A világ vezető F1-es magazinjának legizgalmasabb cikkeivel

Autósport és Formula

F1 RACING

WWW.FORMULA.HU

MAGYARORSZÁG MOTORSPORT MAGAZINJA
XIII/3. szám 2012. március

Az MNASZ kiemelt médiapartnere

HAT BAJNOK

24 VERSENYZŐ, 20 HELYSZÍN, 12 CSAPAT: INDUL 2012!

AZ ŐSBÖLÉNYEK TÁVOZÁSA
Barrichello és Trulli

CSÚF ORROK
Lett volna más választás?

VÁLASZ A KRITIKÁKRA
Tilke, a pályaépítő

F1-ES NAPTÁR
Minden újságban egy kivehető kalendárium



9 771785 948009 12003

Ára: 795 Ft
Előfizetőknek: 495 Ft



Autósport és Formula

Főszerkesztő: Bethlen Tamás
Főszerkesztő-helyettes: Mészáros Sándor
Munkatársak: Csiki Gábor, Dávid Sándor, Forgó János, Fűzi András, Kárpáthy Zoltán, Kovács Niki, Méhes Károly, Mihályi Csaba, Németvári László, Pájer Ani, Perusza Péter, Surányi Géza, Szabó Imre László, Tóth Gábor
Fotó: Amber PR, ATP, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Formula One Pictures, HochZwei, Janics Attila, Kräling, Rogosz Péter, SpeedLight Photo Agency, 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&J

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.

Kövessen minket az interneten!
Formula.hu facebook

Együttműködő partnereink:
AQUAPROFIT

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

A LOVAK KÖZÉ CSAPNAK

Kis túlzással félszázezer rajongó számol vissza velünk együtt a Formula.hu Facebook-oldalán, hányat is kell még aludni az évnyitó F1-es futamig. Rég volt már ekkora a várakozás az évnyitóval kapcsolatban, a különleges figyelem talán a rajtrácsra guruló hat világbajnoknak, talán a csúf kacsacsőrű autóknak, talán a reménykedésnek szól: hátha idén felborul egy kissé az egyensúly, és a Red Bull dominanciája helyett egy minden versenyében izgalmakkal teli esztendő köszönt ránk.

Vannak persze még kérdőjelek, de az tény, hogy Melbourne-ben a versenyzők a lovak közé csapnak. És ha – ne adja Isten – más változást nem is látunk majd, a tévénézőknek mindenképpen újdonságnak fog számítani a Magyar Televízió közvetítése, amelyben az ismerős arcok mellett új riporterek és szakértők is feltűnnek majd. Így a megelőlegezett bizalom okán csak a legjobbakat feltételezzük a stábról és az előttük álló feladatok minőségi megoldásairól.

A magunk részéről immáron hagyományosan egy részletes beharangozóval, a csapatok, pilóták, pályák, szabályok ismertetőjével jelentkezünk, de rendhagyó módon a lapban ezúttal egy kivehető kártyát is találnak (itt az oldal alján), amelyen az idei futamok időpontjait láthatják. A kis kalendáriumot a pénztárcájukban vagy az irataik között mindig maguknál tarthatják, így nem fog gondot okozni egy másodperc alatt kideríteni, mikor és hol futják a következő versenyt.

Rálelhetnek persze ezen kívül még számtalan más, különleges cikkre is, többek között az utóbbi időkben sokat szidott „pályagyáros”, Hermann Tilke védekezésére, a McLaren trófeagyűjteményének legértékesebb darabjaira, vagy éppen a tragikus körülmények között elhunyt Tom Pryce életének felidézésére. Elbúcsúztatjuk Trullit és Barrichellót, és – hogy ne csak az F1-ről essen szó – köszöntjük a Zengő Motorsport színeiben a WTCC nagyszínpadára lépő Wéber Gábort. Utóbbi azért is olyan fontos, mert mindössze pár hét választ el bennünket a hungaroringi túraautós versenytől.

Fel a fejjel tehát, a hosszú télnek ezennel vége, kezdődik az előadás!

A főszerkesztő



Ha itt csak az F1-es mininaptárunk hűlt helyét találja, két dolog lehetséges: a lap gazdája már áttette azt a pénztárcájába, vagy valamiképpen kihullott az újságból. Utóbbi esetben kérjen segítséget az árustól!

Gulf your local global brand

Élen a sportban - Élen a minőségben

A motorsportokban tesztelt kiváló minőségű GULF kenőanyagok és autóápolási termékek

Kedvező ár- értékarány, közvetlen gyártóüzemi háttérrel

Kínálatunk a személy-, haszongépjárművek, munka-, építő-, mezőgazdasági gépek, valamint az ipari alkalmazások minden területére biztosít alternatívát

Díjmentes kiszállítás az ország egész területére 48 órán belül

Rugalmas kiszolgálás, saját raktárkészletről

Műszaki és kenéstechnikai szaktanácsadás, egyedi igények kielégítése

Folyamatos termékfejlesztés

Veszélyes hulladékok díjmentes begyűjtése és kezelése

GULF prémium motorolajok

UNIFILTER

UNIFILTER Szűréstechnika Kft.
3300 Eger, Mester u. 8. Tel.: (36) 424-136
www.gulf.hu, info@gulf.hu

TARTALOMJEGYZÉK

2012. MÁRCIUS

FORMULA-1

CSÚF ORROK 8
Lett volna más választás

KERÉKCSERE 14
Minden másodperc számít

TILKE, A PÁLYAÉPÍTŐ 16
Válasz a kritikákra

TRÓFEATEREM 22
A legértékesebb McLaren-relikviák

KERESZTBEN 26
Tom Pryce élete és halála

KÜLÖNVÉLEMÉNY 32
Dávid Sándor rovata

MINDEN IDŐK LEGJOBB SZEZONJA? .. 34
Az összes fontos tudnivaló a 2012-es évadról

AZ ŐSBÖLÉNYEK TÁVOZÁSA 48
Barrichello, Trulli: Hiányoznak majd?

MOTORSPORT

WÉBERREL ERŐSÖDVE 54
Zengőék két autóval indulnak a WTCC-nek

CSODÁK FÖLDJÉN 56
Egy nap Yas Marina szigetén

FÉL ÉVSZÁZADOS LEGENDA 60
Így emlékeztek Kesjár Csabára a barátok

PRÓBAKÖRÖK 62
2012: A teszteken a Honda volt a legjobb

HAVAS HAZAI 66
Svédországban Latvala volt a leggyorsabb

PÁROSAN SZÉP 72
Együtt a raliautóban, együtt az életben

TÖBB OSZTÁLLYAL FELJEBB LÉPETT .. 80
Ifjabb Ficza az ETCC-ben

AUTÓK – LÁNYOK

EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ 78
Rita és a BMW

REINKARNÁCIÓ 92
Acura NSX Concept: Közel a visszatérés?

MENETPRÓBÁK 94
Mercedes-Benz ML, Infiniti M35h







Mostantól akár saját autóját és párját is viszont láthatja az az olvasónk, aki elküldi a róluk készült ajánló fotókat magazinunknak



WWW.FORMULA.HU
Magyarország vezető autósport portálján a Forma-1-es információi mindig a legfrissebbek, a neves szakértők jegyzetei mellett pedig az F1 Racing háttéranyagainak egy része is csak itt olvasható.

WWW.FACEBOOK.COM/FORMULA.HU
A legnagyobb hazai autósport-közösség találkozóhelye, weboldalunk és magazinunk rajongóinak Facebook-oldala. Villámgyors információk, különleges képek, lelkes kommentelők, folyamatos játékok. Csatlakozz Te is!

VILÁGBAJNOKI ESÉLYESEK

A Red Bull, a McLaren és a Ferrari voltak az elmúlt két év világbajnoki címre esélyes istállói. **Pat Symonds,** az F1 Racing technikai szakértője megvizsgálta, melyek lehetnek a csapatok autóinak nyerő megoldásai 2012-ben.







Kipufogó

„Az FIA új, kipufogó-kivezető nyílására vonatkozó szabálymódosításának következtében – melyek arra vonatkoztak, hogy korábban a csapatok a befújt diffúzorra vezették az üzemanyaggázt – a McLaren és a Ferrari arra kényszerült, hogy a kivezetővégeket olyan helyre tegyék, mely a regulációk határait súrolják. Ez persze teljesítmény szempontjából volt fontos. Mindeközben a Red Bull kihasználta a változtatási kötelezettséget, és alacsonyabb hátsó szárnyat épített, valamint egy központi diffúzort.



Első szárny



„Az első szárnyak kritikus fejlesztéseit mind az előző idényben alakították a csapatok. A Ferrari elülső légterelője az, amit tavaly Koreában vetettek be, míg a McLaren az első két tesztelésen egy régi konstrukciót használt. Persze az első szárnyon végzett változtatásokat versenyről versenyre lehetne elemezni."

Elülső felfüggesztés

„A Ferrari mindenkit meglepett. Nem azzal, hogy átvették a húzókaros hátsó felfüggesztés kialakítását, hanem azzal, hogy az autó elejének kialakítását is hozzáigazították. Bonyolult elhelyezés a magas burkolathoz. Az F2012 meglepő kinézetét ez is tovább fokozza. A McLaren és a Red Bull maradt az eddigi megoldásnál."



Orrkúp-dizájn

„A 2012-es autók leginkább figyelmet felkeltő része az orrkúp. Érdekes, hogy a McLaren nem követte a trendet, és maradt a normális kinézetű, szép orrnál, amit az elmúlt évben folyamatosan fejlesztettek és tökéletesítettek. A kérdés az, hogy melyik a jobb, de erre egyelőre lehetetlen megadni a választ. A teljesítmények csak később fognak kiderülni, a McLaren pedig abban bízik, hogy neki lesz igaza. Valójában a két kialakítás között elhanyagolható különbséget érzek."

Oldaldoboz

„Az oldaldobozok különböző variációit is felfedezhettük már idén. A McLaren átmentette 2011-ről az U-formát azzal, hogy az elemeket szűkre szabta az alacsonyabb részeken, de a központi doboz felé nyújtotta el, helyet hagyva a kipufogóvégeknek. A Ferrari megoldása is hasonló, de az ő esetükben az oldaldoboz elülső részénél találhatóak érdekes részletek, hiszen aprólékos munkával, de látható módon átszabták a tavalyi modellhez képest, annak érdekében, hogy az oldalszárnyak több lehetőséghez jussanak. Összességében, a Red Bull nem változtatott sokat az oldaldobozokon, habár a motor és a hűtő környékén vannak apró módosítások. Nagy pénzt mernék arra tenni, hogy ezek még nem végső megoldások, hiszen a kipufogó-kivezetők még sok mindenen alakíthatnak."





Tesztelés, tesztelés 1,2,3

Pat Symonds a többi autón is talált érdekes technikai fejlesztéseket

Az összes többi autó, kivéve a Marussiát, a lépcsőzetes orrkúp mellett tette le a voksát. A Sauber kialakítása kicsit más, mint a többieké, hiszen egy nyílást helyezett el a lépcső tetején, minden bizonnyal a légáteresztés végett. Olyan kipufogóelhelyezéseket, mint amilyet a Ferrari és a McLaren tervezett, egyik kisebb alakulat sem produkált. Az oldaldobozok szűkebbek lettek.

A Toro Rosso és a Force India a dobozok alját különösen összehúzta, és a Sauber is elénk tálalt néhány kifejezetten érdekes megoldást, például alacsonyabbra húzta a hátsó szárnyrendszert.

A Lotus mutatta be elsőként új modelljét, és náluk csodálhatta meg a nagyközönség először az új lépcsőzetes orrkúpot. Miután 2011-et követően betiltották a befújt diffúzorokat, nincs szükség az autó hátuljának megmagasítására. Ezen a részen rengeteg egyéni kialakítás és alkatrész lesz észrevehető az elkövetkezendő pár hétben.

Jerezi tesztidők

	Pilóta	Csapat	Legjobb idő	
1.	Rosberg	Mercedes*	**1:17,613**	
2.	Grosjean	Lotus	**1:18,419**	(+0,806)
3.	Schumacher	Mercedes*	**1:18,561**	(+0,948)
4.	Alonso	Ferrari	**1:18,877**	(+1,264)
5.	Webber	Red Bull	**1:19,184**	(+1,571)
6.	Vettel	Red Bull	**1:19,297**	(+1,684)
7.	Hamilton	McLaren	**1:19,464**	(+1,851)
8.	Ricciardo	Toro Rosso	**1:19,587**	(+1,974)
9.	Vergne	Toro Rosso	**1:19,597**	(+1,984)
10.	Räikkönen	Lotus	**1:19,670**	(+2,057)
11.	Pérez	Sauber	**1:19,770**	(+2,157)
12.	Di Resta	Force India	**1:19,772**	(+2,159)
13.	Kobayashi	Sauber	**1:19,834**	(+2,221)
14.	Hülkenberg	Force India	**1:19,977**	(+2,364)
15.	Senna	Williams	**1:20,132**	(+2,519)
16.	Bianchi	Force India	**1:20,221**	(+2,608)
17.	Massa	Ferrari	**1:20,454**	(+2,841)
18.	Button	McLaren	**1:20,688**	(+3,075)
19.	Maldonado	Williams	**1:21,197**	(+3,584)
20.	Kovalainen	Caterham	**1:21,518**	(+3,905)
21.	de la Rosa	HRT*	**1:22,128**	(+4,515)
22.	Trulli	Caterham	**1:22,198**	(+4,585)
23.	van der Garde	Caterham	**1:23,324**	(+5,711)

* A Mercedes és a HRT a 2011-es autót használta.

KÉPEK: DANIEL KALISZ/LAT; ANDREW FERRARO/LAT; GLENN DUNBAR/LAT; PAUL GILHAM/GETTY IMAGES; TILKE GMBH
FORDÍTOTTA: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ



EXKLUZÍV

Csúf orrok: lett volna más választás

Nézzünk szembe a ténnyel: az új lépcsőzetes orr egyszerűen csúnya, pedig a csapatok mindenképpen szerettek volna más megoldást. Az F1 Racing nyomozott, és kiderített ezt-azt…

Neked sem tetszik a 2012-es autók elejének kialakítása? Megbízható információk szerint a csapatok mindegyike egyetértett abban, hogy ennek elkerülése végett szabálymódosítást javasoljanak, de a Red Bull és a Toro Rosso végül nem ment bele ebbe. Az F1 2011. február 27-én megrendezett technikai egyeztető találkozásán a Renault (most Lotus) kifejtette, hogy az új szabályok odáig fognak vezetni, hogy egy teljesen elrondított versenygépet kell majd a pályára küldeniük. Ezért javasolták, hogy változtassanak a 400 mm-es magasságon az elülső válaszfal mögött. Rajzokkal is bizonyították a bizottság előtt, hogy ennek eredményeképpen egy sokkal inkább elfogadható versenygép lett volna az eredmény, nem a mostani kinézet. A csapatok közül tizen egyet is értettek a javaslattal, miszerint a szabályokat meg kell változtatni, de valamilyen okból kifolyólag a Red Bull és a Toro Rosso végül nemmel szavazott az indítványra. Valójában egy többségi döntés még így is elég lett volna a regulák módosításához, de erre mégsem került sok. Vajon miért nem?

Az ok, amiért a magasított, lépcsőzetes orr mellett döntöttek, az lehet, hogy ezt sokkal jobban ki lehet használni a széllel szemben, mint a lapos orr-részt. Valószínűsíthető, hogy az elkövetkezendő években csökkenteni fognak a magasságán, de jelen állás szerint a szabályok sem teszik kötelezővé az elülső válaszfal (a kacsacsőr teteje) magasságának csökkentését, mely jelenleg 625 mm maximum. Ha tehát egy tervező meg szeretné tartani a válaszfal maximális magasságát, a lépcső beépítésével az orr-részt le kell süllyesztenie 550 mm-es szintre.

A McLaren, amely az évek során tökéletesítette az alacsony orrkialakítást, az egyetlen olyan csapat talán (a HRT lehet a másik), amely a kacsacsőr elvetése mellett döntött. Hogy ez hátrányba taszítja-e őket a későbbiekben, majd elválik, habár az F1 Racing technikai tanácsadója, Pat Symonds szerint a két orrkialakítás közötti teljesítmény különbség elhanyagolható. A Red Bull persze most is egyedülállót alkotott, hiszen a lépcső törésébe hézagot, egy lyukat tervezett. Adrian Newey azzal mentegetőzött, hogy az csak a pilóták hűtését teszi lehetővé, de a megoldás inkább hasonlít egy F-csatornára, vagy még inkább a elektronika hűtésére hivatott. Persze lehetséges, hogy Newey és csapata ismét valami kimagaslót alkotott, és az is erre enged következtetni, hogy ők szólaltak fel egyedül a Renault által javasolt változtatások ellen.

FORDÍTOTTA: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ



TECHNIKA

A kipufogómegoldások a határokat súrolják

Az FIA be akarta tiltani a befújt diffúzor alkalmazását, a csapatok viszont nem. A csata elkezdődött.

Az FIA talán azt hihette, hogy a 2012-es szabályok módosításával eltüntetheti az autók hátuljáról a befújt diffúzorokat, de a csapatok még nem álltak készen arra, hogy ekkora mértékben veszítsenek autóik a leszorítóerőből. A speciális motorprogramok használata, melyekkel az erőforrások által kifejtett erőt tudták szabályozni a mérnökök, szintén tiltottak lettek, az új szabályok pedig a kipufogóvégek elhelyezkedését és kialakítását is határok közé szorítják. Az FIA technikai bizottságának vezetője, Charlie Whiting kijelentette, hogy az alkatrész kialakítása úgy, hogy a kipufogógáz aerodinamikai előnyöket generáljon, nem engedélyezett, de ahogy az lenni szokott az F1-ben, ez is csak értelmezés kérdése. Az alakulatok minden bizonnyal védeni fogják magukat, miszerint kipufogókra azért csak szükség van, márpedig a mérnökök az autó ezen részeit is úgy akarják kialakítani, hogy hasznosak legyenek a teljesítményre nézve. A Ferrari és a McLaren Jerezben kipufogócsatornákon tesztelte a normálisnak nevezhető megoldásait. Hogy az FIA engedélyezi-e majd a különleges választásokat, az még a jövő zenéje, de Andy Green, a Force India technikai igazgatója szerint az első versenyig még sok minden fog változni. „Ha megnézzük, hogy tavaly mi mindent érhettünk el a technikai fejlesztésekkel, egyszerűen őrültségnek tartom a betiltásukat. Az FIA annyira le akarja szűkíteni a lehetőségeinket, amennyire csak lehetséges. Sajnos, nagyon jó munkát végeznek. Sokkal többet és keményebben kell agyalnunk azon, hogyan tudnánk jó eredményeket elérni. Persze vannak megoldások, csak még ki kell találni őket. Az első nagydíj kezdetéig még számos trükkös ötletet lehet majd megfigyelni az autók hátsó részein" – fogalmazott a szakember.



A McLaren egy alagútstílusú kipufogórendszert tesztelt Jerezben

ÖTPERCES TELEFON
NICO HÜLKENBERGGEL,
A FORCE INDIA ÚJ REMÉNYSÉGÉVEL



A Force India idén az ötödik helyezést tűzte ki célul a konstruktőri világbajnokságon. Képesek lehettek ezt elérni?
Egyértelműen reális célkitűzés, bár ahhoz, hogy az ötödik légy, folyamatos, jó eredményekre van szükség, és ez nem egyszerű. A középmezőny nagyon versenyképes, és sok csapat pályázik azokra a helyekre, amikre mi is. Én azonban magabiztos vagyok, és tudom, hogy a csapat nagyon jó csomagot hozott össze az idei szezonra.

Az ambícióid közé tartozik, hogy legyőzd Pault, a csapattársadat?
Ezt nem így mondanám. Ez lesz a második aktív évem az F1-ben, és az elsődleges célom, hogy hosszú távra rendezkedjek be a száguldó cirkuszban. Mindketten jó pilóták vagyunk, és természetesen mindig le akarjuk győzni a csapattársunkat, de jelenleg ő még egy kis helyzeti előnyt élvez, hiszen én a tavalyi évet a partvonal mellett töltöttem. Időbe telik, míg ismét felveszem az időmérők és versenyek ritmusát.

Hogyan állsz neki 2012-nek, miután 2011-ben nem versenyezhettél?
Természetesen más érzés a kettő. Igazán felkészültnek érzem magam, és kiszortíroztam azokat a tudásokat, amikre nem volt szükségem. 2010-ben még újonc voltam.

A pénteki teszteléseken tanulhattál egy keveset a Pirelli abroncsokról, de gondolom még mindig sok újat tudnak mutatni.
Az edzéseken általában csak a kemény és közepes keverékű abroncsokat használhattam, ezért az időmérők lágyaival még van mit gyakorolnom, arról nem is beszélve, hogy azt sem tudom, mire képesek verseny közben.

Bele fog telni néhány versenybe, amíg hozzászoksz?
Igen, és hasonló a helyzet a DRS és a KERS rendszerekkel is, hiszen 2010-ben ezek a berendezések még nem voltak ott az autókon.

Mi a véleményed a lépcsőzetes orr-részről? Csúnyák, nem igaz?
Szélesebb lett az első szárny és szűkebb a hátsó, ezért mindenki azt mondja, hogy nem túl tetszetősek az autók, és hogy vagyunk képesek ezeket vezetni. Nekünk viszont használni kell őket és megszokni, szóval az első pár hétben senki nem fog véleményt alkotni az autókról.

Szeretnél bizonyítani valamit azt követően, hogy egy évig nem versenyeztél?
Sok minden van még, amit el szeretnék érni. Először is, még nem vagyok világbajnok. Ez a második évem a sorozatban, és sok mindenben kell még fejlődnöm. Úgy szeretnék az idény végén visszagondolni a szezonra, hogy remek teljesítményt nyújtottam és sok jó versenyt futottam.



Nico szeretné meghálálni, hogy ismét szerepet kapott az F1-ben

KÉPEK: DANIEL KALISZLAT, PAUL GILHAM/GETTY IMAGES, SUTTON IMAGES

JÁTÉK

Kimi saját, ingyenes videójátékával versenyezhetsz!

Amíg el nem kezdődik a következő F1-es szezon – vagy talán közben is –, a 2007-es világbajnok új, szimulációs videójátékával ütheted el az időt.



Unalmas az Angry Birds? Semmi ok az aggodalomra, hiszen a Forma-1-be idén visszatérő Kimi Raikkönen gondoskodott róla, hogy ne unatkozz utazás közben. Az iPhone, iPad és iPod felületeken is futtatható saját videójátéka tesz róla, hogy izgalmasan üthesd el az időt, míg például beérsz a munkahelyedre. A játék neve, Kimi Raikkönen ICEONE Racing, mint a Jégember ralicsapatának neve is volt. Hála ennek a programnak, a pilóta bőrébe bújva négy helyszínen és több autóval is alkalmunk nyílik küzdeni az idővel. Vezethetünk együléses versenygépet és a NASCAR truck széria bestiáját is kipróbálhatjuk. Szerencsére a játék nem F1-licences, így a finn versenyző bőrébe bújva ülhetünk be az új Lotus E20-as volánja mögé. Multiplaxer módban versenyezhetsz ellenfelekkel is a világ bármely részéről. Meglepően realisztikus a kezelhetőség, ami egy új alkalmazásnak, a tilt-steering interface-nek köszönhető. A game legjobb része persze az, hogy ingyenesen letölthető. Nagyszerű munka Kimi, köszönjük!

FORDÍTOTTA: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ

GUMI

Friss kinézetű 2012-es versenyabroncsok

A Pirelli az új szezonra lecserélte a különböző keverékű gumik jelzéseit…



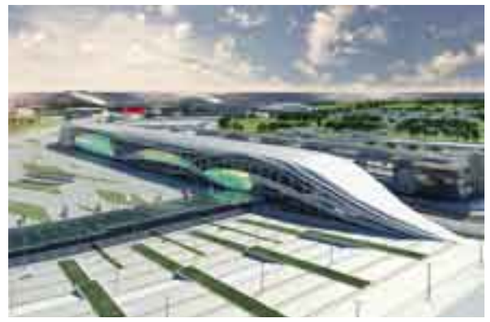
KÉPEK: ANDREW FERRARO/LAT 24/MAS; LOGIC3; CATERHAM

BEMUTATÓ

Az orosz versenypálya látványterve

Új képek láttak napvilágot az Olimpiai Falu köré építendő pályáról.









Ezeket a képeket az F1-es versenypályák legelismertebb tervezője, Hermann Tilke készítette. (A róla szóló cikkünk a 16. oldalon.) A grafikák alapján már nagyjából kivehető, hogy miként is fog kinézni az épülő aszfaltcsík. Szocsi Oroszország egyik legismertebb partvidékén, a Fekete-tenger mellett fekszik, és korábban elnyerte a 2014-es Téli Olimpiai Játékok rendezési jogát. Az F1-es futam is abban az évben debütálna a helyszínen. A pálya az Olimpiai Faluban és körülötte futna, de kibővülne egy központi épülettel, mely a bokszutcának is otthont adna, valamint vele szemben egy főlelátó is épülne. A nézőtér többi része csak ideiglenesen működne, azok lebonthatók lennének. Az olimpiára készülő épületek már kivitelezés alatt állnak, de a pálya munkálataival várnának a játékok végeztéig.

KÉPEK: TILKE GMBH; CARACALLA-BATH

POGGYÁSZ

Utazz, mint egy pilóta

Új bőrtáskák kerültek forgalomba, amelyek stílusa az F1 hőskorának idejébe repítik vissza tulajdonosaikat.

A szerkesztőségben imádunk visszaemlékezni a Forma-1 korábbi időszakaira, nagy korszakaira, mert mindez igazi retró életérzést adhat nekünk. Mindenki képzelje el, mekkora meglepetés ért minket, mikor rátaláltunk ezekre a bőr utazótáskákra, melyek a luxus egy új vonalát képviselik, és a legemlékezetesebb F1-es partnerkapcsolatokat juttatják az ember eszébe. A remekművek olasz bőrből készültek, és a Caracalla-Bath jóvoltából olyan színösszeállításban és számozással kerültek le a gyártósorról, melyek egy-egy pilótára utalnak. Niki Lauda, Emerson Fittipaldi, Gilles Villeneuve, Jim Clark és Juan Manuel Fangio. Persze nem olcsó darabokról van szó, hiszen egy ilyen táska átszámítva 150 000 Ft-ot kóstál, de ha igazi F1-es retró stílusban szeretnénk tölteni utazásunkat, akkor mindenképpen megéri kinyitni a tárcáinkat. Részletekért látogassanak el a www.caracallabath.co.uk weboldalra.



Lauda **12-es száma**





Fittipaldi **6-os száma**





Villeneuve **27-es száma**



Mester-kvíz

Tudásteszt a világ legnagyszerűbb sportjáról, az F1-ről



1. Ki volt az egyetlen svéd pilóta, aki az 1950-es években F1-es világbajnoki futamot tudott nyerni?
2. Ki volt az a versenyző, aki a 2011-es szezonban, a Belga Nagydíjon tudta megszerezni egyetlen világbajnoki pontját?
3. Michael Schumacher után melyik német pilóta tette meg a legtöbb versenykilométert a száguldó cirkuszban?
4. Melyik nagydíjon állhatott először dobogóra Jean Alesi?
5. Melyik portugál versenypályán neveztek el visszafordítókat Windrill Bandnek és Clover Leaf-hajtűkanyarnak?
6. 1950-ben Farina nyerte meg az első F1-es nagydíjat. Ki nyerte a másodikat?
7. Hány versenyen győzött James Hunt 1977-ben, egy évvel azt követően, hogy világbajnoki címet nyert? Egy, három vagy négy?
8. Az összes olyan olasz F1-es pilóta közül, aki valaha is a Ferrari versenyzője volt, ki indult a legtöbb futamon?
9. Senna és Prost utoljára 1993-ban, Ausztráliában állt fel együtt a dobogóra. Ki volt a harmadik pilóta, aki akkor velük ünnepelhetett?
10. Ki vagyok én? A Dél-Afrikai Nagydíjon debütáltam 1974-ben, egy futamot sikerült nyernem és Monzai Gorillaként is emlegettek.





1. Jo Bonnier, **2.** Pastor Maldonado, **3.** Nick Heidfeld, **4.** 1990, Amerikai Nagydíj, **5.** Monsanto, **6.** Juan Manuel Fangio, **7.** Három, **8.** Michele Alboreto, **9.** Damon Hill, **10.** Vittorio Brambilla

TECHNIKA

Füles figyelmesség

Tökéletesen alkalmas arra, hogy a fülünkre téve zenét hallgassunk vele, de ha a kanapén ülve, F1-es közvetítés közben azt akarjuk kiabálni, hogy „Alonso gyorsabb nálad”, annak sincs akadálya.

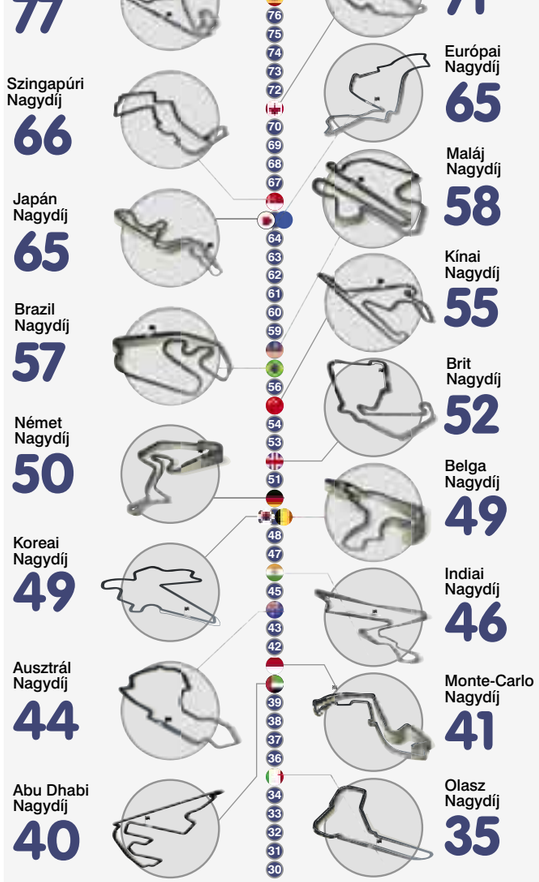
A Ferrari P200-as fejhallgató a csapat beszélgetéseihez nem biztosít hozzáférést, de a látszatát keltheti annak, hogy bennfentes a viselője. A márka audió-kollekciójának egyik darabja gyönyörű piros-fekete színezésű, melyet a Logic3 fejlesztett ki. A dizájn egyértelműen a csapat eredeti fejhallgatóitól származik, és szerencsére nem a 2012-es versenyautójuk láttán kapott ihletet a tervező. A P200-as egy része olyan benyomást kelt, mintha karbonszálas anyagból készült volna, füles része pedig fémvezetékkel van körbefuttatva, egy különleges új rendszertechnológia pedig azért felel, hogy a zene minden hangja elérje a felhasználót. Több mint 60 ezer forintos ára nem mondható éppen olcsónak, de az F1-es motorhangokról készített válogatás CD-hangzása minden igényt ki fog elégíteni, ha ezt a fejhallgatót használják az élvezetéhez…



STATISZTIKA

Hungaroring: tavaly kiállási csúcs született

A 2011-es Magyar Nagydíj 70 körére 85 pitstop jutott – ez átlagosan és körönként 1,2 kiállást jelentett. Lássuk, hogyan alakult ez a mutató a többi pályán.

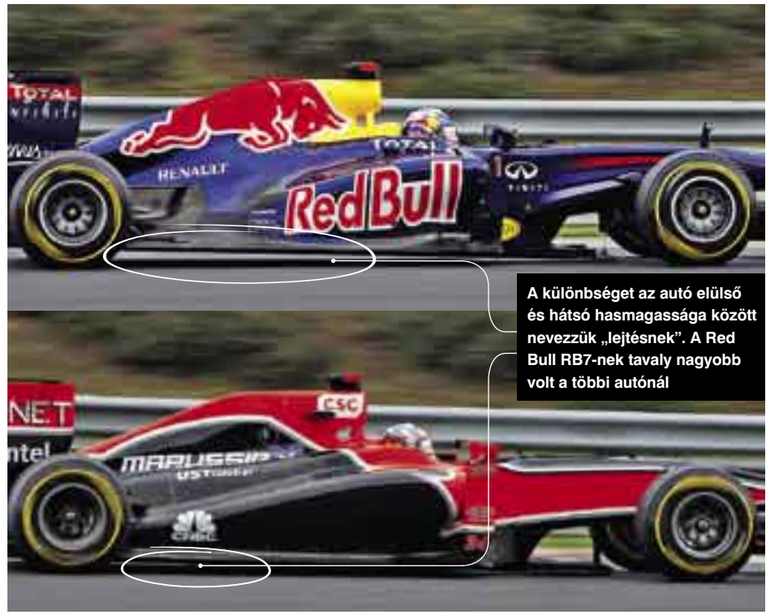




Pat Symonds TECHNOLÓGIAI MESTERKURZUS

Az F1 legféltettebb titkainak leleplezésére

TERÍTÉKEN: **A HASMAGASSÁG**



A különbséget az autó elülső és hátsó hasmagassága között nevezzük „lejtésnek”. A Red Bull RB7-nek tavaly nagyobb volt a többi autónál

ELMÉLETI MAGYARÁZAT



A dinamikus hasmagasságot (az autó mozgás közbeni hasmagasságát) a felfüggesztés alkatrészei, például a rugók, illetve a gumik határozzák meg. Fontos a keréknyomás is, hiszen, ha az magas, az autó viselkedése merevebb lesz, és ez egyben a hasmagasságot is növeli.

Mi a hasmagasság, és miért fontos az?
A hasmagasság a pálya és a fenéklemez közti távolságot jelenti az első és a hátsó tengelyek közti szakaszon. Mivel azonban a kettő között még elhelyezkedik a fenéklemez borítása is, ezért egy kicsit bonyolultabb a helyzet. A hasmagasság valójában azért fontos, mert senki nem akarja, hogy az autó a földön csússzon, miközben az ideális kanyarodáshoz a súlypontot a lehető legalacsonyabban kell tartani. A tökéletes aerodinamikai teljesítményhez tehát optimális hasmagasság szükséges.

És nagyjából mennyi az optimális hasmagasság?
Nagyon fontos dolog, hogy egy versenyautón a leszorítóerő szinte mindent meghatároz. A hasmagasság folyamatosan változik. Ahogy az autó gyorsul, az aerodinamikai elemek hatására egyre közelebb kerül az aszfalthoz. Az ideális hasmagasság több értékből tevődik össze, hiszen a pálya különböző szakaszain más-más adat mérhető. A versenymérnök egyik legfőbb feladata az, hogy közel tökéletes hasmagasságot sikerüljön beállítania, bármilyen körülmény is adódjon.

Mit lehet változtatni az autón, hogy változzon a hasmagasság is?
Statikai változtatásokat kell eszközölni. Ilyen például az is, hogy a felfüggesztés tartórúdjainak hosszát variáljuk. Persze csak fél milliméteres változtatásokról lehet szó, hiszen egy átlagos Forma-1-es autó hasmagassága elöl 30-35 mm, míg hátul 75-80 mm. Persze a magasság dinamikája is fontos, ami a felfüggesztés merev alkatrészeitől is függ, például a rugóktól. (Ezek az elemek nagyobb leszorítóerőt biztosítanak). Fontos a keréknyomás is, hiszen, ha az magas, az autó viselkedése is merevebb lesz, és természetesen ez a hasmagasságot is növeli.

Nem az a lényeg, hogy a lehető legkisebb legyen ez a magasság?
Nem feltétlenül. Tény, hogy amennyiben az autó orra laposan van, az több szempontból is hasznos, például az első szárnyak is jobban funkcionálnak, hátul viszont a nagyobb tér a fenéklemez és az aszfalt között egyben nagyobb mozgásteret is ad az aerodinamikai elemeknek. A különbséget az autó elülső és hátsó hasmagassága között lejtésnek nevezzük.

Ha a hasmagasság rosszul van beállítva, akkor vezethetetlenné válik az autó, vagy az aerodinamika nem fog rendesen működni?
Az aerodinamikai elemek és a hasmagasság közti kapcsolat igen bonyolult. A mérnökök egy aerodinamikai kontúrprogramot használnak, aminek alapján belövik a leszorítóerő és az aerodinamika közötti közti egyensúlyt elöl, hátul és minden kombinációban. Mindent ehhez mérten állítanak be, és a program a legideálisabb állást is mutatja, tehát ahhoz mérnek mindent. Ha nem esik bele a maximális leszorítóerőt eszközlő régióba, az autó teljesítményt veszít. Ha a versenygép egyensúlya rossz, akkor nagyon nehéz lesz azt vezetni.

Az aktív elemeket száműzték egy ideje az F1-ből. Miért nyújtottak akkora előnyt a mostaniakhoz képest?
Azért, mert a hasmagasságra is hatottak, legyen szó bármilyen sebességről, benzinmennyiségről, és még a kerékvetőkre hajtás sem számított. Ha aerodinamikai terhelést kapott, akkor természetesen feszes volt, ha viszont külső hatások érték (pl. bukkanó vagy szegélykő), akkor lágy karakterisztikára váltott, ennek köszönhetően mindkét esetből előnyt kovácsolt.

KÉPEK: ANDREW FERRARO/LAT. PETER FOXLAT FORDÍTOTTA: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ

Minden másodperc számít



Egy F1-es csapat ma már három másodperc alá is le tudja vinni a kerékcsere idejét, de egyes istállóknak, mint amilyen például a Ferrari, még faragniuk kell a teljesítményükön, ha versenyképesek akarnak maradni.

SZÖVEG: JAMES ROBERTS **KÉPEK:** LORENZO BELLANCA/LAT **FORDÍTOTTA:** SZABÓ IMRE LÁSZLÓ

Annyi idő alatt, amíg te elolvasod ezt a mondatot, Fernando Alonso Ferrarijának mind a négy kerekét lecserélik. Azt követően pedig, hogy a Pirelli a 2011-es szezonban bemutatta a gyorsan kopó abroncsait, az összes csapat számára elsőbbséget élvez, hogy annyi időt takarítsanak meg a kerékcserék alatt, amennyit csak lehetséges. Így is megdöbbentő azonban arra gondolni, hogy ezek a cserék rendszeresen két és fél másodperc alatt elkészülnek.

Miközben milliókat költenek aprócska aerodinamikai fejlesztésekre, hogy egy másodperc töredékével egyenlő előnyre tegyenek szert, a csapatok felismerték, hogy a kerékcserék alatt több időt is spórolni tudnak, ezért mindent megtesznek azért, hogy videóra vegyék a kerékcseréiket, és elemezzék azt, hol is tudnának még előnyre szert tenni.

A bokszszemélyzet minden versenyhétvégén 50 vagy 60 kerékcsere-gyakorlatot hajt végre, de néhány csapat ígéretes küzdelmet folytat a kerékcsere mind a négy sarokkövével, annak érdekében, hogy javítson a teljesítményén. Nagyon sok időt lehet megtakarítani a stratégia révén, amit már alkalmaznak. Akárcsak a testre szabott emelőket, a nyalókás embert is helyettesítették egy elektronikus lámpás rendszerrel, és a pilótákat is segítik abban, hogy a lehető legjobb pozícióban álljanak meg.

Az F1 Racing a kapott adatok alapján, amelyekben a 2011-es Formula-1-es szezon mind a 19 futama szerepel, elkészítette a leggyorsabb kerékcserék rangsorát. Tavaly a futamok alatt összesen 1221 kiállás történt. Az igazsághoz tartozik, hogy ebből 107 mechanikai hiba, 29 pedig bokszutca-áthajtásos vagy stop and go büntetés okából. Ezért a tiszta kerékcserék száma a versenyeken 1085, ami átlagosan 57 ilyen eseményt jelent egy futamon.

A kerékcserék időtartamának a kiszámítására két módszer létezik: az egyik a „kerékállásidő", amely azt mutatja, hogy az autó mennyi ideig áll egy helyben a bokszban, a másik pedig az az idő, amit az autó a bokszbejárat és a kijárat között összesen a bokszutcában tölt. Mi ezt az utóbbi adatot vettük figyelembe a táblázatunk elkészítése során. A Mercedes átlaga így 22,28 másodperc, ami a Red Bull, a McLaren és a Force India előtt a legjobb teljesítményt jelenti. A Ferrari azonban csak az 5. helyre került, az átlaga pedig majdnem fél másodperccel rosszabb lett, mint a legjobb csapaté. Alonsónak és a 20 szerelőjének ezért bizony gyakorolnia kell majd még, ha azt akarják, hogy csökkenjen ez a hátrány az elkövetkező 12 hónapban.

A 2011-es szezon 19 futamának átlagos kerékcsere-időtartama

1,0 mp. 2,0 mp. 2,5 mp.

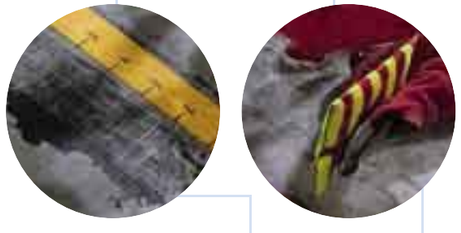
1. **Mercedes** 22,28 mp.
2. **Red Bull** 22,32 mp.
3. **McLaren** 22,50 mp.
4. **Force India** 22,64 mp.
5. **Ferrari** 22,70 mp.
6. **Renault** 23,14 mp.
7. **Williams** 23,34 mp.
8. **Lotus** 23,42 mp.
9. **Sauber** 23,49 mp.
10. **Toro Rosso** 23,67 mp.
11. **Virgin** 23,93 mp.
12. **HRT** 25,34 mp.











LERAKNI AZ ALAPOKAT

A versenyhétvége során Fernando Alonso számos alkalommal végez rajtgyakorlatokat annak érdekében, hogy felgumizza a kerékcsere helyét a bokszban, azért, hogy a csúszós felület tapadását megnövelve javuljon majd az onnan való kigyorsítás. A garázs elé érve ő a négy sárga nyilat és vonalakat követve az autója első tengelyét a két fluoreszkáló kesztyűt viselő szerelő előtt állítja meg, akik majd lecserélik az autója kerékét.



KI MIT CSINÁL?

Az autó mindegyik sarkában három szerelő dolgozik. Az egyik a légkulcsot kezeli, a másik elveszi, míg a harmadik a helyére illeszti az abroncsot. Minden csapat mögött elérhető távolságban egy tartalék légkulcs és kerékanya található. A jobb hátsó keréknél dolgozó szerelő mögött pedig egy másik szerelő áll egy motorindítóval, arra az esetre, ha Alonso autója lefulladna. Egy újabb szerelő abban az esetben hasznos, ha az autó első szárnya hiányzik.



AZ ELJÁRÁS FINOMHANGOLÁSA

A bokszutca sárga vonalain lévő apró jelek az összes szerelőnek megmutatják, hogy hova kell állnia. Minden kerékcseréről videofelvétel készül, amit Alonsónak is megmutatnak, hogy segítsen neki abban, hogy pontosabban álljon meg a kerékcserék során. Van még két további szerelő, akik a bukócsőnél tartják az autót, annak érdekében, hogy az stabilabb legyen, amíg a többiek dolgoznak rajta.



KÉSZ ÉS MEHET

A verseny alatt Alonsót megkérdezik az autó egyensúlyáról. Ezen információk alapján – ahogyan az a fenti képen látható – két szerelő beállítja az első szárnyat, hiszen ahogyan növeljük vagy csökkentjük az első fékszárny dőlésszögét, úgy változik az első tapadás vagy a stabilitás. A Ferrari a nyalókás ember helyett egy elektronikus lámpát használ, ami közli Alonsóval, hogy mikor válik szabaddá előtte az út.

„A pályákat az F1-re és a MotoGP-re kell terveznünk. Erről szólnak a **megállapodásaink.**”

„Egy adott földdarabbal kell dolgoznunk, aminek megvannak a **határai.**”

„Nem vagyunk **monopolhelyzetben** az F1-es versenypályák építését illetően, egyszerűen kevesebb hibát vétünk, mint mások.”

TILKE válasza a kritikákra

Egyhangúak, nem nyújtanak igazi kihívást, és szinte lehetetlen előzni rajtuk: lássuk, miért fosztják meg Herman Tilke és az általa épített versenypályák a rajongókat az igazi izgalmaktól.

WORDS JAMES ROBERTS **PORTRAITS** LORENZO BELLANCA/LAT **FORDÍTOTTA:** NÉMETVÁRI LÁSZLÓ

Tilke indiai versenypályája tele van magassági különbségekkel. Ezt 4 millió köbméter föld megmozgatásával sikerült elérni



Elmúlt egy évtized, amelyben az F1 egyre feltűnőbb módon kezdte elhatárolni magát az Európa szívében elhelyezkedő hagyományos aszfaltcsíkokon való versenyzéstől, és inkább a modern, stílusjegyeiben tetszetősebb, művészibb megoldásokat előnyben részesítő pályák felé orientálódott, melyek mind egy ember kézlenyomatát viselik magukon. Bahrein, Kína, Korea, Törökország, Abu Dhabi, de legfőképpen India – mind Hermann Tilke elképzeléseit tükrözik.

A kritikusok szerint mindegyik Tilke monotonitását hirdeti, miszerint a verseny élvezetessé tétele nem fontos, a pilótáknak igazán nem jelent kihívást egyik pálya sem és leginkább: háttérbe szorítják az olyan helyszíneket, mint Spa vagy Monza. Sir Jackie Stewart, a Nordschleife (az eredeti Nürburgring, teljes hosszában), talán a legveszélyesebb létező versenypálya mestere szintén nincs kibékülve Tilke alkotásaival: „Manapság, azt hiszem, a versenypályák túlságosan is hasonlóak, a kanyarok pedig szabványosak. Ha megnézzük például a felsőfokú golfkurzusokat, tapasztalhatjuk, hogy mindenhol más stílusban oktatnak. Az aszfaltcsíkokat viszont egyetlen ember tervezi, ezért hasonlítanak egymásra, és ez a legnagyobb probléma” – fogalmazott Stewart.

Rengeteg nagy sebességű kanyar, hatalmas bukóterek, amik cseppet nem veszélyeztetik az autók épségét, és szinte nulla előzési lehetőség. Igazságosak a kritikák? Nem sokkal vagyunk túl az indiai aszfaltcsík 2011-es felavatásán, és hamarosan újabb helyszínekkel bővül az F1-es versenynaptár, hiszen Ecclestone az USA területéről Austinnal, New Yersey-vel és Oroszországból Szocsival színesítené az F1-es palettát. Elég kevés tehát az esély arra, hogy Imola vagy Zandvoort visszatérjen a köztudatba, még kevesebb, hogy a versenyhelyszínek közé. A jövő egyenlő Tilkével.

Valaha ő maga is versenyző volt, aki később a mérnöki pálya felé fordult és megalapította →

ILLUSZTRÁCIÓ: ALAN ELDRIDGE

a Tilke GmbH társaságot, 1984-ben, majd segített a Nürburgring átszabásában is. Tíz évvel később Peter Wahl építész is csatlakozott a vállalathoz. Mára már világszerte 350 ember dolgozik neki, egyetlen F1-es projektjén 40 fő munkálkodik, egészen a kezdetektől, a talajméréstől és mérnöki elemzésektől a végső fázisig, az aszfalt lefektetéséig. Jelenleg tíz versenypálya tervei pihennek a mérnök íróasztalának fiókjában, amelybe beletartoznak a friss helyszínek, és többek között a moszkvai ring, valamint a legújabb német aszfaltcsík is. A Forma-1 világa azonban válaszokat követel, és Tilke, valamint jobbkeze, Peter Wahl szembenéz a kritikusokkal, és válaszokat is hajlandóak adni…

Miért olyan egysíkúak az önök által tervezett pályák? Ha izgalmakat akarnak, miért nem veszik alapul az olyan fantasztikus megoldásokat, mint amilyen például Spában az Eau Rouge kanyarkombináció a maga szintkülönbségével?

Peter Wahl: Sokszor tesznek fel nekünk ehhez hasonló kérdéseket, de be kellene látniuk, hogy minden alkalommal csak egy adott földterületet adnak a kezünk alá, aminek megvannak a maga határai. Nem mindig csinálhatjuk azt vele, amihez épp kedvünk szottyan. A legjobb példa erre az új Buddh-versenypálya Újdelhi mellett. Ott több mint 4 millió köbméter földet mozgattunk meg, annak érdekében, hogy a terep szintkülönbségeit alakítsuk. Ezt a televízióban nem mutatják. Valóban jobb lett volna, ha akár 20 millió köbmétert is megmozgathatunk, de erre sajnos nem volt módunk. Érdekes és izgalmas kanyarokat akartunk, olyan helyeket, ahol lehetséges előzni, de figyelnünk kellett a környék biztosította határvonalakra és a költségekre is, ezek pedig meghatározzák a kreativitásunk mértékét.

Amikor Nico Rosberg először vezetett az új indiai versenypályán, gratulált önnek, amiért egy ilyen, kihívásokkal teli pályát sikerült építenie. Ott van azonban a kínai és a koreai aszfaltcsík is, amelyek már kevésbé izgalmasak. Hogy van ez?

Herman Tilke: A legnagyobb gond általában az, hogy ha valaki felkér bennünket egy kivitelezésre, akkor olyan pályát akar, ami alkalmas Formula-1-es és MotoGP versenyek lebonyolítására is. A legszembetűnőbb példa erre az indiai pálya, ahol több helyen egy pontra két kanyart is elhelyeztünk. Ott a 10-es fordító, ami valójában motorok számára tervezett kanyar, de van mellette egy elzárt kanyarszakasz, ami már az F1-es gépek számára épült. A két sportágat irányító testületnek is megvannak a saját biztonsági szabályai is, melyeket szintén figyelembe kell vennünk. Az FIA és a FIM is támaszt követeléseket. Gondolnunk kell a sebességkülönbségekre és a fékezési pontok is különbözőek. Az aszfaltcsík külső részét még nem is említettem, hiszen a motorosok a nagyobb biztonság érdekében szeretik, ha söderágyat húzunk a bukóterekbe, míg az F1-esek – érthető okokból kifolyólag – az aszfaltot részesítik előnyben.

Az egyik leggyakoribb kritika, amit önök felé megfogalmaznak, az, hogy nem érheti baj a versenyzőket az önök pályáin. Ha hibáznak, nem bűnhődnek, nem kell feladniuk a versenyt. Régen, ha egy pilóta hibázott, akkor megfizetett érte – sajnos sokszor túl drágán is –, éppen ezért kellett folyamatosan fejlődniük, és nagyobb bátorságra volt szükségük, ha nagyobb sebességgel akartak bevenni egy kanyart. Ha most hibáznak, szimplán visszakormányozzák az autót a pályára.

Wahl: Azt hiszem a „megfizetni” szó használata nem helyes. Ha több sóderágyat használnánk, az első körben nőne meg a leginkább a kockázata annak, hogy szinte azonnal fel kell adnia a versenyt a pilótáknak, ha hibáznak. A mi pályáinkon egy ilyen hiba nem feltétlenül jelenti rögtön a futam végét. Összeszedheti a versenygépet és visszaszállhat a küzdelembe. Így is megbűnhődnek, hiszen helyezéseket veszíthetnek, vagy nehezebb lesz védeni a pozícióikat. Amikor a helyzetedet óvod, akkor leginkább a pálya belső részét kell védened. A mögötted haladó viszont szélesebben veszi be a kanyart, hogy jobban gyorsíthasson ki a soron következő egyenes szakaszra. Egy ilyen, általunk tervezett kanyar tehát kifejezetten bátorít az előzésre. Ez a mi teóriánk. Biztos vagyok benne, hogy ez működik, de persze előfordulhat az is, hogy nem mindig. Nézzék meg Hockenheimben a hajtűkanyart. Kicsit készélesítettük, és bejött. Szinte állandó előzési lehetőséget biztosít. Az egyik legnagyobb gond az F1-ben, hogy nagy a különbség a gyorsak és a lassúak között, de ezt mégis összerendezik a rajtrácson.

→



Malajziában, Sepangban épült fel az első teljes egészében Tilke által létesített versenypálya, 1999-ben

„**Érdekes** és izgalmas kanyarokat akartunk, **előzési lehetőségeket**, de a környék határai és a költségek is befolyásolnak minket, és ez a **kreativitásunk** rovására is megy.”





Az Istanbul Parkban épült Tilke-pálya az egyik sokak által kedvelt aszfaltcsík, főleg a gyors 8-as fordítója miatt

ILLUSZTRÁCIÓ: ALAN ELDRIDGE. INSETS: ANDREW FERRAROLAT

Három klasszikus Tilke-kanyar



8-as fordító, Istanbul Park, Törökország
Nincsen hangzatos neve, de a 8-as fordító már most legendás. Egy négy részből felépített, összefüggő kanyarrendszer, melyben a pilótáknak 250 km/órás sebességgel és hatos fokozatban kell szinte konstans haladniuk, ráadásul el kell kerülniük a kerékvetőt a kivezető résznél, mert ledobhatja őket az aszfaltcsíkról. Átjutni a négy szakaszon az első körben azonos sebességgel és teletöltött tankkal, igazi kihívás



10-es fordító, Buddh, India
A versenyzők 180 km/órás sebességgel érkeznek meg a jobbos kanyarba, ami hirtelen beszűkül a kijárati résznél. Kerekeik épp hogy csak elkerülik a kerékvetőt, ami után rögtön egy lejtő következik, ami megdobhatja az autót, és ezt követően újabb kanyarkombináció következik, szinte azonnal



14-es fordító, Sepang, Malajzia
Ez a kanyar talán az egyik legnehezebb a Forma-1-ben, amit tökéletesen be lehet venni. A pilóták hatos sebességi fokozatban érkeznek meg, és rendkívül nehéz megtalálni a helyes fékezési pontot. Hirtelen kettes sebességi fokozatban és 120 km/órás sebességnél járnak a kanyar közepén, ami szűkülni kezd. A fordító vége beláthatatlan, ami szintén nem könnyíti meg a versenyzők dolgát. Egészen hirtelen dobja ki az autót a kivezető szakaszra, majd következhet a kigyorsítás

ILLUSZTRÁCIÓ: ALAN ELDRIDGE. INSETS: ANDREW FERRAROLAT; GLENN DUNBARLAT; ANDY HONELAT; STEVE ETHERINGTONLAT



Sanghaj egy tipikus Tilke-pálya egy hosszú hátsó egyenessel, melyet egy hajtűkanyar követ

A gumikeverékek különböznek, vagy a pilóták hibáznak. Aztán persze olyan helyekre is ellátogat a cirkusz, ahol semmi nem történik. A dolgok ilyenformán alakulása elkerülhetetlen.

Jackie Stewart szerint a legfőbb probléma az, hogy minden pályát maga tervez. Hogyan alakult ki ez a monopólium?
Tilke: Nincs ilyen helyzet. A szingapúri pályát például nem mi terveztük. Egy ausztrál cég, a KBR vette át a mi alapelképzelésünket, és aszerint épített egy versenypályát. Szerintem az egyetlen ok, amiért legtöbbször minket kérnek fel, hogy kevesebb hibát vétünk, mint más társaságok. Ez nagyrészt annak is köszönhető, hogy már több mint 60 pályát terveztünk. Nem vétettünk nagy hibát az elmúlt években, jó munkát végeztünk. Ha nem így lenne, most nem beszélgetnénk.

Meséljen nekünk az új utcai versenypályáról New Yersey-ben, aminek 2013-ban kell debütálnia.
Wahl: A ring a Hudson folyón épül fel, Manhattantől nyugatra. Nagyjából 60 méteres szintkülönbség is lesz tapasztalható. Lesznek kifejezetten gyors szakaszok is az utcai pályán, az elérhető csúcssebesség pedig 300 km/óra lesz. A bokszokat úgy akarjuk kialakítani, ahogy Monacóban van, tehát szintekre bontjuk. A szintkülönbségek miatt olyan lesz, mintha Spát vegyítenénk Monte-Carlo utcai stílusával. Ezt a kombinációt képzeljék el New Yorkban. Fontos, hogy egy zöld versenyről lesz szó, hiszen autóval megközelíthetetlen lesz a helyszín.

Mi a helyzet az Orosz Nagydíjjal, Szocsiban?
Tilke: Szocsiban egy olyan versenypálya lesz, amely az olimpiai falun belül épül majd fel. A stadionok körül fog futni, amiket most húznak fel a 2014-es Téli Olimpiára. Lesz egy elzárt épület, amiben a bokszok kapnak majd helyet, és egy nagy főtribün is, de a pálya többi része szabadon fut majd a stadionok körül. Socsi tele van hotelekkel, és egy nagy turisztaközpont Oroszországban.

Végezetül, melyik a világ legjobb versenypályája az ön szemében?
Tilke: Természetesen a régi nürburgringi aszfaltcsík, a Nordschleife.

A legértékesebbek

A McLaren megnyitotta féltve őrzött trófeatermét, hogy megmutassa lapunk olvasóinak, mely négy díjat tartja a legértékesebbnek az elmúlt 40 évből.

SZÖVEG: JAMES ROBERTS **KÉPEK:** ANDREW FERRARO/LAT **FORDÍTOTTA:** NÉMETVÁRI LÁSZLÓ

Coupe de S.M. III. Leopold trófea

Átadták: 1968. június 9-én, a Belga Nagydíj győztesének, Bruce McLarennek
Autó: McLaren M7A





FORRÁS: LAT ARCHIVE



A McLaren **1.** győzelme

A 175 nagydíjelsőségből a McLaren első győzelmét Bruce McLaren aratta, az 1968-as Belga Nagydíjon, aki egyaránt volt pilóta és konstruktőr is. Ő maga akkor úgy hajtott át a célvonalon, hogy azt hitte, csak a dobogó második fokára állhat majd fel. Azóta persze már mindenki tudja, hogy az addig élen álló Jackie Stewartnak az utolsó körben ki kellett hajtania Tyrrelljével a bokszutcába. Az újdonsült győztes addig nem is volt tisztában diadalával, míg az egyik BRM-szerelő ezt nem közölte vele. „Ennél szebbet talán még az életben nem mondtak nekem" – fogalmazott akkor McLaren.

A pilótának a híres Coupe de S.M. III. Leopold trófeát nyújtották át, melyet először Tazio Nuvolarinak sikerült kiérdemelnie az 1933-as Belga Nagydíjon, Spában, aztán a serleget egészen 1990-ig használták az ország versenyein. Az utolsót Ayrton Senna kapta meg, akinek az 1990-es spái diadala volt zsinórban a harmadik, ezért a kiemelkedő mesterhármasért pedig a szervezők úgy döntöttek, hogy a McLarennek ajándékozzák a legendás kupát.



Senna zsinórban háromszor nyerte meg a Belga Nagydíjat, amiért a szervezők végleg a McLarennek adták a híres trófeát

Az 1976-os USA Nagydíj trófeája

Átadták: 1976. október 10-én, az Amerikai Egyesült Államokban, Watkins Glenben, James Huntnak
Autó: McLaren M23





FORRÁS: LAT ARCHIVE

Az 1976-os USA Nagydíj elképesztő McLaren-győzelmet hozott. A futam előtt nyilvánvaló volt, hogy ha James Hunt tartani szerette volna a lépést a pontversenyben ferraris ellenfelével és barátjával, Niki Laudával, akkor mindenképpen győzelemre volt szüksége, már amennyiben életben akarta tartani világbajnoki esélyeit. A verseny nagy részében Jody Scheckter haladt az élen, Hunt pedig csak néhány körrel a futam vége előtt tudta őt megelőzni. Lauda – köszönhetően autója gyilkos túlkormányzottságának – végül csak a harmadik helyen tudott végezni, ami azt jelentette, hogy kettejük között csak az utolsó nagydíj döntött, Japánban. Amikor a dobogón átadták a serleget Huntnak, az nem volt üres: tele volt töltve pezsgővel, ami Hunt mind el is fogyasztott. Ez persze csak a bevezetője volt egy hatalmas bulinak, amit a versenyző aznap este rendezett a Seneca Lodge nevű szórakozóhelyen.





A McLaren **21.** győzelme

Az 1993-as Európa Nagydíjért járó trófea

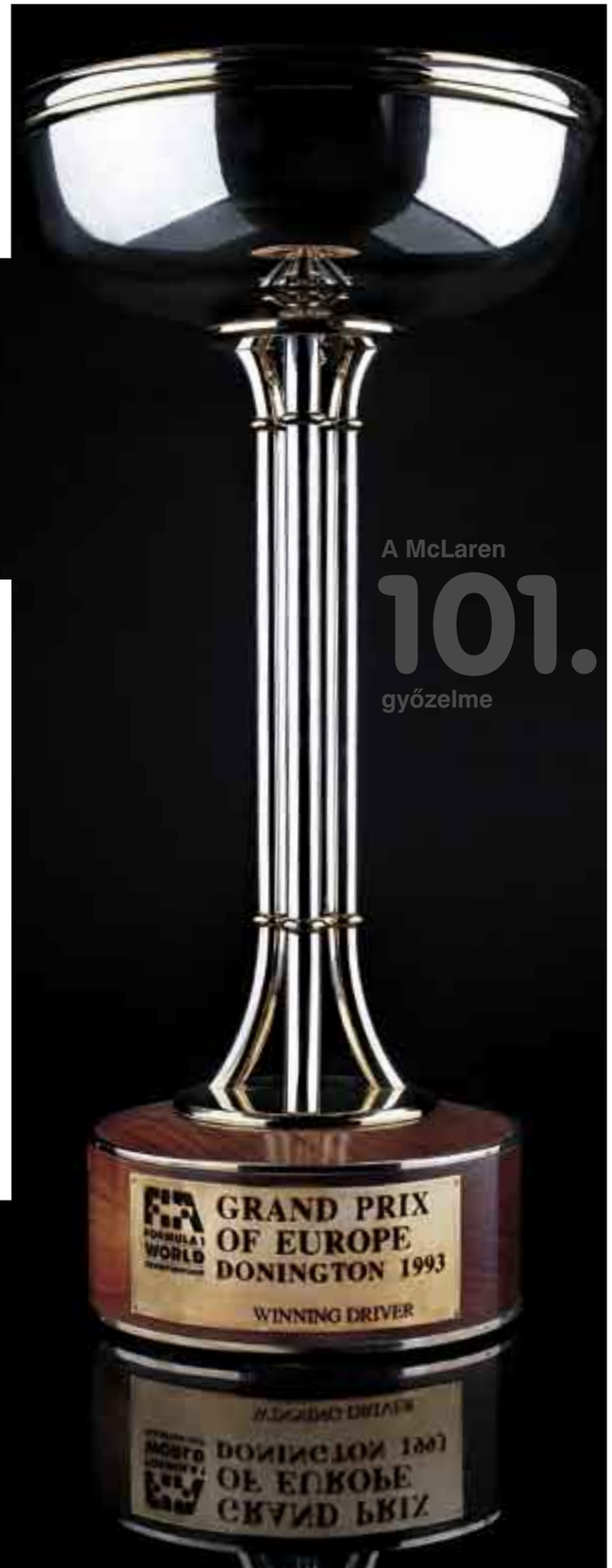
Átadták: 1993. április 11-én, Ayrton Sennának az Európa Nagydíjon aratott győzelméért, Donington Parkban
Autó: McLaren MP4-8



Senna nagyon erősen kezdte az idényt, hiszen egy második és egy első helyet szerzett az első két futamon, így érkezett meg az Európa Nagydíj helyszínére. A brazil első köréről már mindenki hallott: a rajtnál a negyedikről az ötödik helyre esett vissza, majd a kör végén már az első volt. Zuhogó esőben előzte meg Schumachert, Wendlingert, Hillt és Prostot is. Ugyanakkor az is nyilvánvalóvá vált, hogy a McLaren rendelkezik talán a legfejlettebb és legmegbízhatóbb elektronikai rendszerrel, ami addig a pontig létezett az F1 történetében – beleértve az ekkor olyan fontos intelligens kipörgésgátló rendszert is. Olyasvalami volt az, amin túlsiklott az ember tekintete és gondolata, köszönhetően Senna elképesztő teljesítményének azon az esős áprilisi napon. A dobogón Senna két sapkát is magánál tartott, valamint két trófeát is átvehetett. Az elsőt a Donington Park versenypálya-tulajdonosa, Tom Wheatcroft adta át a McLaren pilótájának, ez egy bronzból készült másolata volt Sonicnak (a SEGA híres számítógépes játékfigurájának). A SEGA akkor a verseny főszponzora volt 1993-ban, de a Williams-csapat egyik főtámogatója is egyben. Senna autójának oldalán is volt egy ilyen matrica, amit valószínűleg felsőbb döntést követően letakartak. Nem meglepő, hogy azt a díjat sehol nem lehet látni a McLaren főhadiszállásán, de az 1993-as győztes pilótának járó trófea természetesen büszkén állja a rajongók pillantásait.



FORRÁS: LAT ARCHIVE



A McLaren
101.
győzelme

A 2011-es Kanadai Nagydíj trófeája

Átadták: 2011. június 12-én, a kanadai Montrealban, Jenson Buttonnak
Autó: McLaren MP4-26



FORRÁS: CHARLES COATES/LAT; ANDY HONE/LAT

Tavaly, egy esős montreali napon Jenson Button az elképzelhető összes helyen megfordult a verseny alatt – az elsőtől az utolsóig. Ütközött csapattársával, Lewis Hamiltonnak, valamint a Ferrari kétszeres bajnokával, Fernando Alonsóval is. Összesen hat alkalommal járt kinn a bokszban, de kivételes vezetési stílusának a mostoha körülmények között, valamint a Safety Car többszöri pályára gördülésének is köszönhetően végül az első helyre tudta magát küzdeni és megnyerte a 2011-es Kanadai Nagydíjat. A több mint kétórás késés ellenére a brit pilóta a székeikhez ragasztotta a rajongókat, mégpedig azzal a győzni akarással, amit bemutatott, és amivel becserkészte a vezető Sebastian Vettel, és őt az utolsó körben hibára kényszerítette. A McLaren technikai igazgatója, Paddy Lowe minden idők legnagyobb nagydíj-győzelmének titulálta Button sikerét, amiben életében része volt. „Talán az F1 történetének legelképesztőbb és legkevésbé bekalkulált győzelme volt ez a mostani" – fogalmazott Lowe, majd hozzátette: „és én is ott lehettem a dobogón".



A McLaren
171.
győzelme





F1 RACING

„Akkor vagyok a legboldogabb, ha az autóm keresztben áll”

Az idézet tökéletesen jellemzi Tom Pryce-t, a walesi pilótát, aki az 1970-es években fel tudta venni a versenyt Fittipaldival, Petersonnal és Scheckterrel is. 35 évvel a halála után David Tremanyne emlékszik vissza a különösen tehetséges versenyzőre.

KÉPEK: LAT ARCHIVE **FORDÍTOTTA:** SURÁNYI GÉZA

Ha olyan versenyzőket keresünk, akik kivételes módon tudták uralni az autót, az 1970-es évek mezőnyéből négyen jöhetnek szóba: Jochen Rindt, Ronnie Peterson, Gilles Villeneuve – és Tom Pryce. Alan Rees Jochen mellett versenyzett a Winkelmann-csapatban, Ronnie mellett a Marchnál és Tom mellett a Shadownál. Sohasem kételkedett abban, hogy a csendes walesi pilóta – akit ritkán emlegetnek a legnagyobbak között – ugyanolyan jó volt, mint a másik három. Csakhogy Pryce keresztben autózó stílusa nem passzolt jól a slick gumikhoz és a szárnyakhoz, és ezzel az őrületbe kergette Reesi-t.

Még mindig emlékszik arra, hogy 1974-ben, Dijonban, Tom második Shadow-fellépésén a harmadik helyre kvalifikálta a DN3-ast, miután pénteken a leggyorsabbnak bizonyult. „Tom új volt, így előítélet nélkül vezetett. Szenzációs produkciót mutatott be az edzésen, de hamar elkoptatta a gumikat, és a Forma-1-ben így nem lehet sikereket elérni. Ha kompromisszumok nélkül változtatott volna a stílusán, vagyis nem autózik annyira keresztben, még gyorsabb lehetett volna."

Rees korán észrevette, hogy Tom sok mindent letesz az asztalra, és ugyanolyan jó, mint Ronnie, aki hatodik lett abban az évben. Egyszerű, egyenes személyiség volt, aki csupán versenyezni akar és elkerülni a sok hűhót. Néhai apja, Jack, aki mindig második keresztnevén, Maldwynnak szólította, egyszer felidézett egy esetet, mikor a versenyző a Shadow kamionjában aludt, és egy nő bekukucskált. „Megkérdezte, hogy beszélhet-e Tom Pryce-szal, mire Mald csak annyit mondott, hogy nincs itt… Ez nem udvariatlanság volt, csupán el akarta kerülni a híresség járó felhajtást."

Tom egy állhatatosan szerény fiú volt Ruthinból. Ugyanúgy, mint Jim Clark, alapvetően jóindulatú és szelíd, de ha versenyautóba ült, olyanná vált, mint egy tigris. 1970-ben megnyerte a Daily Express díját, egy Lola T200-as Forma-Fordot. Többször is összetörte a nehezen kezelhető autót, mégis fellépett F3-ba, mivel megnyerte a F100-as kétüléses bajnokságot a Royale számára. Bob King aztán beleültette karcsú F3-as RP 11-esébe, és Tom nagy meglepetést okozva megnyerte a 1972-es Race of Champions betétversenyét.

Később nyert Formula Atlanticban, és jó benyomást tette Ron Dennis csapatának színeiben, a Forma-2-ben is. De az 1974-es monacói F3-as versenyen aratott győzelme volt az – mikor Tony Vlassopulos Ippokampos March-át vezette –, ami fellendítette a karrierjét, és így átülhetett a hajómágnás Token versenyautójából (mellyel bemutatkozott az F1-ben) egy Shadowba. Aztán 1975 márciusában, három évvel kezdeti sikere után, megnyerte a Race of Champions-t is, így ő lett az egyetlen walesi pilóta, aki Forma-1-es futamon győzni tudott.

Tom igazi tehetsége akkor vált világossá, mikor egy Brands Hatch-ben megrendezett világbajnokságon kívüli versenyen olyan versenyzőket utasított maga mögé, mint Jacky Ickx, Ronnie Peterson, John Watson, Mark Donohue és az aktuális világbajnok, Emerson Fittipaldi. Megszerezte a pole-pozíciót Jody Scheckter előtt – aki korábban megnyerte a Dél-Afrikai Nagydíjat egy Tyrrellben –, majd elrontotta a rajtot. Később káprázatosan gyors körök sorozatával beérte a dél-afrikait, majd le is hagyta, mikor a Tyrrell motorja elromlott.

„Tom hatalmas istenadta tehetséggel volt megáldva" – mondta róla Watson. Brands Hatch-ben figyeltem fel rá, mikor Formula Atlanticban versenyzett. Mike Earle-lel néztük a versenyt, és Tom a képességeivel magasan kitűnt a mezőnyből. A srác egészen kivételes volt."

> „Tom hatalmas istenadta tehetséggel volt megáldva. Egészen kivételes képességekkel rendelkezett."

Két hónappal később, Monacóban csak Niki Lauda Ferrari 312T-je állt előtte a rajtrácson, mivel Tom ugyanúgy „keresztbe kasul" autózta körbe a pályát Shadow-jával, mint egy F3-assal. Miután ismét elrontotta a rajtot, javított, így Laudát és Petersont vehette üldözőbe. Hatalmas erőcsúsztatásokat bemutatva brillírozott a neki kedvező, vizes aszfalton, míg a tapasztalatlansága ki nem fogott rajta, de a teljesítménye így is aláhúzta világszínvonalú képességeit.

„Szeretek csúsztatva vezetni kanyarokban. Akkor vagyok a legboldogabb, ha az autóm keresztben áll, én pedig jókora ellenkormányzással irányítom" – mondta annak idején Tom Alan Henrynek, az F1 Racing jelenlegi munkatársának. „Ez felvillanyoz engem, de Alan (Rees) mindig azt mondja, hogy finoman kellene vezetnem. Habár ez a stílus számomra lassúnak tűnik, mégis azt veszem észre, hogy jobb időket teljesítek."

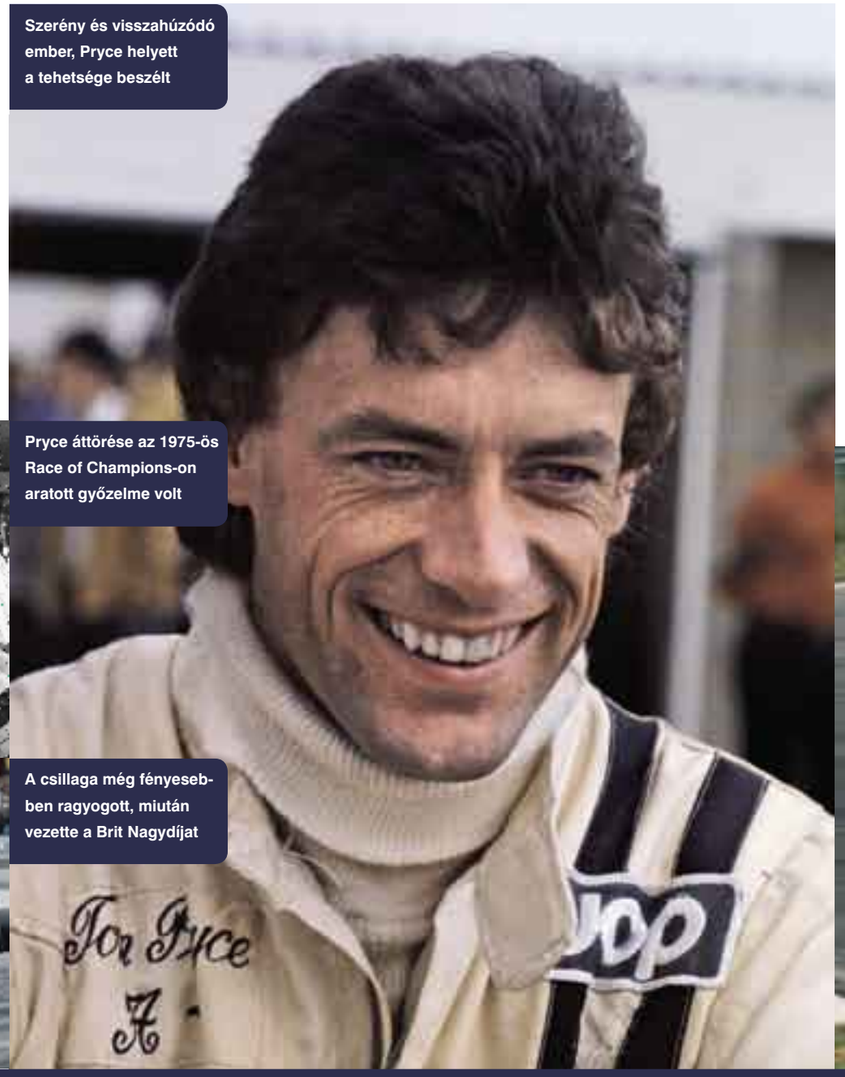
A Brit Nagydíjon, Silverstone-ban Pryce kiaknázta az újonnan kialakított, sima vezetési stílusából származó előnyöket, és egyedüli walesi versenyzőként megszerezte az első rajtkockát. Sőt, a 19. körben az élre állt, és a 20. körig ott is maradt. De a versenyt megzavarta a szeszélyes brit időjárás, és épp az esőmenő hírében álló Pryce ért oda először a Becketts-kanyarnál álló víztócsához, melyen megcsúszva védőkerítésben landolt.

„Tulajdonképpen nem volt olyan nehéz vezetni a versenyt" – mondta el Henrynek. „Láttam Nikit magam mögött, de azt is láttam, hogy az ő Ferrariját Jody üldözi. Elég gyorsan autóztam, de még volt tartalékom." Szomorú befejezése volt egy nagyszerű teljesítménynek – az egyetlen alkalom, mikor egy walesi pilóta Forma-1-es világbajnoki futamot vezetett – de nagyobb nevek szintén kicsúsztak aznap.

Tom férfias versenyzést mutatott be a következő futamon, a Nürburgringen, ahol csak Carlos Reutemann állt előtte, és benzinszivárgás miatt nagyon kényelmetlenül kezdte érezni magát. „Ez teljesen Tomra vallott" – mondta szerelője, Trevor Foster. „A bőre megégett és hólyagos lett. De senkit nem akart cserbenhagyni."

Nem csapott nagy felhajtást, így bátorsága és eltökéltsége jutalmául elnyerte a Prix Rouge et Blanc Jo Siffert-díjat. Ausztriában, az esőben közelített a későbbi győztes, Vittorio Brambilla, illetve a motorproblémákkal küszködő James Huntra, mikor a versenyt idő előtt leintették, de walesiként így is ő állhatott fel elsőként a dobogóra.

A Shadows szponzora, az UOP év végén eladásra került. Az első áldozat a Forma-1 program lett, így Tom egy alulfinanszírozott csapatban találta magát, pedig korábban a Shadow költségvetése a Ferrari után a második legmagasabb volt. 1976-ban csak küszködött, az új DN8-cal csupán egy harmadik helyet szerzett Brazíliában és két negyediket Hollandiában, illetve Nagy-Britanniában. A kilátások némileg javultak 1977-re. A második helyen haladt Brazíliában, amikor a motor elromlott, majd egy átdolgozott DN8-ast kapott Kyalamira. A Shadow eufórikus hangulatban ünnepelt, mikor Tom remek képességeinek köszönhetően uralta a szerdai edzést. A Brabham szerelője, Herbie Blash, megállapította, hogy „Szerintem Tom van olyan jó, mint James Hunt."



Szerény és visszahúzódó ember, Pryce helyett a tehetsége beszélt


Pryce áttörése az 1975-ös Race of Champions-on aratott győzelme volt


A csillaga még fényesebben ragyogott, miután vezette a Brit Nagydíjat



Habár figyelmeztették, Pryce nem tudta megállni, hogy ne keresztben autózzon

Száraz pályán Tom a 15. helyre kvalifikálta magát. Megint elrontotta a rajtot, majd a 22.-ről a 13. helyre jött fel, miközben megfutotta a verseny ötödik leggyorsabb körét, és célba vette Hans-Joachim Stuck Marchát. A 21. körben csapattársa, Renzo Zorzi megállt a bokszokkal szemben, pontosan a célegyenes felett átívelő hídnál lévő dombtetőn. Miközben Zorzi kikászálódott az autóból és küszködött, hogy kikösse sisakjának a levegőbefújóját, a forró motorból füst szállt fel. Két lelkes önkéntes úgy gondolta, hogy vészhelyzet van, és átszaladt a pályán. Az egyikük, egy 25 éves karosszérialakatos volt, akiről később is csak annyi derült ki, hogy Billnek hívták. Másikuk pedig egy 19 éves jegyeladó, a Jan Smuts reptérről, neve Jansen van Vuuren.

Bill épp megúszta. Jan, aki közel húszkilós poroltót cipelt, nem. Stuck – de különösen Pryce, aki a szélárnyékában haladt és a Crowthorne-kanyarhoz közeledve előzésre készült – nem vehette észre őket a domboldal takarásában.

Stuck, leginkább az érzéseire hagyatkozva kikerülte van Vuurent. Tom, aki a pálya bal oldalán haladt, olyan közel autózott a Marchhoz, hogy nem látta a tűzoltót. Milliméterekkel kerülte el Billt, de esélye sem volt, hogy ne üsse el van Vuurent. Mikor 270 kilométer/órás sebességgel telibe találta, a pályabíró rongybabaként repült a levegőbe, miközben a poroltó Tom fejének csapódott.

A Shadow vezetőülésében helyet foglaló Tom már rég menthetetlen volt, de lába még mindig taposta a gázpedált. Félelmetes, ahogy a magatehetetlen autó változatlan sebességgel száguldott tovább a célegyenesben, mígnem karambolozott Jacques Laffite Ligier-jével és a Crowthorne kanyarban a partoldalnak ütközött.

„Hihetetlen szerencsém volt" – emlékezett vissza Stuck. „Teljesen az érzéseimre hagyatkozva reagáltam. Lehúzódtam jobbra, és így is ennyivel kerültem ki a fickót" – mondja, és a mutatóujja és a hüvelykujjával piciny rést mutat. „Láttam, milyen állapotban van Tom a vezetőülésben…

„Fe gurodd y goreuon heb gefna ar ei gynefin"



„Legyőzte a legjobbakat anélkül, hogy elfeledte volna, honnan is jött."

tudtam, hogy már halott. Ez volt életem egyik legszomorúbb momentuma."

„Tom nagyszerű fickó volt, aki imádta a versenyzést" – mondta Laffite. „Biztos vagyok benne, hogy nagy versenyző válhatott volna belőle. Okos volt és természetes tehetség." A tragikus futamon végül az előző évben megégett Lauda győzött, akinek azóta ez volt az első sikere. „Nem tudtam róla, hogy Tom meghalt" – emlékszik vissza. Nagyon elégedett voltam magammal, és amit elértem. Csak amikor a dobogóra álltam, akkor mondták meg, hogy mi történt… Tom egy feljövőben lévő sztár volt, és én tiszteltem őt. Minden örömöm elszállt."

Egy közeli barát, David Richards, aki végigcsinálta Tommal az 1976-os Tour of Epynt-et egy Lancia Stratosban, otthagyott egy partit Kuvaitban feleségével, Karennel, mikor meghallotta a hírt. Tom halála után sokáig tartotta a kapcsolatot Jack Pryce-szal, és kulcsszerepet játszott abban, hogy 2009-ben Ruthin emlékművet állítson a város híres szülöttjének.

„Tom egy elképesztően tehetséges versenyző volt, akit sohasem változtatott meg az, hogy befutott. Hű maradt walesi gyökereihez, és nagyra értékelte rengeteg szurkolójának támogatását. Micsoda különbség napjaink F1-es versenyzőihez viszonyítva!

Tom édesanyja, Gwyneth Pryce egyik kollégájától hallotta meg a hírt. Az édesapa a lehető legrosszabb módon. „Bekapcsoltam a televíziót, hátha van valami hír Kyalamiból…"

Jack nem érte meg Ruthin városának Clwyd utcájában felállított emlékmű leleplezését, de Gwyneth ott volt, nem sokkal azelőtt, hogy rákban elhunyt. Tom hatvanadik születésnapján avatta fel David Richards és Tom özvegye, Nella.

A gránitba ágyazott bronz domborművön egy egyszerű walesi szólás áll: „Fe gurodd y goreuon heb gefna ar ei gynefin."

„Legyőzte a legjobbakat anélkül, hogy elfeledte volna, honnan is jött."

Ehhez nincs mit hozzáfűzni.

WALESI FORMA-1 VERSENYZŐK – Nem volt belőlük túl sok

Jack Lewis



Lewis egy Cooper Climax-szel versenyzett, melyet édesapja H&L Motors nevű cége nevezett be az F1-be, 1961-ben. Monzai negyedik helyezésének köszönhetően új csapata, az Ecurie Galloise gyári támogatást kapott a BRM-től 1962-re, de Lewis a szezon közepén felhagyott a versenyzéssel, megnősült, és visszavonult családi farmjukra, Rhandirmwynre.

Alan Rees



A Newport-i születésű Rees 1964-ben Roy Winkelmann csapatával került fel az F2-be, ahol versenyző, menedzser és Jochen Rindt csapattársa volt. Egyetlen Forma-1-es szereplésére Silverstone-ban került sor, 1967-ben, egy Cooperrel. Később olyan istállókat menedzselt, mint a Shadow és a March, mielőtt az Arrows egyik alapító tagja lett.

Shane Summers



Summers Rossettben született, és világbajnokságon kívüli F1-es futamokon indult Cooperral, 1961-ben. Néhány eredménytelen próbálkozás után negyedik lett a Crystal Palace-ban megrendezett London Trophyn, de később a Silver City Trophyra való edzés közben halálos balesetet szenvedett Brands Hatchben. Mindössze 24 éves volt.

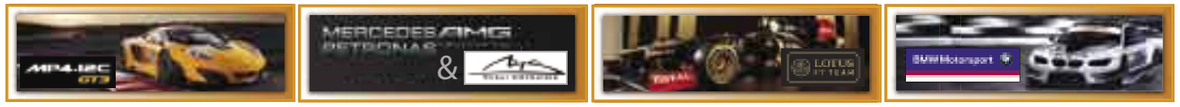
Előrendelési akció
-10% a 2012-es termékekre!



Részletek a www.gpshop.hu oldalon.

A legfrissebb hírekért, újdonságokért keress minket a **Facebookon** vagy iratkozz fel hírlevelünkre!

Az előrendelési akcióban részt vevő további márkák:



Az előrendelési akció a www.gpshop.hu weboldalon "Előrendelési Akció" jellel ellátott termékekre vonatkozik és visszavonásig érvényes. Az akcióban szereplő termékek csak házhozszállítással rendelhetőek meg. A mindenkori várható kiszállítási időpont a weboldalon, az egyes termékek leírásában olvasható. További információ a www.gpshop.hu/akciok oldalon található.

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: +36 20 521 2706, 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: +36 20 521 6999, e-mail: westend@gpshop.hu

HETVENÖT

Február huszadikán töltöttem be, de mivel ez hétfőre esett, gondoltam szombaton legyen a családi buli. A lányom viszont azonnal kontrázott: nem való előre inni a medve bőrére, előbb meg kell érni a születésnapot, és csak azután lehet mulatni. „Ne hülyéskedj – mondtam –, ha megérem tizennyolcadikát, akkor már megérem huszadikát is!”

Ez volt életem legnagyobb tévedése.

Tizenkettedikén, mármint februárban, a saját előszobámban, amelyben hetvenöt éve lakom, csigatempóban haladva a másfél méteres távon, akkorát estem, hogy majd a nyakam szegtem. Sokak szerint mázli, hogy csak a combnyakam tört, nem a másik.

Ennyit az ember nagy szájáról, amíg egészséges.

Az élet azonban megy tovább, a jegyzetemre szükség van, Bethlen főszerkesztő „könnyített” a feladaton: „Tíz év után írhatnál végre valamit magadról – mondta –, úgyis jubileumod van.”

Az. És közel hatvan év a szakmában.

De, hogy közben mi mindent csináltam?!

Arra például ma is kristálytisztán emlékszem, hogy a hatvanas évek végén, a budapesti atlétikai Európa-bajnokság alkalmával én voltam a lapom (Népsport) kiküldött tudósítója Gödöllőn, az atlétikai faluban. Óriási volt! A Népstadionban zajlottak az események, én meg kint dolgoztam a terepen. Első kézből értesültem például arról, hogy az olaszok egyik üdvöskéje, legszebb futónője inkább nem indult el a versenyen, de nem volt hajlandó alávetni magát semmilyen orvosi ellenőrzésnek, amely akkor vált kötelezővé. Nagy kár volt érte. Az egész faluban nem akadt hímnemű egyed, aki egyetlen rátekintésre ne lett volna hajlandó eskü alatt megerősíteni a hölgy nemi hovatartozását.

Abban az időben mi, fiatal újságírók (Gallov, Kocsis, Kaszás) abban versenyeztünk egymással, hogy mikor melyik világhírű író stílusában írjuk meg a tudósításainkat, cikkeinket, persze úgy, hogy azt a többiek fel is ismerjék. (Kaszás egyszer versben írta meg egy tájfutó verseny összefoglalóját. „Közben halkan, csendben susogott a szél…” – volt a refrén. A többit az olvasóra bízom. A szerző, sajna, már nincs közöttünk.)

Én gödöllői hosszú tudósításaimban ennél speciálisabb feladattal voltam elfoglalva. Mi annak idején ugyanis bizonyos könyveket (Zabhegyező, Kedves csirkefogók, Ádám apánk és gyermekei stb.) gyakorlatilag kívülről tudtunk, az én kedvencem Martti Larni: A negyedik csigolya című remeke volt éppen, a feladatom pedig, hogy a tudósításaimban elrejtsem az olyan örökbecsű mondatokat, amelyek a mű lényegét meghatározták. Mint például: „A WC olyan, mint a sír. Ha menni kell, hát menni kell!”, vagy: „Uram! Az ön lova cukorbeteg!”, vagy: „Frankón prütykölni akartál!...” és a legszebb: „..és Jerry ezen az éjszakán rájött, hogy legyen bár a nő este látványosság, reggelre csak látvány!”

Mindezt természetesen úgy, hogy átmenjen az olvasószerkesztőn, és meg is jelenjen!

Így aztán máig is „áll ércnél maradandóbb emlékművem”, csak éppen nem tudok hozzáférni, hacsak nem megyek be valamelyik nagy könyvtárba.

De ilyen volt a kezdet, ilyenek voltak a boldog békeidők.

És benne az olimpiák!

Mexikóváros, München és a többiek, ahol rendszerint viszont lőttek. Különösen Münchenben. Ahol is élőben láttunk egy szörnyű, véres krimit. És mennyire bíztunk a németekben! És csak évtizedekkel később tudtam meg egy dokumentumfilmből, hogy még igazi mesterlövészei sem voltak a rendőrségnek, akik pedig lőttek, azok sajnos inkább egymásra, mert rossz helyen állították fel őket. Ma is hallom az éljenzést, amely kitört a sajtóközpontban az akció sikerének a hírére, majd a döbbenetet, amikor néhány perc múlva megtudtuk a valót…

Kísérteties volt ülni másnap az olimpiai stadionban, és hallgatni a Nagy Fehér Főnök, Avery Brundage szózatát: „A Játékoknak pedig folytatódniuk kell!”

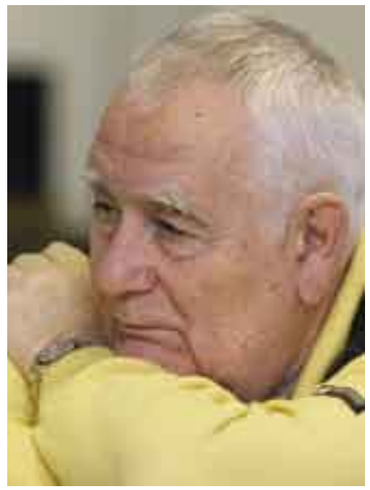
És még kísértetiesebb az olimpia a záróünnepélyén, a sötétben, miközben a magyar négyesfogatok hajtottak csilingelve a pályára. De ez már egy jó kísértet volt…

És még mindig nem vagyunk sehol.

Hol van még az Atacama-sivatag, az átkelés az Andokon, amely közben részben majdnem megfagytam, részben kis híján meghaltam. (Kiszáradás.) Kétszáz kilométeres száguldás Antofagastába, a kórházba, infúzió, délutánra magamhoz térek, a televízióban valami nagyon ismerőset látok: igen, ez Imola. És Ayrton Senna halálos balesetét láttam, egyenes adásban.

De, hogy ennyi idő alatt mit csináltam?

1951-től 1996-ig benne éltem a vívósportban, előbb mint versenyző, később mint újságíró, megírtam a magyar vívás történetét, mára viszont már elfelejtettük egymást.



Február 20-án ünnepelte 75. születésnapját állandó szerzőnk, a népszerű tévés kommentátor. A jubileum kapcsán nemcsak köszöntöttük, de rendhagyó módon arra is kértük, hogy ezúttal önmagáról írjon

Az autósport kicsit ragaszkodóbb. (Vagy én lennék az?) Erőgépgyártó technikusként kezdtem munkás életemet a Csepel Motorkerékpárgyárban, a pompás bordó Pannóniák idején, akkoriban, amikor ezek a motorok Bol d'Or-t nyertek. Ma is könnyes lesz a szemem, amikor egy-egy ilyen ritka veteránt látok. Kiss Dezső „bácsi” volt az, aki 1969-ben, a Népligetben, az utolsó ottani nemzetközi verseny alkalmával, (amelyen indult a tizenhét éves suhanc Lauda is), határozottan átirányított az autósportba. (Ő maga bringás volt, de meghívta Fangiót Magyarországra.) „Nézze fiam! – mondta – nem vitás, hogy a huszadik század végének a legfontosabb sportága az autósport lesz. Magának pedig ott a helye. Minden képessége megvan hozzá!”

És nem csak dumált.

Néhány nap múlva elküldött, azaz elvitetett a fiával (mert nekem nemhogy autóm, de még biciklim se volt!), Kiss Dodival, néhai bajnokunkkal Vallelungába, Henry Morroghhoz.

Hadd tanuljon a gyerek.

Most meg, vénségemre majdnem kitöröm a nyakam. Amikor állítólag most jön majd a java, most jön a legszebb rész…

(Hiszi a piszi!)

Fizessen elő most az
Autósport és Formula
Magazinra,
és az Öné lesz egy
4 Gb-os pendrive,
rajta a lap
utolsó négy teljes
évfolyamával!

RÁADÁS
Márciusi előfizetőink között kisorsolunk egy páros **VIP belépőt** a WTCC hungaroringi futamára!



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

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

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

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

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

MINDEN IDŐK LEGJOBB SZEZONJA?

AZ ÖSSZES FONTOS TUDNIVALÓ A 2012-ES ÉVADRÓL

Átalakulnak-e az erőviszonyok a 2012-es idényben? Sikeres lehet-e a Red Bull-vadászat, mi történik a középmezőnyben, kitörhet-e valamelyik csapat a sereghajtók közül? Mit hoz a hat világbajnok küzdelme? Év eleji körképünkben ezekre a kulcsfontosságú kérdésekre és arra kerestük a választ, vajon tényleg minden idők legjobb szezonja következik-e.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR **KÉPEK:** CSAPATOK

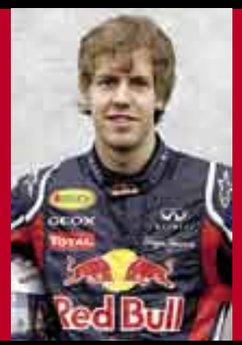


RED BULL (osztrák)

csapatfőnök: Christian Horner
www.redbullf1.com



Tavalyi elsöprő fölénye, valamint az utóbbi két szezonban elhódított négy világbajnoki cím után Dietrich Mateschitz alakulata az „álomcsapat”-jelző nehéz terhével a vállán vág neki a 2012-es idénynek. Bár a befúvásos diffúzorok száműzésével a Milton Keynes-i gárda elveszítette legfőbb fegyverét, nehéz elképzelni, hogy Adrian Newey főtervezőnek az előző évi domináns formából nem sikerült valamicskét átemelnie az új, RB8 típusjelű konstrukcióba. A cél egyértelmű: az energiaitalosok már jóval az új autó bemutatkozása előtt bejelentették igényüket a címvédésre, igaz, úton-útfélen hangoztatják, hogy sokkal nagyobb harcra készülnek, mint 2011-ben. A legutóbbi nagy sorozatot a Ferrari produkálta, akik 1999 és 2005 között hat ízben hódították el a konstruktőri trófeát: ha a Red Bullnak zsinórban harmadszor is sikerül, a vörösökhöz hasonlóan a Forma-1-es legendák közé léphetnek, levetkőzve a sokszor emlegetett kínzó stigmát, amely szerint „a Red Bull csak egy üdítőital-gyártó”…



SEBASTIAN VETTEL

Első számú esélyesként nekivágni egy szezonnak soha nem könnyű, de Vettel tavaly megmutatta, hogy ez csöppet sem megterhelő számára. Ha az RB8 fölénye nem is lesz akkora, mint 2011-ben volt, az ifjú német szupersztár lendülete és eltökéltsége kompenzálhatja azt.

„Úgy gondolom, hogy szoros lesz az idei év. Őszintén szólva minden más óriási meglepetés lenne számomra.”



MARK WEBBER

Az utolsó utáni esélye – Webber idei szezonjának akár ez is lehetne a mottója. Úgy tűnik, hogy az ausztrál tisztában van ezzel, és szeretne csattanós választ adni azoknak, akik szerint a Red Bull csak vízhordónak tartotta meg 2012-re. Ha nem sikerül, talán a Forma-1-ről is búcsúzhat…

„A léc nagyon-nagyon magasra került az utóbbi pár szezonban, és ez óriási kihívás, amelyet nagyon várok.”

FERRARI (olasz)

csapatfőnök: Stefano Domenicali
www.ferrari.com/English/Formula1



Miután Fernando Alonso a 2010-es évadzárón elveszítette a bajnoki harcot, tavaly pedig a három csúcsistálló közül az olasz gárda volt a leggyengébb láncszem, idén természetesen náluk is a vb-címek elhódítása lenne elfogadható eredmény. Ennek érdekében komoly változtatásokat eszközöltek házon belül: a műszaki stáb irányítását már a tavalyi szezon közben átalakították, s az új, F2012-es versenygépet az eddigieknél merészebbnek, agresszívabbnak mondott tervezési irányvonal mentén alkották meg. A sokak által a mezőny legcsúnyábbnak mondott autója aero-csomagjával, elöl-hátul vonórudas felfüggesztésével – előbbit a 2001-es Minardi, utóbbit a Red Bull ihlette – már az első teszten feladta a leckét a maranellói csapatnak. Mivel a címvédő energiaitalosoknál, valamint a McLarennél is jobb alapokra kezdhettek építkezni, nem a Scuderia a fő esélyes, de valószínűleg körömszakadtáig küzdenek majd annak érdekében, hogy beleszólásuk legyen a titulusok sorsának eldöntésébe.



FERNANDO ALONSO

Bár Alonso kétségkívül a modern Forma-1 egyik legjobb versenyzője, az utóbbi öt szezonban hiába pályázott a harmadik bajnoki titulusára. A spanyol klasszis mindennél jobban óhajtja a sikert, győzni akarása nem ismer határokat: nem rajta, sokkal inkább a Ferrarin múlik, hogy eléri-e a hőn áhított célt.

„Nagy dolgokat szeretnék véghezvinni. A bajnoki címért akarok harcolni, és mindent megteszek azért, hogy mi legyünk az élen.”



FELIPE MASSA

Ha valakinek igazán fontos a 2012-es idény, akkor az Massa: a brazilnak az évad első harmadában alkotnia kell, máskülönben ugrik a Ferrari-szerződés meghosszabbításának esélye. Bár ez a tény minden bizonnyal motiválja a dél-amerikait, valószínűleg nem tud kitörni Alonso árnyékából.

„Vissza akarjuk szerezni a bajnoki címet, és hiszek benne, hogy a tudásom és a megfelelő autó is megvan ehhez.”

MCLAREN (brit)

csapatfőnök: Martin Whitmarsh
www.mclaren.com



Egyetlen cél lebeg az egyéni vb-t legutóbb 2008-ban, Lewis Hamilton révén, konstruktőri titulust pedig még régebben, 1999-ben nyerő McLaren előtt, ez pedig a végső siker. Mivel a wokingi egylet tavalyi szezonja már a felkészülési időszakban elúszott az elhibázott, majd az utolsó pillanatban korrigált koncepció miatt, hiába produkálták a legkomolyabb évközi fejlődést, a Red Bull ellen esélyük sem maradt. Bár az MP4-27 lépcső nélküli orrkúpjával kakukktojásnak számít és első pillantásra szkepticizmus fogadta a szakma részéről, a különítmény kitart a megoldás helyessége mellett, és ígéretesnek titulálják az új autót. A fő esélyes Red Bullnál egyértelműen az idén is Jenson Buttont és Lewis Hamiltont csatasorba állító gárdát tartják az első számú riválisnak, s ha valamikor, hát most mindenképpen jól jönne egy – vagy esetleg mindkét – vb-cím a briteknek, akik a sikert jól kamatoztathatnák a közúti autózás világában is, ahol tavaly óta szintén konkurálnak a Ferrarival.



JENSON BUTTON

Higgadtságának és összeszedettségének köszönhetően Button tavaly háttérbe szorította Lewis Hamiltont a McLarennél, amire kevesen számítottak a szezon rajtja előtt. Idén hasonlóra készül, csak épp a riválisokat is szeretné maga mögé kényszeríteni. Ha az MP4-27 lehetővé teszi, akár másodszor is világbajnok lehet.

„Minden okunk megvan arra, hogy bizakodóak legyünk a fejlődésünkkel és az idei versenyképességünkkel kapcsolatban.”



LEWIS HAMILTON

Hullámvölgyekkel teli tavalyi idénye után 2008 bajnokának bőven van viszszavágni valója az idei szezonra. Saját bevallása szerint felfrissült, így új lendülettel veti bele magát a harcba. Buttonnal megvívandó házon belüli harca izgalmasnak ígérkezik, s a McLaren reményei szerint mindez a vb-címért dúl majd.

„Mindig, mindenki a nulláról indul egy-egy Forma-1-es szezon kezdetén, és ez engem is kiéhezetté tesz.”

MERCEDES (brit)

csapatfőnök: Ross Brawn
www.mercedes-amg-f1.com



Akár vízválasztó idény is lehet a csillagosok számára az idei: két nehéz év után idén minimum futamgyőzelmeket kellene produkálnia a 2009-ben Brawn GP-ként mindkét vb-címet elhódító egyletnek, mert nehéz elképzelni, hogy a korona gyémántjának tartott Schumacher – akinek idén lejár a szerződése – bevállalna egy újabb sikertelen idényt, továbbá a pletykák szerint a Daimler igazgatótanácsának tagjai közül többen is elkezdenék ráncolni a szemöldöküket. Dieter Zetsche, a konszern fővezére a télen több ízben is hangsúlyozta, hogy „rendületlenül” bízik a brackley-i különítmény előretörésében, s ezt – bár a Mercedesnek motorszállítóként jó üzlet a Forma-1 – akár ultimátumként is lehet értékelni. Brawnnak 2009-ben egyszer már bejött a „lastminute”- bemutató, ezúttal viszont számos bírálatot kapott amiatt, hogy nem az első, csak a második teszten mutatták be az idei autót, ráadásul a forradalmi megoldások is elmaradtak. Ha előre lépnek a legjobb három közé, az már jó eredmény lenne.



NICO ROSBERG

Ha nem akar megragadni az „örök ígéret” kategóriában, Rosbergnek idén egy futamgyőzelemmel mindenképpen elő kellene rukkolnia. Rajta biztosan nem múlik, ráadásul meg is érdemelné 108 sikertelen verseny után, de ehhez elengedhetetlenül szükséges egy versenyképes Mercedes is.

„Nem szenvedek amiatt, hogy még nem győztem, mert tudom, hogy hamarosan eljön az én időm. Jó lenne, ha nem kellene sokáig várni…”



MICHAEL SCHUMACHER

Jelenlegi szerződésének utolsó idényét kezdi a 2010-ben visszatért hétszeres világbajnok: a tavalyi évad második felében úgy tűnt, hogy sikerült végre felvennie a ritmust, így – ha az Ezüstnyíl lehetővé teszi – akár jó szezonja is lehet. Ha nem, akkor valószínűleg nem megy bele a folytatásba…

„Annak fényében, hogy hol álltunk tavaly, szerintem nem lenne reális arra számítani, hogy az idei autó a bajnoki címre alkalmas lesz.”

LOTUS (francia)

csapatfőnök: Eric Boullier
www.lotusf1team.com



Mivel az E20-as jegyezte az évadnyitó teszt legjobb idejét, a néhai Renault-istállót már az előszezon kezdete óta sötét lóként emlegeti a szakma és a közvélemény is. A gárda ugyan egy vegyes megítélésű FIA-döntés miatt kénytelen volt lemondani legfőbb újításáról, a reaktív futóműről, az élcsapatok gépeihez képest konzervatívnak mondható fekete-arany konstrukció így is ígéretesnek tűnik. Kimi Raikkönen színre lépésre garantálja a kiemelt médiafigyelmet, ami akár teher is lehet az enstone-i csapat számára, de lehet, hogy ez adja majd meg azt a sokszor emlegetett aprócska pluszt, ami ahhoz lenne szükséges, hogy 2005 és 2006 világbajnok csapata elmozduljon végre arról a holtpontról, amelyről az utóbbi két évben – jelentős részben Kubica tavalyi kiesése miatt – képtelen volt. Ha minden a reményeiknek megfelelően alakul, s képesek lesznek egész évben kiegyensúlyozottan teljesíteni, talán nem csak a Mercedesnek okoznak majd kellemetlen pillanatokat idén.



KIMI RAIKKÖNEN

2007 világbajnokának visszatérése az idény legnagyobb durranásának ígérkezik. Látszólag a finn klasszisnak nem ártott, sokkal inkább használt a két év távollét, s a Lotusszal talán nagy meglepetést is okozhat. Csak arra kell figyelni a csapatnak, nehogy idejekorán kiégjen a sok marketingteendő miatt!

„Középmezőnybeli harcra készülök, de ez nem lesz dráma, hiszen a Ferrari színeiben lehúzott legutóbbi szezonom sem sikerült sokkal jobban.”



ROMAIN GROSJEAN

Grosjean 2009-ben csenevész teljesítményt nyújtott, amikor felkészületlenül ültették Nelson Piquet helyére, de azóta minden tekintetben sokat fejlődött, amiről árulkodik a GP2-es bajnoki cím is. Bár jó darabig úgy tűnt, hogy bukta a Forma-1-es pályafutást, most hazája első számú reménységének számít.

„2011 fantasztikus volt a GP2-ben, ráadásul harmadik pilótaként sok időt töltöttem a srácokkal, így nagy reményekkel várom a szezont!”

FORCE INDIA (indiai)

csapatfőnök: Vijay Mallya
www.forceindiaf1.com



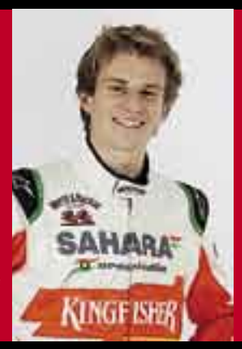
2011-ben, különösen az évad második felében rendkívül magasra tette a lécet saját magának Vijay Mallya csapata, amely a középmezőny egyik legjobb gárdájává emelkedett. A cél természetesen a lendület megtartása: idén a Lotust akarják célkeresztbe venni, s egyelőre úgy tűnik, hogy a VJM05-ös méltó utódja lehet az elődjének. Nagy kérdés, hogy Nico Hülkenberg képes lesz-e betölteni a rutinos Adrian Sutil távozásával keletkezett űrt, s az is, hogy a fővezér állítólag súlyos anyagi pénzügyi problémái mennyire éreztetik majd a hatásukat a csapatnál…



PAUL DI RESTA

Karrierje eddigi legkomolyabb kihívása vár a tavalyi szezon legjobb újoncára: Sutil távozása után a skót vállára hárul a vezérversenyző szerepköre, ami soha nem könnyű egy ilyan felszálló ágban lévő csapatnál. Most végérvényesen bebizonyíthatja, hogy nem véletlenül emlegetik Schumacher-utódként.

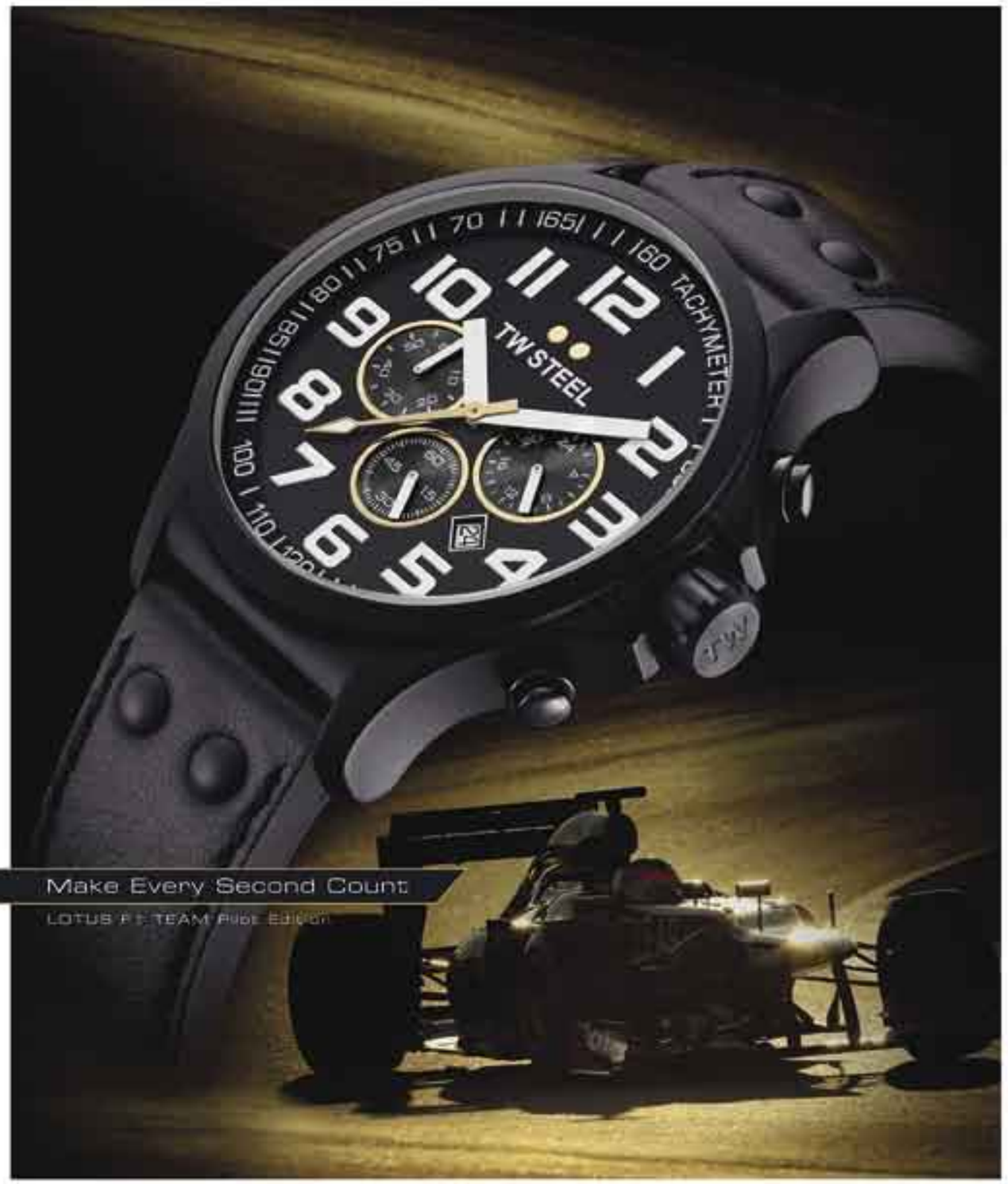
„Nagyon pozitív a légkör a csapatnál, megvan a stabilitás is, így bízom benne, hogy ott folytathatjuk, ahol tavaly abbahagytuk.”



NICO HÜLKENBERG

Hülkenberg jól használta fel a tavalyi kényszer-tesztpilótáskodást, meggyőzve Vijay Mallyát arról, hogy versenyzőként is megállná a helyét. Mivel a pénteki edzésnapokon megismerte a Pirelli abroncsait is, várhatóan nem lesz hátrányban Di Resta mellett, így a két fiatal reménység csatája rendkívül izgalmasan alakulhat.

„Folyamatosan figyelemmel kísértem az új autó fejlődését, és keményen tréningeztem a télen. Készen állok a versenyzésre!”



TW STEEL
BIG IN OVERSIZED WATCHES

LOTUS F1 TEAM
OFFICIAL TIMING PARTNER

www.twsteel.com

KIEMELT VISZONTELADÓK:
it's time shop Budapest, Kristóf Tér 6, Tel.: 0670 4503100, it's time shop Budapest, Teréz Krt. 31., Tel.:061 2691078,
it's time shop Debrecen, Fórum Tel.: 0652 598768, BALOGH ÉKSZER, Szombathely, Fő Tér 17., Tel.: 0694 310059,
SYAM SILVER, Budapest, Westend City Center Tel.: 0670 4534739, ROYAL TIME, Budapest, Pólus Center Tel.: 0670 3694982
INFOLINE: 0614682295

SAUBER (svájci)

csapatfőnök: Peter Sauber
www.sauberf1team.com



Peter Sauber gárdája a harmadik idényére készül a BMW-korszak lezárulta óta, s akárcsak az előző kettő, ez a szezon sem ígérkezik könnyűnek számukra. 2010-ben és 2011-ben egyaránt 44 ponttal zártak, s javítani csak akkor tudnak, ha sikerül száműzniük a hullámvölgyeket. A C31-esnek elég jónak kellene lennie ehhez, az viszont komoly hátrány lehet a fejlesztések terén, hogy az autó atyja, James Key közvetlenül a tesztidőszak kezdete előtt távozott.



KAMUI KOBAYASHI

Reputáció-helyreállító szezonra készül a japán, akire tavaly a vezérürü szerepét szabta Peter Sauber, ám a kihívásnak csak kismértékben sikerült megfelelnie. Nem titkolja, hogy idén szeretne visszavágni, s a legfontosabb célnak azt tekinti, hogy teljesítménye kiegyensúlyozott, hullámvölgyektől mentes legyen.

„2010-ben az évad második fele sikerült jól, tavaly az év eleje. Ezúttal végig a rendszeresen pontokat szerzők közé szeretnék tartozni.”



SERGIO PEREZ

Mexikó Forma-1-es reménysége tavaly megtorpant a monacói bukás miatt, amelynek utóhatásait elismerten csak sokára tudta kiheverni. Ha ez nincs, az év legjobb újonca is lehetett volna. 2012 roppant fontos számára: ha sikerül bizonyítania, állítólag a Ferrarinál találhatja magát Massa helyén.

„Az első idényem roppant sűrű volt, ezért úgy érzem, mintha most érkeztem volna meg a Forma-1-be. Célom a rendszeres pontszerzés.”

TORO ROSSO (olasz)

csapatfőnök: Franz Tost
www.redbull.com



Harmadszor épített saját versenygépet a Red Bull kistestvére, amelytől azt várják, hogy az utóbbi két év folyamatosan növekvő pontszámai és javuló konstruktőri eredményei után megtartja a tendenciát. Úgy tűnik, hogy a biztos alapok megvannak, de a megújult versenyzőpáros tapasztalatlansága lépéshátrányt eredményezhet a fejlesztések terén. Franz Tosték dacolnak a helyzettel, és büszkén hangoztatják, hogy a Red Bull utánpótlását nevelik.



DANIEL RICCIARDO

Sokat profitálhat a Red Bull tehetséggondozó programjának jelenlegi első számú menője abból, hogy tavaly 11 futamon már gyarapíthatta versenyzői tapasztalatait a HRT kötelékében. Az idei szezon igazi fokmérő lesz számára, a Toro Rossónál ugyanis lényegesen jobb feltételek mellett bizonyíthat.

„Mindig az volt a célom, hogy csatlakozhassak a Toro Rossóhoz. Hálás vagyok a Red Bullnak, és igyekszem meghálálni a bizalmat.”



JEAN-ERIC VERGNE

A francia új hullám egyik legjelesebb képviselője tavaly tesztelt a Toro Rossónál, a Red Bullnál, és ezüstérmesként zárt a Formula-Renault 3,5-ben. A tehetsége megvan, de kérdés, hogy mennyire tudja megvillantani azt. Hátrány lehet házon belül, hogy Ricciardónak már vannak F1-es versenyzői tapasztalatai.

„Tudom, hogy nehéz dolgom lesz, de tudom azt is, hogy gyorsan alkalmazkodom és tanulok. A Forma-1 más, de bizakodó vagyok.”

WILLIAMS (brit)

csapatfőnök: Frank Williams
www.williamsf1.com



Megújult műszaki stáb, Cosworth helyett Renault-erőforrások: Sir Frank Williams csapata a tavalyi mélypont után javulást vár az FW34-es csomagtól, az 1990-es évek Williams-Renault aranykora azonban mérhetetlenül távoli emléknek tűnik. Rubens Barrichello rutinja jól jöhetett volna a nagy átalakulás évében, de a kínzó pénzhiány miatt váltásra kényszerültek. A tapasztalatlan versenyzők és az anyagi gondok elegye komoly csapdákat rejt magában.



PASTOR MALDONADO

Venezuela F1-es nagykövetének tavaly vajmi keveset sikerült letennie az asztalra, amiben jelentős szerepe volt a Williams mélyrepülésének. Idén újra próbálkozik, s talán ezúttal a körülmények is kedvezőbbek lesznek számára. Az egy évnyi tapasztalat fontos lesz az átszerveződés idényében.

„Most sokkal összeszedettebbek vagyunk, sok az új ember, és a csapat nagyszerűen dolgozik. Teljesen más lett minden.”



BRUNO SENNA

Senna viszontagságosan induló pályafutása újabb csavart vesz azzal, hogy a Williamsnél kötött ki. Pozitívum, hogy most először a téli tesztidőszakban is lehetőséghez jutott, az viszont mindenképpen hátrány, hogy fennállása legrosszabb idénye után kerül az egykoron szebb napokat is megélt együtteshez.

„A csapatnak óriási múltja van, és reményeim szerint én is írhatok egy szép fejezetet a történelmükbe. Bizakodó vagyok.”

CATERHAM (brit)

csapatfőnök: Tony Fernandes
www.caterhamf1.com



Totális optimizmus jellemzi a 2010-ben debütált három csapat közül a legígéretesebbnek számító, az idén már Caterham néven induló korábbi Lotust. Idén megkapják a hőn áhított KERS-t is a Red Bull-Renault hajtáslánc mellé, ami sokat dobhat az eddigieknél egyébként is kiforrottabb CT01-esen. Talán nem túlzás arra számítani, hogy idén megszerezheti első pontját a Tony Fernandes vezette különítmény, persze ehhez némi szerencse is szükséges lesz.



HEIKKI KOVALAINEN

Remek 2011-es szereplése után Kovalainen – állítólag – nagyobb csapatoktól is kapott ajánlatokat, de végül kitartott a Fernandes-különítmény mellett. A zöld-sárgák biztosan jól járnak vele: műszaki hozzáértésével, küzdeni tudásával valószínűleg idén is sokat hozzátesz majd a gárda előrelépéséhez.

„Tökéletesen felkészült vagyok, és ez a kocsi sokkal jobb, mint a 2011-es volt, jóval gyorsabb, és minden úgy működik, ahogyan szeretnénk.”



VITALIJ PETROV

Sokak szerint csak a pénznek köszönhetően sikerült megkaparintani Trulli helyét a Lotus-Renault-tól kiebrudalt orosznak, akiben ez csak fokozza a bizonyítási vágyat. Jobb helyre aligha kerülhetett volna, a Caterham ugyanis híresen humánus közeg, Petrovnak pedig épp erre van szüksége a kibontakozáshoz.

„Az a szenvedély, amely az egész csapatban munkál az előrelépés érdekében, ragályos. Megtisztelve érzem magam, hogy csatlakozhatok hozzájuk!”

HRT F1 TEAM (spanyol)

csapatfőnök: Luis Perez-Sala
www.hrtf1team.com



Ha valamit jó előre lehet borítékolni, akkor az a HRT újabb, küszködésekkel teli idénye: Colin Kolles száműzése, a költözködés, az új tulajdonosok tétovázása már az előszezonra is rányomta a bélyegét. Bennfentes források szerint már az is komoly fegyverténynek számítana, ha valahogyan túlélnék az idei szezont.



PEDRO DE LA ROSA

Annak fényében, hogy a HRT milyen vergődésen ment keresztül fennállása első idényében, csakis a patriotizmus számlájára lehet írni, hogy De la Rosa leigazolt a spanyol kiscsapathoz. A katalán rakéta kapott már nehéz feladatot pályafutása során, de ekkora fába talán még soha nem vágta a fejszéjét…

„Talán még soha semmin nem gondolkodtam annyit, mint ezen a szerződésen. Úgy érzem, érett és felkészült vagyok erre a kihívásra.”



NARAIN KARTHIKEYAN

Karthikeyan a pénzének köszönheti a helyét a HRT-nél, továbbá annak, hogy a sportágnak szüksége van az indiaira az ottani nagydíj népszerűsítése miatt. Ez a két tényező jól szemlélteti azt is, hogy az indiai vándormadárral kapcsolatban milyenek a kilátások és az elvárások…

„Ahhoz, hogy fenntartsuk az érdeklődést az Indiai Nagydíj iránt, szükség van egy indiai versenyzőre. Boldogan ragadom meg a lehetőséget.”

MARUSSIA (orosz)

csapatfőnök: John Booth
www.marussiaf1team.com



Nehéz elképzelni, hogy az előző két idényben Virgin Racingként szereplő, ám az orosz hatalomátvétel kiteljesedése után Marussiává vedlő különítmény szekere idén beindulna. Hiába szakítottak a másfél évig erőltetett CD-technológiával, a helyzet nem sokat javult, de talán idén már megmutatkozhat a McLarennel kötött műszaki szövetség hatása. Esély legfeljebb a Hispania ellen lehet, a Caterham valószínűleg elérhetetlen marad.



TIMO GLOCK

Glocknak más helyen kellene lennie, de jobb híján marad a Marussia, ahol idén sem szövögethet vérmes reményeket. Marad a harc a HRT-k, legkedvezőbb esetben a Caterhamek ellen, s az esély – talán az utolsó – arra, hogy sikerül újra egy nagyobb csapat látókörébe verekednie magát.

„Sajnos az autót csak későn mutattuk be, de arra számítok, hogy 2012 jó szezon lesz számunkra. Igyekszünk folyamatosan fejlődni.”



CHARLES PIC

Olivier Panis pártfogoltja, a francia Forma-1-es kolónia harmadik tagja belecsöppen a dolgok kellős közepébe, ugyanis a Marussia nem feltétlenül optimális egy újonc számára. A GP2-ben tavaly elért 4. helyezés jól szemlélteti, hogy Pic tehetséges, de hogy ez mire lesz elég, azt egyelőre homály fedi.

„Már tavaly, az Abu Dhabiban tartott teszten megkedveltem a csapatot és azóta is azt látom, hogy mindent megtesznek a fejlődésért.”

ÁTALAKULÁS

Noha az utóbbi évekhez képest az idei évre jóval kevesebb műszaki szabály változott a Forma-1-ben, a módosítások az autók küllemén is meglátszanak. Az egyelőre rejtély, hogy az erőviszonyokat megbolygatják-e az újítások...



ÁTSZABOTT GUMIKÍNÁLAT

A tavalyi évhez képest a Pirelli az idei szezonra átszabta abroncskínálatát, a kemény összetétel helyét a tavalyi középkemény keverék továbbfejlesztett változata veszi át, ráadásul az olasz gyártó sokkal inkább lekerekített formát alkalmaz. A keverék változása az élettartamra és a deformációra lesz hatással, a legömbölyített stílus pedig aerodinamikai lehetőségeket is rejt magában. Nem véletlen, hogy a Ferrari az autó-gumi integráció kérdését kiemelten kezelve leszerződtette a Bridgestone korábbi fejlesztési igazgatóját, Hirohide Hamashimát: tavaly a McLarent egy másik korábbi Bridgestone-szakember, bizonyos Horishi Imai segítette, akinek a csapat szerint kulcsszerepe volt az idény közbeni javulásban.

LÉPCSŐS ORRKÚP

Kacsacsőr: így csúfolja a szakma az idei versenygépek lépcsős orrkúpját, az idei szabálymódosítások legszembetűnőbb eredményét, amely annak köszönhető, hogy az orr elülső részének magassága a tavalyi 605 mm-hez képest idén már csak 550 mm lehet. Ezt a módosítást biztonsági okokkal indokolta az FIA, így ugyanis kisebb az esély arra, hogy ütközés esetén az egyik autó orra befúródjon a másik autó pilótafülkéjébe.

KISEBB ÜZEMANYAGTANKOK

A motorvezérlésre kirótt korlátozások azt eredményezték, hogy a csapatok az üzemanyag-ellátás terén többet variálhatnak. A benzintankok területén agresszívabb kialakítások várhatóak, több csapat valószínűleg kisebb tartályt alakított ki: ennek köszönhetően az autó vezethetősége javul(hat), a sodródás mértéke csökken. „A legjobb négy vagy öt autó gyártási teljesítménye között mindössze 0,15 századnyi eltérés tapasztalható” – fogalmazott a McLaren ügyvezetője, Jonathan Neale. Ez azt jelenti, hogy akár 50 grammnyi anyag megtakarítása, lefaragása is előnyt eredményezhet.

KÖNNYEBB KERS

Egyes források szerint a Mercedes 3 kilót faragott le a 2009-es rendszerhez képest (melyet akkor először a McLaren használt) 2011-ben, és minden bizonnyal tovább csökkentették a súlyát. Valószínűleg így van ezzel az összes vetélytárs is: csökkentik a súlyt, amit az akkumulátorok méretével érhetnek el. „A KERS egy nagyon érdekes technológia” – mondta Andy Cowell, a Mercedes mérnök-igazgatója.

TÖKÉLETESÍTETT DRS

Vegyes érzelmeket hozott az állítható hátsó szárny debütálása 2011-ben, így aligha lehet kétséges, hogy a csapatok komoly erőfeszítéseket tettek a téli időszakban a rendszer tökéletesítése, a használatából származó előny maximalizálása érdekében. „2011 elején a DRS rendszerünk kevésbé volt hasznos, mivel mi növelni akartuk a leszorítóerőt az autónkon, nem csökkenteni. Csak akkor fordíthattuk a figyelmünket a DRS tanulmányozására, amikor sikerült elérnünk azt a szintet, amire szükségünk volt. Azzal a tudással, amit megszereztünk, már egy sokkal jobb berendezést építhetünk a 2012-es versenygépre” – fogalmazott Neale.

KIPUFOGÓ ÉS MOTOR

Az FIA a kipufogóra vonatkozó regula módosításával száműzte a befúvásos diffúzorokat, a csapatoknak mostantól nincs lehetőségük a diffúzorba vezetni a kiáramló forró gázokat. Ez elkerülhetetlenül leszorítóerő-veszteséggel jár, s szűkebb hátsó fertályokat eredményez: a mérnökök ezzel a fogással igyekeznek az autó alatti légáramlatokat minél inkább a diffúzorra irányítani.



HÚSZ PÁLYA

2012 MINDEN HELYSZÍNE ÉS ADATA





Ausztrál Nagydíj
Melbourne, március 16-18.

Első nagydíj:	1996
Pálya hossza:	5,3 km
Versenytáv:	305,8 km
Körök száma:	58
Körrekord:	Michael Schumacher, 2004: 1:24.125
Padlógázon:	69%
Váltások száma körönként:	56
Biztonsági autó esélye:	43%
Rajt-cél győzelmek:	8
Verseny kezdete:	8:00
2011-es győztes:	Sebastian Vettel



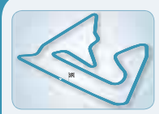
Maláj Nagydíj
Sepang, március 23-25.

Első nagydíj:	1999
Pálya hossza:	5,5 km
Versenytáv:	308,6 km
Körök száma:	56
Körrekord:	Juan Pablo Montoya, 2004: 1:34.223
Padlógázon:	64%
Váltások száma körönként:	53
Biztonsági autó esélye:	20%
Rajt-cél győzelmek:	7
Verseny kezdete:	10:00
2011-es győztes:	Sebastian Vettel



Kínai Nagydíj
Sanghaj, április 13-15.

Első nagydíj:	2004
Pálya hossza:	5,4 km
Versenytáv:	303,3 km
Körök száma:	56
Körrekord:	Michael Schumacher, 2004: 1:32.238
Padlógázon:	62%
Váltások száma körönként:	55
Biztonsági autó esélye:	43%
Rajt-cél győzelmek:	4
Verseny kezdete:	8:00
2011-es győztes:	Lewis Hamilton



Bahreini Nagydíj
Bahrein, április 20-22.

Első nagydíj:	2004
Pálya hossza:	5,4 km
Versenytáv:	306,5 km
Körök száma:	57
Körrekord:	Michael Schumacher, 2004: 1:30.252
Padlógázon:	67%
Váltások száma körönként:	58
Biztonsági autó esélye:	14%
Rajt-cél győzelmek:	3
Verseny kezdete:	13:00
2010-es győztes:	Fernando Alonso



Spanyol Nagydíj
Barcelona, május 11-13.

Első nagydíj:	1991
Pálya hossza:	4,6 km
Versenytáv:	305,3 km
Körök száma:	66
Körrekord:	Kimi Raikkönen, 2008: 1:21.670
Padlógázon:	58%
Váltások száma körönként:	44
Biztonsági autó esélye:	40%
Rajt-cél győzelmek:	16
Verseny kezdete:	14:00
2011-es győztes:	Sebastian Vettel



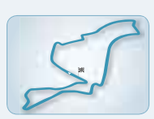
Monacói Nagydíj
Monte-Carlo, május 25-27.

Első nagydíj:	1950
Pálya hossza:	3,32 km
Versenytáv:	259 km
Körök száma:	78
Körrekord:	Michael Schumacher, 2004: 1:14.439
Padlógázon:	53%
Váltások száma körönként:	55
Biztonsági autó esélye:	60%
Rajt-cél győzelmek:	25
Verseny kezdete:	14:00
2011-es győztes:	Sebastian Vettel



Kanadai Nagydíj
Montreal, június 8-10.

Első nagydíj:	1978
Pálya hossza:	4,3 km
Versenytáv:	303,5 km
Körök száma:	70
Körrekord:	Rubens Barrichello 2004: 1:13.622
Padlógázon:	67%
Váltások száma körönként:	56
Biztonsági autó esélye:	67%
Rajt-cél győzelmek:	14
Verseny kezdete:	18:00
2011-es győztes:	Jenson Button



Európa Nagydíj
Valencia, június 22-24.

Első nagydíj:	2008
Pálya hossza:	5,4 km
Versenytáv:	307 km
Körök száma:	57
Körrekord:	Timo Glock, 2009: 1:38.683
Padlógázon:	69%
Váltások száma körönként:	64
Biztonsági autó esélye:	33%
Rajt-cél győzelmek:	3
Verseny kezdete:	14:00
2011-es győztes:	Sebastian Vettel



Brit Nagydíj
Silverstone, július 6-8.

Első nagydíj:	1950
Pálya hossza:	5,9 km
Versenytáv:	304,5 km
Körök száma:	52
Körrekord:	Fernando Alonso, 2004: 1:34.908
Padlógázon:	69%
Váltások száma körönként:	43
Biztonsági autó esélye:	50%
Rajt-cél győzelmek:	16
Verseny kezdete:	14:00
2011-es győztes:	Fernando Alonso



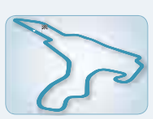
Német Nagydíj
Hockenheim, július 19-22.

Első nagydíj:	1970
Pálya hossza:	4,5 km
Versenytáv:	304,7 km
Körök száma:	67
Körrekord:	Kimi Raikkönen, 2004: 1:13.780
Padlógázon:	67%
Váltások száma körönként:	54
Biztonsági autó esélye:	25%
Rajt-cél győzelmek:	16
Verseny kezdete:	14:00
2010-es győztes:	Fernando Alonso



Magyar Nagydíj
Hungaroring, július 27-29.

Első nagydíj:	1986
Pálya hossza:	4,35 km
Versenytáv:	304,9
Körök száma:	70
Körrekord:	Michael Schumacher, 2004: 1:19.071
Padlógázon:	57%
Váltások száma körönként:	51
Biztonsági autó esélye:	20%
Rajt-cél győzelmek:	11
Verseny kezdete:	14:00
2011-es győztes:	Jenson Button



Belga Nagydíj
Spa-Francorchamps, aug. 31-szept. 2.

Első nagydíj:	1950
Pálya hossza:	7 km
Versenytáv:	306,2 km
Körök száma:	44
Körrekord:	Kimi Raikkönen, 2004: 1:45.108
Padlógázon:	80%
Váltások száma körönként:	49
Biztonsági autó esélye:	62%
Rajt-cél győzelmek:	14
Verseny kezdete:	14:00
2011-es győztes:	Sebastian Vettel



Olasz Nagydíj
Monza, szeptember 7-9.

Első nagydíj:	1950
Pálya hossza:	5,8 km
Versenytáv:	304,9 km
Körök száma:	53
Körrekord:	Rubens Barrichello, 2004: 1:21.046
Padlógázon:	83%
Váltások száma körönként:	46
Biztonsági autó esélye:	30%
Rajt-cél győzelmek:	20
Verseny kezdete:	14:00
2011-es győztes:	Sebastian Vettel



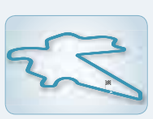
Szingapúri Nagydíj
Marina-öböl, szeptember 21-23.

Első nagydíj:	2008
Pálya hossza:	5,04 km
Versenytáv:	307,5 km
Körök száma:	61
Körrekord:	Kimi Raikkönen, 2008: 1:45.599
Padlógázon:	70%
Váltások száma körönként:	71
Biztonsági autó esélye:	100%
Rajt-cél győzelmek:	3
Verseny kezdete:	14:00
2011-es győztes:	Sebastian Vettel



Japán Nagydíj
Suzuka, október 5-7.

Első nagydíj:	1987
Pálya hossza:	5,8 km
Versenytáv:	343,9
Körök száma:	53
Körrekord:	Kimi Raikkönen, 2005: 1:41.540
Padlógázon:	71%
Váltások száma körönként:	45
Biztonsági autó esélye:	38%
Rajt-cél győzelmek:	11
Verseny kezdete:	8:00
2011-es győztes:	Jenson Button



Koreai Nagydíj
Yeongam, október 12-14.

Első nagydíj:	2010
Pálya hossza:	5,6 km
Versenytáv:	306,8
Körök száma:	55
Körrekord:	Sebastian Vettel, 2011: 1:39.605
Padlógázon:	62%
Váltások száma körönként:	51
Biztonsági autó esélye:	100%
Rajt-cél győzelmek:	1
Verseny kezdete:	8:00
2011-es győztes:	Sebastian Vettel



Indiai Nagydíj
Buddh, október 26-28.

Első nagydíj:	2011
Pálya hossza:	5,1 km
Versenytáv:	305,8 km
Körök száma:	60
Körrekord:	Sebastian Vettel, 2011: 1:27.249
Padlógázon:	65%
Váltások száma körönként:	54
Biztonsági autó esélye:	10%
Rajt-cél győzelmek:	1
Verseny kezdete:	8:00
2011-es győztes:	Sebastian Vettel



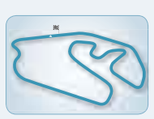
Abu Dhabi Nagydíj
Yas Marina, november 2-4.

Első nagydíj:	2009
Pálya hossza:	5,5 km
Versenytáv:	303,6 km
Körök száma:	55
Körrekord:	Sebastian Vettel, 2010: 1:40.279
Padlógázon:	73%
Váltások száma körönként:	68
Biztonsági autó esélye:	50%
Rajt-cél győzelmek:	1
Verseny kezdete:	17:00
2011-es győztes:	Lewis Hamilton



USA Nagydíj
Austin, november 16-18.

Első nagydíj:	2012
Pálya hossza:	5,5 km
Versenytáv:	nem ismert
Körök száma:	nem ismert
Körrekord:	nincs
Padlógázon:	nem ismert
Váltások száma körönként:	nem ismert
Biztonsági autó esélye:	nem ismert
Rajt-cél győzelmek:	nincs
Verseny kezdete:	20:00
2011-es győztes:	nincs



Brazil Nagydíj
Interlagos, november 23-25.

Első nagydíj:	1973
Pálya hossza:	4,3 km
Versenytáv:	304,1 km
Körök száma:	71
Körrekord:	Juan Pablo Montoya, 2004: 1:11.473
Padlógázon:	74%
Váltások száma körönként:	40
Biztonsági autó esélye:	70%
Rajt-cél győzelmek:	10
Verseny kezdete:	18:00
2011-es győztes:	Mark Webber

VISSZALÉPÉS

FRANK WILLIAMS: EGYRE KÖZELEBB A BÚCSÚHOZ

Megtette az első fontos lépést a visszavonulás felé a Forma-1 egyik élő legendája, a Williams- istálló alapító-fővezére, Sir Frank Williams, aki az igazgatótanácsban viselt tisztségéről lemondott, a csapatfőnöki pozíciót azonban megtartotta.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR **KÉP:** WILLIAMS

Bár Williams lépése teljes visszavonulásnak semmiképpen sem mondható, de jól rávilágít, hogy hosszabb távú tervei már nincsenek, mostantól inkább szimbólumként lesz jelen az alakulat életében.

„Áprilisban 70 éves leszek, ezért úgy érzem, eljött az ideje, hogy a fiatalabb generáció kezébe adjam az irányítást. A hónap végén leköszönök az igazgatótanácsból. Ez a lépés nem olyan drámai, mint amilyennek tűnik: továbbra is főállú csapatfőnök maradok, és megfigyelőként jelen leszek az igazgatótanács ülésein. Továbbra is én maradok a Williams Grand Prix Holdings PLC többségi tulajdonosa" – nyilatkozta Williams, aki 1966 óta van jelen az élvonalbeli autósportban.

A múltban 9 konstruktőri és 7 egyéni vb-címet nyerő, tavaly fennállása legpocsékabb idényét produkáló egylet a bejelentéssel párhuzamosan már azt is megszellőztette, hogy a csapatfőnöki tisztséget majdani végleges visszavonulása után Adam Parrnak szánja. Williams tervei megosztják a csapat híveinek véleményét, sokan ugyanis úgy tartják, hogy a jelenleg ügyvezető igazgatóként tevékenykedő Parrnak is oszlopos szerepe van az utóbbi évek földcsuszamlásszerű hanyatlásában.

Fontos fejlemény a Williams háza tájáról az is, hogy a grove-i alakulat vezérkarában a névadó-alapító távozása után sem marad képviselet nélkül a Williams család. Az együttes bejelentése szerint a marketingért felelős igazgató posztján Williams lánya, az utóbbi években a Forma-1-es istálló sajtófőnökeként dolgozó Claire váltja fel a távozó Dominic Reilly-t.

„Nem titok, hogy Claire a lányom, de büszkén mondhatom, hogy megdolgozott a kinevezéséért, megvívta a saját harcát, az apja miatti előítéletekkel nem volt könnyű megbirkóznia. Tudom, hogy mennyire imádja ezt a sportot, és széles körű ismeretekkel rendelkezik, így biztos vagyok benne, hogy megállja majd a helyét az igazgatótanácsban" – fogalmazott Williams.

Mint ismeretes, a vállalat az idei évre jelentősen átszervezte versenyistállóját: a csapnivalóan sikerült tavalyi idény után felforgatták és új szakemberekkel erősítették meg a műszaki stábot, a Cosworth-erőforrásokat Renault-egységekre cserélték, Rubens Barrichello helyére pedig Bruno Sennát szerződtették. a másodéves Pastor Maldonado mellé. Köztudott, hogy a gárda nem áll túl jól anyagilag, így nem titok az sem, hogy a versenyzőpáros véglegesítése során a pénz volt a mértékadó szempont.





AZ ŐSBÖLÉNYEK TÁVOZÁSA

BARRICHELLO, TRULLI: HIÁNYOZNAK MAJD?

Ketten együtt 582 futamon indultak. Ketten együtt ebből az irtózatos mennyiségből egy tucatot nyertek meg. Hiányozni fognak? Kollégánk így gondolja...

SZÖVEG: MÉHES KÁROLY
KÉPEK: CSAPATOK



Rubens számára tán a legnagyobb kereszt lett és maradt is, hogy a sikeres nyitóév (1993) után jött a Senna-tragédia, és mindenki azt várta tőle – főképp Brazíliában –, hogy ő lépjen Ayrton örökébe. Szerette is volna elhinni magáról, hogy képes rá, de persze ott motozott benne (és mindenkiben) a kételkedés: ki lehet olyan, mint a nagy Senna? Ettől függetlenül a karrier épült. A Jordan-évek után jött a Stewart-csapat, ami nem feltétlenül volt nagy előrelépés, de egy-egy futamon (pl. 1997 Monaco) tudott olyat villantani, hogy 2000-re meglett a Ferrari-szerződés. És itt kezdődött a pálya második szakasza: az élet Maranellóban, és ami a fő, Schumacher mellett. Itt megint az volt a kérdés, mint Senna esetében, fel tud-e nőni a feladathoz? Illetve, egy szupermenhez, aki ráadásul él, és futamról futamra morzsolja fel az energiádat. Ettől függetlenül úgy vélem, hogy Barrichello megállta a helyét Schumi mellett, a szégyenletes spielbergi színjáték (Todt: „Let Michael pass for the Championship!") pedig egy kis időre a menynyekbe emelte.

Amikor otthagyta a Ferrarit, bizonyára azt képzelte, hogy most jön majd az aratás ideje: hatalmas tapasztalat birtokában, ereje teljében felérhet ő is csúcsra. A Hondával ez hiú reménynek bizonyult, a Brawnnal viszont akár össze is jöhetett volna – de... Hát, tény és való, nem ő lett bajnok, hanem Button.











Rubens Barrichello

Aktív évei	1993–2011
Korábbi csapatai	Jordan (1993-1996), Stewart (1997-1999), Ferrari (2000-2005), Honda (2006-2008), Brawn (2009), Williams (2010-2011)
Nagydíjak száma	326 (322 rajt)
Győzelmek	11
Dobogós helyezések	68
Első rajtkockák	14
Leggyorsabb körök	17
Vb-pontok	658

Jarno Trulli

Aktív évei	1997 – 2011
Korábbi csapatai	Minardi (1997), Prost (1997-1999), Jordan (2000-2001), Renault (2002-2004), Toyota (2004-2009), Lotus (2010-2011)
Nagydíjak száma	256 (252 rajt)
Győzelmek	1
Dobogós helyezések	11
Első rajtkockák	4
Leggyorsabb körök	1
Vb-pontok	246,5


Együtt a pódiumon: itt éppen a 2004-es monacói eredményhirdetésen











Miért? Mert Rubinho mindig is csak egy ügyes No.2. volt? Lehet. És persze szerencse is kell a sikerhez.

A williamses búcsú inkább keserűre sikeredett, nem nagyon volt rá szüksége. Ezért is jobb, hogy most csöndesen távozhatott. Számomra az egész Barrichello-figura egy kellemes emlék marad, az biztos.

★ ★ ★

Trulli is egy tehetséges, kedves, nem jellemzően olasz temperamentumú fickó volt, aki tán vihette volna többre is, ha jobb autóban ül, bár ebben sem vagyok teljesen biztos. Számomra olyan Alboreto, Boutsen, Fisichella szintű pilóta volt, és hát egyikükből sem lett világbajnok. Épp legutóbbi csapattársa, Kovalainen esetében láthattuk, hogy milyen az, ha egy ügyes No. 2. kerül be egy nagycsapatba: Kovi két évet húzott le a McLarennél, s nem alkotott maradandót – de egyszer azért nyert. Ez Trullinak is összejött a Renault-nál, ráadásul sokkal meggyőzőbb módon, és főképp Monacóban. Ugyanakkor elgondolkodtató, hogy Trulli mért nem kellett soha az igazán nagyoknak: ő maga többször is jelezte, mennyire szeretne a Ferrarihoz menni, de ez szóba sem került. Se a McLaren vagy a még csúcson lévő Williams. A Renault is akkor küldte el, amikor jött az aranykorszak. A Toyota-kaland pedig végig megmaradt puszta ígéretnek, két pole-lal és néhány dobogós hellyel. Öt évet biztos kár volt ott elpazarolni. Aztán jött a lotusos két levezető szezon, és Trulli csak azért nem égett nagyon, mert nem volt olyan nagy név, mint korábban egy Emerson Fittipaldi, Damon Hill vagy Jacques Villeneuve, akik bizony eléggé dicstelenül fejezték be F1-es pályájukat.

Nem hinném, hogy Trullit sajnálni kéne. Ennyi volt benne, tizenöt év nagyon hosszú idő, ha arra gondolunk, hogy egy Gilles Villeneuve-nek négy és fél szezon adatott.

Jó borászkodást, Jarno!

NASCAR



A négyszeres bajnok Jeff Gordon óriásit bukott a NASCAR-idény első, bemutató versenyén, Daytonában. A Chevrolet Kurt Busch kocsijának csapódott, átfordult, majd fejjel lefelé csúszott a pályán, aztán többször megpördült, de Gordonnak a világon semmi baja nem esett. A baleset két körrel a verseny vége előtt történt. „20 éves pályafutásom alatt most borultam először. Ennek ellenére nagyszerű futam volt, őrült végjátékkal, jó helyen voltunk, úgyhogy kicsit sajnálom a balesetemet" – mondta Gordon. A versenyt egyébként a tömegkarambolt kirobbantó Kyle Busch nyerte a tavalyi bajnok Tony Stewart előtt.

MIKAELA AHLIN-KOTTULINSKY

A kacifántos név és a bájos mosoly még nem lenne elég ahhoz, hogy valaki lapunk hasábjain helyet kapjon, ám férfiolvasóink szeme ezúttal bizonyára nem csak biológiai okokból csillan fel. Kiváltképp, ha járatosak a nemrég befejeződött Dakar Rali történetében, és esetleg gróf Winfried Philippe Adalbert Karl Kottulinsky nevét nem csak, hogy Freddy Kottulinskyként, hanem a sivatagi maraton 1980-as kiadásának győzteseként is ismerik (partnere a VW volánjánál Gerd Löffelmann volt). Az 1950-es évektől Svédországban élő pilóta – aki a skandináv F3-as bajnokságban az 1966-os bajnoki címet is jegyzi – két éve elhunyt, ám lánya, Mikaela ölébe idén rendkívüli lehetőség hullott: az FIA és a VW Motorsport közös, „Woman is Motorsport" című pályázatán a legjobb három kiválasztott közé került, majd az ezt követő teszteken sikerrel győzte meg Kris Nissent és társait arról, hogy a mosolygós alma nem esett messze a fától. Ahlin-Kottulinsky idén a DTM egyik betétversenyének számító VW Scirocco R-Cup mezőnyében néz majd farkasszemet a lóerőkkel (220, valamint a push-to-pass-rendszer révén további 15), illetve a húsznál is több ellenféllel, ám ahogy mondja: „remek esélyt látok a tanulásra, és arra, hogy lényegi lépéseket tegyek távlati célom, a DTM felé."



ÖSSZEÁLLÍTOTTA: CSIKI GÁBOR

UTAZÓKNAK

Ha valaki az F1-es, a MotoGP vagy a rali-vb versenyek kapcsán már most spanyol túrán gondolkodik, szívből ajánljuk számára az Úton-útfélen könyvsorozat: Spanyolország – Festői utak – Barátságos szállások – Igazi helyi ételek című Panemex kiadványát. Ez az autós útikönyv a főutaktól távol eső vidékekre is elkalauzolja az utazót: szép falvakba, mesés tájakra, eredeti posadákba és otthonos kis szállodákba látogathat el, aki megfogadja a tanácsait. Az ismeretlen vidéki Spanyolországot bemutató 25 autós túra minden szakaszán kényelmes szállás és kitűnő ételek várják a vendégeket. Az 1-5 napos túrák kínálatában mindig szerepel egy séta középkori óvárosban vagy érintetlen vidéken; sokféle szabadidős program, valamint a helyi ételeket és kézműves munkákat kínáló bolt. Az útikalauzban feltüntetett helyi közlekedési szabályok, részletes térképek és világos útvonalleírások mind a tökéletes autós nyaralás megszervezését segítik. 150x220 mm, 264 oldal, ára: 5900 Ft.



AUTOGP VILÁGSZÉRIA

Azon lehet vitatkozni, hogy az elnevezés jól hangzó kiegészítése (World Series) mennyire növeli egy „termék" értékét, ám az vitathatatlan tény, hogy az AutoGP az egyetlen formaautós sorozat – az Indycar és persze az F1 mellett –, amely három kontinenst is érint hétállomásos versenynaptárában. Habár Enzo Coloni bajnoksága a korábbi tervekkel ellentétben mégsem kíséri el Japánba a WTCC-t, ám az Újvilágba kiírt két verseny (Curitiba és Sears Point) a latin-amerikai befektetői kedv számára vonzóvá tette az AutoGP-t. A Campos Racingnél induló Facundo Regalia révén argentin, míg Giancarlo Serenelli (Ombra Racing) személyével venezuelai pénz csordogál a csapatokhoz, de lassan az is biztosnak tűnik, hogy Coloni úrnak nemsokára orosz pályát is be kell illesztenie programjába. A visszatérő Euronova a Lukoil támogatásával tör bajnoki reményekre a tavalyi F-Abarth-bajnok Szergej Sirotkinnal, Camposéknál az F2-szökevény Max Snegirev, míg a Lazarusnál Denis Nagulin állhat csatasorba (képünkön). Az élő tv-közvetítés, a kétféle keménységű (és az adott versenyen kötelezően felhasználandó) Kumho-gumik, valamint a KERS-szerű, gombnyomásra teljesítményt növelő „push to pass"-rendszer bevezetése egyre F1-közelibbé varázsolja Enzo Coloni vállalkozását, és hogy ez tényleg így van-e, arról szerencsére május első hétvégéjén a Hungaroringen a saját szemünkkel is meggyőződhetünk.



BATHURST 12H

Darryl O´Young, Christopher Mies és Christer Jöns vezette azt az Audi R8-ast, amelyet a bathursti 12 órás verseny finisében intett le a kockás zászló. A Phoenix Racing csapata majd fél kör előnnyel győzte le az Erebus Racing Mercedes SLS-ét, amelynek volánjánál a Porsche-specialista Jeroen Bleekemolen is helyet kapott. A tizedik évfordulóját ünneplő versenyen az Audi másodjára megöröklő Audi–Mercedes párbaj mögött igazi csillaghullást okozott az időnként eleredő eső, amelynek a Dubai 24 óráson győztes Black Falcon (Mercedes), valamint a Phoenix második R8-asa is áldozatául esett, ám a sokáig leggyorsabb autónak számító Ferrari 458-as mondható leginkább balszerencsésnek: a Maranello Motorsport pilótája, Allan Simonsen körrekordot futott ugyan, végül azonban egy filléres benzinszintjelző hibája miatt kiszállt a küzdelemből. Az Aston Martin tavalyi Le Mans-i fiaskója óta reménytelenül (és érdemtelenül) állástalan osztrák ex-F1-versenyző, Christian Klien egy Lotus Evora volánjánál az abszolút 9. helyen, géposztálya (GT4) ezüstérmével fejezte be a versenyt.



szerzett babért – akárcsak Mies, aki egy éve O´Young és Mark Basseng társaként a Joest-csapat R8-asával győzedelmeskedett. A 25 rajtoló egységből végül 18 látta meg a kockás zászlót, holott a 6,2 km-es pályán kilenc Safety-Car szakasz zavarta meg a versengést. A vezetést

SVÉD TÚRA

„Palotaforradalom" tantárgyból akár doktori disszertációt is írhatna a svéd TTA Group! Egy sikertelen, csődközeli vállalkozást „kifúrni" ugyanis nem nagy dolog, ám ők a hivatalos svéd túraautó-bajnokság életét keserítették meg. Az STCC – amelyről nemrég még PC-játékot is készítettek rajongói számára – nemrég szembe kellett nézzen azzal a ténnyel, hogy korábbi versenyzőjük, Jan „Flash" Nilson és annak vállalkozása, a Touring Car Team Association egy olyan járműkoncepciót állít négy kerékre, amely új, színvonalas, dinamikus – és persze olcsóbb, mint a WTCC-ből importált, Super2000-es szabályzat szerint épített autók. Svédnek persze semmiképpen sem mondható, sőt, leginkább az amerikai Daytona prototípusokhoz hasonlatosak azok a spártai, csővázas felépítmények (a francia Solution-F műhelyéből), amelyekbe egységes, 3,5 literes V6-os motor kerül, és amelyeket kigyorsításkor a F1-ből ismert KERS rendszer ereje is támogat. Hogy mivel „takarózik" majd a vasszörnyeteg, az képünkön jól szemügyre vehető – legalábbis egyik változata –, hiszen többféle, a létező márkák és típusaik élethű másaként kivitelezett üvegszálas karosszéria eredményezi majd a sorozat végleges „optikáját". A vonzóan olcsó és élethű megoldás láttán nem is csoda, hogy a WTCC-nek hátat fordító Volvo (képünkön a Polestar „S60"-asa) mellett a Citroen vörös C5-öse is pályára lép majd.



DTM



**Amíg az Audi és a Mercedes az estorili kollektív teszten különböző fantomöltözetekkel és extrém festéssel igyekezett leplezni új kupéik technikai megoldásait, addig a 16 év után visszatérő „DTM-újonc" BMW már végleges festéssel küldte pályára három csapatát (képünkön). A gyári pilóták végleges szereposztása azonban csak a teszteket követően került napvilágra: az Audinál elmaradtak a vaskos meglepetések, hiszen a tavalyi felhozatalból csak Oliver Jarvis neve hiányzik, aki Le Mans-ban erősíti majd az újfent 24 órás győzelemre törő ingolstadtiakat. A Mercitől átcsábított Bruno Spengler csapattársa a GT2-ből (ALMS) ismert Dirk Werner lesz a Schnitzer-csapat BMW-jében, Bart Mampey WTCC-ben edződött csapatában pedig régi ismerősként száll majd ringbe Andy Priaulx és Augusto Farfus. Az RMG-csapatnál induló tavalyi bajnok, Martin Tomczyk viszont érdekes csapattársat kapott Joey Hand személyében – bár az amerikai ifjonc BMW-színekben már sikerrel szerepelt az ALMS és a Grand-AM versenyein, ám az európai helyszíneket nem ismeri – legalábbis nem úgy, mint az egyelőre csak tesztpilótaként foglalkoztatott, tavalyi F3-ezüstérmes Marco Wittmann.
A Mercedes még tartogatja a hivatalos „ügynöklistáját", ám a pletykák két, ropogósan tehetséges fiatal érkezését szellőztetik. Az viszont nagy kérdés, hogy a F3 Euroszériában tavaly szinte mindent megnyerő Roberto Merhi, valamint a World Series by Renault 3,5 bajnoka, Robert Wickens érdekében a tavaly kevésbé eredményes Mercisek közül (Stoddart, Engel, Vietoris, Schumacher) vajon kinek kötnek útilaput a talpára?**

DAYTONA500

Igencsak izgalmasan alakult az 54. Daytona500-as futam. A folyamatos eső miatt vasárnapról hétfőre halasztott, 200 körös futam első tömegkaramboljára csak a második körig kellett várni. Elliot Sadler hátulról kicsit keményebben lökte meg Jimmie Johnsont, aki elvesztette uralmát az autója felett, és a falnak csapódott. David Ragan és Danica Patrick sem tudták őt kikerülni, és ütköztek társukkal. A futam legérdekesebb esete azonban egy sárga zászlós periódusban esett. David Stremme motorjának kigyulladása miatt a pályára hajtott a pace car és a szárításért felelős jet dry is. Utóbbit úgy kell elképzelni, hogy egy furgonba hatalmas helikopterturbinát építettek, mely nagy sebességgel forog és szárítja az aszfaltot: Juan Pablo Montoya egy kisebb robbanás kíséretében aztán ennek a kistehérautónak csapódott neki. A mezőny a hátsó kanyarban sorakozott fel, motorjaikat leállították, Brad Keselowsky pedig a mobiljával készített pár fotót, amiket rögtön tweetelt is, a világon először verseny közben, az autójából. A versenyt végül Matt Kenseth nyerte meg, immár második alkalommal.



JUKE R

Nem tudjuk mennyire hiteles az a videó, amely a Nissan egyik promóciós rendezvényen készült egy olyan versenyről, amelyben a Juke R legyőzött egy Ferrari 458-ast, egy Lamborghini Gallardót és egy Mercedes SLS AMG-t, de az eredmény mindenképpen elgondolkoztató. A Nissan angliai részlege tavaly ősszel készíttette el azt a két darab Juke-ot egy versenycsapattal, amelyek közül az egyik látható a videón, és amelyik a Dubai 24 órás verseny biztonsági autójaként is szolgált január közepén. A két Juke között csak az jelenti a különbséget, hogy melyik oldalon van a kormányuk, egyébként mindegyikbe a Nissan GT-R 3,8 literes biturbó motorját (485 lóerő és 580 Nm) és összkerék-meghajtású hajtásláncát építették be. Nemrég hivatalosan is bejelentették, hogy a megvadított Juke 3,7 másodperc alatt gyorsul fel 100 km/órára, és 257 km/h a végsebessége.
Ilyen menetteljesítményekkel nem csoda, hogy a nissanosoknak az az ötletük támadt, hogy összeeresztik a mattfekete szabadidő-autót három ikonikus szupersportkocsival, egy versenyben.
A Juke mindnél gyengébb, ugyanis a Ferrari 458 Italia 570 lóerős, a Lamborghini Gallardo LP560-4 560 lóerős, míg a Mercedes-Benz SLS AMG 571 lóerős. Nem tudjuk, hogy a többi pilóta is mindent beleadott-e, de az látszik a felvételen, hogy a Nissant vezető Lucas Ordonez (a Nissan GT Academy tehetségkutató 2008-as győztese) nem spórolt a gázzal, a Juke R-ből mindent kipréselt, és fölényes győzelmet aratott a rögtönzött versenypályán a dubaji versenypálya egyik parkolójában. Természetesen a Nissan szerint a többi autóban is profi versenyzők ültek.





GP3

Estorilban folytatódott a harmadik évadjába lépő sorozat téli felkészülése, ahol a korábbi teszteken az élen teljesítő Daniel Abt mindkét napon csak a középmezőnyben szerepelt. A főszerepet ezúttal a finn Aaro Vainio és a tavaly Barcelonában remekelő Mitch Evans játszotta, ám a leggyorsabb körökért futott játszmában a sorozat (és egyáltalán a nemzetközi gyorsasági sport) első ciprusi versenyzője, Tio Ellinas is „lapot kért". Az újságírók és fotósok figyelme azonban a középmezőny hátsó régióit sem kerülte el – „célpontjuk", az olasz Vicky Piria pedig az évad folyamán bizonyára többre is képes lesz az estorili 21. helyénél. Igaz viszont, hogy a szépséges hölgy már aláírt szerződéssel utazott Portugáliába (Trident), a kétnapos teszt folyamán rendre a legjobb nyolc között autózó hazai reménységünk, Kiss Pál Tamás viszont egyelőre csak reménykedik a szponzorai és az Atech GP közötti megegyezésben.



WTCC

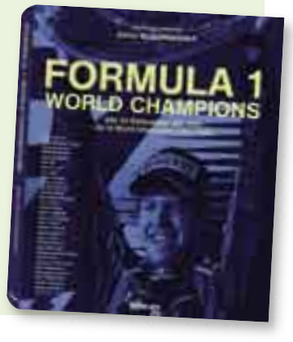


2013 a felemelkedés éve! Marcelo Lotti, a vb promotere bizonyára ilyen optimista hangulatban várja a távolabbi jövőt, amikor is a Honda érkezésével újabb gyári alakulat színesíti majd a mezőnyt. A legfrissebb Civic-kiadás versenyváltozatát (képen) az Accordba évekkel ezelőtt már komoly energiát fektető JAS Motorsport viheti pályára, bizonyítva ezzel, hogy a szorgalmas munka akár a gyáriak étvágyát is feltüzelheti. A privát értékelés újonca, az Arena Motorsport is ilyesmiben reménykedik, hiszen vadonatúj (és erőforrásában máris hivatalos fejlesztéseket rejtő) Ford Focusa már 1500 km-t tett meg ibériai tesztpályákon, és bár a csapat (BTCC-futamokon edződött) két pilótája, Tom Chilton és James Nash egyelőre tisztes tanulóévet ígér, máris ódákat zengenek a motor és a felépítmény csodás összhangjáról. A továbbra is busás Lukoil-támogatást élvező Sunred-pilótáknak (Tarquini és Dudukalo) sincs okuk panaszra: az új 1,6-os turbómotor Portimaóban „nevetve” felelt meg az idei legfontosabb elvárásnak, és 2000 km-en bizonyította megbízhatóságát az immár hétéves, ám az idei évadra újfent módosított formában. A Chevrolet Cruze csak apróbb átalakításokon esett át a tél folyamán, a legtöbb tesztkilométert teljesítő bajnokcsapatnál mégis széles mosollyal várják a „monzai tavaszt” – a kékek rajongói pedig a tavalyi STCC-bajnok Rickard Rydell alkalmi visszatérését a 2011-es Chevy volánjánál. A hungaroringi futamra készülők számára bizonyára érdekes színfoltot jelent a 2000 köbcentis Lada Granta fellépése a visszatérő James Thompsonnal, míg a privátok küzdelmét a Wiechers Sporthoz hazataláló Stefano D’Aste kőkemény stílusa színesítheti újra. A stuttgarti fejlesztőmérnökök által magukra hagyott BMW-kliensek közül a ROAL Valenciában, míg Frantz Engstler csapata Monzában tesztelt (Fulinnal a volánnál). A Zengő Motorsport nem árasztotta el a sportsajtót a téli felkészülés híreivel, de lapzártakor mégis örömteli bejelentést tett: az európai versenyekre Wéber Gábort is benevezi, természetesen szintén egy BMW volánja mögött!



KÖNYVSAROK

A teNeues kiadó „futószalagon” gyártja a Forma-1 történelmét bemutató könyveket, hiszen a „The Golden Age of Formula 1” és a „Formula 1 The Roaring 70s” című kötetek után tavaly decemberben megjelent a „Formula 1 World Champions” című alkotás is. Ahogy a címből kiderül, ezúttal a sportág világbajnokait ismerhetik meg az olvasók a Rainer W. Schlegelmich (fotó) – Hartmut Lehrbrink (szöveg) szerzőpáros művéből. A kiadó követte az előző két kötet formátumát, ugyanis a 256 oldalas, 308 (közülük 247 színes) képet tartalmazó könyv mérete 27,5 x 34 centiméter, a súlya pedig két kilós! Akik eddig még keveset olvastak a Forma-1 koronázott királyairól, azoknak tökéletes kiindulópont az angol és német nyelvű alkotás, de a sportág történelmét jól ismerők is valószínűleg szívesen lapoznak bele a könyvbe, hogy a kiváló minőségű és remekül összeválogatott képeket nézegessék. A nagyalakú mű megrendelhető a teNeues kiadó honlapjáról (www.teneues.com), ISBN száma: 978-3-8327-9612-9, fogyasztói ára: 80 euró.



BLANCPAIN ENDURANCE/FIA-GT1

Stephane Ratel helyzetére leginkább a „luxusprobléma”-kifejezés illik. Az európai GT-versenyzés legnagyobb hatalmú promoterének egyik vállalkozása teljes virágjában várja az új idényt, míg a másik – melyet GT-világbajnokságként kürtölt világgá és indított útnak 2010-ben –, fokozatosan válik nevetség tárgyává. A vb és Ratel számára keserű pirula volt az a tavaly év végi döntés, miszerint a méregdrága és emiatt az újabb fejlesztésektől a gyártókat is elriasztó GT1-kiírást az olcsó és világszerte elterjedt GT3 váltja fel. A blamázst még csak lenyelné a köztudat, ám a problémát az jelenti, hogy ilyen autók számára már két erős sorozat is létezik: a GT3 Európa-bajnokság (mezőnyében Walter Csabával), valamint a tavaly gőzerővel beindult Blancpain Enduranc Series (BES) –, ráadásul mindkettő Ratel tulajdonában! Bő egy hónappal a navarrai vb-idénynyitó előtt így az a helyzet állt elő, hogy a hőn áhított tíz csapat helyett (melyek mindegyike két autóval, más-más típust képviselne az FIA-nál homologizáltatott 20 márkából) mindössze öt (!) adta le nevezését – igaz, a „veretesebb” nevekben ezúttal sincs hiány. A tavaly még a BES-ben újraéledő Vita4One a BMW Z4-es hivatalos csapataként lép majd színre, két Audi R8-ast a tavalyi spái 24 óráson győztes belga WRT, az SLS-Merciket pedig az All-Inkl Racing gördíti rajtrácsra. Sőt: a sokáig vonakodó AF Corse révén újabban két Ferrari F485 is a nevezési listára került, ám ez még mindig csak tíz autót biztosít a Kínába, Oroszországba, valamint évadzáróként az újdelhi F1-es pályára is ellátogató világbajnokság rajtrácsára. Mindeközben a BES évadnyitó monzai 3 órására máris 50 autót készítenek fel a csapatok műhelyében, a tíz márkát felvonultató mezőny versenyzői között pedig olyan neveket találunk, mint David Brabham és Mark Blundell (United Autosport-McLaren MP4-12C GT3, képünkön).



PORSCHE TEHETSÉGKUTATÓ

Rendszeres olvasóink emlékezhetnek még Richard Lietz-interjúnkra, amely lapunk 2010 szeptemberi számában volt olvasható. A GT-versenyekről ismert osztrák pilóta gyári státuszát ugyanolyan „Talentsichtung” alkalmával nyerte el, mint amelyet hosszú idő után rendezett meg újra a stuttgarti sportkocsigyártó. A tét: a DTM „farvize”, azaz a német Porsche Carrera Kupa, azon belül is egy teljes évad költsége, amelyhez a Porsche nyújt fedezetet a tehetségkutatón legjobban megfelelt két pilóta számára. A kiválasztottak ráadásul szabadon mazsolázhatnak majd a mezőny legjobb csapatai között, eredményes szereplés esetén pedig akár a Porsche Szuperkupa lehet számukra a következő állomás. Az olaszországi Vallelungában futott elődöntőn azon hat versenyző vehetett részt, akik egy átfogó, a világ szinte összes utánpótlás-sorozatára kiterjedő „nyomozómunka” eredményeként kerültek a stuttgarti sportvezetők látókörébe: Dennis Trebing (USA, Scirocco R-Cup), Klaus Bachler (A, német F3), Michael Christensen (DK, GP3), Mario Farnbacher (D, Formula Masters), Tom Blomqvist (GB, német F3) és Ramon Pineiro (E, Formula 2). „Bár egyiküknek sincs tapasztalata ilyen autók volánjánál, mindannyian azonnal megértették, hogyan lehet igazán gyors köröket kiautózni a 911-esből, így elég nehéz lesz a választás” – értékelte az ifjoncok teljesítményét a segítségükre kirendelt korábbi gyári versenyző, Sachsa Maassen.



DVD

Helmut Deimel filmje, az „Evolution of Rallying” (vagyis a Ralizás története) néhány évvel korábban óriási sikert aratott a rajongók körében, mivel olyan magával ragadó módon mutatta be a sportág fejlődését, mint még soha. Épp ezért sokan örömmel fogadták, hogy a rendező a kétszeres rali-világbajnokról, Walter Röhrlről készít újabb filmet. Ebben az alkotásban Deimel inkább arra törekedett, hogy a nézők minél jobban megismerhessék a Röhrlt, de egy valódi filmrendezőhöz méltóan néhány érdekesebb jelenetet újra felvettek a versenyző életéből, mai technikával, mai szereplőkkel. Persze bőven jutott a lemezre korabeli felvételekből is, így láthatjuk Röhlt, ahogy 600 lóerős Audi Quattrojával nézők sorfala között száguld, miközben úgy játszik a pedálokon, mint egy orgonista. A 85 perces DVD-hez jár egy extra lemez is, melyből például kiderül a trükkfelvételek készítésének miténtje. A kétnyelvű (német és angol) DVD megrendelhető a www.rallywebshop.com oldalon. Ára: 29,90 euró.





A CSODÁK BIRODALMA

EGY NAP YAS MARINA SZIGETÉN

Öt évvel ezelőtt még csak rajzokon létezett, ma már bárki által megcsodálható az Abu Dhabiban a semmiből megteremtett Yas Marina sziget, és a rajta helyet kapott csodák birodalma. 24 órát mi is eltölthettünk a helyszínen.

SZÖVEG: BETHLEN TAMÁS **KÉPEK:** BUCZKÓ ANDOR

Nem volt párja 2007 kora tavaszán annak az utcai motorsport fesztiválnak, amelyet Abu Dhabi uralkodója és Bernie Ecclestone szervezett a főváros hétcsillagos szállodája, az Emirates Palace köré. A világ minden tájáról összesereglett magas rangú vendégek és újságírók fantasztikus szabadidőprogramok között válogathattak, de a csúcsot az az esemény jelentette, amelyen az összes akkori csapat és autója képviseltette magát. Volt gyorsulási és fékezési bemutató, gumiégetés és ováció, végül az ideiglenes pálya fölött elhúzott a nemzeti légitársaság óriásgépe, hasán egy felirattal: F1 2009.

Megadták tehát a módját a bejelentésnek, miszerint az egyik leggazdagabb öbölállam is beszáll a száguldó cirkuszba, de mutatni akkor még csak rajzokat tudtak, hiszen a tervezett pálya és létesítményei még nem léteztek, sőt, magát azt a szigetet is csak akkor



Elcsépelt jelző, de nincs rá jobb szó: a Yas Marina Hotel éjszakai kivilágítása varázslatos



Hullámvasút: Massa és Alonso is kipróbálta a látványosságot, amely kevesebb mint 5 másodperc alatt 240 km/h-ra gyorsul



kezdték kialakítani, miután a szerződés ünnepélyes körülmények között aláíródott. Én abban a szerencsés helyzetben voltam, hogy mindezt személyesen is láthattam, de hitetlen Tamásként jó szokásomnak megfelelően azért kételkedtem, főleg amiatt, mennyiben lesz más ez a verseny, mint a többi, és kell-e egyáltalán egy sokadik Európán kívüli futam az F1-nek.

Majdnem öt év elteltével aztán kihajoltam egy szálloda erkélyéről, és alaposan elszégyelltem magam. Az a látvány, ami a mai Yas Marina szigeten fogadja az embert, megszédíti a nézelődőt. Különösen este feledkezik bele a panorámába: a gyengén lengedező meleg szellőben bámészkodva a gyönyörűen kivilágított versenypálya, és a körülötte elterülő létesítmények az Ezeregy éjszaka csillogását juttatta az eszembe. Ugyan láttam otthonról a televízióban a három Abu Dhabi F1-es verseny közvetítését, de élőben minden izzó ragyogása képes volt külön elvarázsolni.

Az immáron világhírű aszfaltcsík szomszédságában álló temérdek szálloda bármelyikében királyi módon szállhat meg az ember, aztán reggel akár gyalog is nekiindulhat a látnivalóknak. Kollégámmal mi elsőként a Ferrari World felé vettük az irányt. Az igazat megvallva este meg is feledkeztünk a hatalmas csarnokról, pedig óriási méreteivel akkor is ott terpeszkedett a horizont szélén. Reggel aztán nem hittünk a szemünknek: hat vörös csápjával úgy hívogatott bennünket, mint egy valószínűtlenül gigantikus tengeri lény.

Pontban délelőtt 11-kor, a nyitáskor még alig lézengtek a látogatók, így nem volt nehéz sem a parkolás, sem a bejutás. Zsúfoltságról amúgy a létesítmény berendezését tekintve sem beszélhetünk, óriási terek és egymástól jól elkülöníthető attrakciók várják a maranellói márka rajongóit, nomeg az összes többi szórakozni vágyót. A túrát érdemes előre megtervezni (a ferrariworldabudhabi.com weboldalon ehhez minden lehetőség adott), nehogy elvesszünk egy-egy érdekesség varázsában, és lemaradjunk egy másikról – mint ahogyan mi tettük. Nekünk ugyanis első utunk a világ leggyorsabb hullámvasútjához vezetett, amelyet a sokak által ismert videó tanúsága szerint már Massáék is kipróbáltak – és az ott szerzett élmények súlya alatt kissé megrogytunk. A szerkezet ugyanis az utasait 2 másodperc alatt 100 km/h-ra, újabb 2,9 szekundum alatt pedig 240 km/h sebességre gyorsítja, majd jönnek a szédítő fordulók és G-erők, mindezek 2 kilométerre beosztva. Személy szerint az én eredeti tervem az volt, hogy csukott szemmel próbálom leküzdeni az akadályt, de végül erőt vettem magamon, minden érzékszervemmel figyeltem – és nem bántam meg.

Kollégámmal ezt követően aztán már öregurasabb programokat válogattunk, például beültünk egy a Ferrari motorsport-történetét bemutató „szellemvasútba". Kipróbáltuk, milyen, amikor maga Alonso visz egy kört bennünket a fioranói tesztpályán (mozgó moziszékkel, befújt benzingőzzel, 3D élménnyel). Az étteremben megkóstoltuk az arab és olasz finomságokat, bejártuk a Ferrari Shop minden zegzugát, végül megpihentünk egy maratoni előadás nézőterén, amely leginkább egy Las Vegas-i showra emlékeztetett, természetesen vörösbe öltözött artistákkal és táncosokkal, nomeg F1-es kellékekkel. Amit kihagytunk, azt pontosan nem tudtuk számba venni, de egyben biztosak voltunk: a gyomrunk helyett csak a szemünkkel tapasztaljuk meg, miképpen működik az a G-Force nevezetű kilövőállomás, amely 62 méter magasra katapultálja a vállalkozó szellemű vendégeket, és közben 3,8 G-s élményekkel gazdagítja őket. A további látnivalók sorában egyébként nagyon szemet szúrt: a tervezők komoly hangsúlyt fektettek arra, hogy a gyerekek is jól érezzék magukat, a számukra tervezett mulatságok sora legalább olyan bőséges, mint a felnőtteknek szánt érdekességek.





A táncosok egy órás műsort adnak elő a Ferrari World színpadán, természetesen maranellói koreográfiával





FERRARI WORLD ADATOK

- A világ legnagyobb fedett témaparkja, több mint 20 Ferrari által inspirált attrakcióval
- Az egyetlen ilyen jellegű létesítmény a Földön, amely megismertet a Ferrari történetével és segít megtapasztalni a maranellói autókkal járó életérzést
- Az ikonikus 200 000 m²-es vörös tetőszerkezetre került fel a világ legnagyobb Ferarri-logója, 65 x 50 méteres méretben
- A park tulajdonosa az állam
- A létesítmény F1-es szimulátorai között olyan is akad, amelyet korábban a Ferrari forma-1-es csapata használt Maranellóban
- 2007 novemberében kezdték építeni és 2010 novemberében adták át

A F1-es pálya, a Yas Marina Circuit, amely feltehetően a világ legmodernebb ilyen jellegű létesítménye. Természetesen nem voltunk az első magyarok a helyszínen, sőt, talán az átlagosnál is több hazánkfia járt már itt, hiszen az első két évben például hungaroringi pályabírók segítettek a betanulásban a helybéli kollégáknak. Még magyar versenyigazgatója is volt a helyszínnek: Zettner Tamás a kezdetektől ott szolgált, és csak pár hónapja köszönt el Abu Dhabitól. Rajtuk kívül azonban számtalan hazai turista is járt már az Arab Emirátusok versenyein, erről számtalan blogbejegyzés és fénykép tanúskodik az interneten.

Ha éppen nem foglalt az aszfaltcsík (erre azért figyelni kell, hiszen bőséggel akadnak nemzetközi és hazai versenyek a programban), szervezett túrák során bárki végigautózhat a pálya vonalán, mindezért csak előre be kell jelentkezni (yasmarinacircuit.ae) és nagyjából 7000 forintnyi dirhamot kell kifizetni. Ilyenkor megmutatják a kanyart, ahol legutóbb Vettel „eldobta a vasat", megtekinthetjük a minden igényt kielégítő gokartpályát, a versenyzőiskola saját járműparkját (Aston Martinok, Supersport SST-k, Formula 3000-esek, egy– és kétüléses F1-es autók stb.), a helyszínnel egybeépített jachtkikötőt, vagy az uralkodó és családja számára épített tornyot, ahonnan az F1-es futamot rendszeresen figyelemmel kíséri. Elsuhanhatunk a Yas Marina Hotel pálya felett átívelő nyúlványa alatt, illetve az üres székekkel is impozáns látványt nyújtó célegyenesben is nyílik alkalom pár fotó elkészítésére.

A fantasztikus az egészben az, hogy mindez a temérdek látnivaló az Abu Dhabi nemzetközi repülőtér szomszédságában található, 35 km-re fekszik a fővárostól, sőt a szomszédos emírség, Dubai városközpontjától is csupán 115 km-t kell autóznia annak, aki egy vagy több napot rászán a világ egyik újkori csodájára…



YAS MARINA CIRCUIT ADATOK

- Az F1-es pálya hossza 5,55 km, 12 bal és 9 jobb kanyarból áll
- A verseny alatt 55 kört tesznek meg rajta az autók
- A pályatest szélessége 12-16 méter
- Az aszfaltcsík F1-es csúcssebessége 317 km/h
- A célegyenes hossza 1173 m
- Az utolsó verseny közvetítését közel 500 millióan látták
- Két külön pályatest is kialakítható a helyszínen: egy 2360 m-es déli és egy 3150 m-es északi aszfaltcsík



A célegyenes látványa még üres széksorokkal is megdobogtatja a látogatók szívét. Fent a pilótaiskolájának formulaautói



ROTANA

Abu Dhabi utazásunk során végig a Rotana szállodalánc vendégei voltunk, de a legjobb kiszolgálást talán az F1-es pálya szomszédságában található hotelben kaptuk. A vállalat marketingesei jóvoltából e-mail-en azóta is érkeznek a különböző, csábító programajánlatok. Akár 12-szer egy hetes, egész évre szóló nyaralást is nyerhetünk, ha egyszer a vendégeik voltunk, de belépőjegyes csomagokat is kínálnak a szigeten megrendezett gigantikus koncertekre (Madonna, David Guetta stb.). És akkor az ellátás színvonaláról még nem is beszéltünk…









FÉL ÉVSZÁZADOS LEGENDA

ÍGY EMLÉKEZTEK KESJÁR CSABÁRA A BARÁTOK

Ötven éve született Kesjár Csaba, minden idők egyik legkiválóbb magyar autóversenyzője, aki karizmatikus személyiségével és páratlan tehetségével mindenkit elvarázsolt maga körül. Egykori barátai egy közös beszélgetésen így emlékeztek a pilótára.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT **KÉPEK:** KOLLÁR ATTILA







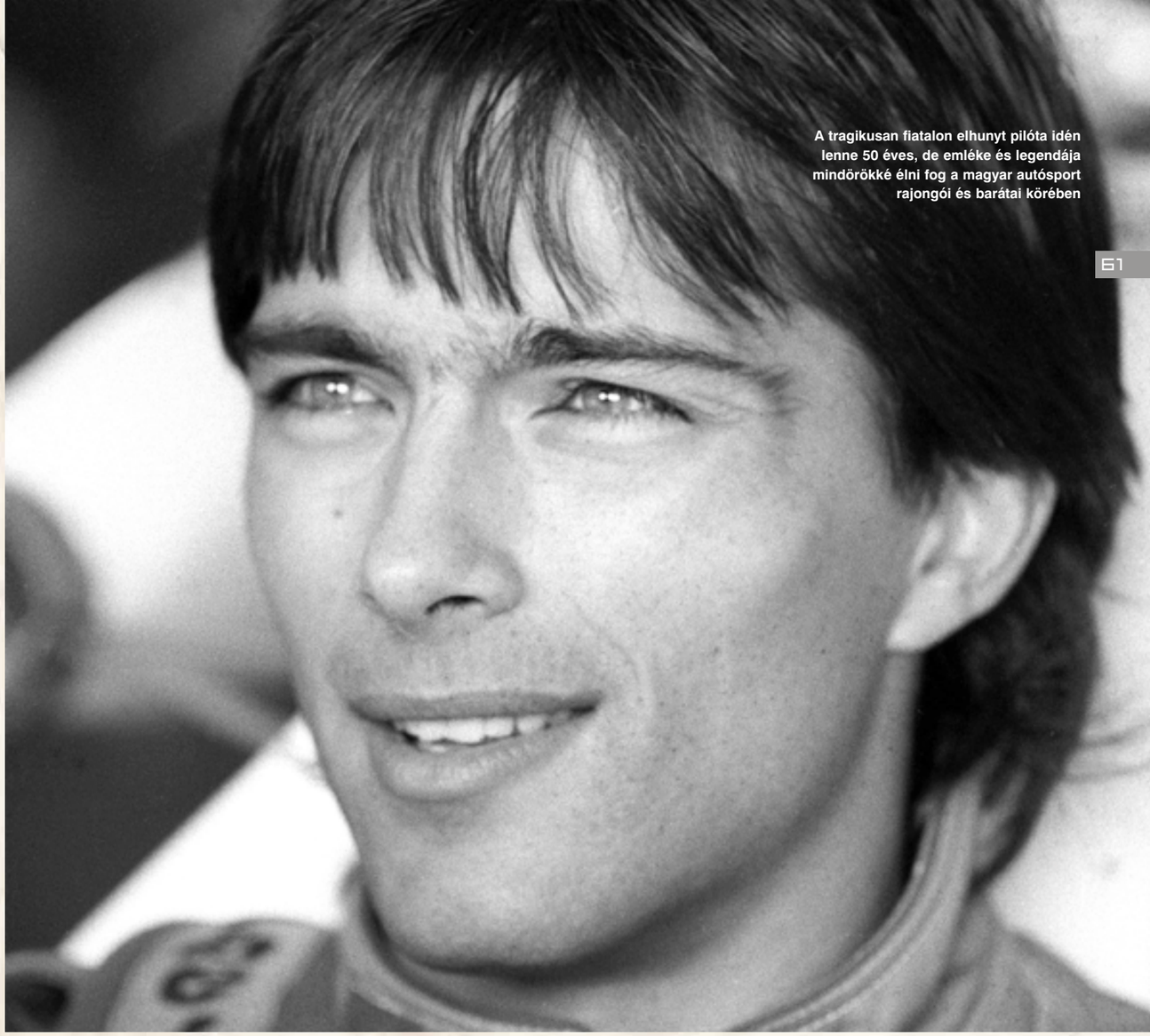
Születésnapot ünnepeltünk. Annak az egykori kiváló versenyzőnek a születésnapját, aki 1987-ben első magyarként vezethetett Forma-1-es autót. Jelen írásunkban ezért most nem Kesjár Csaba utolsó napjaira vagy sajnálatos tragédiájára kívánunk kitérni, hanem mindarra, ami előtte volt. Hiszen egy születés mindig örömteli esemény, vidám dolog – pont olyan, amilyen Csaba volt mindig is világéletében. Egy picit tegyük tehát félre a fájdalmat és azt a hatalmas, pótolhatatlan űrt, amit 1988-ban maga után hagyott, és örüljünk mindannyian annak, hogy 1962-ben megszületett ez a kiváló sportember, valamint egyenként ki-ki annak, amit személyesen neki köszönhet vagy tőle kapott az életben.

„Minden úgy kezdődött, hogy Csaba nem nagyon szeretett tanulni, de apánk mindig is tudta, hogy hogyan lehet rá hatni, ezért egy nap azt mondta neki: 'Figyelj, összerakunk egy gokartot, és ha rendesen tanulsz, akkor elmehetsz gokartversenyekre.' Na, ezek után olyan elánnal kezdett el tanulni, hogy a fater nem győzte építeni a gokartokat, és mivel borzasztóan tehetséges kölyök volt, az eredmények is jöttek szépen sorban, onnantól kezdve pedig már nem volt megállás. Gyakorlatilag így indult el annak idején Csaba pályafutása" – emlékezett vissza a 15 évvel idősebb féltestvér, János a kezdetekre, majd egy kedves történetet is megosztott az olvasókkal. „Istenigazából neki a motorozás volt a szíve vágya, motorversenyző akart lenni, de apánk nem engedte, mert féltette nagyon. Ezért aztán titokban motorozott, és volt, hogy megnyert a Hungaroringen egy betétfutamot, a fater meg otthon leesett a székről, amikor meglátta őt a tévében, miközben épp száguld a pályán" – idézte fel jókedvűen a *báty*.



A formaautósok többszörös magyar bajnoka, *Szigetvári Mátyás* a következőképpen emlékszik vissza egykori jó barátjára. „Azt, hogy én valamit elértem a magyar autósportban, elsősorban Csabának és Jani bácsinak, az apjának köszönhetem, mert ők tették le nekem ehhez az alapot. Csaba például rengeteget segített a beállításokban. Ő mindig egy kategóriával felettem járt a hároméves korkülönbség miatt, így már kívülről fújta a jó beállításokat, mire én odakerültem például a Formula Ford 2000-be, és mindig önzetlenül megosztotta velem a tapasztalatait, amit pedig ő előzőleg évek kemény munkájával gyűjtött össze. Ilyen ember volt Csaba."

Bódis Kálmán többszörös magyar gyorsasági bajnok, aki többek között a német F3-ban vetélytársként is összemérhette erejét a legendával, meggyőződéssel vallja, hogy Csabának tudása alapján mindenképp a Forma-1-ben lett volna a helye. „Szerintem biztosan eljutott volna oda, mert tényleg a tehetsége és minden külső körülmény is adott volt ehhez. Pedig azt ne feledjük, hogy akkoriban olyan pilóták versenyeztek a Forma-1-ben, mint Alain Prost, Ayrton Senna, Gerhard Berger vagy épp Emerson Fittipaldi, szóval nem akármilyen dolog lett volna bekerülni ebbe a mezőnybe. Nem mondom, hogy világbajnok lett volna, mert álmodozni nem kell, de biztos vagyok benne, hogy ő helyt is állt volna ebben a mezőnyben, ha már egyszer odakerül."



A tragikusan fiatalon elhunyt pilóta idén lenne 50 éves, de emléke és legendája mindörökké élni fog a magyar autósport rajongói és barátai körében

Ha valaki, akkor *Nagy Péter „Kusza"* nagyon jól ismerte Csabát, hiszen éveken át volt a fő szerelője, többek között a német F3-ban is. Ő a következő szavakkal emlékszik egykori jó barátjára. „Csaba nagyon szakképzett versenyző volt, aki mindig rengeteget tudott segíteni nekünk, szerelőknek a beállításokban. De hát ezt a diplomája is alátámasztotta, hiszen végzett gépészmérnök volt. Én 1990-ben együtt dolgoztam a később Forma-1-es nagydíjgyőzelemig jutó Heinz-Harald Frentzennel is, aki abban az évben holtversenyben végzett a bajnokság élén a német F3-ban Michael Schumacherrel, szóval van némi viszonyítási alapom, ám így is nyugodtan állíthatom, Csabának minden képessége és tehetsége megvolt ahhoz, hogy eljusson a Forma-1-ig."

A pilóta és féltestvére már a harmadik generációt képviselték a Kesjár-féle autó- és motorsport dinasztiában, hiszen már a nagyapjuk (János) is kiváló túramotor-versenyző volt, édesapjuk (szintén János) pedig salakmotorral, autóval és motorcsónakkal is kiváló eredményeket ért el versenyzőként. Ezt a tradíciót vitte tovább Csaba és János, majd később János fia, ifj. Kesjár János (kis Kesó), aki gokartban, pályaversenyzésben és raliban is bajnoki címig vitte. És ha rajta múlik, akkor a történetnek itt még nincs vége, hiszen mint bevallotta, ha egy nap fia születik, és versenyezni akar, ő minden támogatást és lehetőséget megad majd neki, hogy megvalósítsa az álmait.

Hiszen annak idején Csaba is így kezdte.

Kesjár Csaba eredményei

1975:	magyar ifjúsági gokartbajnokság, 3. hely
1976:	magyar ifjúsági gokartbajnokság, 2. hely
1977:	magyar ifjúsági gokartbajnokság, 1. hely
1978:	magyar 3. osztályú gokartbajnokság, 1. hely
1979:	magyar 2. osztályú gokartbajnokság, 1. hely
1980-81:	magyar 1. osztályú gokartbajnokság, 1. hely
1982-85:	a magyar Formula Eastern-bajnokság négyszeres bajnoka
1986:	osztrák Formula Ford 2000-bajnokság, 1. hely
1987-88:	az NSZK Formula-3-as bajnoksága

2012. február 9-én, Földi Csaba amatőr atléta vezetésével Kesjár Csaba rajongói és tisztelői egy 50 perces emlékfutással is megemlékeztek egykori példaképükről a margitszigeti Hajós Alfréd uszodánál. A helyszín annak idején nem volt idegen a pilótától sem, aki fiatal korában utánpótlás-válogatott szinten vízilabdázott, mielőtt végleg az autóversenyzés mellett döntött. Az emlékfutáson személyes jelenlétével tiszteletét tette Herczig Norbert magyar bajnok ralipilóta is, akinek a fia a budaörsi Kesjár Csaba Általános Iskola növendéke.











PRÓBAKÖRÖK

2012: A TESZTEKEN A HONDA VOLT A LEGJOBB

A tél utolsó hónapjával kezdetét vette a gyorsasági motoros világbajnokság 2012-es szezonja – de mondhatnánk úgy is, hogy előszezonja –, hiszen a legnagyobb géposztály képviselői tesztelés céljából a sepangi ringen pályára gurultak.

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



A MotoGP rajongói értelemszerűen már úgy várták az első tesztet, mint az éhes ember a szelet kenyeret, hiszen ha azt nézzük, lényegében 2011 novembere óta nem lehetetett akcióközeli eseményekről beszámolni a sorozattal kapcsolatban. Ezenfelül nem mellékes az sem, hogy rengetegen voltak kíváncsiak a Ducati új motorjára, a GP12-re, amelyet, mint tudjuk egészen rendhagyó módon nem mutattak be az olaszok tradicionális csapatprezentációs rendezvényén, a „Wroooom"-on. Az új Desmosedici tehát, amelyet mellesleg egyelőre csak a gyári csapat pilótái (Rossi és Hayden) használnak, több szempontból is a malajziai teszten debütált, hiszen akárcsak a versenyzők, úgy a nagyközönség is most találkozott először a versenygéppel. Habár Rossi a teszt során általában nyolc tized és egy másodperc körüli hátrányban volt az élen záró Stoner ellenében, az olasz motoros igen elismerően és pozitívan nyilatkozott a GP12-ről.

Ha pedig már szóba kerültek a teszteredmények: az első napon Jorge Lorenzo, a másodikon és harmadikon pedig Casey Stoner volt a leggyorsabb. (Az igazsághoz egyébként hozzátartozik, hogy Stoner az első napon nem tudott pályára gurulni, ugyanis a reggeli gimnasztika során meghúzódott a háta.) Ami azt illeti,







VISSZAVONULÁS

Bitter Sándor, Magyarország Road Racing versenyzője nemrégiben bejelentette visszavonulását, ami egyfajta sokként hatott a magyar motorsport rajongókra. Bitter 1992-ben kezdődő profi motoros karrierje végére húsz évet követően került pont. Ez idő alatt a magyar motoros számos, szó szerint életveszélyesnek mondható viadalon állt rajthoz, köztük a legendás Man szigeteki TT-n, illetve a szintén nagy bátorságot követelő makaói nagydíjon.

a gyártók közötti erőviszonyok tavaly óta nem sokat változtak, még annak ellenére sem, hogy immáron nem nyolcszázas, hanem ezres gépekkel mentek a pilóták. A Hondának továbbra is megvan a maga előnye a Yamahával és a Ducatival szemben, azonban utóbbi kettő mintha feljebb zárkózott volna. Az igazság persze majd csak az első futamokon derül ki…

Amit még a teszttel kapcsolatban mindenképpen meg kell említeni, hogy a prototípusokkal együtt pályára gurult három CRT versenyzői is, köztük Colin Edwards, aki egy Suter-BMW-t ül meg. Az amerikai viszonylag épkézláb időeredményekre volt képes a prototípus gépek ellenében, habár a hátránya azért még így is számottevőnek mondható, pláne, ha a másik két CRT-st nézzük, akik 5-6 szekundummal maradtak el Casey Stoner első helyet érő idejétől.



MAGYAROK

A 2011-es év elején, amikor kiderült, hogy Talmácsi Gábor valószínűleg nem tud majd helyet találni magának a Moto2-ben, mindenki azt gondolta, hogy nemzetközi szinten vége a magyar motorsportnak, és senki sem fogja képviselni hazánkat a gyorsasági szakágban. Szerencsére azonban mind a MotoGP-ben, mint pedig a Superbike-ban akadtak olyan fiatal és nem utolsósorban tehetséges magyar pilóták, akik miatt tényleg érdemes volt követni a világbajnokság eseményeit. Természetesen rengetegen vannak, akik magyar vonatkozás nélkül is figyelnék az egyes sorozatokat, de azért valljuk be, mégis más érzéssel ülünk le a televízió képernyője elé, ha tudjuk, hogy az adott futamon részt vesz egy honfitársunk is.

Mint azt bizonyára sokan tudják, a Team Tóth a sokéves és nem mellesleg igen sikeres MotoGP-s szereplést követően 2009 után átnyergelt a Superbike világbajnokságra, azon belül is a Supersportba, ahol már 2010 óta szerepelnek. Az alakulat 2010-ben Tóth Imrével állt rajthoz, viszont tavaly már Németh Balázs is erősítette a gárdát. A csapat a sorozattal kapcsolatos tapasztalatlanságát igen hamar pótolni tudta, aminek eredménye már most az, hogy idén egyértelműen a top10-es helyezések megszerzése a cél ifj. Tóth Imre és Németh Balázs számára.

Szintén a Superbike égisze alatt futó Superstock1000-es világkupával kapcsolatban Győrfi Alenről kell említést tenni, aki ugyancsak egy magyar csapattal, a Metal-Com Adreanlin H-Moto Team-mel áll rajthoz idén, mint az előző szezonban. A Team Tóth versenyzőihez hasonlóan Alen célja is az állandó fejlődés, így ő 2012-ben már a folyamatos pontszerzésnek örülne a legjobban, hiszen ez eddig sajnos még egyszer sem jött össze neki a sorozatban.

Végül, de természetesen nem utolsósorban említést kell tennünk Sebestyén Péterről is, aki 2011-ben tíz 125-ös futamon állt rajthoz a MotoGP-ben. Eredetileg úgy volt, hogy a lassan 18 éves motoros idén egy félig magyar, félig olasz csapattal teljes szezont fut a 125-ösöket felváltó Moto3-as géposztályban, azonban ez a terv a szponzorhiány miatt meghiúsulni látszik.

Egyébként a támogatók motorsport iránt tanúsított érdektelensége szinte az összes magyar motoros dolgát megnehezíti, még azokét is, akik nemzetközi sorozatokban szerepelnek, hiszen nagyobb anyagi háttérrel értelemszerűen lényegesen jobb eredményekre lennének képesek. Ez persze a jobbik eset, hiszen nem egy tehetséges magyar pilóta várja a lehetőséget és az alkalmat, hogy végre megmérettesse magát egy európai vagy világsorozatban, azonban a támogatók hiánya miatt erre egyelőre nincs lehetőségük.







LONDONRA HANGOLVA

AZ OROSZLÁNYI SE MÁR AZ OLIMPIÁRA KÉSZÍTI ATLÉTÁIT

Járóka Árpádnak megérte sportágat váltania, hiszen a korábban a ralizás világában is megfordult sportoló az Oroszlányi Városi Súlyemelő Egyesület elnökeként egyengeti a fiatalok pályafutását, méghozzá igen magas szinten.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI **KÉPEK:** OVSE

Az Oroszlányi Városi Súlyemelő Egyesület sportolói rendre aratnak a sportág hazai versenyein. A 2011-es év szinte csak róluk szólt: a Magyar Súlyemelő Szövetség döntése értelmében például a tavalyi esztendőben az év legjobb magyar női súlyemelőjének Krutzler Esztert választották. A férfiak között sem okozott nagy meglepetést, hogy az a Baranyai János lett az év legjobbja, aki a 85 kilós súlycsoportban 201 kilós lökésével országos rekordot állított fel. Az örömöt csak tetőzte, hogy Likerecz Attila személyében az ország legjobb edzőjét is az oroszlányi egyesület adta.

Mindezek mellett az sem elhanyagolható tény, hogy hazánk egyik legjobb utánpótlás-képzését végzi az egyesületek közötti verseny tavalyi győztese. Konkola Márk, Szilágyi Kinga és testvére, Szilágyi Szilveszter egyaránt az ország legígéretesebb tehetségei közé tartoznak, akik akár a jövő olimpiai bajnokai is lehetnek.

Ha már olimpia, az egyesület két kiemelt felnőtt versenyzője, Krutzler Eszter és Baranyai János jelenleg is gőzerővel készülnek az április 6. és 16. között megrendezésre kerülő Európa-bajnokságra, ahol egyértelmű cél, hogy minimum a tavalyi eredményeket hozzák, hiszen azzal biztosíthatják a 2012-es londoni részvételt is. Természetes azonban, hogy nem csak ez a cél: mindkét atléta a győzelem érdekében utazik az Eb-re.







Kérjük a kedves sportbarátokat, hogy adójuk 1%-ának felajánlásával támogassák az utánpótlás-nevelést, valamint, hogy a fiatal tehetségek eljuthassanak az olimpiáig.
Adószámunk: 18605208-1-11



HAVAS HAZAI

SVÉDORSZÁGBAN LATVALA VOLT A LEGGYORSABB

Csak skandináv versenyző állhatott idén a Svéd Rali végén a dobogóra, Loeb csak hatodikként ért célba.

SZÖVEG: AMBER PR
KÉPEK: SZÁNTÓ FRIGYES



Nem volt könnyű dolga a finn Jari-Matti Latvalának, de sikerült megszereznie a Svéd Rali győztes trófeáját vasárnap. Második helyen Latvala ex-csapattársa, a citroenes színekben versenyző Mikko Hirvonen ért célba, míg a bronzérmes helyezés a szintén északi Mads Östberggé lett. Az élbolyban végzett pilótákat látva elmondhatjuk: idén ismét a skandináv pilóták vitték a prímet ezen a havas-jeges nehéz ralin.

A futam két főszereplője a tavaly még egy csapatban autózó Jari-Matti Latvala és Mikko Hirvonen volt. Az élen álló finn pilóták még pénteken elhúztak a mezőnytől, miután az Östberg–Solberg–Loeb trió technikai és vezetéstechnikai hibákból kifolyólag leszakadt, és hátrébb csúszott a mezőnyben. Latvala ezután lassan, de biztosan kezdett távolodni Hirvonentől, ahogy a hétvége haladt előre, hiszen a Citroen nagyon ette a gumikat, és ez megnehezítette Hirvonen dolgát.

A Ford éllovasa az utolsó nap elején már 23 másodperces előnnyel rendelkezett, és ezt az előnyt hamar több mint fél percre feltornázta, mivel riválisának autóján a beállításbeli változtatások nemhogy előnyére, inkább hátrányára váltak. Latvala azonban hiába szerzett nagy előnyt, defektet kapott, és előnye mindössze nyolc másodpercre zsugorodott Hirvonenhez képest. A fordos pilóta végül megint összeszedte magát, és ismét elhúzott, mivel Hirvonen abroncsai addigra nagyon elhasználódtak.
A győzelem mellett a fiatal tehetség egy Power Stage-pontot is begyűjtött.

„Fantasztikus. Négy éve megnyertem ezt a ralit, és most újráztam. Mikor először győzedelmeskedtem, én voltam a Rali Világbajnokság történetének legfiatalabb győztese, és megdöntöttem a példaképem, Henri Toivonen rekordját. Nagyszerű érzés ismét nyerni ezen a versenyen” – nyilatkozta lelkesen a pilóta.

A második helyezett Mikko Hirvonennek bizonyára nem esett túl jól volt csapattársa győzelme, de még így is elégedetten nyilatkozott



„Jót küzdöttünk, nagyon élveztem, ám ezúttal csak a második helyre futotta.”
(Hirvonen)









Magyarok: a Szabó Zoltán-Földesi Csaba kettős az összetett 32. helyen végzett



Mads Östberg és a Ford remekül teljesített, nem úgy, mint Loeb (jobbra), aki mindössze 6. lett





IRC: A CÍMVÉDŐ GYŐZELME



Andreas Mikkelsen rajt-cél győzelemmel teljesítette az IRC idei első futamát. A címvédő parádés és összeszedett autózással nyerte meg a szezonnyitót. Juho Hanninen ugyan próbálkozott a norvég fiúval szemben, de egy szakaszgyőzelemnél többet a szombati napon nem tudott bezsebelni, így Mikkelsen első helye az utolsó kilométereken már nem is volt kérdés.

a versenyről: „Nem olyan rossz. Sokat tanultunk a hétvégén. Rendben, igaz, nagyon meg akartam nyerni ezt a ralit a csapatért, de Jari-Matti nagyon erős volt a hétvégén. Jót küzdöttünk, nagyon élveztem, ám ezúttal csak a második helyre futotta."

Érdekessége a ralinak, hogy mindkét gyári Ford ugyanazon a gyorsasági szakaszon – a 22.-en – kapott durrdefektet. Amíg azonban Latvala megúszta anélkül, hogy át kellett volna adnia az első helyezését, addig Petter Solberg elveszítette a harmadik helyet Mads Östberggel szemben. A félgyári fordos norvég még a baleset előtt egyre közelebb került Solberghez, majd amiatt könnyedén kielőzte őt.

Sebastien Loebnek 2011 után idén sem jött be ez a rali. Éppúgy, mint tavaly, ezúttal is hatodik lett a Citroen sztárpilótája, de legalább a Power Stage-győzelem és az azért járó három bónuszpont az övé lett. Így a francia pilóta megtarthatta első helyét az egyéni ponttáblán.

Jevgenyij Novikov számára jól kezdődik az idei versenyszezon. Az M-Sport orosz versenyzője a Monte-Carlo Rali után ismét az ötödik helyen ért célba, ami továbbra is eddigi legjobb helyezése a világbajnokságban. Henning Solberg próbált Sebastien Loeb nyomában maradni, de hiába, végül be kellett érnie a hetedik helyezéssel. Patrik Sandell lett a nyolcadik helyezés a Minivel, míg őt a két utolsó pontszerző helyen a Fordokkal rajthoz álló Martin Prokop és Eyvind Brynildsen követte.













A szöges gumik egyedül a Svéd Ralin kapnak szerepet, pedig a pilóták szeretik a havas helyszíneket



A Ford sajnálhatja, hogy ősszel elengedte az egyik pilótáját, hiszen ha Hirvonen marad, a svéd futamon minden pódiumos a kék ovált képviselte volna…

A Svéd Rali végeredménye

1.	**J-M. Latvala**	Ford Fiesta RS	3:18:28,3
2.	**M. Hirvonen**	Citroen DS3	3:18:44,9
3.	**M. Östberg**	Ford Fiesta RS	3:19:07,1
4.	**P. Solberg**	Ford Fiesta RS	3:19:42,6
5.	**J. Novikov**	Ford Fiesta	3:21:09,7
6.	**S. Loeb**	Citroen DS3	3:21:23,4
7.	**H. Solberg**	Ford Fiesta	3:22:17,8
8.	**P. Sandell**	Mini WRC	3:23:37,2
9.	**M. Prokop**	Ford Fiesta	3:23:58,3
10.	**E. Brynildsen**	Ford Fiesta	3:24:55,5

A világbajnokság állása

Pilóták		
1.	**S. Loeb**	39 pont
2.	**M. Hirvonen**	32 pont
3.	**P. Solberg**	29 pont
4.	**J-M. Latvala**	26 pont
5.	**J. Novikov**	21 pont
6.	**D. Sordo**	18 pont
7.	**M. Östberg**	15 pont
8.	**F. Delecour**	8 pont
9.	**H. Solberg**	6 pont
10.	**P. Campana**	6 pont
Konstruktőrök		
1.	**Citroen**	37 pont
2.	**Mini**	26 pont
3.	**Ford Stobart**	16 pont
4.	**Ford WRT**	15 pont
5.	**Armindo Araújo WRT**	4 pont
6.	**Palmeirinha Rally**	2 pont



BORSIÉK

A 2012-es év során Borsi Gergő csapata több meglepetéssel kedveskedik szurkolóinak. Az összes versenyen, és a tavalyi évhez hasonlóan számos más rendezvényen is jelen lesznek, mely eseményekre minden érdeklődőt szeretettel várnak. A programok részleteiről, illetve a nyeremények ismertetéséről bővebbet a team honlapján lehet találni, ahol a csapat részletes bemutatkozóját is figyelemmel kísérhetik.
Elérhetőségek: borsimotorsport.hu, facebook.com/borsimotorsport.

FELKÉSZÜLÉS

A Mogul Racing Team egyetlen raliban érdekelt versenyzőpárosa, Marozsi Zsolt és Szeles Péter a felkészülési időszakát tölti. Az idei év mindenképpen alapozó év lesz számukra, hiszen jövőre már egy komplett első osztályú szezon a fő cél. 2012 biztos pontja az EVO IX és az RTE összes futama, ami március végétől elég sok elfoglaltságot jelent, hiszen hat hónap alatt 8 versenyt rendeznek, ráadásul vegyítve aszfalt-murva futamokkal. Az első tesztre március 18-án kerül sor, aztán április 1-jén következik az Eger Rali. A bajnokság utolsó versenye szeptember végén a Vác Rali lesz, de az ezt követő terveik között is szerepel néhány verseny, ám az természetesen nagyban függ az év közbeni eseményektől.



MONTE-CARLO HISTORIQUE

Monte-Carlo a XV. Historik Regularity versenyen. Ezt a nagy hagyományokkal rendelkező futamot az ősi raliszabályok szerint rendezték, és az 1945, illetve 1980 között gyártott autók részére írta ki a Monacói Auto Club.
A 320 főt számláló mezőnyből a srácok egyedüli trabantosként vágtak neki a távnak. A 2500 km-t hat nap alatt kellett teljesíteni, melyből 900 km az első etaphoz tartozott, amelyet 23 óra alatt teljesítettek a magyarok a Francia-Alpok januári útjain. A szakaszok közt szerepeltek a Monte klasszikus pályái is, melyeket egy héttel korábban még a vb mezőnye koptatott.

Kőváryék a szélsőséges időjárási körülmények ellenére különösebb technikai problémák nélkül teljesítették a távot, a 203. helyen végezve az összesítésben.
A Trabant kuriózumnak számított ezen a vidéken, hiszen 1966-ban rajtolt utoljára a márka a Montén. Még a WRC-ken szocializálódott sportbírók is nagy örömmel szurkoltak az autónak, akik nemzeti mentalitásukat meghazudtolva, ujjongva fogadták a párost a beírókban.
„Ajánljuk mindazoknak ezt a kihívást, akik szeretik a régi autókat, tisztelik a múltat, és van még bennük alázat az autósport iránt!" – nyilatkozta a páros a befutót követően.





B!
XLAVINA
Szil com
ARKUS
Professzionál
SRT
BEST MEDIA
molex
iRide
SBS
TT RISK
vannet
Dune
HARUM INVESTMENT ZRT.
SYBASE

TÚL AZ ÓPERENCIÁN

IFJABB ÉRDI MEXIKÓBAN KEZDI A SZEZONT

2010-től szinte csak külföldi futamokon indul ifjabb Érdi Tibor, általában évente háromszor és a rali vb-n. Rendre jól is teljesít, és a soron következő erőpróbán, a Mexikó Ralin is ez a célja.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ **KÉPEK:** KOVÁCS-BARNA KÁROLY



– Hátha van, aki nem tudja: hogyan kezdődött a pályafutásod, melyek voltak az első lépések a sportágon belül?
– Az igazi kezdet 1999-ben volt, amikor megszereztem a jogosítványomat. Két hónap múlva oda is álltam édesapám elé, hogy szeretnék elindulni egy szalonbajnokság futamán, amire azonban végül nem került sor, mert a pályát hatalmas hó fedte be, és kéthónapos jogosítvánnyal kockázatos lett volna elindulni. A következő év elején gondolkodtunk rajta, hogy nevezünk az egész bajnokságra, de végül ezt nem tettük meg, viszont az összes futamon elindultunk, persze az eredményeink így nem voltak hivatalosak. Saját számítások szerint azonban az év végén bajnokságot nyertünk volna... A szezon végén aztán már több sprintversenyen is elindultam.

– Hogyan vált komolyabbá a versenyzés, és mi következett a sprintfutamok után?
– Több kérdés is felvetődött, de a legelső az volt, hogy akarom-e magas szinten űzni ezt a sportot. Természetesen a folytatás mellett döntöttem, immár egy igazi versenyautóval neveztünk a rali-túra bajnokságra. Ez 2001-ben történt, amikor is rögtön sikerült megnyernem az első versenyemet. Az év végén kategóriám bajnoka lettem, valamint az abszolút harmadik helyen zártam. A második évemben úgy döntöttünk, hogy maradunk az addig használt Ladánknál, annak érdekében, hogy 2003-ban már egy komolyan felkészített Mazdába ülhessek át. 2002 nem is sikerült jól, már mindenki inkább a következő évre összpontosított. 2003-ban aztán összejött a váltás, és egy kétéves periódust követően, 2005-ben abszolút bajnokok lettünk.

A legendás pilóta fia és navigátora, Táborszki Attila itthon legutóbb a 2011-es Szilveszter Ralin, a nem hivatalos évzáró futamon állt rajthoz, és meg is nyerte a versenyt. Előtte utoljára 2009-ben láthatták a szurkolók magyar bajnokin. A hiányzás oka, hogy azóta száműzték a WRC-autókat a hazai küzdelmekből. A csapat ekkor döntött úgy, hogy ideje célba venni egy komolyabb szériát, és a rali-világbajnokságra esett a választás



– Ha egy pilóta egyszer megnyer egy sorozatot, akkor nemigen tanulhat már többet az adott szériában. Elgondoltatok ekkor a váltáson?
– Igen, de 2006-ban maradtunk még egy évet a túrában, 2007-ben váltottunk és léptünk fel a Magyar Rali Bajnokság küzdelmeibe. Indultam Toyota Corolla WRC-vel és Octavia WRC-vel is, utóbbival sikerült az 5. helyen is végeznem. A legjobb eredményem itthon 2009-ben született, amikor abszolút harmadik helyen zártam az évet, és egyelőre a magyar bajnoki pályafutásomat is. Miután ugyanis kizárták a WRC-ket a küzdelmekből, úgy döntöttem, nincs tovább maradásom.



„Mexikóban mindenképpen szeretnénk kategóriánk dobogójára állni.”

– Ekkor vetődött fel a külföld és a rali-világbajnokság ötlete?
– Igen. A 2010-es évet már úgy kezdtük meg a csapattal, hogy a Svéd Ralira készülünk, már amennyire tudtunk. Rögtön egy havas versenyre úgy, hogy nem mentem még szöges gumikkal, nem ismertem a pályát, új volt a navigátorom, és a csapat felállása is változott, ráadásul a Mitsubishit sem vezettem még előtte. Nem volt egyszerű.

– De mégis a folytatás mellett döntöttetek. Miért?
– Akkoriban kötöttünk egy hároméves megállapodást, aminek értelmében a WRC-ben minden esztendőben három futamon elindulhatunk. 2010-ben a Svéd Rali mellett Németországba és Walesbe utaztunk el. Utóbbi helyszínen minket választottak a legjobb privát csapatnak, így pezsgőzhettünk a dobogón. Sikerült továbbá azt is megtapasztalnunk, hogy milyen a hangulat kint. Mindenki segít mindenkin az emberek mosolyognak, és összetartás van. Magyarországon ilyen versenyzés talán az 1980-as években lehetett.



Az idei vb-s versenygépet, egy N-csoportos Mitsubishi Evo X-est a Rally Art Italia készítette fel

– Hogyan folytatódott a WRC-s pályafutás?
– 2011-ben ismét három versenyre utazhattunk el. Az Olasz Rali maradt a legemlékezetesebb, hiszen kategóriánk ötödik helyén végeztünk, mégsem emlékszem rá vissza jó szívvel. Egy saját hiba miatt árokba csúsztunk, amit ha elkerülök, másodikként is zárhattunk volna. Abban az évben még Németországba látogattunk el, valamint ismét Walesbe.

– És mik a tervek az idei esztendőre? Azt hiszem, erre kíváncsiak a legtöbben…
– Idén ismét sok minden más lesz. Egy profi csapat, a Rally Art Italia által felkészített N-csoportos Mitsubishi Evo X-es versenygéppel vágunk neki az évnek, így talán kiküszöbölhetőek lesznek a tavalyihoz hasonló, hátráltató technikai problémák. Úgy döntöttünk, hogy a tengerentúlon is szerencsét próbálunk, ezért a Mexikó Ralit választottuk az első versenyünknek. Sőt: itt mindenképpen szeretnénk kategóriánk dobogójára állni. Németország a leginkább nekem fekvő pálya, ott győzni szeretnék. Ezenkívül a Wales Ralin szerettünk volna újra elindulni, de a terv végül nem valósulhat meg, mert módosították a versenynaptárat, és az év közepére tették a futamot. Mi viszont úgy kalkuláltunk, hogy év végén tudunk ismét útra kelni, így döntöttünk Spanyolország mellett, ami már csak azért is lesz érdekes, mert vegyes talajviszonyok várnak ránk. Lesz aszfalt és murva is.

– Hogyan készültél fel a mexikói kihívásra?
– Fizikailag edzőteremben készültem, a reflexeimet pedig hegyi autózással próbálom fejleszteni, szinten tartani, ami ilyen havas körülmények között, ami mostanában van, igen jól megy. Mexikóban 430 kilométer gyorsasági szakasz vár ránk. Ennél hosszabb verseny csak a 2002-es Safari Rali volt (450 km), és egyszer Monte-Carlóban futottak még 440 kilométeres távot. Ebből három hazai futam is ki fog férni, szóval egy nagyon megerőltető versenyre számítunk. Az autót január 23-án konténerbe raktuk, és elindult Mexikó felé, szóval csak a helyszínen tudok majd tesztelni. De reméljük a legjobbakat.

PÁROSAN SZÉP

EGYÜTT AZ AUTÓBAN, EGYÜTT A MAGÁNÉLETBEN

Ha egy páros jól tud együtt dolgozni egy raliautóban, az már fél sikernek számít. Ha két olyan ember ül a kocsiban, akik az életben is egy párt alkotnak, az rejthet külön örömöt is, de okozhat plusznehézségeket is. Egy sportpszichológussal és három párral beszélgettünk a témáról.

SZÖVEG: H. PÁJER ANI **KÉPEK:** GALADRIEL, KBK, DUEN



Osváth Péter és Farnadi Ágnes a versenyzésnek köszönhette, hogy egy pár lett

Gyömbér Noémi sport-szakpszichológussal két esetet tekintettünk át: egyrészt amikor a versenyzés, másrészt amikor a párkapcsolat volt előbb.

Az első esetben szerencsés lehet a pár, hiszen az ismerkedésnek a lassú, kezdeti, „megbízhatok-e benne?” fázisa nagyban lerövidül, „amikor pedig a közös versenyzésből közös élet lesz, akkor egy sokkal megbízhatóbb, biztonságos kapcsolatba kezdenek – ez nagy pozitívuma, alappillére lehet egy kapcsolatnak.” Ha már párként kezdenek közös hobbiba, versenyzésbe, akkor „azt mindenképpen meg kell hogy oldják, hogy legyen szabadidejük, mert megfojtják egymást. Minden időt nem lehet együtt tölteni: a teljes összeolvadás nem egészséges. Legyen szabadságuk: ez a titok nyitja. Mondjuk ez egy hétköznapi kapcsolatban is fontos, de a raliautóban ez hatványozódik.”

A közös versenyzés a tudomány szerint „javíthatja az életük bizonyos területeit, mert új színt fedeznek fel egymásban, így a tűz folyamatosan megmarad. Párterápiánál szoktuk javasolni a nőknek és a férfiaknak, hogy kezdjenek olyan új dolgokba, amelyek ismeretlenek számukra. Könnyű beleszürkülni a hétköznapokba, az új, közös élmények frissen tarthatják a kapcsolatot. Nőhet a férfiasság, az egymásra figyelés, így javulhat, de roncsoló is lehet, ha új konfliktusok is képbe kerülhetnek, ha nem stabil a kapcsolat. Ha korábban is voltak apróbb problémák, akkor a nem megfelelő konfliktuskezelés ronthatja a dolgot. A rali javíthatja a kommunikációt, és hatékonyabbá teheti a párok konfliktuskezelését.”

A téma tehát adott, lássuk, hogy a magyar rali ismert párosai hogyan vélekednek a közös versenyzésükről.

Asi és párja, Pikó Zsuzsi már egy párt alkottak, mikor felmerült, hogy megpróbálják együtt: „Zsuzsi nem navigált előtte soha senkinek, csak velünk volt sokszor a pályabejárásokon, és tetszett neki, ügyes volt, és nagyon szerette volna kipróbálni, gondoltuk a puding próbája az evés, így belevágtunk. Egyből jelesre vizsgázott…” Zsuzsi pedig még azt mesélte, hogy „Nándi eleinte azt vallotta, hogy ez nem jó ötlet, mert a felkészülés és a verseny is olyan konfliktusokat teremthet, ami a kapcsolatunk rovására mehet, de azt hiszem, hogy bár vannak ilyen helyzetek, mégsem ment a kapcsolatunkra, sőt kifejezetten erősítette azt a közös

„Nem ártott a kapcsolatunknak, sőt, kifejezetten erősítette azt a közös versenyzés.” *(Pikó Zsuzsi)*





Asi és Pikó Zsuzsi idén is komoly esélyesként vágnak neki a magyar bajnokságnak





Veszprémi Barna és felesége, Éva a versenyek hétvégéin soha nem vitatkozott, ha az asszonyból valami nagyon kikívánkozott, azt a futam végéig inkább magában tartotta

versenyzésünk. Fontos, hogy két embernek ugyanaz legyen az érdeklődése, és ez még szorosabbá tette a kapcsolatunkat. Voltak ajtócsapkodások, az biztos, de ilyen helyzetben talán mindegy is, hogy egy pár vagytok, vagy nem, ezt meg kell tudni oldani, mert a verseny teljesen más dolog: ott ki kell zárni a magánéletet, és versenyezni kell."

Gyuri szerint is felesleges az autóba ülés után egyezkedni: „Sofőr és navigátor között nagyon szoros a kapcsolat, lévén együtt vannak komplett hétvégéket: szorosabb kapcsolat ez, mint egy házasság. A konfliktusok óhatatlanul előjönnek, nem tudjuk, és szerintem nem is lehet szétválasztani a versenyhétvégéket és a hétköznapokat, egyet tehetünk: megpróbáljuk túlélni."

Ám van valami, ami miatt Zsuzsi szerint tökéletes párt alkotnak az autóban: „Mindketten nagyon gyorsan beszélünk, szinte úgy tűnik, hogy csak egymást értjük meg: szokták kérdezni, hogy hogyan tudok ilyen gyorsan olvasni, és Asi ezt hogy érti meg? Szerintem ez nagyon automatikus nálunk, mert a hétköznapokban is így van."

Osváth Péter és Farnadi Ágnes esetében pont fordítva volt, ők a versenyzésnek köszönhetik, hogy egy pár lettek: Ági addig „kotnyeleskedett" a fiúk között a műhelyben, míg kipróbálhatta, megtanulhatta a navigátorkodást, és végül beülhetett navigálni Peti mellé. Közös versenyzésükről Ági így vallott: „A számat tartani néha kifejezetten nehéz… de nála legalább navigálásban előírás, hogy üvöltsek vele… És miután feloldják a parc fermé-t, úgyis visszaáll a hierarchia, azt a pár napot pedig a versenyekért ki lehet bírni ‚alázatban'." Peti viszont más miatt aggódott, miután egy pár lettek: „…én inkább attól tartottam, hogy ha baj lesz, hogyan számolok el Ági családjának. Nem volt elég, hogy női társad van az autóban, aki törékenyebb, de még ráadásul a párod is. És valljuk be őszintén, versenyen mindig akad olyan szituáció, amikor nem a legelőnyösebben szólsz a másikhoz. Fiúk, haverok között ez más, de szerencsére hamar összeszoktunk, mint versenyzőpáros is. Ági nagyon heves természet, sokszor hamarabb ugrik, mint kellene, ezért első évben határozott kikötésem volt, hogy csak akkor szól, ha muszáj… nehezen, de betartotta…" A versenyzés kapcsolatukra gyakorolt hatásáról talán ők mesélték a legérdekesebbet. Péter azt mondta: „Fárasztó a versenyzés, de a legnyugisabb időszak párkapcsolati szempontból. Egy a cél, és ezért nincs vita azon, ha például elmarad egy betervezett program. Az sem utolsó, hogy a kétnapos, fárasztó tréning után a párod mellé hajtod le a fejed. A verseny élményeit együtt megélni is így lehet a legjobban, legyen az jó vagy rossz." Ági csak megerősítette ezt: „Peti mindig azt mondja, mikor vége a szezonnak, hogy jönnek a fekete napok. Igaza van: nincs hosszú esti szerelgetés a műhelyben, rohangálás alkatrész után, szóval hirtelen elfogynak a közös célok, amik amúgy szinte az év nagy részét kitöltik. Felszabadul egy csomó idő, amivel hirtelen nem tudtok mit kezdeni, és akkor aztán lehet lovagolni a másik hibáin – szóval nálunk a verseny határozottan felér egy párkapcsolati terápiával."

Medvecz Péter és felesége, Ági 1994-ben házasodtak össze, és jóval utána, 2002-ben kezdtek el együtt versenyezni. Péter már korábban is rendelkezett motokrossz licensszel, de az első gyermekük születésénél abbahagyta a sportot, ám az érdeklődés így is mindkettőjüknél megmaradt. Aztán amikor az utódok elég nagyok voltak, kedvet kaptak ismét – de akkor már együtt, egy autóban. Péter szerint egyértelmű volt, hogy Ági ül majd mellé. „Számítottam rá, hogy a család erkölcsi támogatását megkapom majd a versenyzéshez, és ezt csak megkönnyítette, hogy Ági navigált nekem. Őt is nagyon megragadta az autóépítés, a versenyek hangulata, és nagyon jól tudunk együtt dolgozni, úgyhogy egy pillanatra sem bántuk meg ezt a döntést." Eleinte kisebb versenyeken indultak, és csak két csonka évet tudhatnak maguk mögött. Péter nem tartott attól, hogy árt majd a közös versenyzés a kapcsolatuknak. „Szerintem ez a sport ideális a pároknak, hiszen sokkal jobban megismerik egymást a felek, és mindent összevetve olyan, mint egy ön- és párkapcsolat-ismereti tréning: el kell tudni egymást fogadni, még feszült helyzetekben is. Tudni kell egymásnak segíteni, egymás mellett állni a nehézségek közepette is, és segíteni egymást. Hogy egy példát mondjak: én például korábban sosem tudtam, hogy Ági ennyire jól képes kézben tartani több dolgot is. A csapat logisztikai és hivatalos feladatait ő végzi, dolgozik, intézi a gyerekeket, amellett, hogy tréningezünk és versenyzünk. Ez másképp sosem derült volna ki. Közelebb kerültünk egymáshoz, és tudtunk újat mutatni egymásnak magunkból." Ági ebben teljesen egyetért férjével. „Szerintem is közelebb kerültünk egymáshoz. Még jobban elmélyült a kapcsolatunk és az egymásba vetett bizalmunk. Talán jobban is kommunikálunk, jobban megértjük egymást, mint korábban. Nekem is van valami, amit versenyzés közben tudtam meg róla: hihetetlenül képes koncentrálni a gyorsaságikon; képes odafigyelni minden ezredmásodpercre és uralja az autót – engem ez még mindig bámulatba ejt. Az is nagyon jó, hogy egy-egy ilyen hétvége alatt minden hétköznapi problémánk otthon marad, és csak a verseny minél jobb abszolválására koncentrálunk mindketten." Egyébként sosem félt Péter mellett. „Már korábban olyan utcai autója volt, ami a versenyautó kategóriáját feszegette, így hozzászoktatott a sebességhez, már azelőtt, hogy versenyeztünk volna. És egyébként is százszázalékosan megbízom benne. Tudom, mire képes és mit tud kihozni a kocsiból."

Veszprémi Barna és felesége, Éva 1976 óta házasok, és 1977 óta versenyeztek együtt. A feleség elmondása szerint valahogy egyértelmű volt, hogy ez a sport lesz a közös hobbijuk, hiszen Barna végzettsége autószerelő, és Éva is inkább fiús beállítottságú.

Az autóban, a versenyek hétvégéin soha nem volt helye vitának, mert ahogy Éva mesélte: „Megbeszéltük, hogy amikor beülünk a kocsiba, nem férj és feleség vagyunk, hanem pilóta és navigátor. A versennyel kapcsolatos dolgokat soha nem a versenyen beszéltük meg – még akkor sem, mikor valami nagyon kikívánkozott belőlem, inkább magamban tartottam, és utána megbeszéltük. Így ebből sosem volt gond. Mindig ki tudtuk kapcsolni az otthoni dolgokat, és csak a versenyzésre tudtunk koncentrálni. Barnának talán nehezebben ment, ő gyakrabban tett megjegyzést, és volt, hogy mondta a magáét – én ráhagytam, mert szerintem csak úgy működik, ha tudja az ember, mikor kell engednie."

Jó volt közösen versenyezniük, és Éva konklúziója is egyértelmű: „igazából mindegy, hogy milyen kapcsolatban vagyunk: a bizalom a legfontosabb. Kell, hogy szeressünk együtt lenni, ezen túl az, hogy házasok vagyunk, már csak ajándék. Magyarán a házasságunk nem javított a versenyzői kapcsolatunkon, de ami legfontosabb, hogy nem is rontott rajta."

Magyarán – és ezt Gyömbér Noémi, sport-szakpszichológus is megerősítette – bár alaptézisek és sémák vannak, nagyban függ minden a személyiségtől. Ha bárkiben felmerülne, hogy a párjával kezd majd versenyezni, ne féljen belevágni – a fentiek alapján úgy tűnik, hogy – csak haszna lehet a dologból.

HIVATALOS KÖZLEMÉNY

Kiadja: Eger Rallye 2012 szervezőbizottsága

TISZTELT VERSENYZŐK ÉS SPORTTÁRSAK!
Szomorúan kell tudatnunk, hogy eddig megrendezett nyolc évadnyitó Eger Rallyet és ez idei évben eddig kettő hónap előkészítő munkát követően az Eger Rallye idei futamát nem tudjuk megrendezni!
Hittünk benne, hogy a nehéz körülmények ellenére is sikerülhet megteremtenünk a szükséges feltételeket! Sajnos be kell lássuk, hogy nem szabad – még a legnagyobb jó szándékkal sem – tovább éltetni a reményt, mert a versenyzőknek akaratunk ellenére komoly károkat okozhatunk.
Szívfájdítóan nehéz döntés ez a részünkről, de akkor is ki kell mondanunk, hogy a körülmények diadalmaskodtak felettünk és felelősséggel idén nem tudjuk megrendezni az Eger Rallyet!
Külön köszönettel tartozunk azoknak, akik mellénk álltak és próbáltak segíteni a problémák megoldásában!
Természetesen, amennyiben még a jövőben lehetőséget kapunk rá, teljes erővel azon dolgozunk majd, hogy újraélesszük ezt a nagyszerű versenyt, mely nyolc évig volt a magyar és sokszor a szlovák bajnokságok méltó évadnyitó futama.
A rallye továbbra is az életünk, melyet nem szeretnénk feladni, de most a körülmények sajnos maguk alá gyűrtek minket…

Veszprém, 2012. március 5.

Tisztelettel:
Lakatos Róbert
sk, Szerv. biz. vez.



Medvecz Péter és felesége, Savanya Ágnes úgy tűnik, tökéletes harmóniában autózgat, 2010-ben például a másodosztályban megnyerték az F-csoportot

RALLYHEART.HU



VÁLTOZÁSOK KORA

BAKO TEAM: A 2012-ES ÉVAD ELŐTT

Elkezdődött! Amilyen lassan telt a versenymentes időszak, olyan gyorsan szaladnak a napok az első futamig, persze ha egyáltalán lesz Eger Rali…A téli felkészülés a vége felé közeledik, a Bako Team pedig már az idei évre összpontosít. A részletekről a csapatvezetőt, Bakó Lászlót kérdeztük.

SZÖVEG: TIBA ANITA **KÉPEK:** BAKO TEAM



Milyen változások várhatóak a csapatban a tavalyi évhez képest?
Az autók a tavalyi felálláshoz képest nem változtak, maradt a Citroen C2R2 Max, viszont bővült a létszám, és a már meglévő kocsik is átestek egy nagy felújításon, ami ilyenkor szokásos. Talán a legtöbb időt az autók alkatrész-kiszolgálására fektettük, hiszen a tél alatt mindenből dupla mennyiség készült, hogy bármelyik kocsi meghibásodása esetén akár rendelni se kelljen a Citroen Racingtől. A csapat viszont az idén több változást is átél. Változik a navigátor, a szervizcsapat, valamint a csapat másik autójának pilótája is.



Ismerjük az új navigátorodat?
Igen, Tóth Szabolcs fogja diktálni az itinert, akivel már régebben is mentünk együtt, és a tavalyi év végét is vele fejeztük be, ami igen jó hangulatúra sikerült. Ekkor merült fel bennem, hogy a következő évben ezt lehetne folytatni. Szabi pedig igent mondott.

Milyen tervekkel vágtok neki az idei évnek?
Az idei évben a motiváció talán az eddigi legnagyobb, hiszen az összes versenyen szeretnénk rajthoz állni, valamint beneveztünk a román bajnokságba is, a Citroen Trophy-ba, ahol több versenyen is megméretjük magukat. Az évet egy nagy teszttel kezdjük, hogy az első versenyen már úgy tudjunk a rajthoz állni, hogy a tavalyi eredményünket túlszárnyalva, a bajnokságért harcoljunk. A cél nem is lehetne más, csakis a dobogó legfelső foka. A román bajnoksággal új pályákon szeretnénk magunkat kipróbálni, valamint nagyon szimpatikus volt a megbeszélések alatti, versenyzőkhöz való hozzáállás. Az elmúlt években sok olyan hibát elkövettünk, amelyekből tanulva az idén szeretnénk előnyt kovácsolni a versenyeken.

Lehet tudni, hogy ki indul a többi autóval?
Több megkeresésünk is van, sokan érdeklődnek az autók iránt, de egyelőre semmi konkrétumot nem akarok mondani; volt, aki a ralitúrába és volt, aki a román bajnokságba is szívesen vinné az autót. Az biztos, hogy az Eger Ralira versenykész állapotba kerülnek a kocsik.

Akkor Egerben találkozhatunk veletek a rajtnál?
Igen, mi ott leszünk, és reméljük, hogy a híresztelésekkel ellentétben egy jól megszervezett verseny vár majd minket. Eger után pedig irány a román aszfaltos bajnoki futamok.
De a versenyek előtt még akad tennivaló, hiszen a gépkönyvezések, valamint a teszt még hátravan.

HÁTTÉR

RALI

KÖZÖS A CÉL

EGY CSAPATBAN: KURTOS RÓBERT ÉS LÁSZLÓ ISTVÁN

A tavalyi évben alakult egy csapat, melynek már korábbról is volt története. Kurtos Róbert és László István ennek az egyletnek a színeiben vág neki az idei versenyszezonnak.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI **KÉPEK:** KBK, BENCZE

Kurtos Róbert a rali első osztályban indul 2012-ben, méghozzá új navigátorával, Kerekes Lászlóval és a már jól ismert A/7-es Opel Astra OPC volánja mögött. A versenygépről már elmondható, hogy túl van az utolsó fejlesztési szakaszon is, és sikerült mindent kihozni ebből a márkából, ami lehetséges. Mivel a kategórián belül egy-két éves R3-as autók is indulnak, borítékolható, hogy lesz a mezőnyben olyan ellenfél, mely sokkal fejlettebb technológiával vág neki a kihívásoknak. László István idén Szabó Gáborral alkot remélhetőleg remek párost. Maradnak az RTE-ben, de egy kategóriát feljebb lépnek a 2012-es idényben. Ez annak köszönhető, hogy autójuk jelentős átalakuláson ment át, és erősebb, mint eddig bármikor.



Mi indokolta idén a csapatváltást?
Kurtos Róbert (a továbbiakban Robi):
Nem volt különösebb oka. Szerettük volna a saját kezünkbe venni a gyeplőt, ez a lényeg.
László István (a továbbiakban Pisti):
Egy új csapatban mindig több lehetőség rejlik. Sok versenyzőt tudtunk magunk mellé állítani, hiszen az idei év talán még nehezebb lesz mindenki számára. Ezen szeretnénk segíteni, hogy versenyzőbarát hangulat alakuljon ki a csapaton belül. Úgy gondoljuk, hogy a megfelelő úton indultunk el.

Milyen tervekkel vágtok neki a 2012-es szezonnak?
Robi: Szeretnénk az idén minden versenyen elindulni, és a lehető legtöbb dobogós helyezést elérni. Autónk a kategóriáján belül nem sorolható a legfejlettebb versenygépek közé technikailag, de a hiányzó lóerőket bátorsággal fogjuk pótolni.
Pisti: Maradunk a ralitúrában, és kitartunk a Citroen Saxo mellett, de az idén az N-csoportos autóból egy majdnem mini-kit gépet fogunk építeni, talán csak a váltónk nem fog elkészülni az első versenyre. Az a célunk, hogy év végén a dobogóra állhassunk fel a bajnokságban.



Korábban versenyeztetek együtt is. Ez idén miért nem jött össze?
Robi: Valóban indultunk együtt, például tavaly is, de 2012-ben mindketten külön szeretnénk sikereket elérni.
Pisti: Hozzá kell tennem, hogy biztosra mentem, és kiváltottam az első osztályú navigátori licencemet is. Sose lehet tudni. Bármikor szívesen beülnék Robi mellé, de Bakó Laci barátom mellé is.

Mindkettőtök számára nagy kihívást fog jelenteni ez az év, amihez szükség van támogatókra…
Robi: Mindketten elmondhatjuk magunkról, hogy olyan szponzori hátteret sikerült kialakítanunk az elmúlt évek során, aminek köszönhetően évről évre a versenyautóba ülhetünk. Szeretnénk is ezt megköszönni nekik, mert lehet, hogy nélkülük sehol sem lennénk.
Pisti: Szponzorok nélkül valóban nem itt állnánk. Egy olyan csapat, baráti társaság van mellettünk, akik komolyan hozzájárultak ahhoz, hogy az autók mindig rendben legyenek, és a versenyen adódó gondokat is pillanatok alatt ki tudják küszöbölni. Ezért nekik is hatalmas köszönettel és hálával tartozunk.

TÁMOGATÓK: KZ-INVEST KFT., CSANDA-SZER KFT., ANIMAX 2006 BT., TARGO TRANS KFT., CORWOOL KFT., FA-FORG-TECH HUNGÁRIA KFT., TIGER TOOLS KFT., VIADUKT KFT., KARÁDI RENDSZERHÁZ KFT., BMP-PROFI KFT., DAM-ÉP KFT., CLASSIC TRUCK & BUS KFT., TREXA KFT. MISKOLC.

EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ

Fotó: Janics Attila







A Te barátnőd és a kocsid is dögös? Fényképezd le őket, és küldd el a fotókat az info@formula.hu címre, így bekerülhetsz a három szerencsés közé, akiknek a szerkesztőség 2012 végén egy professzionális fotózást és újságmegjelenést ajánl fel!



LÁNY

Név: Kiss Rita
Kor: 25 éves
Lakhely: Nyíregyháza
Foglalkozás: tanárnő

AUTÓ

Név: BMW E30
Teljesítmény: 370 LE
Motor: 4000 cm³
Csapat: Zacc Racing

TÖBB OSZTÁLLYAL FELJEBB LÉPETT

IFJABB FICZA KEDVÉÉRT AZ ETCC SZABÁLYAIT IS MÓDOSÍTOTTÁK

Idén nem csak a WTCC-ben szoríthatunk majd honfitársaink sikeréért, hanem a széria betétfutamaként működő Túraautó Európa Kupán (ETCC) is, ahol a 2010-es Suzuki-bajnok ifj. Ficza Ferenc is harcba száll a pontokért. Lapunk a még csak 15 éves tehetség felkészüléséről próbált meg minél több információt beszerezni.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT – P1RACE.HU **KÉPEK:** LÁSZLÓ ATTILA – DOGYFOTOK.HU, EMBER FERENC

Az ETCC eredetileg a WTCC előfutára volt, hiszen 2005-ben ebből a sorozatból fejlődött ki a túraautó-világbajnokság. A széria ugyan a vb létrejötte után is tovább futott, ám a sorozat rendszerint csak évi egy-két versenyből állt, idén viszont már négy hétvégén, összesen nyolc futamot rendeznek majd. A nyitányra Monzában kerül majd sor, később a Slovakia Ringen és a Salzburgringen folytatódnak a küzdelmek, végül Imolában zár a kupa, de ott már a WTCC nélkül.

A rajtig már kevés idő van hátra, így a csapatok, köztük a magyarok is már gőzerővel készülnek erre az újszerű kihívásra. A jelenleg mindössze 15 éves magyar tehetség, ifj. Ficza Ferenc külön korengedménnyel állhat majd rajthoz, hiszen csupán május 13-án tölti be a 16. életévét, és az FIA előírásai szerint csak az ennél idősebb versenyzők indulhatnak az ETCC futamain. (Mindez persze nem jelent túl nagy mentális terhet Fecónak, hiszen ő már nem először küzd felnőttek ellen, ez a magyar sorozatokban is már többször előfordult.)

A fiatalember tehát nem kis fába vágta a fejszéjét, ám édesapja és egyben menedzsere, Ficza Ferenc meggyőződéssel vallja, hogy fia már első évében is derekasan helytáll majd a nemzetközi mezőnyben, és reményei szerint néhány pontszerző helyezésre is futja majd az ő és az XFX Unicorse Team autójának erejéből.

Apropó, autó! Azzal a 156-ossal, amivel a magyar pilóta idén versenyezni fog, korábban olyan világhírű pilóta harcolt a győzelmekért a WTCC-ben, mint James Thompson. A kocsi az olasz N-Technology csapat által gyártott utolsó, 15. sorszámú evolúciója a legvadabb Alfa Romeóknak, és 2007 óta ugyan már eltelt pár esztendő, mindenképp egy korábban nyerő technikáról beszélünk.

Hogy az új gép vajon mennyire passzol majd az ifjú tehetség vezetői stílusához, arról Monza után lehet majd bővebben beszélni, hiszen a szezonnyitó előtt csak egy hungaroringi tesztre maradt idő. A cél az első körben a rutinos ellenfelek között elsősorban annak a bebizonyítása, hogy ifjabb Ficzának van helye az Európa-kupán, később pedig jöhet a mezőny elejének megcélzása.

Ha minden jól sikerül, akkor az esztendő megkoronázásaként jöhet egy magyar hétvége, hiszen a fiatalember a tervek szerint hazánk WTCC-futamán is rajthoz állhat majd.





A korábbi kétszeres magyar gokartbajnok kiválóság és háromszoros magyar gyorsasági autós bajnok az ETCC történetének valaha volt legfiatalabb pilótájaként fog elindulni a legendás monzai pályán, továbbá ő lesz a sorozat történetének első olyan versenyzője, aki az évad kezdetén még nem rendelkezik közúti jogosítvánnyal

ETCC MENETREND 2012

Monza	03.11.
Slovakia Ring	04.29.
Salzburgring	05.20.
Imola	06.24.

KORCSOLYÁZNI VOLTUNK

A GARZONE RACING AUSZTRIÁBAN EDZETT

Havazás és mínusz 15 fok? Vannak, akik jobb időt el sem tudnának képzelni egy kis versenyzéshez.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI **KÉPEK:** TDK

A GarZone Racing szervezésében a tereprali szakág néhány versenyzője egy hosszú hétvégét töltött el az ausztriai Twengben, ahol két versenyautó, három pálya és szöges gumik várták az érdeklődőket.

A résztvevők vasárnap délután érkeztek meg a helyszínre, és egy kis pihenés után a hotel bárja felé vették az irányt, hogy aztán sztorizgatással töltsék az éjszakát. Hétfőn reggel ragyogó napsütésben, de –15 fokban kezdődött az igazi szórakozás, a jégautózás. Volt, aki a GarZone által biztosított Fordban, és akadt olyan is, aki a Mitsubishiben találta meg a számításait, ám mindenkinek óriási élményt adott a csúszkálás. Néhány kör megtétele után gőzölgő fejjel adta át az egyik pilóta a másiknak a kormányt. Annyira jó érezte magát mindenki, hogy az idő túl gyorsan is telt, és hamar véget ért a nap. Boldogan nyugtázta azonban mindenki, hogy – az egyébként tökéletesen átgondolt és előkészített pályán – néhány terelőbója kivételével károk nélkül sikerült legyőzni olykor a fizikát is. Zárásképpen még azt is felajánlották a résztvevőknek, hogy egy jeges gokartverseny keretein belül dönthessék el, ki a legügyesebb a fagyos körülmények között… Az estét aztán az egyik obertauerni szórakozóhelyen töltötte az örömittas csapat, de az itt történtek már egy másik cikket érdemelnének, legyen elég annyi, hogy egy remek kis estével sikerült zárni egy még remekebb napot.

Kedden hóvihar köszöntötte az újabb kihívásra vágyókat, de délelőtt tíz órára már ismét a pályán volt mindenki. Újabb két órát tölthettek el a versenyzők az autókban, de a zord időjárás miatt már kevésbé élvezetes tapasztalatokkal gazdagodhattak azok, akik újabb kihívásra vágytak. Helyenként 40-50 centis hófúvás, rossz látási viszonyok, és az ilyen körülmények közötti rutintalanság többek kedvét elvette a körözgetéstől.



A szervezés olyannyira jól sikerült, hogy hamarosan – újabb és visszatérő vendégekkel – megismétlődik a Garamvölgyi Zoltán által életre keltett program

„Aki az autósportban valósította meg magát, annak egy jeges körülmények között rendezett téli játék minden szempontból sokat jelent és sokat tesz hozzá a megszerzett és már kiforrott technikájához. Pont azt beszéltük Fazekas Karcsival, hogy hiába indul ő egy háromtonnás monstrummal, míg én egy 270 kilós quaddal, egy ilyen tapasztalat csakis építő jellegű lehet. Arról már nem is beszélve, hogy egy nyálkás úton történő megcsúszás alkalmával is előjöhet az a rutin, amit egy ilyen alkalom során szerzett az ember. Mindenképpen pozitív élményként marad meg bennem ez a kirándulás, hiszen fantasztikus környezetben, remek társaság gyűlt össze, hogy jól érezze magát” – fogalmazott Nyeste Róbert, és hasonló véleményen volt a tereprali szakág 2011-es országos bajnoka, Fazekas Károly is. „Nagyon hasznos és egyben jó játék volt ez a kis jeges csúszkálás. A célom az volt, hogy gyakoroljam ilyen körülmények között a kanyarodást, az erőcsúsztatást, a gázzal való játékot és irányítást, és – ez nyugodtan mondhatom –, hogy nagyszerűen sikerült is. Az egyetlen gondot a dermesztő hideg jelentette, hiszen volt, hogy a hőmérő –21 fokot is mutatott. Persze mindezért kárpótolt a fantasztikus környezet és a családias hangulat. Remélem az ott szerzett tapasztalatok segíteni fognak a 2012-es szezon versenyei alatt” – nyilatkozta a BMW-s bajnok.



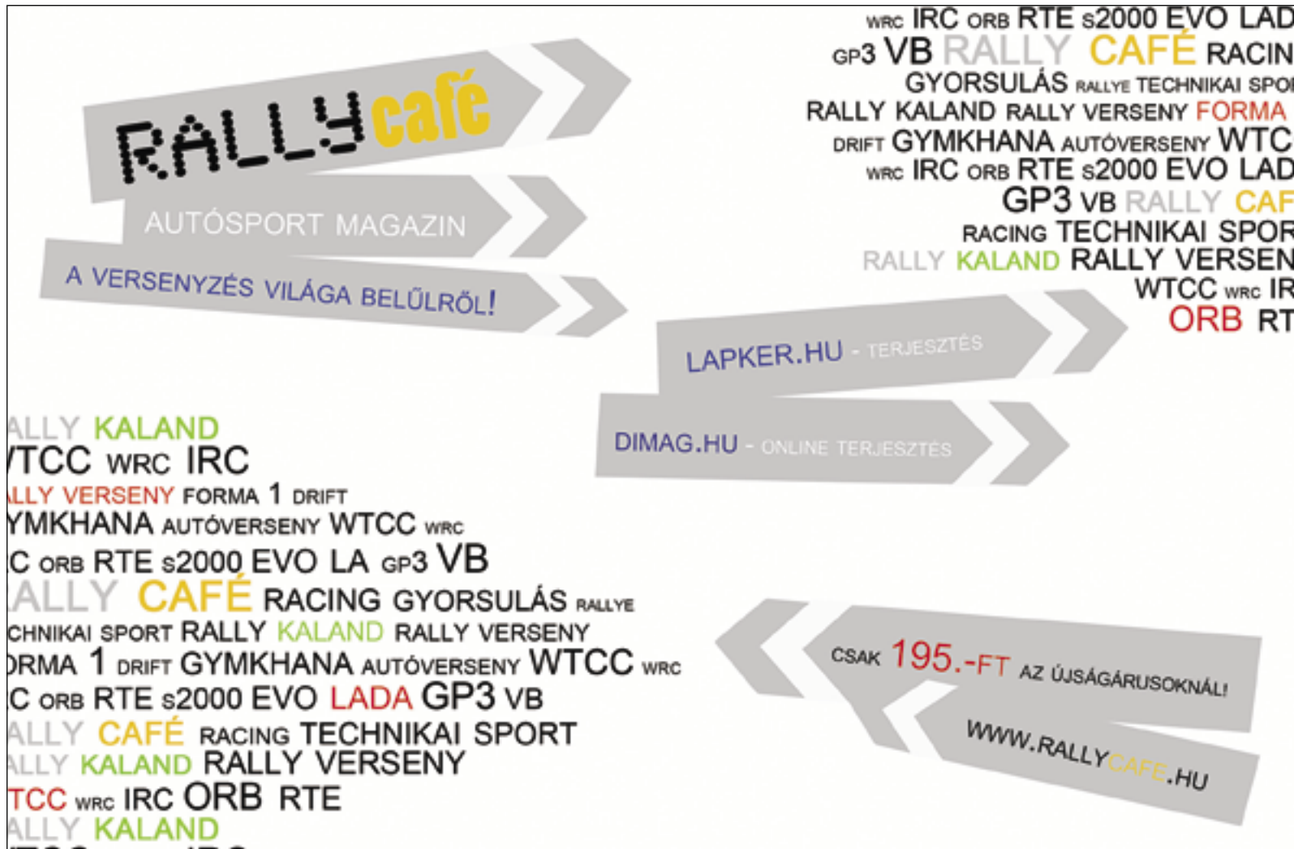
BIOEXTRA
GarZonE RACING & ORGANIZATIONS & PROMOTIONS

MOTOKROSSZ GYULÁN

Az idei motokrossz versenyszezon U-MX2 – Mx4 Bajnokság és B Open Kupa 2. fordulóját április 15-én, Gyulán rendezik. Ez alkalommal a juniorok és az MX4-es versenyzők állnak rajthoz a dél-alföldi fürdővárosban. MX4-ben a 37 év feletti versenyzők három korosztályban – oldboy, senior, supersenior –, juniorban pedig a 15 és 19 év közöttiek húzzák a gázt. Az ő bajnoki fordulójuk mellett B Open Kupa is lesz, ahol idén először a 250 cm3-es és a 450 cm^3-es motorral versenyzők együtt indulnak, és együtt is lesznek értékelve. Így tehát a változatos kategóriáknak köszönhetően biztosítottak a látványos és izgalmas futamok. Az indulók között előreláthatólag minden kategóriában szurkolhatunk majd helyi – Békés megyei, illetve gyulai motorosnak is. A motorsportok szerelmeseinek kirándulással is összekötött kiváló hétvégi program. További információk: www.gyulaimotorosok.hu.

2012. április 15.





A JÖVŐ BAJNOKA

KOVÁCS MARCELL 13 ÉVESEN KEZDI A RALIKROSSZT

Tollaslabda, darts, gokart és ralikrossz. Mi a közös ezekben a sportágakban? Egy 13 éves sportoló, aki fiatal kora ellenére már kétszeres magyar bajnoknak vallhatja magát, és ami még különlegesebb, több sportágban is aktív élsportolónak számít. Édesapjával, Kovács Ferenccel beszélgettünk.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI **KÉPEK:** TDK



Marcell 7 évesen kezdett el gokartozni. A szülők választása végül telitalálatnak bizonyult: az idei télen már egy ralikrossz-autót készítenek fel számára



– Hogyan kezdődött Marcell pályafutása?

– Hétéves korában, egy bérgokart versenypályán, Vácott. Jól emlékszem rá, mert egy augusztus 20-i ünnepnap volt, és Marci hatalmasat szaltózott gokartozás közben. Az esés viszont nem vette el a kedvét, sőt mintha ösztönözte volna. Nem sokkal később indult a Gulyás Kupán is, 2008-ban pedig már az MGSZ szervezésében induló országos gokartbajnokság résztvevője volt.

– Hogyan alakultak az első évek? Milyen eredmények születtek?

– 2008-ban Marci a bajnokság harmadik helyén zárt, de ebbe beletartozik az is, hogy több versenyt kihagyni kényszerült egy biciklis baleset következtében, amikor egy szerencsétlen esés során eltörte a kezét. 2009-ben aztán már jobban alakultak a dolgok, és sikerült kategóriájában a második helyen zárnia év végén, majd 2010-ben megnyerte az MNASZ magyar bajnokságot.

– Végül mégis úgy döntöttek, hogy más sportág felé veszik az irányt?

– Nem hagytuk el a gokartozást. 2011-ben indult pár versenyen, amelyek közül a győri futam emelhető ki igazán, amit gyerek kategóriában meg is nyert Marci, és egy balesetnek köszönhető csak, hogy a MiniMax kategóriában nem végzett a dobogón. Tavaly viszont már az autózás kezdett előtérbe kerülni. A ralikrossz igazi kihívást jelent a fiamnak, nagyon szereti ezt a sportot.

– Ha jól tudom, Marci más sportágakban is jeleskedik, sőt bajnoki címmel is rendelkezik.

– Valóban, öt éve versenyszerűen tollaslabdázik, tagja az U13-as magyar válogatottnak is. Ezenkívül 2009-ben országos dartsbajnok lett, de az igazi szerelmet az autózás és a tollasozás jelenti számára.

– Melyek a tervek az idei évre?

– Mindenképpen szeretnénk ralikrosszban elindulni a Suzuki Swift utánpótlás kupa mind a hét versenyén, és ismét ellátogatnánk a győri gokart bajnoki futamra is, hiszen az tavaly nagyon elnyerte a tetszésünket. Jelenleg még folynak a tárgyalások egy csapattal az idei szezonnal kapcsolatban. Ami a jelent illeti, igen nagy köszönettel tartozunk Fazekas Gábornak és az Etitech Racing Technology nevű cégnek, akik az autó felkészítéséért felelősek, és remek munkát végeznek, valamint az Elitance vállalkozásnak is, ők biztosítják a helyet a versenygép felkészítéséhez és a javításokhoz.



BÁNKUTI MotorSport

EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREI

DÁVID PONYVA REKLÁM KFT.
PONYVAKÉSZÍTÉS
XL COD minősítés (EN 12641-2 szabvány)
SafetyNet biztonsági ponyva
PONYVAJAVÍTÁS
VASSZERKEZETI MUNKA
AUTÓKÁRPITOZÁS
REKLÁM FESTÉS, MATRICAZÁS
Telefon: 06 24 520 150 Fax: 06 24 520 161
davidponyva@invitel.hu

LA-FER-CAR
PEUGEOT & CITROEN
ALKATRÉSZKERESKEDÉS ÉS SZERVIZ
06-27-360-228
06-20-430-1099 H.-Cs.: 09.00-17.00
06-70-568-0229 P.: 09.00-13.00
06-70-411-9835 Sz.-V. Zárva
2120 Dunakeszi, Pallag utca 45.
• Bontott, új és utángyártott alkatrészek francia tipusokhoz
• Francia autók szervize, teljeskörű szerviz
• Gumijavítás, szerelés akár 21" méretben is,
téli és nyári gumik raktárról
• Hátsóhíd felújítás
15% kedvezmény a hirdetés felmutatójának!

KÁRÁSZY LENGÉSCSILLAPÍTÓ SPECIALISTA
KONI KARASZY.HU
» KONI, BILSTEIN, ÖHLINS lengéscsillapítók sport és verseny célokra
» Egyedi igényeknek megfelelően sport futóművek tervezése és gyártása eredeti alkatrészekből
» Állítható magasságú sport futóművek, változtatható csillapítási karakterisztikával
» Egycsöves, nagynyomású lengéscsillapítók időszakos átvizsgálása, szervizelése
» Lengéscsillapító felújítás
» Sport rugók,
» Computeres lengéscsillapító mérés ki és beszerelt állapotban
» Professzionális technika, garantált minőség / ISO 9001-2009 /
Válasszon minket, nem bánja meg, nálunk a minőség magas, az ár alacsony!
KÁRÁSZY KFT.
1033. Budapest Szőlőkert u. 11.
Tel: +36-1 349-8193
Fax: +36-1 320-3836
www.karaszy.hu

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

A biztos partner a változó világban!
FER-VILL
Autóvillamosság
Autóklíma
Alkatrészek
Javítás
Minden egy helyen!
www.fervill.hu Bp. X. Fertő u. 14. Tel.: 264-2044

A MOTOROKAT AZ AFR BIZTOSÍTJA – info@afr.sk

SAS
MINDEN EGY HELYEN!
BÁRMELY TIPUSÚ GÉPJÁRMŰVET VÁLLALUNK!
• TELJES KÖRŰ BIZTOSITÁSI ÜGYINTÉZÉS
• KAROSSZÉRIA JAVÍTÁS
• KAROSSZÉRIA FÉNYEZÉS
• KLÍMATÖLTÉS
• MŰSZAKI VIZSGÁZTATÁS
• SZERVIZ
• ÁTVIZSGÁLÁS
• OLAJCSERE
• GUMISZERELÉS
KEDVEZMÉNYEK AZ ALÁBBI MÁRKÁKRA
PEUGEOT CITROËN
INGYENES CSEREAUTÓ A JAVÍTÁS IDEJÉRE!
SÁS AUTÓKAROSSZÉRIA KFT.
cím: 1037 Budapest, Pomázi út 7-15.
tel.: 06-1/250-4743
mobil: 06-30/925-3085
06-70/619-8195
e-mail: sasauto@t-online.hu

fenstherm NYÍLÁSZÁRÓK
Superbrands
Tartsa pénzét otthonában!
Értékálló, energiatakarékos nyílászárók
Fenstherm Prémium
PASSZÍV-HÁZAKHOZ
Fenstherm Kft. Füzesabony, Hunyadi út 72. - Telefon: (06-36) 542 577
Üzemeltetőink elérhetőségét megtalálja a www.fenstherm.hu internetes oldalon!

DYNO IN-HOUSE
A VALÓDI TELJESÍTMÉNYMÉRÉS
Formula, rali, pálya, ralikrossz, terepralli, drift és más autósportban, illetve utcán használt autók mérése
A VILÁG LEGPONTOSABB HORDOZHATÓ PADJÁN!
Magyarországon egyedülállóan magas színvonalú teljesítménymérést és teljesítménynövelést tesz lehetővé ez a közvetlenül kerékagyra szerelhető berendezés.
Rototest teljesítménymérés
Tel: +36-30/985-4529

BM sportiroda
MINDEN, AMI RALLYCROSS
info@bankutimotorsport.hu
www.bankutimotorsport.hu
• rallycross tehetségek felkutatása, menedzselése
• élményautóztatás
• autós sportrendezvények és kiállítások szervezése
• versenyautók felkészítése, szervizelése
• autók és versenyautók kerékagyon történő valódi teljesítménymérése és programozása
• három utas KONI-Karászy speciális rallycross lengéscsillapítók kereskedelme
• Peugeot rallycross versenyautók, motorok, váltók bérbeadása versenyre, tesztelésre, használt és új alkatrészek, gumik eladása
• rallycross versenyautók, alkatrészek börzéje

CANDOR Charter
Hajóbérlés Horvátországban!
vitorlás hajóink:
JEANNEAU SUN ODYSSEY 49 • SO 45 DS • SO 45.2 • SO 43 • SO 42i • SO 40.3 • SO 35 • ELAN 431
motoros hajóink:
DORAL MONTICELLO • CHAPARRAL 280
telefon/fax: +385 (0) 21 222 690 • mobil: +36 20 598 8565
www.candor.hu

© Well
Reklám
PR
Online
www.well.hu

HI-TECH

CSÚCSKÜTYÜK: MODERNEK ÉS GYÖNYÖRŰEK

Nem csak a versenypályákon száguldó autók, motorok számítanak csúcstechnikának, hanem sok használati tárgy, elektronikai eszköz is. Az AFM rendszeresen szondázza a kínálatot, az utóbbi hetek terméséből munkatársaink az alábbiakat találták a legjobbaknak.

BRM GULF RACING V12-44

A francia óragyártó BRM közös együttműködésben fejlesztette ki legújabb karóráját a Gulf Racing versenycsapattal. A limitált kiadású V12-44-GU-N-AG-1 kódjelű modell számlapja PVD bevonatú alumíniumból készült, és megtalálható rajta a team hivatalos emblémája, valamint a jellegzetes versenycsíkozás is. A karima lyukacsos kialakítású, akárcsak az alumínium mutatók, az óratok átmérője 44 mm, és csiszolt rozsdamentes acélból készült. A kronográf funkciókat az ETA Valjoux 7753 automata mozgásérzékelős rendszer működteti. Mindössze 100 darab készült belőle, az árát is ehhez alakították.



Ár: 1 899 000 Ft (brm-manufacture.com)

RACEPRESSO

Egy kávéfőző gép, amely Ilgar Rustamov tervei alapján készült el. Az alapötletet a korábbi Ferrari-pilóta, a hétszeres világbajnok Michael Schumacher bukósisakja szolgáltatta a szerkezet kinézetéhez. Olyan gyorsan főz le egy adag feketét, amilyen gyorsan az istálló versenygépei teljesítenek egy kört a hungaroringi aszfaltcsíkon. Rossz hír, hogy a Racepresso egyelőre sajnos koncepciós státuszban pihen, így nincs rá garancia, hogy a közeljövőben a rajongók, a vasárnapi F1-es futam rajtja előtt az ebédet követő kávét ezzel a géppel készíthetik el.



Ár: nem ismert (bornrich.com)

SONY DEV-5 TÁVCSŐ

Itt az idő, hogy beszerezzük azt az eszközt, amelylyel a nézőtéren ülve is a pálya közepén érezhetjük magunkat! A távcsövek királya 7 megapixeles állóképet, illetve 1080p mozgóképet tud rögzíteni, és amely felvételt akár 60 képkocka/mp sebességgel is vissza tudunk nézni. A kiváló optikát (Dual G F1.8 – F3.4 20x nagyítás mellett) és kényelmes kezelést biztosító digitális szerkezet számos különleges funkciója között megtalálható a 3D felvételkészítés, valamint a tisztább képeket biztosító optikai képstabilizálás. További jellemzők: autófókusz, GPS, Dual Exmor R CMOS-érzékelő, egygombos zoomvezérlés, HDMI kimenet.



Ár: 540 000 Ft (sony.hu)

NOKIA LUMIA 800



A Nokia első Windows Phone 7-et futtató készüléke a finnek WP7-es palettájának csúcsát jelenti. A puha tapintású polikarbonátból készült borítás egyetlen darabból áll, az összeszerelés nyomait hiába keressük a gépen. A 116,5 x 61,2 x 12,1 milliméteres méretekkel és 142 grammos tömeggel rendelkező telefon fogása stabil, az anyaghasználatnak köszönhetően pedig az ujjlenyomatokat sem gyűjti. A borítás alatt egy második generációs, 45 nanométeres csíkszélességű és ARMv7 architektúrával rendelkező Qualcomm MSM8255T Snapdragon SoC duruzsol. A chipset manapság igen felkapott: ugyanez a megoldás található többek között a HTC Sensation XL, a Sony Ericsson Arc S, a Samsung Galaxy W és a HTC Titan készülékekben. A lapka többek között egy 1,4 GHz órajelen pörgő Scorpion processzort és egy Adreno 205 grafikus gyorsítót tartalmaz. Ezek mellett 512 MB alacsony fogyasztású LP-DDR2 RAM és 16 GB tárhely áll a rendelkezésükre; utóbbit semmilyen módon nem bővíthetjük tovább.

Ár: 115 000 Ft (gsmline.hu)

MEGELŐZHETI A BAJT,
hiszen most fillérekért javíttathat!

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

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

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



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

EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ



Név:
Papp Nikolett

Tuning, kocsi:
Fanat-x(fanat-x.hu)

Fotó:
Bodogán Sándor
(bodogansandor.hu)



A Te barátnőd és a kocsid is dögös? Fényképezd le őket, és küldd el a fotókat az info@formula.hu címre, így bekerülhetsz a három szerencsés közé, akiknek a szerkesztőség 2012 végén egy professzionális fotózást és újságmegjelenést ajánl fel!



REINKARNÁCIÓ

ACURA NSX CONCEPT: KÖZEL A VISSZATÉRÉS?

A legendás sportkocsit már többször is fel akarta támasztani a Honda, de valami mindig közbejött. 8 évvel a halála után azonban most komolyak az esélyek az újjászületésre.

SZÖVEG: TDK **KÉPEK:** HONDA



Ahogy a nagy 2008-as válság után lassan javul az autópiac helyzete, a japánoknál is újból előkerült a sportkocsi-kérdés, és mostanra el is készült egy tanulmányautó, amelyet Detroitban mutattak be, Acura NSX néven. A koncepció hasonló az eredetihez: könnyű, alacsony sportkocsi, V6-os középmotorral. A formaterv látványos, hasonlóan a híres elődmodellhez. Az újdonságot az jelenti, hogy ide is beszivárgott a Honda-vezetés környezettudatos megszállottsága.

Az NSX szériaváltozatába egy innovatív, okos hibrid meghajtórendszert építenek majd be, amit Sport Hybrid SH-AWD-nek (Super Handling All Wheel Drive) neveztek el. Az egyedülálló bilaterális nyomatékszabályozós, két villanymotoros hajtóművel ellátott szerkezet kanyarodás közben egy pillanat alatt képes negatív vagy pozitív nyomatékot kelteni az első kerekeken, páratlanul jó irányíthatóságot és tapadást eredményezve. Ez valószínűleg azt jelenti, hogy a rendszer külön-külön, dinamikusan szabályozza az első kerekekre jutó nyomatékot. A Honda szerint vezetési élmény tekintetében az új NSX minden összkerekes sportkocsit felülmúl majd. A sportkocsi szíve amúgy egy új fejlesztésű, közvetlen befecskendezéses, VTEC V6-os benzinmotor, amelyhez duplakuplungos automata váltóművet kapcsolnak.

> „Vezetési élmény tekintetében az új NSX minden összkerekes sportkocsit felülmúl majd.”

A Detroitban kiállított NSX Concept egyébként 4330 mm hosszú, 1895 mm széles, 1160 mm magas, tengelytávja pedig 2575 mm. Elöl 19, hátul 20 hüvelykes kerekeket hord, 255/35, illetve 275/30 méretű gumikkal. Várhatóan az elkövetkező három éven belül lesz kapható.

Az új NSX-et a Honda R&D Americas fejlesztette ki, és Ohióban gyártják majd



AQUAPROFIT



„A vízzel való törődés a természettől a fogyasztóig.”

Olyan gazdaságos és fenntartható beruházások megvalósulását segítjük elő, amelyek az emberi egészség és környezet megóvását célozzák.

Szakterületeink:
KÖRNYEZETVÉDELEM | VÍZGAZDÁLKODÁS | TERÜLETFEJLESZTÉS | TURIZMUS

Amiben segíteni tudunk:
- vízbeszerzés, vízbázisvédelem, monitoring
- vízellátás, víziközmű-fejlesztés
- felszíni vízgazdálkodás
- megújulóenergia-hasznosítás
- energetikai racionalizálás
- vidék- és településfejlesztés
- turisztikai fejlesztés
- projektfinanszírozás

Szerteágazó tevékenységeinknek köszönhetően komplex szolgáltatáscsomaggal állunk ügyfeleink rendelkezésére.

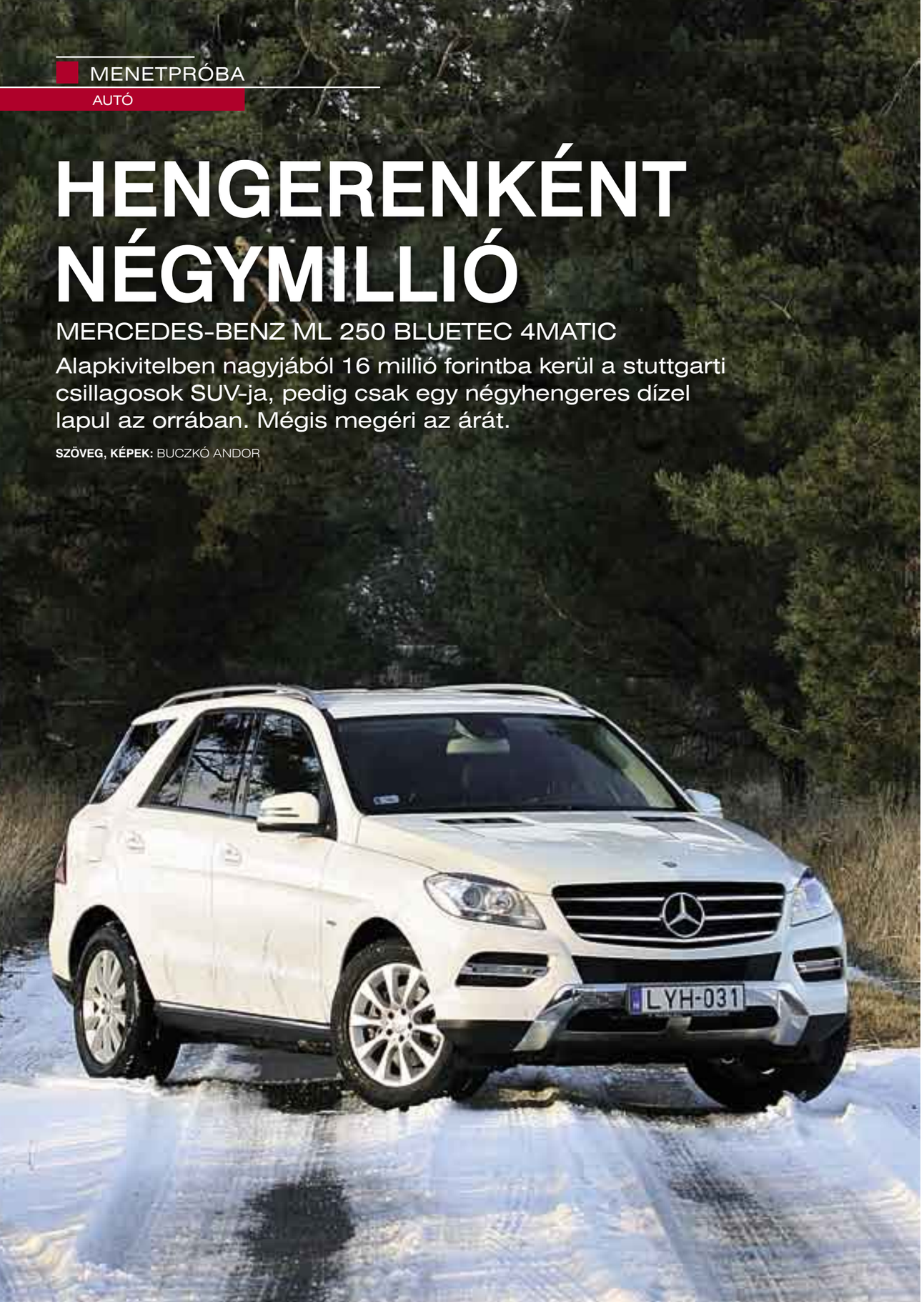
További információ:
1013 Budapest, Krisztina krt. 32. | Tel.: +36 1 472 2130 | Fax: +36 1 269 3552
www.aquaprofit.com

HENGERENKÉNT NÉGYMILLIÓ

MERCEDES-BENZ ML 250 BLUETEC 4MATIC

Alapkivitelben nagyjából 16 millió forintba kerül a stuttgarti csillagosok SUV-ja, pedig csak egy négyhengeres dízel lapul az orrában. Mégis megéri az árát.

SZÖVEG, KÉPEK: BUCZKÓ ANDOR





A belső eleganciájának fokozására még rejtett világítást is bevetett az ML tervezőgárdája. Jobbra a négyhengeres erőforrás, illetve ami látszik belőle

Semmilyen fronton nem okoz meglepetést leendő vásárlóinak a Mercedes-Benz legújabb ML-je. A 250-es elnevezés ugyan egy kissé megtévesztő, hiszen a kocsi motorházteteje alatt egy négyhengeres, 2143 köbcentis, 204 lóerős, turbós erőforrás lapul (a maximális nyomaték 500 Nm), ám ez garantáltan nem ad okot a hat és nyolc hengerhez szokott közönség reklamációjára. Különösen, hogy a legújabb technika se nem zavaróan zajos, se nem méltatlanul halk, lendületesen lehet vele haladni, startstop rendszerével és kifufogógáz-utókezelőjével kíméli a környezetet, ráadásként pedig relatív keveset iszik: mindössze 9 literre jött ki a kéttonnás gép fogyasztása vegyes üzemmódban. Hétfokozatú, szükség esetén a kormányról is kapcsolható váltója kézi, sportos és alapértelmezett gazdaságos üzemmódban dolgozik, így majdnem minden igényt képes kielégíteni.

Vezetés közben is hozza a stuttgarti színvonalat: egyedül a vaskos oldaloszlopokon találhatnak fogást a kritikusok, bár ezek holtterét az összes mai technikai eszköz igyekszik minimalizálni. A magasból a vezető kiváló rálátást nyer a forgalomra, de ha a szükség úgy hozza, akár terepre is kimerészkedhetünk a kocsival, hiszen 4x4 rendszere önműködően osztja el a nyomatékot a kerekek között.

Eleganciája minden körülmények között megmarad: a díszes karosszériaelemektől a bőrbelsőig minden azt sugallja, hogy itt egy luxusszínvonalú szabadidő-autóról van szó. Ugyan félméteres magasságban kell beszállni, ám az alacsony (fényárban úszó) küszöb miatt ez nem okoz nehézséget, amikor pedig a fotelekbe huppanunk, még a legmagasabb tesztelőknek sem okoz gondot kényelmesen elhelyezkedni. A belső alaposan átgondolt, sok a pakolórekesz. A középkonzol szélesen terpeszkedik, és temérdek kapcsolót helyeztek el rajta, de gyorsan képes megszokni az ember, hol érheti el a különböző funkciókat. Az elektromos ülésállítás is az alapfelszereltség része, csakúgy, mint az óriási LCD-kijelző, és még vagy két tucat máshol talán százezreket jelentő extra. Amiért tesztautónk esetén is fizetni kellett majdnem két és fél millió forint pluszt, az a különleges keréktárcsák, a műbőr műszerfalborítás, a szellőztetett ülések, a sötétített üvegezés és a sebességkorlátozást felismerő rendszer.



Nem tagadható, hogy a Mercedes-Benz ML 250 BlueTEC megoldásai első osztályúak, hétköznapokon is kiválóak, és nem a legolcsóbbak. A kocsi mégis elgondolkodtatja a vezetőjét arról, szükség van-e a hivalkodásra vagy az elegáns visszafogottság mellett érdemes letenni a voksot, akár egy ilyen SUV esetében is…



Drágának találja az új autókat?
Vásároljon! Jó minőségű használt autót, elérhető áron, Akár 1 év Garanciával, Olcsó szerviz háttérrel!
Kövesdán
Kövesdán Kft.
Márkafüggetlen Autókereskedés és 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

HIBRIDKIRÁLY

INFINITI M35H

Ezt a csodaszép luxusautót csak visszaadni volt nehéz. Vezetni, vele utazni minden autószerető ember vágya lehetne.

SZÖVEG, KÉPEK: ŐSZ LÁSZLÓ





Az Infiniti meglepően egyszerű elektromotort tartalmazó hibrid rendszere tökéletesen passzol a régebbi 3,5 literes V6-os benzinmotorhoz. Lítiumos akkumulátorokat használ, és ennek is köszönhető, hogy az M35h mindössze 120 kilogrammal nyom többet a tisztán benzines M37-nél, sőt, a háromliteres dízelmotorral szerelt M30d-nél is könnyebb. A hibrid hajtáslánc viszonylag egyszerű felépítésnek a legnagyobb előnye, hogy a benzinmotort egy másodperc alatt ki lehet iktatni, ehhez csupán annyit kell tenni, hogy finoman kezeljük a gázpedált. Álló helyzetből 50-100 km/óráig általában elektromos módban is könnyen felgyorsul az autó. Alapjáratnál viszont luxusautóhoz képest kissé nyers a V6-os hangja, nem hazudtolja meg, hogy eredetileg egy sportautóba tervezték.

Kellemes a zéró emissziós módban suhanni, de persze ez a vetélytársakhoz hasonlóan csak rövidtávon lehetséges, mert a hátsó ülés mögé tett akkuk teljesítménye mindössze 1,3 kWh, és csak a fékezéssel lehet tölteni őket, konnektorból nem. Sok haszna nincs, de jópofa, hogy külön méri a kipufogógáz-mentes kilométereket a fedélzeti számítógép, nekem a tesztút fele lett ilyen. A hajtáslánc felépítéséből adódik, hogy ha ECO-üzemben hirtelen padlóig nyomjuk a gázpedált, közel 1,5 másodperc is eltelik, mire igazán meglódul az autó. Ennyi idő, mire beindul a V6-os, bekapcsolja a kuplung a hajtásba, és mire a hétfokozatú váltó megtalálja a hétből a gázpedállásnak és a sebességnek leginkább megfelelő fokozatot. Amit még meg kell majd emésztenie a hibridet választóknak, az az, hogy a bővíthetetlen csomagtartó az áramtárolók miatt 500 helyett 350 literesre zsugorodik.

A benzinmotor 350 és a villanymotor 270 Nm-es nyomatéka nedves úton feladja a leckét a kipörgésgátlónak, az erő ugyanis a hátsó keréken próbál az aszfaltra jutni. Bármekkora sebességről brutális élmény egy padlógázas gyorsulás, az 5,5 másodperces százas sprintjével a benzinesre 0,7, a dízelre 1,4 másodpercet ver rá 100 km/óráig, tovább gyorsítva csak nő a különbség közöttük – nem csoda, hogy nemrég hivatalosan is a világ legjobban gyorsuló hibridje lett az M35h. Nem csak a gyorsulás, hanem a hathengeres zenei aláfestése is fokozza az élményt, és itt nem is kell az átlagos hibrideknél megszokott fokozatmentes CVT-váltó motorbőgetését sem elviselni. A fordulatszámmérő úgy mozog, mint egy hagyományos autóban, fel és le, nem áll be egy konkrét értékre gyorsulás közben.

A belső kidolgozása tekintettel arra, hogy már az M30d próbáján túl vagyunk, nem tartogatott sok meglepetést. Újra felfedeztük, hogy nem csak a Mercedes, a BMW, az Audi és a Lexus képes megfelelő luxussal kényeztetni a vezetőt és az utasokat.

Az autó vezetése egyszerű, mégsem készteti az embert száguldozásra. Persze kérdés, ezen a szinten mi a száguldozás, hisz autópályán úgy röpülhetünk 180-200 km/h közé, hogy észre sem vesszük, csak amikor a drága bírság megérkezik. A sávtartó elektronika és a radaros tempomat bár extra felszereltség, tesztautónkban munkára fogtuk, és megállapíthattuk, hogy segítségükkel szinte magára lehet hagyni a kocsit vezetés közben.

A fogyasztás szintén elgondolkodtató ebben az autóban. Dinamikus vezetés mellett sem tudtunk 10,4 literesnél nagyobb étvágyra fogni az M35h-t, akár városban, akár országúton közlekedtünk az autóval. Ami egyrészt a hibrid hajtásnak (város), másfelől a hétsebességes váltónak (országút) köszönhető. Az autó ilyen, és hasonló tulajdonságai mellett a 16,5 milliós alapár (18,2 milliós modellár) esetében sem szentségtörés kimondani: ez bizony megéri…



Az M35h nemcsak az Infinitik között a legjobb, sok prémiummárkás konkurenst is legyőzne

OLVASÓINKTÓL

Sutil bírósági ítéletéről

A büntetés jogos. Nem hiszem, hogy van esélye. Hiába lett felfújva az ügy, attól még a döntés szerintem érthető, sőt örüljön, hogy nem megy börtönbe. Ezt is csak a hibátlan előéletének köszönheti. Összegezve: lehet akárki akármilyen részeg, meg akármilyen királykategóriában versenyezhet, ilyet a normál magánember sem csinálhat büntetlenül. Hozzáteszem, hogy akárhol versenyzett, szurkoltam Sutilnak, és nagyon szimpatikus embernek gondoltam...

Vincze Zsolt

A McLaren 2012-es versenygépéről

Nem tudom, hogy van ez, de azt nyilatkozták, hogy nagyon innovatív és szembetűnő fejlesztések vannak az autón, amelyek majd kiverik minden csapatnál a biztosítékot. Erre csináltak egy autót, ami majdnem a 2009-es versenygépük. Eltűntek az autó legnagyobb érdekességei, az U alakú hűtőszekrények, kapott egy nagy mamlasz orrkúpot és letisztult unalmas kinézetet. Szeretem a McLaren autóit, mert szépek szoktak lenni, de ez hihetetlen unalmasra és érdektelenre sikerült.

Bóta Kristóf

A Ferrari F2012-esről

Gyönyörűek lettek az idei széria autói: úgy látom, még pár év múlva is lesz min nevetni. Remélhetőleg ezen formavilág a hétköznapokban is utat tör majd magának! Veszek is gyorsan egy kockaladát!

Beda Tibor

Az 50 éves Palik Lászlóról

Megosztó személyiség volt, az egyéni stílusa miatt! Én nagyon szerettem, mert meg tudott nevettetni akkor is, ha unalmas volt a futam! Hiányzik! Sokat tett a magyar autósportért!

Papp József

Raikkönen jerezi tesztgyőzelméről

Én minden jót kívánok Kiminek. Nem úgy, mint egy-két szurkoló Schuminak. De a pontokat a versenyen szokták osztani, tehát csak óvatosan. Jó lenne, ha tartani tudná ezt a tempót.

Vétési Gyula

A hungaroringi WTCC-futam belépőjéről

Aki igazán szereti azt a hangulatot, a benzingőz szagát, azt a 3000 Ft nem fogja meggátolni, hogy elmenjen! Ezek közé tartozom Én is! Ráadásul ez egy egész hétvégés program. Ne sokalljuk, méltányos így is, nagyon.

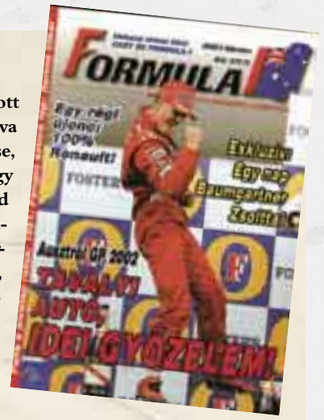
Ferencz Marcell

Schumacher újabb évéről

Az egyik oldalról értelmetlen a Schumacherrel szembeni elfogultság, hogy csak az autó miatt megy rosszul, így nem érdemel kritikát. Valljuk be, Rosberg két év alatt kétszer is legyőzte. Az érem másik oldala pedig arról szól, hogy 40 fölött stabil pontszerzést elérni és ezen a szinten versenyezni egészen kivételes dolog. A korához képest bámulatos, csak már nem 30 éves. Nem akármilyen nevek, Mansell, Jones, stb. pörkölődtek meg 40 fölött.

Vass Tamás

10 ÉVE ÍRTUK



– A McLaren-Mercedesnél eddig vallott „abszolút egyenlőség” elvére rácáfolva a Mercedes-Benz motorsport-felelőse, Norbert Haug először beszélt arról, hogy elképzelhető a csapaton belüli sorrend felállítása. Az ezüst-feketéket valószínűleg a Ferrari egyoldalú Schumacher-pártisága révén elért sikerek vették rá arra, hogy eltöprengjenek, nem lenne-e kifizetődőbb, ha a csapattal hetedik évadját kezdő David Coulthardot kivételes bánásmódban részesítenék a most érkezett Kimi Raikkönennel szemben.

– Ha lesz is valaha F1-es futam Oroszországban, Törökországban, Kínában vagy Libanonban, valószínű, hogy nem a Brazil Nagydíj helyét veszi át. Max Mosley, a Nemzetközi Automobil-szövetség (FIA) elnöke ugyanis kijelentette: „A sportnak szüksége van a dél-amerikai piacra. De ha törölnénk is a brazil futamot, helyette biztosan betennénk egy másik viadalt a kontinensen.” A brazil rendezőket egyre több kritika érte az elmúlt években, különböző szervezési hiányosságok, az öregedő interlagosi létesítmények és maga a pálya rossz állapota miatt.

– Némi meglepetésre, egyik leggyengébb Formula-1-es évadja után választotta meg a „2001-es év olasz autóversenyzőjévé” Giancarlo Fisichellát az Olasz Autóklub. A Jordan újdonsült pilótájának az autóklub elnöke, Franco Lucchesi, valamint a Fiat-csoport elnöke, Paolo Cantarella adta át az értékes díjat, fényes ceremónia közepette.

– A gumigyártó Michelin és a Nemzetközi Automobil-szövetség (FIA) között robbanhat ki az év első botránya. A szabályok értelmezésében, minden abroncsnak négy párhuzamos, 50 mm mély barázdát kell tartalmaznia, szimmetrikusan elhelyezve a köpeny középvonalához mérten. A franciák új abroncsaiba azonban aszimmetrikus barázdákat vágtak, melyeknek fala erősebben lejt a gumi egyik oldala felé, mint a másikra.

– A Ferrari-istálló látványos körülmények között mutatta be régóta várt, F2002-nek elnevezett versenyautóját a csapat főhadiszállásán, Maranellóban. Michael Schumacher és Rubens Barrichello egy mutatós 575M Maranello sportkocsival jelentek meg a bemutató helyszínén. Schumacher a volánnál, csapattársa pedig az anyósülésen. Miután leparkolták impozáns autójukat, mint mágusok, lerántották a leplet az F2002-esről.

HÁZUNK TÁJA

Miután a hirtelen jött havazás miatt törölték kedvenc F1-es évindító eseményét, a Ferrari maranellói bemutatóját, Méhes kolléga Barcelona felé vette az irányt, hogy februárban mégse maradjon F1-es benzingőz nélkül. Közben a Facebook jóvoltából az is kiderült, hogy a születésnapját is a második hónapban ünnepelte (mégpedig pontosan azon a napon, mint szerzőtársa, Dávid Sándor), így abszolút jogos volt a jutalomutazás. Isten éltesse kiváló szakírónkat!





Terepre termett

Az új GPSMAP 62s kézi navigációs eszköz 5,1 centiméteres képátlójú, napfénynél is olvasható, 65000 színű kijelzőjével minden helyzetben utat mutat. Beépített, 3 tengelyű elektronikus iránytűje akkor is pontos, ha a készülék nincs szintben tartva. A barometrikus magasságmérő folyamatosan követi a nyomásváltozást, így megtudhatja az aktuális magasságot, sőt, a várható időjárást is megbecsülheti. A nagy érzékenységű műholdpozíció-becslés segítségével akár sűrű lombozat vagy nagy épületek környékén is kiválóan tájékozódhat. A GPSMAP 62s tárolja és megjeleníti a fontos információkat, úgymint helyszín, terep, vagy nehézségi fok. Terepálló és vízálló gumírozott borításával, kis súlyával a készülék extrém körülmények között is ideális társa lesz.



GPSMAP® 62s

www.garmin.hu

GARMIN®

WTCC
FIA World Touring Car Championship

Hungaroring
Race of Hungary 2012

WTCC

FIA Túraautó Világbajnokság

Hungaroring

2012. május 5-6.



Jegyár: 3000,- Ft

Hétvégi belépőjegy (szombat-vasárnap)

Gyermekek részére, 14 éves kor alatt, felnőtt kíséretében, ingyenes!

Hungaroring

Hungaroring Sport Zrt.
2146 Mogyoród Pf. 10.
Tel.: +36 28 444 444 Fax: +36 28 441 860
www.hungaroring.hu

Ostermann FORMA1 KFT

gpticketshop.com
OFFICIAL WORLDWIDE TICKETING AGENCY

Ostermann Forma 1 Kft.
1052 Budapest, Apáczai Csere János u. 11.
Budapest Office: Tel.: +36 1 266 20 40 Fax: +36 1 317 29 63
Vienna Office: Tel.: +43 1 796 94 90 Fax: +43 1 796 94 9088

www.fiawtcc.com