló tizenkét éves Csirmaz Brúnó és Erdei István – a ralikrossz nagy pillanatait idézve – igazi hatkörös csatát vívott. Mögöttük Papp Viktor és a szintén idén kezdő Vágner Gábor űzte egymást. Végül az első Csirmaz, a második Erdei, a harmadik Papp lett.

* * *

A következő eseményre, a CEZ lengyel versenyére 65 versenyző érkezett. A résztvevők között minden eddiginél nagyobb létszámú magyar csapat, összesen nyolc versenyző állt rajthoz. A lengyelek Eb-futamokat is fogadó pályáján nagy verseny alakult ki, amit csak tovább fűszerezett a „B” döntők kezdetén leszakadó eső.

A SuperCars időmérő edzésen Révész Tamás első időt ment, Harsányit is megelőzte. Az előfutamokban a magyarok szereplése már küzdelmesebbre sikeredett, a bajnok és skodás ellenfele is leintés nélkül fejezett be egy-egy futamot. Az összesítésében Harsányi két első hellyel mégis megszerezte a legjobb rajthelyet, míg Révész Tamás az 5. helyen került a döntőbe. A finálében aztán a leszakadó eső megkeverte a lapokat, és ez Höllernek (A) kedvezett a legjobban, aki nyert, második Wicik (PL), míg mögöttük a „B” döntőt nyerő Zoll (PL) végzett. A magyar versenyzők közül Harsányi a 4., Révész a 6., Vass Zoltán a 7. helyen futott be.

A Super1600-ban Skorupski (PL) az ütős VW Polóban továbbra is verhetetlen volt. Első az edzésen, első a futamok után és első a döntőben: mindent vitt. Az osztályban Majerszky, Petrilla és Ujházi felállású csapat képviselte színeinket. A névsor ugyan nem kötelez, de az edzésen és az előfutamokban is ebben a sorrendben fejezték be az egymás közti versenyt. Az eső itt is bekavart, és ezt leginkább Majerszky Gabi vehette zokon, mert a legjobb eredménnyel döntőbe kerülő pilótánk a 4. helyen zárt, míg a szemfüles Petrilla Krisztián némi szerencsével elcsípte a 2. pozíciót. Ujházi Béla egyenletes teljesítményt nyújtva 6. lett.

Touring Carsban ezúttal egyetlen versenyzőként Fodor György érkezett meg a rajthoz, és az előfutamok után a Zóna szabályainak megfelelően begyűjtötte az 1. helyért járó 10 pontot.

A SuperNational tizenöt fős mezőnyében egyedüli magyarként Ujházi Ádám vállalta az utazást, és két 5. hellyel 10 pontot gyűjtött a döntőkre, de miután még négy versenyzőnek volt ugyanennyi, végül a „B” döntőbe került, és a 8. helyen végzett.













A bajnokságok állása

SuperCars	
1. **Harsányi Zoltán**	66
2. **Révész Tamás**	58
3. **Spitzmüller Csaba**	47
Super1600	
1. **Majerszky Gábor**	45
2. **Petrilla Krisztián**	38,5
3. **Ország Zsolt**	37,5
SuperNational	
1. **Lukasz Kabacinszki**	46
2. **Ujházi Ádám**	42,5
3. **Roman Castoral**	37
Magyar Kupa	
1. **ifj. Erdei István**	245
2. **Lajos Gyula**	40
3. **Horváth György**	40

FEKETE ZÁSZLÓ – MAJD KIS HÍJÁN DOBOGÓ

MÁRIAPÓCS: SPITZMÜLLER ÚJABB TAPASZTALATAI

Eseménydús, helyenként kaotikus hétvégét zárt Spici a Rabócsiringen, ahol ismét rangos mezőnyben versenyezhetett, és végül a negyedik helyen végzett.

SZÖVEG: MAROSRÉTI ERVIN **KÉPEK:** JANICS ATTILA, KOLLÁR ATTILA

Máriapócson a teljes magyar élmezőny mellett lengyel és osztrák kiválóságok álltak rajthoz a viadalon. De rosszul kezdődött a villanyfényes fieszta a miskolci pilótának, már az első előfutamban gondja akadt. „A mellőlem induló lengyel Piotr Dyjak belémhúzta a kormányt, de mégis engem tüntettek ki fekete zászlóval” – emlékezett vissza a sajnálatos esetre Spitzmüller Csaba. „Ebből a selejtezőből kizártak, szerintem teljesen alaptalanul. A továbbiakban pedig végig hordoztam ennek a következményét. A két versenyen az utolsó rajtkockából jöttem föl a második és a harmadik helyre, rengeteg időt és energiát vett igénybe, amíg átküzdöttem magam a mezőnyön. Ezután a B döntőt megnyerve szereztem jogot arra, hogy ismét ott lehessek a legjobbak között.”

Spitzmüller Csaba a nagy finálét az utolsó pozícióból kezdte meg, de nem sok hiányzott ahhoz, hogy ismét a dobogón végezzen. A hatodik helyről kettőt tudott előre lépni, ami a történések ismeretében nagy bravúrnak számít. „Azért bosszant az egész történet, mert nem hibáztam, mégis enyém lett a fekete zászló. Nyilván, ha ez az ütközés nincs, egész máshogy alakult volna ez a versenyhétvége. Ettől függetlenül ismét rengeteg tapasztalatot szereztünk, hiszen a nemzetközi mezőny mindig jó háttér a fejlődéshez.”







Spici nem érezte jogosnak a büntetést – ezügyben a szurkolói is egyetértettek vele



VÁLTÁS?

BÁNKUTI A SLOVAKIARINGI PÁLYAVERSENYEN

SZÖVEG: BANYÓ **KÉPEK:** KOLLÁR

„Szó sincs róla” – reagált Bánkuti Gábor, amikor feltettük neki a címben is szereplő kérdést. „Bár régóta készülök, hogy belekóstoljak a pályaversenyzés hangulatába, azért az én világom még egyelőre a ralikrossz. Fortuna ugyan ismét nem fogadott kegyeibe, meg kell mondanom, a versenyzés ezen ága is tetszik. Ami pedig a jövőt illeti: az Auto Fellner Racing jóvoltából a Peugeot 207-esükkel azokon a futamokon fogok még indulni, amelyek nem ütköznek a versenynaptárammal.”

Gábor egyetlen pályaversenyes indulása eddig a 2008-as Dubai 24 órás Világszéria futam volt, de ezúttal nem sikerült annyi versenykilométert gyűjtenie, mint korábban. A zónafutam szombati időmérőjén 3. lett, a versenyen az utolsó körben történt féltengelytörés miatt visszacsúszott a 4. helyre. Vasárnap megnyerte az időmérőt, de a versenyen ismét az utolsó körben történt műszaki hiba miatt (elszakadt a gázbowden) a második hely úszott el.

„Bár harmadikként felállhattam a dobogóra, ez még nem az igazi” – kommentálta eredményét. „A következő futamra az autó is és mi is felkészültebbek leszünk. Tanulni jöttünk, aminek remélem a Pannónia Ringen már meg fog mutatkozni az eredménye.”

www.bankutimotorsport.hu





BÁNKUTI MotorSport

EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREI

HORVÁTH
WWW.HORVATHBORHAZ.HU
Horváth Borház • Zánka, Tagyon-hegy





















A MOTOROKAT AZ AFR BIZTOSÍTJA – info@afr.sk

KEMÉNY KÜZDELEM

SZEGHALOM ÉS DÖMSÖD: TISZTULNAK AZ ERŐVISZONYOK

A szeghalmi Szisz Ferenc-emlékverseny és a dömsödi erőpróba sem okozott csalódást az autókrossz szurkolóinak, mert a versenyzők mindkét helyszínen alaposan kitettek magukért.

SZÖVEG: LEGEZA MIKLÓS **KÉPEK:** ANDA, KUMMER, BENCZE

A szeghalmi születésű, híres magyar autóversenyző Szisz Ferenc emlékére rendezett versenyt a hazai bajnokság mellett a zónatrófeában is értékelték, így a magyarok mellett hat szlovák és egy osztrák, összesen 18 versenyző érkezett az alföldi versenypályára.

Touring Autocrossban a háromfős magyar gárda a szlovák Mitsubishivel induló Lubos Greguskával kiegészülve futotta versenyét. A magyar színekben Emődi Jani bácsi – aki egyébként a nagy többség megelégedésére a verseny rendezője is volt –, Lajos Gyula, mindkettő Mitsubishiben és Balogh László, BMW autóval állt rajthoz. Az időmérőt a sportágban újonc Lajos Gyula nyerte, de az előfutamokban a vendég Greguska már feltartóztathatatlan volt. A szlovák versenyző három előfutamot teljesített és három első helyet szerzett. Szintén egyenletes teljesítménnyel, három második helyet begyűjtve a nagy kedvvel versenyző Emődi János került második helyen a döntőbe, mögüle Balogh László indulhatott, és a finálé már nem hozott változást a sorrendben.

A Buggy 1600-ban a szlovák és osztrák vendégekkel kiegészülve tízfős mezőny rajtolt el a versenyen. Nevezett és indult Ábrahám Károly, Adam Pavol, Igor Vlasaty és David Gabriel is. Ábrahám az időmérő edzésen szlovák ellenfele mögött második lett, de a további eredménytáblákon nullás pontszám állt a neve mellett, ugyanis autójának motorja egy „odakerült” (?!) csavartól beállt. Az előfutamokban aztán Vlasaty első helyet szerzett a döntőre, mögötte a legeredményesebb Radák Attila lett, aki háromszor is 2. időt teljesített. A döntőben azonban változtak a dolgok: Vlasaty az első körben visszacsúszott a 6. helyre (!), és csak a negyedik körben küzdötte fel magát 4.-nek, aminél már nem is tudott feljebb lépni. Radák Attila eleinte megtartotta a 2. helyet, de hibát vétett, és végül a harmadik helyen ért célba, Adam Pavol (SK) és Andreas Hasler (A) mögött. A magyar értékelésben Illés Tamás lett a 2., a nagyon rég nem versenyző Klenáncz József pedig a dobogó 3. fokára állhatott.

Super Buggy-ban a szlovák Stefan Anderidesszel kiegészülve öt versenyző állt rajthoz a divízióban, de Szabó Kálmán autója még az edzés alatt véglegesen megállt. A futam a szinte már papírformának mondható eredményt hozta: ifj. Szabó Kálmán mindent vitt, az edzés, az előfutamok és a döntő is az övé volt. Második a szlovák vendég Stefan Anderides, a harmadik Oros Sándor lett.

Dömsödön is kiváló idő, pálya, így megfelelő hangulat fogadta a mezőnyt, különösen, hogy a közönség két, eddig „pihenő” hazai pilótát is láthatott a legjobbak között, méghozzá a nap legizgalmasabb versenyén. Történt ugyanis, hogy a Buggy 1600-ban a bajnoki éllovasok mellett a junior korú Klenáncz Szabolcs és édesapja is elindult. És amit ezen a vasárnapon maguk körül láttak, az nem lehetett mindennapi… Történt ugyanis, hogy már nem sokkal a rajt után összeakadt az Ábrahám–Radák–Szabó-Illés négyes, előbbinek csak nehezen sikerült újraindulni, utóbbinak az ütközések miatt a kereke tört. Az idősebb Klenánc került az élre, a túrkevei pilóta pedig a mezőny végéről kezdett eszeveszett üldözésbe. Nem sokkal később már Radák vezetett, de egy kemény előzés során Ábrahám utolérte, és megfosztotta a kanizsai versenyzőt az első helytől. A királyság azonban csak pünkösdi volt: az ezüst színű autó motorja nem sokkal a vége előtt kilehelte a lelkét, így alakult ki a Radák-Klenáncz-Szabó dobogó… Az ifjabb Klenáncz kocsija csak két körig bírta.

A Super Buggy-ban is láthatott a közönség egy családi kettőst, de ott az ifjabb Szabó Kálmánnak jött össze minden, míg az édesapa autójának motorja – már-már hagyományosnak mondható módon – korán megadta magát. A túrkevei fiatalember így idén már negyedszer győzött, mögötte Oros Sándort, Tóth Sándort és Lux Jánost intették le.

A karosszériás autók futamán folytatódott az Emődi János-Lajos Gyula csata, amelyből ezúttal a szeghalmi veterán és Mitsubishije került ki győztesen. Az állás azonban 3-2 az ellenfele javára…









Fent a nagy 1,6-os dömsödi összecsattanás, lent a karosszériás autók két bajnokesélyese, Emődi János és Lajos Gyula

A bajnokságok állása

DIV TAX	
1. **Lajos Gyula**	94
2. **Emődi János**	91
3. **Balogh László**	15
Buggy 1600	
1. **Radák Attila**	75
2. **Illés Tamás**	56
3. **Ábrahám Károly**	53
Super Buggy	
1. **Ifj. Szabó Kálmán**	80
2. **Tóth Sándor**	60
3. **Oros Sándor**	51

ÍGY LÁTJÁK ŐT

CÉLKERESZTBEN SZABÓ KRISZTIÁN



Nyirádon Asi is szurkolt Krisztiánnak. A ralibajnok büszke, ha egy magyar tehetség sikereket ér el a nemzetközi porondon

A kétszeres junior autókrossz Európa-bajnok Szabó Krisztián idén feljebb lépett, és már a felnőttek között, a Buggy 1600 kategóriában üldözi tovább a sikereket. Nem is rosszul: negyedik versenyének végén már a dobogón ünnepelhetett.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT **KÉPEK:** GÁSZLER KRISZTIÁN

Az XLavina Pap Motorsport 19 éves pilótájának pompás idei eredményein felbuzdulva, sikeres magyar autóversenyzőket és egy Szlovákiában élő magyar technikai ellenőrt kértünk meg rá, hogy mondják el, ők hogyan tekintenek kétszeres junior Európa-bajnok honfitársunk fejlődésére, és milyen jövőt jósolnak neki az autósportokban.

Kárai Tamás *(Európa-bajnoki 2. helyezett autókrossz-versenyző)*: „Krisztián egy nagyon ügyes srác, és ha így folytatja, szép jövő vár még rá az autóversenyzésben. Már a junior kategóriában is jól ment neki, és most a felnőttek között egészen jó eredményeket tud elérni, ami egyáltalán nem szokványos ilyen erős mezőnyben. Az ő kategóriájában van körülbelül 10-15 pilóta, aki nyert már Eb-futamot, és bármikor képes lehet újra nyerni, úgyhogy tényleg nem egyszerű odakerülni az elejébe. Az első ötbe, esetleg háromba még oda-oda lehet érni, de a győzelemhez tényleg nagyon össze kell jönnie mindennek. Talán a nyirádi Eb-n egy kis szerencsével és egy jó rajttal akár a győzelemre is lehet esélye, de ez mindenképpen hatalmas bravúr lenne tőle."

Ábrahám Károly *(többszörös magyar bajnok autókrossz-versenyző)*: „Nagyon-nagyon sokat fejlődött Krisztián az utóbbi időben, és ő eleve egy ügyes srác, aki kivételesen gyorsan tanul. Volt egy nagyon jó előélete is, hiszen a síelésben is sikeres volt, aztán az autókrosszban a juniorok között kétszer is Európa-bajnok lett, most pedig a felnőttek között rövid idő alatt felvette azt a tempót, amit mi megyünk, sőt már lassan kezd egy kicsit túl is tenni rajtunk. Pedig nincs egyszerű dolga, mert a Buggy 1600-ban van szinte mindig a legnépesebb és a legerősebb mezőny az Európa-bajnokságon, úgyhogy ahhoz, hogy valaki itt jó eredményt érjen el egy versenyen, tényleg a topon kell lennie. Én nagyon szép jövőt jósolok neki a folytatásra: már rövid távon mindenképpen az Eb élmezőnyéhez fog tartozni, hosszú távon pedig biztosra veszem, hogy előbb-utóbb Európa-bajnok lesz ebben a kategóriában."

Pethő István *(korábbi magyar bajnok ralipilóta)*: „Már most nagyon tehetséges pilótának tartom Krisztiánt, és ennél még csak ügyesebb lesz. A tehetsége megvan hozzá, hogy nagyon sokra vigye autóversenyzőként, már csak az a kis plusz kell neki, amit az évek, és a rutin hoz magával, hogy igazán kiforrott versenyző váljon belőle. Biztos vagyok benne, hogy az autókrossz után más kategóriákban is jól boldogul majd."

Asi *(abszolút magyar bajnok ralipilóta)*: „Én mindig örülök és büszke vagyok rá, amikor egy magyar versenyző szép sikereket ér el nemzetközi szinten, hiszen ez az egész magyar autóversenyzésnek a dicsőségére válik. Fontos, hogy megbecsüljük az értékeinket, és Krisztián mindenképp értéke a magyar autósportnak. Ő egy tehetséges srác, akinek megadatott, hogy már ilyen fiatalon azt csinálja, amit igazán szeret, és őszintén kívánom neki, hogy élni is tudjon ezzel a lehetőséggel. Ehhez rengeteg kitartásra, türelemre és alázatra lesz szüksége – amiben tudok, én a segítségére leszek. Remélem, még sokáig büszkék lehetünk rá és az eredményeire."









A legkisebbek között Markos Márk forgatja a legügyesebben a gokart kormánykerekét, de szorosan ott a nyomában Körmöczi Gergő





DUPLA ÉLVEZET

KECSKEMÉT ÉS PANNÓNIARING

Az MNASZ–MGSZ eseménynaptára az elmúlt négy hétben két futamot is tartogatott a pilóták számára. Először Kecskeméten gyűltek össze az ob versenyzői, majd a Pannóniaringen a nemzetközi mezőnnyel egészültek ki egy CEE hétvége erejéig. Hargitai Sándorral, az MGSZ elnökével beszélgettünk a két futamról.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI **KÉPEK:** FARKAS KRISZTIÁN



– Hogy sikerült a kecskeméti futam?

– Ami a nevezőket illeti, nem lehet panaszunk: 78 indulónk volt, és meglepően sok nézőnk. Tudja, mi már azért ismerjük egymást névről, arcról, vérmintáról, miegymásról, és feltűnik, ha új valaki a pálya környékén: most ez történt. Nagyon sokan voltak, aminek nagyon örültünk. Ez az ob 5-6. fordulója volt, és a harmadik versenyhétvégénk. A versenyt Márton László és fia segítségével az MGSZ rendezte, ők a kecskeméti pálya üzemeltetői.

– Történt valami rendkívüli a hétvégén?

– Mókusz Szilveszter a Formula Open indulója egyszer egy padlógázas kanyarban elfelejtett kanyarodni, és egyenesen próbált átmenni rajta. Hál'Istennek nem lett semmi baja, de még a kartjának sem. Utólag ő maga sem értette, hogy mi történt... Ezenkívül voltak a szokásos koccanások, csatározások, de ezt leszámítva minden a szokásos módon zajlott.



– Az eredmények tekintetében is?

– Nagyjából. De például meg lehet említeni Bernáth Zoltánt, aki nagyon régen sokáig kartozott, de kihagyott jó pár évet. Most visszajött, látott és győzött – mindkét fordulóban. De ugyanezt elmondhatjuk Németh Csabáról is, aki úttörő bajnok volt, még a simsonos időszakban: most ő is visszatért, és nagy csatát vívott Bernáthtal, de végül be kellett érnie egy második és egy harmadik hellyel. Egyébként mondhatjuk, hogy a kecskeméti a visszatérők hétvégéje volt, mert a Rotax Max győztese, Szombathelyi Bence is korábbi többszörös bajnokunk volt, kihagyott pár évet, most visszajött és nyerte az összes fordulót Kecskeméten. De, hogy még példát mondjak: SWF-ben, a négyütemű-ek között Baló András győzött mindkét futamban, aki egyébként rendezőnk, és régóta ugyan, de már csak időnként ül kartba. Most megtette, és meg is nyerte a hétvégét. Rotax Max Mastersben Hornyák István úgy tűnik, kibérelte

A bajnokságok állása

Maxterino:

1. **Markos Márk** (TTS Bau Racing)	347
2. **Körmöczi Gergő** (Visual Motorsport SE)	329
3. **Major Bence** (Visual Motorsport SE)	317

Rotax Max:

1. **Wieszt Jankó** (Kálmán Motorsport)	340
2. **Ferencz Márk** (TTS Bau Kft.)	327
3. **Fodor Árpád** (Energy Sportbusz)	324

DD2

1. **Tóth Péter** (Hargitai Racing)	357
2. **Locskai Lajos** (Hargitai Racing)	331
3. **Hargitai Győző** (Hargitai Racing)	326

Super World Formula

1. **Baló András** (Visual Motorsport)	200
2. **Attramini Mirko** (Visual Motorsport)	160
3. **Pénzes József** (Pénzes ASE)	83

Rotax MiniMax

1. **Rónai Tamás** (CRG Gokart SE)	350
2. **Mick Wishofer** (Kálmán Motorsport)	331
3. **Kovács Marcel** (Visual Motorsport)	318

Rotax Max Junior

1. **Hercsik Vince** (Kálmán Motorsport)	351
2. **Németh Balázs** (CRG Gokart SE)	335
3. **Darvasi Marcel** (Kálmán Motorsport)	333

Rotax Max Master

1. **Hornyák István** (Energy Sportbusz SE)	354
2. **Fekete Balázs** (Kálmán Motorsport)	317
3. **Nagy Tibor** (Energy Sportbusz SE)	313

Formula Open

1. **Németh Csaba** (Hargitai Racing S. K.)	136
2. **Kovács Gábor** Roland (CRG Gokart SE)	126
3. **Anda Csaba** (Bálint Team)	123







magának az első helyet, mert most is első lett mindkét fordulóban. Hercsik Vincze és Tóth Péter hozták a formájukat: nyerték a Rotax Max Junior és a DD2 futamait.

– A Pannóniaringen mi volt a helyzet?
– Több mint százan voltunk, de ebből úgy húsz külföldi indulónk is volt: Görögországból, Csehországból, Lengyelországból, Szlovéniából, sőt itt volt egy világbajnok is: az angliai Ben Cooper, aki hivatalosan nem indulhatna, de elengedtük, mert nem akart sem pontot, sem kupát, sem semmit. Ő azért jött csak, hogy Kancsár Ferenccel összemérje magát, akivel együtt indulnak az Eb-n. És Kancsár Feri mindkét napon elverte... És egy másik példát, ha említhetek: DD2-ben Tóth Péter ugyan kikapott most Klemen Presserntől, de még mindig vezeti a CEE bajnokságot. Maxterinóban Markos Márknak nagyon jó versenye volt: mindkét fordulót nyerte. Egyébként iszonyú kánikula volt, de ez nem vette el a remek hangulatot. A következő versenyünk Dunaszerdahelyen, Szlovákiában lesz – remélem, hasonló körülmények között.





ÍGÉRETES

A 14 esztendős Góth Viktor szép teljesítményt nyújtott a Pannónia Ringen, ahol a junior pilóta egy kiváló warm-up után egy kevésbé sikeres időmérőn a 13. helyre kvalifikálta magát. Az elődöntőben innen küzdötte fel magát a 7. helyig. A döntő futamban a 9. helyen intették le a kockás zászlóval. Pődör Balázs tanítványa 2008-ban, a Csömöri Kart Farmon egy gokart-tábor alkalmával került közelebbi kapcsolatba a versenyzéssel. Rá egy évre – egy, az edzésekre és futamokra bérelt gokarttal – az Easykart-sorozatban második helyezést szerzett. Tavaly aztán már saját motorral, egy használt CRG vázzal a junior bajnokságban a 3. helyen végzett. Most a Pannonia Ringen kapta meg az új CRG vázat, mely jobb eredményeket hozhat számára a nem éppen könnyű mezőnyben. Viktor kevés szabadidejében az UKSC-ben kajakozik, és arra is figyel, hogy jó tanulmányi eredményét továbbra is megtarthassa a Dózsa György Gimnáziumban.





ALONSO GOKARTJÁVAL

BENDÉÉK BÍZNAK AZ ÚJ VERSENYGÉPBEN

Bende Dániel öt éve szeretett bele a száguldásba, de csak nemrég ülhetett abba a 2011-es fejlesztésű Alonso-gokartba, amely az eddigi legjobb versenygépe. A hozzá fűzött reményekről és az eddigi tapasztalatokról beszélgettünk az édesapával, Bende Györggyel.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI KÉPEK: TDK

– Hogy muzsikál az új technika?
– Látványosan jobban megy most már Dani. Nagyon hamar megszokta az új gokart másfajta vezetési stílusát, és már az első pillanattól jobban érzi magát ebben. Az eredményei is javulnak: míg az első futamunkon, Gyöngyösön, körönként másfél-két másodperccel voltunk lemaradva az élmezőnytől, a legutóbbi, Pannónia Ringen rendezett versenyen már csak 5-6 tized volt a különbség. Ez hatalmas fejlődés.

– Azt mondja, új a vezetési stílus: menynyiben?
– Ez a gokart a pályán sokkal jobban viselkedik, mint az eddigiek. Ahogy gumizódik az aszfalt, úgy javul a gokart is. Mindezt már a gyári, alapbeállításokkal is tudja. Mi csak a motort kalibráljuk, mással nem is kell foglalkoznunk, mert annyira jó ez a váz. Ennek egyébként az anyagösszetétele is más, ami lehetővé teszi, hogy kanyarok előtt valahogy nem annyira ideges a váz, ami Danit is arra készteti, hogy ne fejjel menjen a falnak, hanem higgadtabban tudjon vezetni. Ahogy kapkodni kezd, a váz is elkezd csúszni. Amióta Dani kezd ráérezni, azóta úgy megy a pályán, mintha zsinóron húznák.



Bendéék Szép Ferenc csapatfőnök instrukcióit hallgatják a futam előtt

– A vázon kívül van olyan előnye a típusnak, amiért hosszú távú társa lehet Daninak?
– Mint említettem, hogy még csak a motort állítgatjuk, és minden másban gyári beállításokkal megyünk, ugyanis nagy előnye az Alonso-gokartnak, hogy különböző fejlesztési csomagokat lehet majd vásárolni hozzá, úgyhogy ahogy javul, vagy ahogy egyre jobban kiautózza Dani a jelenlegit, úgy lehet az igényeinknek megfelelően tovább fejleszteni. De a következő lépcsőig természetesen még nekünk is van mit fejlődnünk…





VEZETIK A BAJNOKSÁGOT

CSAPATBAN A HARGITAI SE A LEGJOBB

A hazai gokart OB utóbbi két futama után a Hargitai SE még mindig vezeti a csapatbajnokságot. Ehhez kellett az a két nagyon sikeres hétvége, amit Kecskeméten és a Pannónia Ringen teljesítettek a versenyzőik...

SZÖVEG: H. PÁJER ANI **KÉPEK:** FEKETE KRISZTIÁN

– Hogy szerepeltek a pilóták a két legutóbbi futamon? Mi a helyzet a DD2-ben? – kérdeztük a csapat vezetőjét, Hargitai Sándort.
– A tavalyi Rotax Max-bajnok, Tóth Péter hozta a tőle várhatót Kecskeméten: mindkét fordulóban ő lett az első. A Pannónia Ringen Klemen Pressern mögött második lett a két futamban, de ez mit sem változtat azon, hogy vezeti a DD2-t és a CEE-t is. A DD2-ben egyébként az első négy helyen jelenleg a mi csapatunk tagjai állnak. Locskai Lajos a második, Hargitai Győző, többszörös bajnokunk ott most a harmadik helyen áll.



Hargitai Levente a csapat legfiatalabb tagja, így van még mit tanulnia a nagyoktól

– Maxterinóban egy indulója van a Hargitai SE-nek...
– Igen, Hargitai Levente. Neki sokat kell még tanulni, bár évről évre nagyon sokat fejlődik. De mostanában egyébként sem jön ki neki a lépés: valahogy nem tudja megmutatni, ami benne van. Vagy enervált, vagy nem ide fókuszál, de szerintem ezt le fogja győzni, és később minden rendben lesz: ő gyerek, és sok ideje van még.





– Formula Openben viszont nagyon sok indulójuk van...
– Igen, sőt ott Németh Csaba vezeti is a bajnokságot – annak ellenére, hogy a pannóniaringes futam nem sikerült számára a legjobban. A kecskeméti viszont annál inkább, hiszen a szintén nálunk induló Bernáth Zoltánnal nagyon nagy csatában maradt csak alul: onnan egy második és egy harmadik eredményt hozott el.

– Mivel vezetik a csapatbajnokságot, gondolom felesleges kérdeznem, hogy elégedett-e...
– Igen... Nagyon elégedett vagyok a fiúkkal: sokat dolgoznak, edzenek, de látványosakat fejlődnek is. Ilyen szempontból a kecskeméti hétvége eredményesebb volt, mert ott nyertük a csapatértékelést, míg a Pannónia Ringen csak a harmadikak lettünk. Ezzel együtt is még öt ponttal mi vezetünk, így nincs okom elégedetlenségre.

KIS VERSENYZŐ – NAGY KÜZDELMEK

IFJ. URBIN GYÖRGY ÉS A VERSENYKILOMÉTEREK



Két éve, egy forró augusztusi nyári nap végén – asmikor még az aszfalt is egy grillsütőre emlékeztetett – kezdődött az igazi „versenyszerelem”, amely rögtön hatalmába kerítette ifj. Urbin Györgyöt, becenevén Gyuszikát.

SZÖVEG, KÉP: TDK

– Milyen volt megízlelni elsőnek azt, amire annyira vártál, hogy szinte remegő kézzel nyúltál a kormány után?
– Amint beültem a gokartba, már indulni is akartam, nehéz volt kivárni, amíg elmagyarázzák, hogy mire figyeljek oda, és hogy mi mire is való.

– Ebben az évben már elkezdtél arra készülni, hogy következő évben elindulj az Országos Bajnokságban. Milyen volt ez a felkészülés?
– Télen is edzettünk – akár fújt, esett, havas vagy jeges volt a versenypálya, mentünk folyamatosan, hogy minél többet tanuljak az első megmérettetésemig. Minden héten legalább kétszer gyakoroltunk, azaz gokartoztunk, fizikai és szellemi felkészülést tartottunk.

– Már az első évben nagyon sok technikai problémád adódott, mely az idén is többször akadályokat gördített eléd, és sokszor elkeseredtél, de a „versenyszerelem” továbbra is benned él, és nem adtad fel. Hogyhogy semmi nem tudja elvenni a kedved ettől a sporttól?
– Mindenem a gokart. Sajnos, ami tavaly gondot jelentett, az idén is már többször felütötte a fejét, és nehezen tudunk túllépni rajta. De azt gondolom, hogy ez a sport az életem része, és minden nehézség ellenére az is marad!

A fiatal gokartos minél többet gyakorolna, hogy feljebb léphessen a ranglétrán



– Vége a sulinak, és még több szabadidőd marad. Mentek nyaralni, és folytatódnak az edzések?
– Igen, biztosan megyünk nyaralni, de jelenleg még csak a versenynaptár felénél járunk, és nagyon szeretnék előrébb lépni a pontállásban. Ezért minden alkalmat ki akarok használni, hogy edzeni tudjak, és tudjam bizonyítani, hogy mire vagyok képes. Győzni akarok!

– Mi a terved az idei év végére?
– Természetesen szeretnék az összesítésben a lehető legjobb helyen végezni, és bízok abban, hogy a technika ördöge elmegy aludni, és mi azonnal léphetünk előrébb, és végezhetek akár a dobogó első fokán is…

– Fantasztikus, ami energia, szeretet és alázat árad belőled, amikor erről a sportról beszélsz. Kívánom, hogy sikerüljön elérni idei és távolabbi céljaidat!
– Én pedig szeretném megköszönni támogatómnak, Tóth Imre bácsinak, édesanyámnak, édesapámnak, szerelőmnek és oktatómnak, hogy mellettem állnak, és mindent megteszenek, hogy sikereket érjek el.

KART FIGHT

A RED BULL SIÓFOKI KIHÍVÁSA

Az elmúlt néhány héten az ország nyolc városában rendezték meg az amatőrök számára kiírt Red Bull Kart Fight selejtezőit, melynek döntőjét Siófokon tartották.

SZÖVEG: FARKAS KRISZTINA **KÉPEK:** BUCZKÓ ANDOR

















A Balaton fővárosában a kánikula sem rettentette el az embereket attól, hogy kitelepedjenek az utcai pálya kordonjai mellé és végigizguljanak egy-egy futamot kedvencükért, netán ismerősükért-rokonukért. A pilótajelölteknek szerencséjük volt, a hőséget nem tetőzte tovább a szervező azzal, hogy a versenyzőknek tűzálló ruhát írt elő, csak a sisak volt kötelező, de így is akadt, aki versenyoverallt húzott.

Hogy a szabadedzések, időmérő edzések és a döntő futam között a résztvevők szusszanhassanak egyet, s a közönség ne unja el magát ezalatt, a rendezőség betétfutamokkal kedveskedett a nagyérdeműnek: a média, a celebek és a sztárversenyzők is próbára tehették a tudásukat. Az autós újságírók futamában munkatársunk, Buczkó Andor is elindult, s éppen csak lemaradt a dobogóról: a negyedik helyen intette le őt a kockás zászló.

A celebfutam sok érdekességet hozott. Az indulók: Dukai Regina, Cooky, Czollner Gyula, Gergely István, Gianni és Szujó Zoltán voltak. A két helyszíni kommentátor, Kővári Barna és Szujó Zoltán minden indulót megkérdezett a gokartos előéletéről, de senki sem állította, hogy gyakorlott versenyző volna. Ez az eredményekben tükröződött is, sőt Dukai Regina szemmel láthatólag tartott az egésztől: olyan lassan vezette járművét, hogy Kővári Barna hiába bíztatta a legkedvesebb szavakkal, sokszoros körhátrányban zárta a futamot, melyet végül a Forma-1-es kommentátor, Czollner Gyula nyert.

A legnagyobb érdeklődés természetesen a három sztár két futamát kísérte. Rajthoz állt Kiss Pál Tamás GP3-as versenyzőnk; a ralilegenda, Carlos Sainz fia, Carlos Sainz jr.; illetve Jean Eric Vergne, aki szintén a Formula Renault sorozatból érkezett, és végül meg is nyerte az erőpróbát.

A Super 8 döntő nyertese Herman Tibor lett, aki az élményen kívül egy kétszemélyes F1-es hétvégi belépővel is gazdagabb lett…











EGYÜTT EGYMÁSÉRT

SZLOVÁKIARING: GYORS SZOMSZÉDOLÁS

Június végén futották a Duna Autó Autós Gyorsasági Országos Bajnokság V-VI. fordulóját a Dióspatony melletti Slovakia Ringen. A verseny egyben helyi bajnoki és FIA Közép-Európa Zóna Trófea futam is volt.

SZÖVEG: TDK **KÉPEK:** KOLLÁR, SPEEDLIGHTPHOTO

Több mint száz versenyző indult az 5922 méter hosszú, tavaly átadott pályán megrendezett versenyen. 2010 után a magyar bajnokság mezőnye már másodszor látogat a szlovák pályára, így a mezőny nagy részének már ismerős volt annak vonalvezetése, de akadtak persze olyanok is, akik most ismerkedtek meg a pályával. Az időjárás néha megtréfálta a versenyen résztvevőket, csütörtök este például egy özönvízszerű eső zúdult a környékre, és akadtak csapatok, amelyek sátrában bokáig érő víz állt. Szombaton is volt pár zápor, megnehezítve a versenyzők dolgát, vasárnap azonban – pár csepptől eltekintve – elkerülte a pályát az eső.

A versenyprogram szombaton a 2000 köbcenti alatti (E1-2000) túraautók futamával indult. Gáspár Csaba jól kapta el az indulást, megőrizte vezető pozícióját. A lotusos Thomas Kusy kihasználta az autója súlyelosztásából adódó remek rajtkészséget, és a célegyenes végéig a második helyre jött föl az ötödik rajtkockából, sőt kis híján átvette a vezetést. Csaba a mögötte jövő márkatársakra figyelt, és annyira meglepte a jobb oldalon megjelenő Lotus, hogy elrontotta az első kanyart, és mire sikerült befordulnia, addigra Matej Homola és Zdeno Mikulasko is megelőzték. A látványos rajt után aztán hamar helyreállt a papírforma a cseh Kusy számára, és visszaesett az ötödik helyre, Nagy Norbert mögé. Az élen a szlovák Mikulasko és honfitársa küzdöttek egymással, míg kissé hátrébb Gáspár Csaba és Nagy Norbert csatáztak a harmadik helyért. Néhány kör múlva azonban az éllovasnak egy bokszutca-áthajtásos büntetést ítéltek a versenybírák, mivel a start során még a piros lámpák elalvása előtt megmozdult az autója, a pilóta végül a negyedik helyre tudott visszatérni. Gáspár Csaba időközben egyre jobban távolodott a mögötte autózó Nagy Norberttől, és közelített Homolára, ám támadás indításához már nem volt elég a 25 perc + 1 körös versenytáv, a befutó sorrendje Homola, Gáspár, Nagy lett. A magyar bajnoki értékelésben Gáspár Csaba állhatott a dobogó legfelső fokára, őt Nagy Norbert követte, és a szlovák Julius Konček lett a harmadik az F-2000 géposztályban.

1600 cm^3 alatt Mohácsi Ákos és Major Benedek vívtak csatát a rajt után az első helyért. Mink Zoltán az utolsó rajthelyről indult, mivel az időmérő edzésen a legelső mért körében a sóderágyban kötött ki, ahonnan csak az edzés vége után tudták kihúzni, így nem volt értékelhető ideje. Ennek ellenére remek startot véve hamar átverekedte magát a mezőny hátsó régióján, és a második körben már a géposztály első helyén autózott, Mohácsi Ákos előtt. Az 1,6-osok között Major Benedek haladt ekkor a harmadik helyen. Néhány kör elteltével azonban Mink autója lelassult és Mohácsi, illetve Major is megelőzte. Később a Honda újra erőre kapott, és vissza tudta szerezni a helyét Lotustól. Magyar bajnoki értékelés 1600 cm^3 alatti géposztályában végül Mohácsi Ákos lett az első, ez az abszolút 15. helyet jelentette. Őt kevesebb, mint fél másodperc különbséggel Mink Zoltán követte. Sokáig úgy nézett ki, hogy Bánkuti Gábor állhat még fel a dobogóra, de az utolsó körben lelassult a Peugeot 207-es, így Major Benedek végzett harmadikként. Az A-2000 géposztályban Dr. Laczkó László győzött, Karajanisz Manolisz lett a második.

Vasárnap a rajtrács első három helyét ismét az ex-WTCC-s Alfa Romeók foglalták el. A pole-ból Matej Homola indulhatott, utána Gáspár Csaba és Nagy Norbert sorakoztak föl. Ennek ellenére a legjobban ismét a negyedik helyről induló Thomas Kusy kapta el a rajtot, sőt ő is fordulhatott el elsőként a célegyenes végén. A három alfás pilóta közül Nagy Norbertnek eszmélt legelőször, így ő kezdhette meg a Lotus üldözését. A harmadik Gáspár Csaba volt, aki az indulásnál egy kissé túlpörgette a kerekeket, mégis sikerült Matej Homola elé kerülnie, aki a legtöbbet veszítette a rajtnál. A három Alfa ismét hamar maga mögé utasította a Lotust, és pillanatok alatt elszakadtak a mezőnytől, szinte csak méterekre haladva egymástól. Rendkívül látványos csatát vívtak körökön keresztül, hol Gáspár támadta Nagyot, hol Homola Gáspárt, attól függően, hogy a pályának éppen melyik részén jártak. Leghamarabb az ifjú szlovák pilóta szánta el magát, és előbb Gáspár Csabát, majd nem sokkal később Nagy Norbertet is megelőzte, és hamar el is szakadt tőlük, ha nem is nagyon, de éppen eléggé ahhoz, hogy elkezdhesse a saját tempóját autózni. Ezután a két magyar kezdett vívni egymással. Csabának egyszer sikerült is néhány méter erejéig megelőznie vetélytársát, de Norbi akkor még visszavette a pozícióját. Rövidesen Gáspár ismét támadásba lendült, és akkor már Nagy kénytelen volt engedni. Ezt követően az élen már nem változott a sorrend, Homola, Gáspár, Nagy volt a befutó sorrendje. A magyar értékelésben a 2 liter alatti kategória futamának győztese Gáspár Csaba lett, második Nagy Norbert, a harmadik Strider Zoltán Alfa Romeo 147 GTA-val. Ugyanez lett az F-2000 géposztály sorrendje is.

Az F-1600 géposztály futamát Mink Zoltán nyerte Honda Civic-kel, a Lotus Exige-gel versenyző Major Benedek, és a Peugeot-s Bánkuti





Galambos Szabolcs kétszer is felállhatott a pódiumra Szlovákiában



A szlovák pályán elsőrangúak voltak a körülmények és a kiszolgálás, és ezúttal nem csak a lenti kép főszereplőjére gondolunk

Gábor előtt. A szombati napon győztes Mohácsi Ákos a verseny féltávjánál Suzukijával a pálya szélére gurult, és föladni kényszerült a küzdelmet. Az A-2000-ben a szombati naphoz hasonlóan Dr. Lackó, Karajánnisz lett a sorrend.

A nem sokkal korábban lezúdult eső miatt a 2000 cm^3 fölötti túraautók (E1+2000) szombati versenye vizes pályán indult. Mivel az eső már elállt és a magas hőmérséklet gyors száradást vetített előre, a mezőny slickkekkel vágott neki a versenynek. A harmadik kockából induló Walter Csaba Porschéjával hatalmasat rajtolt, és szinte állva hagyta az előtte álló márkatársat, Andy Studenicet és a Saleent kormányzó Miro Konopkát. A rajtnál összegyűjtött előny aztán hamar elfogyott, és többen is megelőzték a magyart. A rajtrács végéről Porsche 997 Cup-pal rajtoló Zdeno Mikulasko egyszerűen átrágta magát a mezőnyön, és a második körben már ő vezette a versenyt. A negyedik körben a saleenes Miro Konopka kénytelen volt feladni a versenyt, így a Ferrari F430-at kormányzó Max Stanco vette át a második helyet. A BMW Alpina GT3-al versenyző Barta Attila a kezdeti megtorpanás után elkezdte a felzárkózást, és a negyedik helyig menetelt. A futamot végül Zdeno Mikulasko nyerte Max Stanco és Andy Studenic előtt. A Kalaschnikov Nagytúraautók bajnoki értékelésében a sorrend Zdeno Mikulasko, Max Stanco és Barta Attila volt. Ugyanez lett a végeredménye az F+3500 géposztály értékelésének is. Az F-3500 géposztályban Pawel Potocki állhatott a dobogó legmagasabb fokára, Herter Gusztáv lett a második. A nagy túraautókkal indított Lotus Cup Eastern Europe versenyét a szlovák Tomas Kusy nyerte Vizin Tamás és az osztrák Klaus Requat előtt.

A vasárnapi futama látványosan kezdődött. Bár a rajt baleset nélkül lezajlott, de az első kockából induló Tomás Liedl Audi TT-je egy kissé megtorpant, így a második helyről rajtoló Max Stanco és a harmadik rajtkockából startoló Zdeno Mikulasko is megelőzték őt. Sőt Mikulasko még Stancónál is szemfülesebb volt, így ő fordulhatott el elsőnek a célegyenes végi jobbos kanyarban. Az első körben aztán elég nagy volt a kavarodás, az élen haladó három autó között többször cserélődött a sorrend. A második kört Stanco, Liedl, Mikulasko sorrendben kezdték meg, de Liedl keményen támadta Stancót, és sikerült is megelőznie. Ezután viszonylag hamar szétszakadt a mezőny, komoly csaták nem alakultak ki. A hátsó régiókban még Keskeny László küzdött kicsit Herter Gusztávval, de a Seat Leon nincs egy súlycsoportban az S2-es Audival, így Keskeny került ki győztesen a párharcból. A futamot Tomas Liedl nyerte, a második helyen Stancót, a harmadikon Mikulaskót intették le. Szomorú tény, hogy az ob szempontjából érdekes Kalaschnikow nagytúraautók versenyében illetve az F+3500 géposztályban egyetlen magyar sem végzett dobogós helyen: mindkét értékelésben Stanco, Mikulasko és Konopka volt a sorrend. A Lotus Cup Eastern Europe vasárnapi futamából szombathoz hasonlóan Tomas Kusy került ki győzedelmesen, megelőzve a második helyen célba érő Vizin Tamást, a harmadik Burkus Egon lett.



A formula autók futamát Fekete Krisztián kezdhette az élről, majd magabiztos rajt-cél győzelmet aratott. A versenyben sokáig Tomáš Jung haladt a második helyen, őt Mendre Róbert követte, aki körülbelül a fél féltávjánál utolérte a szlovák versenyzőt, és viszonylag könnyedén megelőzte. Ezt követően azonban Jung ismét felgyorsult, és támadni kezdte a magyart, ám az sikeresen visszavert minden próbálkozást. A magyar bajnoki értékelésben az E-2000-es autók között Fekete Krisztián győzött Mendre Róbert előtt, a harmadik Galambos Szabolcs lett. Bár az utolsó körig Eszenyi László autózott Galambos előtt, de a verseny végére Eszenyinek kifogyott az üzemanyag az autójából, így elveszítette pozícióját. Az E-1600-os géposztályban Tóth Csaba rajtolt az élről, de a jobban gyorsuló







Lőrincz Péter az első kanyarig megelőzte. Tóth a kör felénél visszavette a vezető pozíciót, és a kanyarokban sokkal gyorsabb Formula Renault előnyét kihasználva a célig meg is őrizte azt.

A vasárnapi időmérő edzést szintén Fekete nyerte, csapattársa Mendre Róbert a második rajtkockába kvalifikálta magát, mégis a bokszutcából volt kénytelen nekivágni a versenytávnak, ugyanis gondok akadtak az autóval. Az első kör végére aztán már Eszenyi László mögött haladt, és a második körben meg is előzte. Ekkor Fekete, Jung, Mendre volt a sorrend. A negyedik körben a szlovák Tomáš Jung a célegyenes végén utolérte Fekete Krisztiánt, és a féktávon viszonylag könnyedén megelőzte, majd körről körre növelte előnyét. Ezután a verseny háromnegyed részéig nem történt túl sok izgalmas, akkor azonban az élen haladó Dallarának kinyílt a motortakaró burkolatának bal oldala, és egy vitorlához hasonlatosan ágaskodott fölfelé. Ez azonban különösebben nem zavarta a szlovák pilótát, mert tovább növelte előnyét Feketével szemben, és a versenytáv további részét így teljesítette. A versenyből már csak négy perc volt hátra, amikor Eszenyi László kőzetmintát vett a sóderágyból, mint később elmondta, az első kerekei teljesen elkoptak. Vissza tudott térni a pályára, de ezalatt Galambos Szabolcs megelőzte. A futamot végül Tomáš Jung nyerte Fekete Krisztián és Mendre Róbert előtt. A magyar OB értékelésben az E-2000 géposztályban Fekete Krisztián állhatott a dobogó legfelső fokára, őt csapattársa Mendre Róbert és Galambos Szabolcs követte. Az E-1600-ban Tóth Csaba végzett az élen Lőrincz Péter előtt.

Rendkívül látványosra sikerült a Duna Autó Suzuki Bio Kupa szlovákiai szereplése. A pole pozíciót a tavalyi egyik futamot megnyerő ifj. Ficza Ferenc szerezte meg. Mellőle, némi meglepetésre, csapattársa, Tőzsér Áron várhatta a rajtot, ám neki sajnos igen rövidre sikerült az első futama, már a felvezető körben félre állt, eltörött a kerékagya. A rajtot ifj. Ficza és Bárkovics Zoltán is jól kapta el, Ficza azonban az első kanyarban lesodródott a kavicságyba, és csak a középmezőnybe tudott visszajönni. Ugyanott további „áldozatok" is maradtak: egy lökdösődés következményeként Csík János, Fáczán Zsolt és Laczkó Levente is kipördült. Az élen Tim Gábor egy ideig tartani tudta Bárkovicsot, de aztán kénytelen volt átadni a vezető pozíciót. Ficza visszakapaszkodott az élmezőnybe, majd fékhiba miatt elhagyta a pályát, és újra visszaesett. Végül a nyolcadik helyen ért célba, de így vasárnap újra az első helyről kezdhette a futamot. A futamot Bárkovics Zoltán nyerte Tim Gábor és Elekfy Witold előtt.

Vasárnap egy még izgalmasabb versenyt láthatott a közönség. Az első rajtkockából induló ifj. Ficza Ferenc előtt jó lehetőség kínálkozott, hogy csökkentse hátrányát a bajnokságban, hiszen Tim a hetedik, Bárkovics a nyolcadik helyről rajtolt. Ám sajnos megismétlődött a szombati jelenet, Ficza fékhiba miatt újra leszáguldott a pályáról, szerencsére ezúttal is csak helyezéseket vesztett. A rajt meglepetésemberei Tim Gábor és Tőzsér Áron voltak, az előbbi öt helyet jött előre, míg Tőzsér az utolsó helyről indulva ötödikként fordult az első kanyarban. Lévai Zoltán és Tőzsér viadalát kihasználva Elekfy Witold feljött a harmadik helyre, majd nem sokkal később Tőzsér is csatlakozott az első helyért küzdő hármas bolyhoz. A négy autó centiméterekre autózott egymás mögött, majd féktávon szálárnyékból kibújva próbáltak előzni. Ez így zajlott a futam végéig, Bárkovics az utolsó körig tartani tudta üldözőit, de ekkor Tim Gábor túljárt az eszén, és sikerült megelőzni. A leintésig hátramaradt pár kanyarban Bárkovics már nem tudott visszatámadni, így Tim nyerte a futamot. A harmadik helyen Tőzsér Áront intették le, az ő eredménye is bravúros, tekintettel arra, hogy a mezőny végéről küzdötte fel magát a dobogóra.

A Duna Autó Autós Gyorsasági Országos Bajnokságban most egy szokatlanul hosszú, két hónapos szünet következik. A folytatásra augusztus 26 és 28 között a Pannónia Ringen kerül sor.



A suzukisok megint csak nagyot küzdöttek,főleg Tim Gábor és Bárkovics Zoltán volt elemében

A bajnokságok állása

Kistúra 2000 cm^3 alatt	
Gáspár Csaba	56
Nagy Norbert	44
Julius Koncek	12
Kistúra 1600 cm^3 alatt	
Mohácsi Ákos	46
Mink Zoltán	34
Major Benedek	31
Nagytúra 3500 cm^3 alatt	
Matej Konopka	40
Herter Gusztáv	34
Szabó Ákos	6
Nagytúra 3500 cm^3 felett	
Mikulas Zdeno	46
Miroslav Konopka	41
Max Stano	34
Formaautók	
Fekete Krisztián	58
Mendre Róbert	40
Galambos Szabolcs	35
Suzuki Kupa	
Tim Gábor	111
Bárkovics Zoltán	100
Ifj. Ficza Ferenc	81

VISSZA A JÖVŐBE

ESZENYI LÁSZLÓ ÉS CSAPATA AZ ALAPOKTÓL ÉPÍTKEZIK

Több mint tíz éve versenyez Eszenyi László, most azonban csapatával egy hosszú távú projektet indított el, amelynek többek között az is része, hogy a Dallarából idén visszaült egy Formula Renault-ba.

SZÖVEG: H. PÁJER ANIKÓ **KÉPEK:** KOLLÁR ATTILA



„Próbálunk új irányba haladni, és felpörgetni majd az istállónkat.”

– Az első versenyen a neved mellett nincsenek eredmények: miért?
– Az idei év rendhagyó az elmúlt több mint tíz mellett, ugyanis most először fordult elő, hogy a privát életem, a munkám beleszólt a versenyzésembe, így az első futamon nem tudtam rajthoz állni.

– Azóta két futam volt, amelyek eredményei után a negyedik helyen állsz a bajnokságban. Elégedett vagy?
– Ha az egyik oldalról nézem, akkor nagyon-nagyon elégedett vagyok, ha a másikról, akkor meg nagyon nem. Ha arra gondolok, hogy most indítottunk el egy új csapatot, de igazán a nulláról, új emberekkel, sőt új autóval, hiszen visszaültem a Formula Renault-ba, ülés, néha gumik és edzés nélkül – ha ezeket számításba veszem, akkor nagyon elégedett vagyok az eredményekkel. Mindig versenyben voltunk, tehát ki nem kellett állnunk, és például olyan dolgok hátráltattak a jobb eredmény elérésében, hogy nem volt megfelelő gumink. Ha viszont pusztán a tabellát nézem és a megszerzett pontokat, akkor azt gondolom, lehetnénk előrébb is, hiszen ennél többre vagyunk képesek.

– Miért volt szükség ezekre a nagy változtatásokra?
– Egyrészt üzleti okai voltak, másrészt csapatot váltottam, hiszen eddig Szigetvári Matyiéknál mentem. Most próbálunk új irányba haladni, és a következő években mindenképpen szeretnénk felpörgetni majd az istállónkat: versenyzés tekintetében éppúgy, mint szponzori szempontból. Ennek viszont az az ára, hogy az első évben nem tudunk maximálisan teljesíteni. De nagyon fontos, hogy a meglévő támogatóknak nagyon hálásak vagyunk, mert ebben az átmeneti időszakban is látnak reklámértéket bennünk, és kitartanak mellettünk.

– Mennyi ideig voltál Formula Renault nélkül?
– Három évet mentem Dallarával.

– Elég volt ez ahhoz, hogy furcsa legyen visszaülni?
– Igen, mert mind a technikai adataiban, mind a vezetését illetően nagyon más a két autó. Ha olyan pénzügyi feltételekkel versenyezhetnék, mint a korábbi időszakban, akkor még mindig abban ülnék, mert az egy sokkal jobb kocsi. Most viszont hosszú távon az a terv, hogy ezt a Formula Renault-t az utánpótlás-nevelésre tartjuk fenn, és egy komolyabb autóval indulnánk a bajnoki címért, és mint ilyen, az elsődleges elképzelés egy Dallara, de a Formula Master is szóba került. Még nem dőlt el, de lesz új autó, és ennyi a biztos. Emiatt már szóba került a csapatbővítés is, de a formája még nem tisztázott. Én, mint versenyző, egyrészt élvezem a vezetést itt, másrészt azt az ígéretet tettem, hogy az érkező újoncokat szívesen segítem a tapasztalataimmal: elvégre van abból már több, mint tíz évnyi…

PROTOKOLL EURO KFT. 2193 Galgahéviz Arany J. u.1.
Sabina 2000
DARNYIK
Dr. Veres András ügyvéd irodája
Hodosi
FORMA
55
CBA Budavár Kft.
KÖZMŰ-TESZT KFT 1148 Budapest, Kolbis Margit u. 88. Tel.: 30/317-17-11
EIBENSTOCK e-eibenstock.hu
VULKÁN KFT 2022 Tahi Dózsa u. 2.
LACI

ERŐNYERŐ

TÓTH CSABA A RALIBÓL ÉRKEZETT A FORMAAUTÓSOK KÖZÉ

Huszonnégy éve került autóverseny közelébe Tóth Csaba, aki a ritkább utat választotta: először ralizott – vezetett és navigált is –, utána próbált szerencsét a gyorsasági szakágban. Egy darabig túraautókkal versenyzett, idén azonban az együlésesek között indul.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI **KÉPEK:** KOLLÁR ATTILA

– Milyen formaautóban ülni? Milyen egyáltalán a tiéd?
– Ez egy 1,6-os Formula Renault, amelyet a Mogul Racing Team biztosít, és nagyon jól érzem magam benne. A szervizért nagyon hálás vagyok Szigetvári Mátyáséknak, hiszen olyan kitűnő munkát végeztek, hogy az autó semmiféle komolyabb műszaki hibát nem produkált még az idén. Korábban Escort Cosworth-tal éppen jelenlegi csapatfőnököm ellen versenyeztem, majd M3-as BMW-vel indultam a múlt év végén, amikor világossá vált, hogy bármi történik, nem leszek harmadiknál sem jobb, sem roszszabb, Akkor jött egy lehetőség, hogy a Mogul segítségével kipróbálhatok egy formaautót, és nagyon megtetszett. Teljesen más képességek kellenek hozzá, gondolok itt arra, hogy fizikailag sokkal nagyobb kihívás, de egészen másképp is kell vezetni. Komolyan kell venni, de nagy lehetőség ez nekem, épp ezért szeretem.

– Olyat még nem hallottam, hogy valaki raliból tért át gyorsaságira: fordítva talán ez gyakoribb.
– Igen, az én szerelmem is a rali, és ha jobbra fordulna a helyzetem, akkor jó eséllyel vissza is kacsingatnék. Nem degradálni szeretném a gyorsasági szakágat, félre ne érts, mert kőkemény sportág az is, de számomra az autóversenyzés a rali.

– Régóta ülsz már versenyautóban: van olyan, amit a formaautóban újra kellett szokni vagy tanulni?
– Elsősorban a fizikai igénybevételt kellett megszoknom. Hihetetlen erők hatnak egy ilyen autóban. Szlovákiában mérlegeltek minket, és ketten együtt voltunk 510 kilósak. Ehhez képest az 1,6-os motorral a féktávok és a kanyarsebesség mind eszméletlenek – szerintem messze lekörözi ilyen tekintetben a karosszériás autókat. Képzeld el, hogy a súlya miatt sokkal hamarabb gyorsul, és talán gyorsabban is tud menni: Szlovákiában az egyenesben például 240-nel! Ezek után azért már nem nagyon nevezhetjük kis 1,6-osnak az autómat... Szerintem ezt mindenkinek ki kéne próbálnia! Nagyon szeretnék később egy 2000-esbe ülni, de idén éppen elég szerintem ez is.







Mert bár megmagyarázhatatlanul kevesen vagyunk, és a 2000-esek között nagyobb csata volna, de sok mindent kell még megtanulnom. Ha ez meglesz, vannak terveink, vagy itthon, ha bővülne a formaautók köre, vagy külföldön. Salzburgban, ahol először próbáltam ki az együlésest, 24-en voltunk a rajtrácson, ami hihetetlenül jó érzés volt. Hallottam olyan tervekről is, hogy jövőre megpróbálják feltámasztani a formula kategóriákat, így bízom benne, hogy egyszer itthon is lesznek ilyen versenyek.

A CSAPATFŐNÖK MONDJA

„A jelenlegi gazdasági helyzetben kifejezetten nehéz fenntartani egy olyan költséges versenygépet, mint a miénk. Óriási szerencsénk, hogy a Mogul 1999-től kitartóan támogat bennünket, és a többi partnerünk önzetlenül mellénk áll, amikor Csabát versenyeztetjük. A pilótánk egyébként régi családi barát, akivel korábban ellenfélként is sokat küzdöttünk. A tehetségét mutatja, hogy idén még nem hibázott, és hatból hat futamot nyert. Nem elképzelhetetlen, hogy jövőre a kétliteres kategóriában is kipróbáljuk magunkat" – nyilatkozta Fekete László csapatfőnök.

KOMOLY KIHÍVÁSOK



A SZLOVÁKIA RING UTÁN A WSR KÖZÖNSÉGE ELŐTT

Két, meglepetéseket is tartogató futam a teljesen ismeretlen szlovák pályán és egy fellépés a Renault Világszéria magyar közönsége előtt: ez volt a Lotus Kupa hölgyeinek programja az elmúlt hetekben.

SZÖVEG: RÉPA KATA **KÉPEK:** FÖLDI D. ATTILA, SPEEDLIGHTPHOTO

Június 23-26. között rendezték meg az Uniqa Lotus Ladies Cup 5. és 6. fordulóját a Dunaszerdahely melletti Szlovákia Ringen. Az időmérő edzésen Budaházi Nóra bizonyult a legjobbnak, és az első, szombati verseny elején tisztességesen védekezett is, hogy megvédje pozícióját, de autója lelassult, így kénytelen volt átadni a vezetést Bús Edinának. A második helyre Walterné Dancsó Adrienn zárkózott fel, aki a leggyorsabb kört is megfutotta. Mindeközben Nánási Ördög Nóra technikai gondokkal küszködött, meg is pördült, végül idő előtt kényszerült visszagurulni a bokszutcába. Bende Adrienn két körrel a vége előtt tudott előzni a középmezőnyben, így már a negyedik helyen autózott, Kiss Ramónával a háta mögött. Az élen pedig megtörtént az, amire már talán senki nem számított: Walterné Dancsó Adrienn türelmes autózással kizökkentette a ritmusból Bús Edinát, aki az utolsó kanyarban a söderágyba forgatta versenygépét, átadva a vezető pozíciót ellenfelének. A második helyen Benik-Garami Anett, míg a harmadikon Bende Adrienn végzett. A negyedik Kiss Ramóna, az ötödik Sas Szilvia lett.

A második futamra – mely az idény hatodik fordulója is volt egyben – vasárnap került sor. Az első verseny legjobb öt helyezettje fordított sorrendben állhatott fel a rajtrácsra, az élről tehát Sas Szilvia indulhatott, de csak két kör erejéig tudta megtartani vezető pozícióját. Az élre a bajnoki tabella éllovasa, Bús Edina került, Walterné pedig a második helyre verekedte föl magát, közvetlenül Kiss Ramóna elé. A mezőny legvégén most is a legtapasztalatlanabb, Nánási Ördög Nóra autózott, Dr. Bánki Ágnes pedig kiesett a versenyből. Az utolsó körökben is változott még az állás: Bende Adrienn ismét előzni tudott, és Kiss Ramóna elé került, a negyedik helyre. Walterné Dancsó Adrienn a harmadik pozícióban autózott, de Benik-Garami Anett megelőzte őt, és még az élen versenyző Bús Edinát is megszorongatta. Az élről induló Sas Szilvia végül csak a hatodik helyen ért célba, Budaházi Nórával, Kőváry Anettel és Nánási Ördög Nórával a háta mögött.



A bajnokság állása

1.	**Bús Edina**	131
2.	**Bende Adrienn**	98
3.	**Walterné Dancsó Adrienn**	95
4.	**Benik-Garami Anett**	82
5.	**Budaházi Nóra**	80
6.	**Kiss Ramóna**	77
7.	**Sas Szilvia**	75
8.	**Dr. Bánki Ágnes**	59
9.	**Kőváry Anett**	50
10.	**Dr. Molnár Ágnes**	22

A sorozat legutóbbi, egyversenyes fordulóját ismét a Hungaroringen, komoly közönség előtt rendezték, a World Series by Renault hivatalos betétfutamaként. A vasárnapi erőpróba előtt néhány órával eleredt az eső Mogyoródon, ami azt jelentette, hogy bizony okkal dörzsölgethette a tenyerét az izgalomra szomjazó népes publikum. Az élről Budaházi Nóra vághatott neki a futamnak, de ezúttal nem tudott olyan remek teljesítményt nyújtani a nedves körülmények között, mint korábban. A második körben a mezőny végére csúszott vissza, és onnan már csak a hatodik helyre tudott visszakapaszkodni. Mögötte Sas Szilvia, Kőváry Anett, Nagy Brigitta és Benik-Garami Anett zárt – utóbbi belekeveredett egy ütközésbe, így sérült váltóval fejezte be a versenyt. A mezőny első fele mindeközben parázs csatát vívott a helyezésekért. Walterné Dancsó Adrienn haladt az élen, akit folyamatosan támadott a kitűnő formában versenyző Bús Edina. Végül sikerült is hibára kényszeríteni a vezető pilótát, és az élre állnia. Walternének végül meg kellett elégednie a dobogó második fokával Bús Edina mögött, míg a harmadik helyen hatalmas küzdelem árán végül Kiss Ramóna zárt, aki elképesztő csatát vívott a pódiumért a végül mögötte végző Dr. Bánki Ágnessel. Bende Adrienn futott be az ötödik pozícióban, akinek az esős körülmények sem segítettek, és hőemelkedéssel, illetve betegséggel is küzdött a futam alatt..

Folytatás az év legnagyobb hazai versenyén, az F1-es Magyar Nagydíjon.





A széria hetedik futamán esős versenyen kellett bizonyítani a lányoknak (balra). A szlovák pályára Nánási Pál, a férj is elkísérte Ördög Nórát (lent)





BIOPTRON LIGHT THERAPY SYSTEM
AHAVA ACTIVE DEADSEA MINERALS
Blikk
merkantilbank
Class FM
WEST END
RTL KLUB
zepter INTERNATIONAL LIVE LONGER
GELEX
CAPRICE
DEKRA
SCANIA

RAIN GIRL

BUDAHÁZI NÓRA, A LOTUS LADIES CUP ESŐMENŐJE

Gyerekkora óta szerette az autókat, korábban hobbija volt a gokartozás. Budaházi Nóra szerencséjére Bende Adrienn, a Lotus Ladies Cup szervezője a legjobb barátnője, így nem volt kérdéses, hogy ő is rajthoz áll majd az idén indult szériában. És talán nem is tette rosszul...

SZÖVEG: H. PÁJER ANI **KÉPEK:** NÁNÁSI PÁL, TDK



– Milyen volt, mikor valóra vált az álmod?
– Nagyon boldog voltam, hogy sikerült megvalósítani, az első köröm a Hungaroringen pedig nagyon izgalmas volt, ugyanis korábban nem mentem még soha itt. Ezek az autók nagyon jók, igaz, hogy kicsit nőies a lóerejük, de szerintem éppen elég ahhoz, hogy elsőre ne törjük össze magunkat.

– Az utakon mennyire vagy agresszív vagy sportos vezető?
– Nagyon... Sajnos volt már, hogy le is fotóztak, most viszont igyekszem a pályán kiélni, az utakon pedig visszafogni magam. Természetesen nem olyan egyszerű ez, mert van, mikor a gázpedálon felejtem a lábam, de azért igyekszem…

– A szezon eleje óta már jó pár versenyen és edzésen túl vagytok: érzed, hogy fejlődtél?
– Igen, szerintem nagyon sokat. Persze vannak profik közöttünk, így van hátrányom, de minden edzésre elmegyek, és mindent megteszek annak érdekében, hogy javuljanak az eredményeim. Nagyon büszke vagyok rá, hogy egy versenyt már sikerült is nyernem, és szereztem rajtelsőséget is. Sőt, lassan én leszek a Rain Girl, mert az esős futamok annyira jól mennek, hogy a rutinosabbakat is sikerült már vizes pályán meglepnem. Remélem, sok ilyen versenyünk lesz még –, és mindig én járom a legjobban az esőtáncot!

– Hogyan tervezed, ezentúl életed része marad az autóversenyzés?
– Még nem tudom. Én nagyon szeretném, de ugye itt minden a pénztől függ. Jövőre talán könnyebb lesz, mert nem három hónap alatt kell összeállítanom majd egy évet, és talán az egy éves rutinom is magabiztosabbá tesz. Az első versenyen harmadik lettem, a másodikon esőben sikerült nyernem. Utána negyedik és ötödik helyen is voltam, de ki is estem. Tényleg lassan mindent megtapasztalok a pályán, a jó kanyarvételtől a sóderágyig, a bukkanóktól a féktávok helyességéig – de ami talán még fontosabb, hogy nagyon élvezem. Rengeteget tanultam idén, és bízom benne, hogy ha tudok indulni, akkor jövőre minden könnyebb, és talán eredményesebb is lesz. De egyelőre így is nagyon meg vagyok elégedve magammal!



„Régóta vágytam egy tűzpiros versenyautóra: idén végre teljesült az álmom.”



GYORS PÁLYA

A LOTUSOS VIZIN TAMÁS NAGYOKAT KÜZDÖTT SZLOVÁKIÁBAN

A Red Bull Ring után a Slovakiaring bukkanóit is kategóriája győzteseként tudta le Vizin Tamás. Nagy csatákat vívott az esős hétvége versenyein, és a Lotust talán még egy kicsit jobban szereti, mint eddig...

SZÖVEG: H. PÁJER ANI **KÉPEK:** SPEEDLIGHTPHOTO

– Szereted a gyors pályákat, vagy inkább a technikások állnak közel hozzád?
– Az A1, vagy most már Red Bull Ring előtt kicsit tartottam a gyors pályáktól, de most, a szlovákiai futam után, ami kicsit másképp gyors pálya, már kifejezetten szeretem. Azzal együtt is, hogy szerintem ezek a tempós egyenesek nem az én Toyota-motoros autómnak kedveznek a legjobban. De azt érzem, hogy én magam is fejlődtem annyit, hogy most már sokkal jobban ki tudom autózni a kocsimat. Többet tudok talán kihozni belőle, mint az első versenyen. Ami viszont különlegessé teszi a Slovakiaringet, azok a bukkanók: van olyan, amelyiknél szinte el is emelkedik az autó az útról. Volt most olyan, hogy esőben edzettünk, és a vízen úszva mentem fel a bukkanóra – érdekes érzés volt... Ám kellettek a szabadedzések ahhoz, hogy összerakjam magamban a pályát: az időmérőig minden edzésen sikerült kavicságyba tennem a kocsit.

– A kvalifikáción viszont már nem mentek rosszul...
– Nem, sőt. Szombaton amint kimentem, sikerült egy egész jó időt futnom, majd leesett az eső, és vizes gumival nagyon elvertek. Az edzés végén már száradt a pálya, és akkor próbáltam egy gyorsat menni, de összeakadtam egy Seattal, így elszállt a jó időeredményem. Ennek ellenére nagyon bizakodó voltam a versenyt illetően, mert láttam, hogy tudok



jókat autózni. Szombaton aztán nagyon jó rajtot sikerült vennem, aztán ahogy felszáradt a pálya a slick-gumis, erős autók jól elmentek, én meg összeakadtam a cseh versenyzővel, a Kusyval, aki Honda-motoros Lotusszal versenyez. Óriásit meccseltünk, és sajnos nem sikerült jól használnom a szélárnyékokat, úgyhogy a hosszú egyenesekben nem tudtam visszatámadni. Végül szinte egyszerre értünk célba, de úgy fél másodperccel voltam lemaradva tőle a leintéskor.

– Vasárnap viszont megnyerted a lotusos időmérőt...
– Igen, ez a nap már érdekesebb volt. A rajtom nem volt olyan jó, mint szombaton, de Kusyval megint nagyon jót csatáztunk. Sikerült elmennem tőle, és tartani is tudtam, mert például jobban tudtam játszani a szélárnyékokkal: az utolsó körben a leggyorsabb kört is megfutottam. Utána utolértünk valakit, és próbáltam taktikázni, bízva abban, hogy Kusyt feltartja majd, én pedig a nevető harmadikként el tudok menni – nem jött be. Úgy három tizeddel maradtam le... Így kategóriában ugyan nyertem, mert nem értékelnek együtt minket, de azért jó lett volna abszolútban is nyerni. A következő, pannóniaringes futamban nagyon bízom, mert azt már eléggé ismerem, szeretem, így nem kell edzéseket töltenem azzal, hogy megtanuljam. Most is szeretném megköszönni a támogatóimnak, hogy segítenek nekem, és lehetővé teszik a versenyzésemet: a Magtár Kft.-nek, a KALOplasztik Kft.-nek, a 24H Service Kft.-nek és a Bács Transnak.

VÍZENJÁRÓK

TELJES GÁZON A JET-SKI HAZAI ELITJE

A Magyar Jet-Ski Szövetség a második bajnoki futamot a Győr melletti Ikrényben rendezte, a wakeboard tavon a Vízisport Hungary Kft. szponzorálásával az IPONE Kupáért csaptak össze a versenyzők a hullámok közt.

SZÖVEG: JANECSKÓ ADRIÁN **KÉPEK:** MJSZ









A hétvége napos idővel kezdődött, míg vasárnap borongós, esős égbolt fogadta az öt nemzet (magyar, szlovák, cseh, osztrák, német) versenyzőit, akiket persze ez sem tántoríthatott el attól, hogy egy jót küzdjenek egymással.

Szombaton a hosszú távú, offshore versenyeket rendezték, három kategóriában. A nap fénypontját jelentette, amikor a csúcskategóriát jelentő Runabout, ülős F1-es jet-skik 350 lóerős teljesítményre és 135 km/h-s végsebességre képes masinái sorakoztak a felvezető hajók mögött a repülőrajtnál. A Runabout Offshore Formula 2 kategória versenyében a világbajnoki bronzérmes Kasza György magabiztos versenyzéssel állhatott fel a dobogó legmagasabb fokára, megelőzve az első profi idényét kezdő Pál Gábort és a rutinos német Rainer Eidnert.

A Ski Formula 1 kategória 17 perces offshore versenyét az Európa- és világbajnoki ezüstérmes osztrák Markus Erlach nyerte, a hazai pályán rendkívül jó teljesítményt nyújtó, 15 éves győri Szabó Barnabás és a 15 éves Sümegi Martin előtt.

A magyar bajnokság 30 perces Formula-1 „királykategóriájában" Kasza György volt a legjobb, megszerezve ezzel a szombati második aranyérmét a szlovák, magyar bajnok Mario Lamy és az idén először a profik között induló Simon Ferenc előtt.

A szombati offshore versenyek után szokás szerint vasárnap rendezték az úgynevezett zártpályás küzdelmeket, ahol a versenyzők gumiköteles állórajttal startolnak, a versenytáv pedig 10-15 perc volt. Az idén bevezetett Junior Ski F2-es kategóriában 10-16 éves kor között lehet versenyezni, állós gépekkel. A győztes a világklasszis Sümegi László fia, Sümegi Martin lett, maga mögé utasítva a Kalocsáról érkező 15 éves D'Ess Alex Bendegúzt és a győriek nagy reménységét, a 16 éves Mizsér Gergőt.

Az újoncok zártpályás küzdelmében ülős kategóriában (Novice Runabout F1) Papp László végzett az első, a szlovák Martin Predanocy a második és a szlovák 17 éves hölgy, Sandra Lamyova a harmadik helyen, míg állós kategóriában (Novice Ski F1) óriási létszámot tudott maga mögött Mizsér Gergő, megelőzve Wagensommer Patrikot és az Ausztriából érkező Martin Kraust.

A Ski F2 (Stock) osztályában D'Ess Alex Bendegúz magabiztos versenyzéssel diadalmaskodott, a győri Szabó Barnabás és Sümegi Martin előtt. A Ski F1-ben (Superstock) két futamgyőzelemmel, fölényesen nyert az osztrák világklasszis, Markus Erlach, míg Sümegi Martin másodikként és a Szlovákiából érkező Bohuslav Jozef harmadikként ért célba. Runabout F2-ben (Stock) kategóriában Kasza György diadalmaskodott, a szlovák Mario Lamy és Varga Zoltán előtt.

Runabout F1 (Superstock) kategóriában ismét nagy küzdelem zajlott az első helyért. A két futam végeredményeként Kasza György lépett a dobogó legmagasabb fokára, megszerezve így a hétvége negyedik aranyát, megelőzve a pár éves kihagyás után idén ismét versenybe szállt Heller Krisztiánt és a német Rainer Eidnert. Az X2 kategóriát a tavalyi bajnok, Oroszi Gábor nyerte Hoffer György és Szilvási Péter előtt.

VILÁGELIT

Csupán egy hét különbséggel két fordulót is teljesítettek az UIM (Nemzetközi Motoros Vízisport Szövetség) Aquabike világbajnokság résztvevői június elején, előbb Szardínián, majd Korzikán.
Olaszországban a Ski F1 állós mezőnyben a magyarok közül Szabó Gábor az előkelő 9. helyet szerezte meg és feljött a bajnokság 11. helyére. „A cél az idei szezonban a dobogó közelébe kerülni és az összetettben 10-en belül végezni!" – nyilatkozta. Ugyanebben a kategóriában első vb-versenyén vett részt Déri Attila, és összetettben a 16. helyet szerezte meg. Az ülős Jet-Skik királykategóriájának számító Runabout F1-ben Kasza György képviselte hazánkat, aki szombaton a 11., míg vasárnap az előkelő 5. helyet gyűjtötte be. Kasza fájdalmas futamon van túl. A vállsérülést szenvedett magyar versenyző foggal-körömmel védte meg 5. helyét Perez előtt, ezzel az összetett 7. helyen végezve. A bajnokságban ő is több helyet lépett előre, és már a 9. pozícióban áll. „Jó lenne az első ötben végezni" – tűzte ki maga elé a célt.
Egy héttel később a korzikai Ghisonacciába érkezett a H2O Racing UIM Aquabike világbajnokság mezőnye. Ez az egyetlen verseny a sorozatban, ami a nyílt tengeren zajlik.
A pénteki szabadedzésen méteres hullámok közt ismerkedtek a pályával a pilóták. „Ezek a körülmények semmivel sem hasonlíthatók, erre otthon nem lehet felkészülni!" – mondta Szabó Gábor. A versenyzőt a szombati időmérőn műszaki hiba hátráltatta, összesen 2 mért kört tudott csak teljesíteni, ezért sajnos 16. helyével mindössze a 3. sorba kvalifikálta magát. Déri Attila a 24. helyen fejezte be az időmérőt. A Runabout mezőnyében Kasza György szintén problémákkal küzdött, végül 13. helyével sikerült a 2. sorba verekedni magát.
A Ski F1 első futamán 14. helyen ért célba Szabó Gábor. „Három bójahiba ellenére is sikerült pontszerző helyen végeznem. Nem vagyok elégedett, de legalább beverekedtem magam a 2. sorba a vasárnapi futamra. Így van esély a top 10-be küzdeni magam!" Gábor végül a 12. helyen zárta a vasárnapi futamot, a világbajnokságban pedig a 10. helyre jött fel. Déri Attilának sajnos egyik futamon sem sikerült pontot szereznie, így a 23. helyen várja a folytatást.
Kasza 11.-nek rajtolt, majd a műszaki hibák és a bójatévesztések után konstans versenyzéssel 7. helyen futott be. „Ezt akartam: jó rajt, nem hibázni és a végén egy jó eredmény!" – mondta a pilóta. Vasárnap is a top 10-ben sikerült végeznie, így a bajnokságban jelenleg holtversenyben a 8. helyen áll.





NYÁRI BMW-ÚJDONSÁGOK

KORAI SZÜRET

328 Hommage

A legkülönlegesebb – 328 Hommage

Nem maradt BMW újdonság nélkül az idei Concorso d'Eleganza Villa d'Este autószépségverseny. A bajorok a 75 éve született, a híres Mille Miglia versenyen a mai napig a legjobb köridőt magáénak tudó BMW 328-nak állítottak emléket a 328 Hommage versenyautóval. Az alapokat a Genfi Autószalonon élőben is látott, de már korábban bemutatott Vision ConnectedDrive adta, ám most az 1936-ban könnyű szerkezetét alumínium karosszériájának köszönhető 328-asra kacsintóan formázták a mai legkönnyebb karosszéria-anyagot, azaz a karbonszál erősítésű plasztikot. A 328 Hommage műszaki adatairól mindössze az tudható, hogy egy háromliteres soros hathengeres lapul a gépházteteje alatt.

A legszebb – 6-os Coupe

A BMW rendhagyó módon előbb mutatta be a világnak az új 6-os kabriót, mint a keménytetős változatot, most azonban csatlakozott hozzá a Coupe, amely gyönyörű karosszériájával, exkluzív belső terével és bámulatos menetteljesítményeivel az álomautók táborába sorolja magát. Az új, harmadik generációs modell hosszabb, szélesebb és alacsonyabb elődjénél. Négy felnőtt számára is elegendő a hely a fedélzeten, kényelemből senki sem szenved hiányt. A forgalmazás kezdetén az autó kétféle motorral lesz elérhető: a 650i nyolchengeres 407, míg a 640i soros hathengeres hajtóműve 320 lóerőt teljesít. Nyolcfokozatú sportautomata-váltót adnak hozzájuk, melynek egyedi jellemzője az automatikus Start-Stop funkció és az öko mód.

A legerősebb – M5

A rengeteg kémfotó és pletyka után végre megmutatta magát a bajorok leggyorsabb szedánjának, az M5-nek a legújabb generációja, amely egy kivételével minden tekintetben felülmúlja elődjét. Ez a tulajdonság természetesen nem más, mint a hengerek száma, a BMW vezetősége ugyanis kidobta a gyönyörű hangú V10-est, hogy ismét nyolchengeres motor hajthassa az M5-öst. A 4,4 literes erőforrás legnagyobb teljesítménye 6000-es fordulaton 560 lóerő, a maximális, 680 Nm-es nyomaték pedig elképesztően alacsony, 1500-as fordulaton jelentkezik. Csak emlékeztetőül, az elől szívó V10-esének 507 lóereje 7750-es, 520 Nm-es nyomatéka pedig 6100-as fordulaton jelentkezett. A motorhoz alapesetben DCT duplakuplungos automataváltó csatlakozik, de a híresztelések alapján lesz manuális váltós kivitel is. A hétsebességes DCT-vel az autó 4,4 másodperc alatt tudja le a százas sprintet, de 200 km/h-ig is csupán 13 szekundum telik el. A végsebesség alaphelyzetben 250 km/h, de az M Drivers Package megvásárlásával az elektronikus korlátozás megszűnik, így az M5 akár 305 km/h-val is haladhat.

A legkisebb – 1-es

A BMW közzétette az új 1-es sorozat második generációjának gyári fotóit és adatait, mely utóbbiak közül néhány komoly meglepetést okozhat a konkurenciának. A képek tanúsága szerint az újdonságot úgy alkotta meg a gyár, hogy az megőrizze a 2004-ben bemutatott előd jellegzetességeit, például a feltűnően hosszú motorháztetőt és az erősen hátratolt utasteret. Az új 1-es BMW ugyanakkor sokkal férfiasabb, agresszívabb megjelenésűvé vált, ami egyebek mellett a cápaorr-szerűen enyhén előredőlő BMW veséknek, a korábbiaknál karakteresebb, a világító gyűrűkbe belehasító „szemöldökökkel" ellátott szögletes első fényszóróknak, valamint a jobban kihangsúlyozott vállvonalnak köszönhető. A BMW németországi, lipcsei gyárában készülő új 1-es sorozat ötajtós változata már idén ősszel megérkezik a márkakereskedésekbe, a háromajtós verzió pedig 2012 elejétől lesz kapható.







6-os Coupe



1-es sorozat



M5



ELEKTROMOS ÉLMÉNY

NISSAN ESFLOW: MÁSKÉPPEN GONDOLVA

Úgy néz ki, mint egy sportautó, ráadásul a teljesítménye is olyan, sőt úgy is vezethető, mint egy vérbeli aszfalttorpedó. Pedig ez a Nissan „csak” egy elektromos tanulmánymodell.

SZÖVEG: TDK **KÉPEK:** NISSAN

Az Esflow-t az alapoktól kezdve tisztán elektromos hajtású autóként fejlesztették, hogy fogalmat lehessen alkotni arról, hogyan is fog kinézni a jövő zéró-emissziós sportkocsija. Az autóiparban a legtöbben az ökológiai elvek szerinti életvitelt gyakran önsanyargató szigorként állítják be, mely szerint ahhoz, hogy megőrizzük környezettudatosságunkat, áldozatokat kell hozni. A Nissan most fel akar lépni a fenti tévhit ellen.

A kocsi formailag a 370Z továbbgondolásának tűnik, és majdnem úgy is viselkedik:





százas tempóra kevesebb, mint öt másodperc alatt gyorsul fel az elektromos tanulmány. A sportkocsi hátsókerék-hajtású, elkészítéséhez a Nissan Leaf-ben debütált technológiákat használták fel. Nagy különbség azonban Az év autója és az Esflow között, hogy a sportkocsiba két elektromotort szereltek, amelyek teljesítményét előzetesen nem részletezte a Nissan. Egyedül annyi bizonyos, hogy mindkét motor a hátsó tengelyhez került, és a nyomaték lehető legjobb optimalizálása miatt önállóan tudják forgatni a hátsó kerekeket.

Szintén a Leafből érkezett az akkumulátor, amelynek teljesítményét kicsit felpumpálták: 240 kilométeren keresztül tudja táplálni a két villanymotort. Alumíniumból készült a váz, kompozit anyagból a karosszéria, melybe bukókeretet is építettek. Az utastér egyszerű, letisztult a koncepció, kialakítása során a súlycsökkentés volt az elsődleges szempont. A kabinról még nem mutatott be fotót a gyártó.



Ez az elektromos koncepcióautó megmutatja, hogy a jövőben ugyanolyan öröm lehet a vezetés, mint ma

MARKETING

„Az Esflow tulajdonosa bizonyára dolgozik, hétvégén pedig a maga életét éli. Péntek este, munka után beül a kocsija kormánya mögé. Az utcában könnyedén talál parkolóhelyet, mert az autó kis külső méretei révén a legszűkebb helyre is be tud állni. Szombaton elgurul egy népszerű klubba, ahol a barátai teljesen oda lesznek 'cool' EV sportkocsijától. Vasárnap a hegyekbe autózik. Az Esflow kitűnő súlyeloszlása és az akadálytalan kilátás segíti, hogy biztonságosan vegye az emelkedőket, kanyarokat. Lazán ereszkedik le a hegyekből, hagyja, hogy a gép kicsit megszaladjon a hosszú elnyújtott kanyarokban, és ennek során azt a potenciális energiát, amit az emelkedőn felfelé haladva vezetőjével együtt begyűjtött, most visszaalakíthassa elektromos energiává, amit aztán az ismert világváros utcáira visszaérve hasznosíthat. Otthon aztán a kocsi energiát szív magába. Felkészül az előtte álló hétre – töltődnek az akkumulátorok.”

A KÖRNYEZET VÉDELMÉÉRT ROVAT TÁMOGATÓJA AZ AQUAPROFIT ZRT.

AQUAPROFIT
Műszaki, Tanácsadási és Befektetési Zrt.
1013 Budapest, Krisztina krt. 32.
Telefon: +36 1 472 2130, Fax: +36 1 269 3552
www.aquaprofit.com

Aquaprofit - A jövő környezetét fejlesztjük
Figyelem • Hatékonyság • Szakértelem

Szakterületeink:
KÖRNYEZETVÉDELEM – VÍZGAZDÁLKODÁS – TERÜLETFEJLESZTÉS – TURIZMUS

A cég főbb adatai:

Fő tevékenységek:

A cég rövid bemutatása:

Tevékenységi területek:

NYITOTT ÉGBOLT

RENAULT MÉGANE CC

Az óriási üvegtető és a nyitott utastér semmivel össze nem hasonlítható életérzése: ez az, amit a franciák kupé-kabriója nyújtott számunkra egyhetes próbautunk során.

SZÖVEG: ŐSZ LÁSZLÓ **KÉPEK:** TDK

Tesztautónkat ugyan szokatlan módon egy aránylag kicsiny dízelmotorral szerelték (1,5 Dci), mégis praktikusan alkalmazkodott ahhoz a világhoz, amit egy ilyen kabriótól elvárhat a tulajdonos. Külső megjelenésében az előző szériás Mégane-ra hajazó modell nyitott tetővel feltűnő jelenség, és a fekete tető miatt akkor is jól mutat, ha valami oknál fogva nem a csomagtartóban pihen a mechanikája.

A belső térre formavilágára viszont már nem fektettek ennyi hangsúlyt a tervezők. Tudjuk mi is, hogy a praktikusság – vagyis, hogy egy kabrió bármikor elázhat belül is – fontos szempont, ugyanakkor a sok kopogós műanyag, valamit a műszerfalból kiemelkedő kocka alakú navigáció inkább lehangolja, mint feldobja a sofőrt.

A többi új kabrióhoz hasonlóan a Mégane CC is küzd azzal a problémával, hogy a szélvédő túlságosan az első utasok feje felé hajlik, így hiába van a nyitott állapot, alig érezni a kabrió hangulatot. Légmozgás mindig tapasztalható, a huzat először 55-65 km/órás sebességnél csap a hátsó utasok arcába, de ezen az ablakok felhúzásával valamelyest még lehet javítani. Viszont a szélfogó háló nem használható, ha a hátsó ülésnek is van gazdája. És ha már a nyitott autónál tartunk: ilyenkor egy kissé zavaró az erőforrás zaja. Az autó hirtelen gyorsításkor kopogós dízelhangot hallat, ami kabriózás esetén, ha éppen egy szép hegyi szerpentinen járunk, kissé ront a hangulaton… Az autó vezethetősége ellenben kifejezetten jó, nem igazán érezni a kabriónál megszokott merevséget. Az autó kezesbárányként fordul, és a lassításhoz is elegendőek a fékek.



Hosszútávú utazás esetére a poggyásszal jól kell gazdálkodni, hisz nyitott tetővel a csomagtartóba mindössze 211 liternyi táska fér, de ha bezárt állapotban hagyjuk a tetőt, rögtön ennek a duplája áll rendelkezésre.



Megállapíthatjuk: ez az autó összességében kielégít minden olyan igényt, amit a vásárlók egy ilyen kabrióval szemben manapság támasztanak. A Mégane CC a maga 7,39 milliós árával, illetve városban sem több, mint 6,5-7,5 literes fogyasztásával ésszerű alternatívát nyújt azok számára, akik a józan ész elvárásai szerint költenének, gazdaságosan szeretnének autózni, de a kabriózásról sem akarnak lemondani.





EVOLUCIÓ

FORD FOCUS 1,6 ECOBOOST

A Ford szakemberei azt hirdetik, hogy tervezőik minden szempontból messze felülmúlták a sikeres, nagy példányszámban eladott előző generációs Focust. Az újdonság próbája után igazat adtunk nekik…

SZÖVEG: ŐSZ LÁSZLÓ **KÉPEK:** LÁZÁR GERGŐ

A tavasztól kapható világautó formájában követi a legújabb trendeket. Az előző generációhoz képest a karosszéria laposabb lett, és a kedvezőbb fogyasztás érdekében aerodinamikailag is átgyúrták a mérnökök. Első ránézésre talán formabontó a hátsó tankfedél és az előrenyúló, szokatlan formájú lámpatestek, ugyanakkor ezzel különlegessé is varázsolják a Focust.

Az általunk kipróbált modell különlegessége az az 1,6-os turbómotor volt, amelyről első hallásra azt gondolnánk, hogy ilyen üzemanyagárak mellett nem számít a legjobb választásnak. Ám fogyasztás és hatékonyság tekintetében az autó tud meglepetést okozni. A 182 lóerős, 240 Nm maximális nyomatékra képes Ford-szív közvetlen befecskendezésű, és jelenleg a világ legkorszerűbb erőforrásai közé tartozik, turbója kis tehetetlenségű, a szívó és kipufogó oldali szelepek is változó vezérlésűek benne, és még a motorleállító rendszert is szériában megkapta. A start-stop szisztéma akár 10 százalékkal is mérsékelheti a városi fogyasztást, működése kifinomult, ám még ennek tudatában is érdekes volt városi vezetésnél 7,2-8 literes étvágyat mérni, országúton pedig ennél egy lehetettel többet produkálni…





A belső tér az elődhöz viszonyítva szűkebbnek, összenyomottnak érződik, ugyanakkor utazáskor mégis úgy tapasztaljuk, hogy gyengéden körbeölel bennünket az autó. A kezelőszervekkel a tervezés során talán túlzásba estek, a kormány ugyanis inkább hasonlít egy játék távirányítójához, mint klasszikus volánhoz, a bonyodalmakat pedig csak fokozza, hogy a rádión is helyet kapott egy komplett telefonbillentyűzet.

Ami a vezethetőséget illeti: talán picit alulmarad az előző modellhez képest, bár az is köztudott, hogy a korábbi Focus messze túlszárnyalta kategóriatársait. Ugyanakkor nyugodt szívvel ajánlható az autó a kevésbé rutinos sofőröknek is, hisz dinamikus gyorsítások és fékezés esetén is teljesen kiszámíthatóan viselkedik.

A sok jó tulajdonság mellett a végén becsúszik a bizonyítványba egy feketepont: piaci kategóriatársai mellett az autó ára nem nevezhető alacsonynak. Ma egyre inkább hozzá kell szokni a vásárlóközönségnek ahhoz a tendenciához, hogy egy új alsó-középkategóriás autó 4 millió forintnál olcsóbban nem szerezhető meg, de extráktól függően egészen 6,5-6,9 millió forintot is a kereskedőnél hagyhatunk, ha a beleszeretünk – például az új Focusba.

RAJTRÁCSFOTÓK

Júniusban ők voltak a versenypályák legszebbjei



2

Széria: **FIA GT3**
Helyszín: **Siverstone**



3

Széria: **MotoGP**
Helyszín: **Assen**



4

Széria: **F1**
Helyszín: **Valencia**



1

Széria: **Gyorsasagi Ob**
Helyszín: **Slovakia Ring**

Hungaroring
formaClub

FORMULA 1™
ENI Magyar Nagydíj

2011. július 29-31.

**Nézze a versenyt
a kedvezményes árú Club Tribünről
a Silver 4 mellől.**



**Belépőjegyek
már 10 000 Ft-tól
kaphatók!**

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

HUNGARORING formaClub

AZ ELSŐ MAGYAR HIVATALOS FORMA 1 CLUB
www.forma1club.hu

www.rightguardteam.hu

Nyerj VIP hétvégét!*



Vásárolj 2 db Right Guard terméket
május 30. és július 18. között és **nyerd meg**
az 5 db páros **VIP hétvégi belépő egyikét**
a Forma 1 Magyar Nagydíjra.

***A Magyar Nagydíj teljes időtartamára, exkluzív ülőhely a hírességek társaságában, boxlátogatás, teljes ellátás.**



RIGHT GUARD

START YOUR DAY RIGHT!