A világ vezető F1-es magazinjának legizgalmasabb cikkeivel

Autósport és Formula

F1 RACING

WWW.FORMULA.HU

MAGYARORSZÁG MOTOSPO

XIII/4-5. szám 2012. április-május

WEBBER
Idén megmutatná

WHITING
„A fiúk néha kiütik egymást”



F1: Mégis változtak az erőviszonyok?

MNASZ ALAPÍTVA 1978

Az MNASZ kiemelt médiapartnere

MICHELISZ: ISMÉT ITTHON

WTCC



9 771785 948009 12004

Ára: 795 Ft
Előfizetőknek: 495 Ft

MINDEN PILÓTA
Minden tudnivaló

Az új BMW 3-as Limousine

www.bmw.hu

A vezetés élménye.



A SZENVEDÉLY DIADALA A PÁLYÁN ÉS AZON KÍVÜL.

Egy BMW mindig a vezetési élmény, az úttörő technológia és a páratlan dizájn iránti szenvedélyt testesíti meg – a versenypályán és a közutakon egyaránt. Az erőteljes, mégis kiemelkedően hatékony BMW TwinPower Turbo motorok vagy a teljes színspektrumú Head-Up Display csak két példa arra, hogy az új BMW 3-as Limousine miképpen jelöli ki a követendő irányt szegmensében. A BMW-t ez az innovációs erő és szenvedély vezeti a közutakon és a versenysportban egyaránt. Szurkoljunk együtt a WTCC-ben 3-as BMW-vel versenyző Michelisz Norbertnek és Wéber Gábornak, a Zengő Motorsport pilótáinak!

AZ ÚJ BMW 3-as LIMOUSINE.

BMW EfficientDynamics
Alacsonyabb fogyasztás. Fokozott vezetési élmény.

BMW 320d EfficientDynamics Edition–BMW 335i Limousine fogyasztás (városban/városon kívül/átlag): 5,2/3,5/4,1–11,1/6,1/7,9 l/100 km. CO_2-kibocsátás: 109–186 g/km.

Tudjon meg többet az új 3-as BMW-ről! Fotózza le a QR kódot, amely elvezeti Önt a weboldalra.

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 RACING

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

Együttműködő partnereink:

AQUAPROFIT

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

VÁLTOZÓ ERŐVISZONYOK

Az Ausztrál Nagydíj után az F1 szerelmesei elkönyvelhették, hogy két év Red Bull-dominancia után megváltoztak az erőviszonyok: a nyitóverseny után úgy tűnt, a McLaren 2012-ben le tudja törni a Vörös Bikák szarvait. Aztán jött a Maláj GP, és kiderült, hogy a már jó előre leírt Ferrari sem egy fogatlan oroszlán, a Schumacher vezette Mercedes öt év után ismét a legjobb három közé verekedte magát az időmérőn, mi több, annak a lehetősége is felmerült, hogy a Sauber és a Lotus is beleszólhat az idei csatározásokba.



Fotó: Rogosz Péter

Tudjuk, hogy az eső sok szempontból felborította a papírformát Sepangban, a nagy többség mégis jóleső érzéssel nyugtázhatta, hogy idén talán ismét olyan izgalmas szezon vár a szurkolókra, mint amelyeknek egészen a végéig kellett várni a világbajnok csapat és pilóta kihirdetésére. 2010, 2008, 2007: ugye mindenki fel tudja idézni a különleges véghajrákat, ahogyan azoknak az esztendőknek a nem túl vidám emlékét is, amikor már a Magyar Nagydíjon avathatták a győzteseket.

No nem azt mondjuk, hogy a Hungaroringen semmi különlegességre nem számítunk, igenis szeretnénk, ha a július végi versenyen megint előzésekkel és taktikai húzásokkal teli „tűzijátékkal” szórakoztatnának minket a száguldó cirkusz főszereplői.

Illetve még őelőttük a Túraautó Világbajnokság mezőnyének matadorai, akik tavaly is elkápráztatták a magyar publikumot. Nem kívánjuk, hogy vasárnap megint beduguljon az M3-as autópálya Michelisz Norbert és a Zengő Motorsport szurkolóinak seregétől, de azt igen, hogy a lelátók ismét roskadozzanak, és öltözzön piros-fehér-zöldbe a magyar F1-es pálya. A közelgő hazai versenyre való tekintettel mi is igyekszünk kiszolgálni az érdeklődőket: ezért mosolyog a címlapunkon a WTCC magyar sztárja, ezért mutatjuk be a teljes mezőnyt a lapunkban, ezért boncolgatjuk az aktuális erőviszonyokat, és ezért tekintünk a szokásosnál is alaposabban a kulisszák mögé.

Maradt azért persze még hely bőven az F1-es érdekességeknek a friss AFM-ben: többek között érdekfeszítő cikket olvashatnak Webberről, akinek már nagyon elege van csapattársa mutatóujjából; a McLaren háza tájáról érkezett írásunkból kiderülhet, hogy Hamilton vagy Button az idei favorit a wokingiaknál; a csapatok és a versenyzők trükk-arzenáljának legjobb ismerője, Charlie Whiting pedig arról vall, hogyan is tartja kordában a mezőny tervezőit.

Benzingőzös hétvégéket és sok izgalmat kíván:

A főszerkesztő

„Nem kívánjuk, hogy vasárnap megint beduguljon az M3-as autópálya, de azt igen, hogy a lelátók ismét roskadozzanak.”

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

FORMULA-1

A PIRELLITŐL A PIRELLIIG 10
A gumiabroncsok evolúciója

IDÉN BIZONYÍTANA 12
Webber és a csapattárs mutatóujja

CSAK A LEGJOBB NYERHET 18
Button vagy Hamilton a McLaren ásza?

VERSENYIGAZGATÓ 24
Charlie Whiting mindig átlát a szitán

ÁLOMDEBÜTÁLÁSOK 32
Amikor a kezdők maradandót alkottak

HARAPÓS CSAPATFŐNÖK 34
Paul Stoddart még mindig az F1 közelében

KÜLÖNVÉLEMÉNY 49
Dávid Sándor rovata

MOTORSPORT

MOTORSPORTHÍREK 54
GP2, GP3, INDYCAR, AUTOGP, F3, LE MANS...

A MEZŐNY 58
A WTCC-pilóták bemutatása

MONZAI KALAND 62
Így láttuk a túraautós vb-nyitányt

MOTORSPORTSZTÁR 66
Michelisz ismét hazai közönség előtt bizonyíthat

GOKARTVERSENY HUFF ELLEN 70
Így győztük le a Chevrolet-sztárt

MENNYBŐL A POKOLBA 80
Mexikói és Portugál Rali

EGER RALI NÉLKÜL 84
Így kezdték a magyarok a csonka évadot

OLASZ KALAND 90
Hangoltak a terepralis magyarok

LÁNYOK – AUTÓK

RAJTRÁCSLÁNYOK 102
Az elmúlt hónap legszebbjei

MENETPRÓBA 107
Citroen C3 1.6 e-HDi 90 FAP

OLASZ JÖVŐKÉP 108
Pininfarina Cambiano Concept

MAGYAR KÉZ TERVEZTE 110
Peugeot 508 RXH - Bocsi Attilától

EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ 112
Orsolya és a Jaguar









Mester-kvíz

Tudásteszt a világ legnagyszerűbb sportjáról, az F1-ről



1. 43 éves korával Michael Schumacher a 2012-es mezőny legöregebb tagja. Ki a második mögötte?
2. Ki volt az első amerikai, aki világbajnoki nagydíjat nyert, de nem az Indianapolis 500-as futamot?
3. Az Alfa Romeo az utolsó versenyét, mint motorfejlesztő nyerte meg 1979-ben, az Olasz Nagydíjon. Ki volt a pilóta, és milyen autóval győzött?
4. Mi volt Jaime Alguersuari legjobb F1-es helyezése?
5. Mi volt annak a Pedrónak a családneve, aki a Lotus és a Minardi színeiben is versenyzett az 1990-es években?
6. Az 1989-es szezonban Ayrton Senna és Alain Prost dominéltak. Ki lett mögöttük a harmadik a világbajnokságon?
7. Mikor rendezett utoljára Mexikó Forma-1-es nagydíjat?
8. Ki nyert először a BRM volánja mögött 1969-ben?
9. Melyik autó nyert többször? A Red Bull RB7 vagy a Williams FW14B?
10. Ki vagyok én? Olaszországból jöttem, 1994 és 1995 között összesen hat alkalommal rajtoltam el a Simtek volánja mögött.





HAZAI

Sikeres Hungaroring

„A tavalyi évben mind a Hungaroring Sport Zrt., mind pedig a Tánpálya nyereségesen zárt, és minden esélyünk megvan arra, hogy a munkánkat összehangolva, idén még tovább növeljük a bevételeinket, megfelelve ezzel a tulajdonosok elvárásainak. Ez a törekvésünk látszik a 2012-es üzleti tervünkben, és örömmel mondhatom, hogy már most rengeteg foglalásunk van a pályára, illetve a hozzá tartozó rövidesen beinduló egyéb szolgáltatásainkra. Az is nagy örömünkre szolgál, hogy 2012-ben eddig még nem látott számban lesz a mogyoródi pályán világbajnoki vetélkedés, hiszen négy vb-futamot is megrendezhetünk. Május 5-6-án a WTCC világbajnoki futamára kerül sor, remélhetőleg Michelisz Norbival a főszerepben, június 9-10-én az oldalkocsis motorkerékpárosok világbajnoki csatájára is sor kerül, július utolsó vasárnapján, 29-én lesz a 27. Formula 1 ENI Magyar Nagydíj, míg szeptemberben a Forma 2-es sorozat vb-futamára kerül sor. És akkor még nem szóltunk a szeptember 15-16-án megrendezendő World Series by Renault sorozatról, vagy például a szeptember 1-2-án itt zajló gyorsasági motoros Alpok-Adria bajnokság versenyéről. A nem versenyjellegű programjaink is folytatódnak, hisz az elmúlt évekhez hasonlóan havonta egyszer Autós és Motoros Nyílt Napot rendezünk, nem maradhatnak el az oly népszerű élményautóztatások sem!”– fogalmazott Gyulay Zsolt elnök-vezérigazgató a Hungaroring évnyitó sajtótájékoztatóján.



STATISZTIKA

Rubens kódolt sikere az USA-ban

19 szezont követően Rubens Barrichello végül lezárta F1-es pályafutását, és az IndyCar szériába igazolt. Vajon ő is felkerül majd arra a névsorra, akik mindkét sorozatban képesek voltak a dobogó legfelső fokára felállni?



Mario Andretti
» F1-es győzelmek: 1971, 1976, 1977, 1978
» IndyCar győzelmek 1965, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970, 1973, 1978, 1980, 1983, 1984, 1985, 1986, 1987, 1988, 1993





Nigel Mansell
» F1-es győzelmek: 1985, 1986, 1987, 1989, 1990, 1991, 1992, 1994
» IndyCar győzelmek 1993, 1994



Emerson Fittipaldi
» F1-es győzelmek: 1970, 1972, 1973, 1974, 1975
» IndyCar győzelmek 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995



Juan Pablo Montoya
» F1-es győzelmek: 2001, 2003, 2004, 2005
» IndyCar győzelmek 1999, 2000





Jacques Villeneuve
» F1-es győzelmek: 1996, 1997
» IndyCar győzelmek 1994, 1995





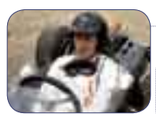
Graham Hill
» F1-es győzelmek: 1962, 1963, 1964, 1965, 1968, 1969
» IndyCar győzelmek 1966





Jim Clark
» F1-es győzelmek: 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1967, 1968
» IndyCar győzelmek 1963, 1965





Dan Gurney
» F1-es győzelmek: 1962, 1964, 1967
» IndyCar győzelmek 1967, 1968, 1969,1970



TECHNIKA

A McLaren csillogó autóinak titka

Mit használnak a McLaren szakemberei, hogy a futamok között és alatt is fényesek maradnak az autók?

A McLaren króm-ezüst fényezése már hosszú évek óta az egyik legszebb külsőt kölcsönzi a wokingi egylet autóinak. Vajon gondolkozott már el azon bárki is, hogy miként tartják ilyen tisztán őket? Egy átlagos nagydíj három napján a felület annyi piszkot és karcolást szed össze, hogy az tűnne normálisnak, ha a karosszériát rendszeresen visszaküldenék a gyárba polírozásra, csiszolásra és festésre. Mivel azonban egyre több olyan futam került e az F1-es naptárba, mely túl messze van a wokingi bázistól, így a csapatnál valamilyen más, logikusabb megoldást kellett kiötleni. A McLaren istállónak saját bevonatokkal foglalkozó partnere is van, az AkzoNobel. Velük szoros együttműködésben kifejlesztettek egy különleges ultravékony, high-tech ragasztófelületet, mely színében is tökéletesen egyezik az autó festésével.
„Sok ember nem gondol bele abba, hogy mennyi munkával jár felkészíteni az autókat egyik versenyről, a másikra” – fogalmaz Jim Rees, az AkzoNobel szakembere. „Nem csak arról van szó, hogy kozmetikailag kell kijavítani a hibákat, de minden egyes pályára más beállításokkal futnak ki a fiúk. Ez azt jelenti, hogy lehetnek nagyon apró lyukak vagy egyéb változtatások az elemeken. Néhány versenyt követően egyszerűen nincs arra idő, hogy az autókat visszaküldjük Angliába. A Stickerfix technológiánknak köszönhetően azonban a McLaren képes rá, hogy minden egyes nagydíjon tökéletes állapotban küldje pályára versenygépeit, hiszen aerodinamikailag is hibamentesek az autók.”
Jenson és Lewis autója tehát lehet, hogy kicsit megviselt fog tűnni a Kínai Nagydíjat követően, de hála ennek az új AkzoNobel-találmánynak, a következő futamokon ugyanolyan jól fognak kinézni, mint a hivatalos bemutatón.



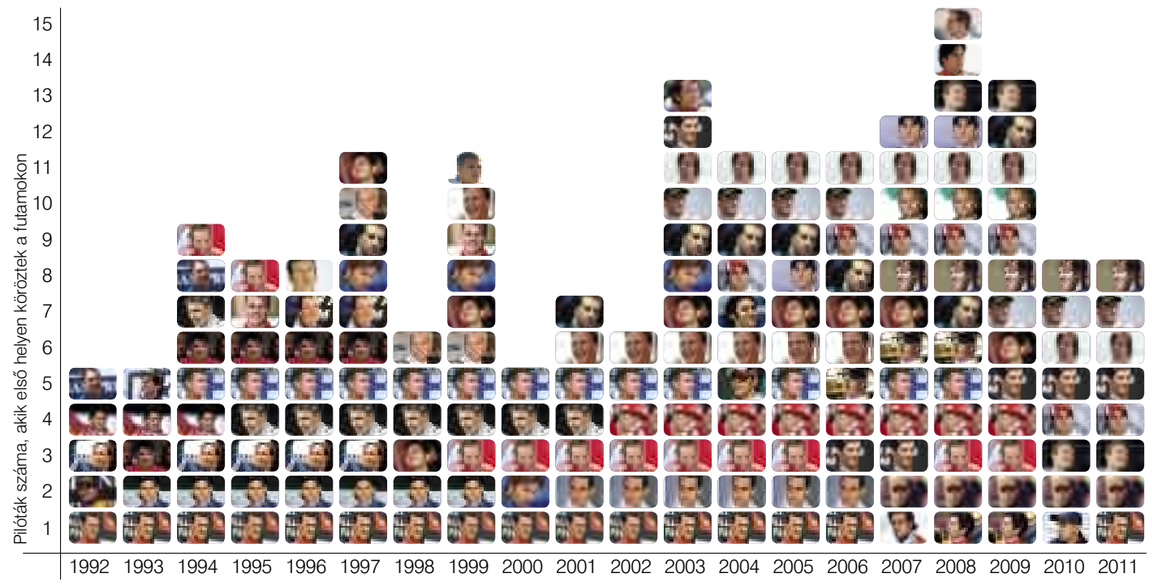


Fáradságos munka, ahogyan a McLaren munkatársai felragasztják a speciális fóliákat

STATISZTIKA

Vezető helyen

Idén több futamot rendeznek a Forma-1-ben, mint eddig bármikor. Ahogy viszont a grafikus ábra is mutatja, az elmúlt két évben visszaesett azoknak a száma, akik versenykörülmények között eltöltöttek valamennyi időt (minimum 1 kört) az élen, vezetve a futamot. Mi lehet erről a véleménye Mr. Vettelnek…?



1. Pedro de la Rosa (41), 2. Phil Hill, 3. Niki Lauda/Brabham, 4. Hetedik hely, 5. Pedro Lamy, 6. Gerhard Berger, 7. 1992, 8. Jo Bonnier, 9. RB7 (12-10 arányban), 10. Domenico „Mimmo” Schiattarella

FORDÍTOTTA: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ

FOTÓ: MARK THOMPSON/GETTY IMAGES, LAT

BÚTORRÉSZLEG



Az Ayrton Legend: részben bukósisak, de teljes mértékben fotel

Igen, ez egy szék. És igen, leülhetsz rá…

…de ha úgy látod, hogy ez bizony egyértelműen hasonlít Ayrton Senna híres bukósisakjára, abban sem tévedsz sokat.



Nem, a szemed nem csal. A képen egy olyan szék látható, melyhez az ihletet a háromszoros világbajnok Ayrton Senna bukósisakja adta. Az ülőalkalmatosság hivatalos neve: „Ayrton Legend art ball chair”, amit magyarul az „Ayrton Legenda művészi gömbszékként” használhatunk. Egy limitált darabszámú fotelről van szó, amit egy motorsportokra specializálódott francia cég, a Racing & Emotion tervezett meg és gyártott le. Ha tetszik maga az elgondolás, de nem tartod magadat igazi Senna-rajongónak, akkor sincs gond. A vállalat nem csak a brazil legenda sisakját vette alapul ötletéhez, de Niki Lauda Ferrari 312T modellje, a McLaren MP4/4 és a Lotus 25 mintájára is készültek bútorok.

A konstrukció alapja minden esetben egy üvegszálas fémváz volt, melyeket aztán kézzel festettek le, és hozzáadták a luxus bőr ülőrészeket. Arra azonban fel kell készülnie minden leendő vásárlónak, hogy nem olcsó mulatság egy ilyen alkalmatosságon pihentetni fáradt végtagjainkat. Aki szeretne egyet, annak 2484 fontot, nagyjából 900 ezer forintot kell kifizetnie a gyártónak. Akinek azonban ez az ár nem okoz gondot, annak tudnia kell, hogy egy még inkább szék formára hasonlító változata is elérhető mindegyik modellnek (kis képen), bár ezekért már 2900 fontot, azaz több mint egymillió forintot kell kipengetni. Részletesebb információk a www.racing-emotion.com oldalon találhatóak.

FOTÓ: GLENN DUNBAR/LAT; CHARLES COATES/LAT; STEVEN TEE/LAT; RACING & EMOTION

STATISZTIKA

A HRT forgóajtója sosem áll le…

A spanyol csapat idén kezdte meg harmadik szezonját a Formula-1-ben, és ez idáig összesen nyolc pilótát alkalmaztak, ami elképesztő. Az alábbiakban egy összevetés található, mely a többi csapat pilótaváltásait veti össze a kiscsapatéval, természetesen azonos időintervallumon belül…

Red Bull – 2
Webber, Vettel

Ferrari – 2
Massa, Alonso

Force India – 4
Sutil, Liuzzi, Di Resta, Hülkenberg

Toro Rosso – 4
Alguersuari, Buemi, Ricciardo, Vergne

Marussia (formerly Virgin) – 4
Glock, Di Grassi, Pic, D’Ambrosio

Lotus (korábban Renault) – 6
Petrov, Kubica, Heidfeld, Senna, Grosjean, Raikkönen

McLaren – 2
Hamilton, Button

Mercedes – 2
Schumacher, Rosberg

Caterham (formerly Team Lotus) – 4
Trulli, Kovalainen, Chandhok, Petrov

Williams – 4
Barrichello, Hülkenberg, Maldonado, Senna

Sauber – 4
Heidfeld, Kobayashi, de la Rosa, Perez

HRT – 8
Senna, Chandhok, Yamamoto, Klien, de la Rosa, Liuzzi, Ricciardo, Karthikeyan





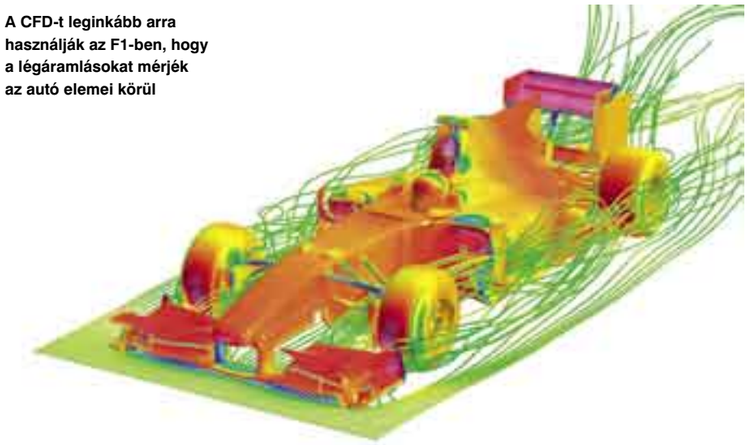
Pat Symonds TECHNOLÓGIAI MESTERKURZUS

Az F1 legféltettebb titkainak leleplezésére

F1 RACING

TERÍTÉKEN: **CFD-RENDSZER**

A CFD-t leginkább arra használják az F1-ben, hogy a légáramlásokat mérjék az autó elemei körül



ELMÉLETI MAGYARÁZAT



A szuperszámítógépek, melyeket az F1-es csapatok használnak a CFD programok futtatására, többbillió műveletet végeznek el egyetlen másodperc alatt. Az elképesztő erejüktől függetlenül mégis 18 órába telik egyetlen teljes szimuláció futtatása.

CFD…mire alkalmas és konkrétan milyen feladatot lát el ez a technológia?
A mozaikszó jelentése magyarul: számítógépes folyadékdinamika (Computational Fluid Dynamics – CFD), de valójában áramlástani numerikus szimulációról van szó, cseppfolyós közegben. Ezt jelenti a CFD-technológia. A természetben minden rendszert a fizika szabályai, törvényei tartanak egyben. Ha ezeket sikerül matematikailag modellezni, akkor az egyenletek nyelvén könnyen le is fordíthatjuk őket, mégpedig tökéletes pontossággal. Az F1-ben, a CFD-rendszer olyan megoldást eredményez, amely meghatározza az autón átfutó áramlás rendszerét.

Most komolyan csak matematikáról van szó?
Igen. Ha pontos akarsz lenni, akkor az áramlással nagyon precíz módon kell bánnod. Ehhez létre kell hoznunk egy virtuális hálót az autó körül, melynek minden pontját egyenletek kiszámításával határozzuk meg. Ahhoz, hogy a teljes autót behálózzuk, összesen 300 millió ilyen pont helyét kell megtalálnunk. Ez kicsit bonyolult, hiszen egyik számítás épül a másikra. Az első egyenlet megoldása lesz a következő kezdőpontja, egészen addig, míg a végeredmény már nem változik. Amint ez megtörténik, a végeredményeket összhangba kell hozni. Persze ahhoz, hogy ez bekövetkezzen, a folyamatot 1000, 1200 alkalommal kell megismételni.

Szükséges ehhez valamilyen szuperszámítógép?
Abszolút! A szuperszámítógép azért is szükséges, mert hatalmas mennyiségű adatot kell feldolgozni, és csak egy ilyen számítógép képes a kellő sebességgel elvégezni ezeket a folyamatokat. Az 1 teraflopos számítógépek képesek 1 billió (1 000 000 000 000) műveletet elvégezni egyetlen másodperc alatt. Az F1-es csapatok ehhez képest 20 teraflopos gépeket használnak. A Marussia használja az egyik legerősebb ilyen kütyüt, amit a világ 300 legerősebb számítógépe között tartanak számon.

Mikor került először előtérbe ez a technológia?
A csapatok már a 1990-es években elkezdték használni a CFD-rendszert, de akkoriban még nagyon más körülmények között. Sokkal egyszerűbb kódolást használtak, mivel az akkori számítógépek még alkalmatlanok voltak a feladat ellátásához. A hátsó szárnyak optimális kialakítását és helyzetét elemezték velük, valamint más egyszerű feladatok elvégzéséhez használták csak őket.

Manapság miként segít a CFD az istállóknak?
Leginkább aerodinamikai szempontból hasznos, de más cseppfolyós áramlás mérésekre és megismerésekre is alkalmas. A csapatok megfigyelhetik vele, hogy a hűtőberendezésen miként áramlik át a víz, vagy az olaj hogyan viselkedik a váltóban. Az üzemanyagtankba kerülésének hatásait és folyamatát is vizsgálhatják a segítségével. A motorgyártók is használják a technológiát, hogy tanulmányozzák az erőforrás működését és azt, hogy az üzemanyag miként oszlik el a hengerek között.

Az autó építésének mely szakaszában használják a csapatok a CFD-rendszert?
Minden csapat más munkamenetet követ. A legtöbben szélcsatornát használnak, hogy vizsgálják a légáramlást, és aerodinamikai téren vizsgálódjanak. A CFD viszont segíteni fog megérteni a dolgok működését, tehát végső garanciát adhat arra, amit korábban a szélcsatornában már láttak. Elérhetnek ott leszorítóerőt, de nem tudják biztosan, hogy miként sikerült. A CFD vizuális képet ad erről. A legjobb kombináció, ha kísérletezünk, és CFD-rendszert használunk – együtt.

Melyek a CFD előnyei, és milyen szabályozások vonatkoznak a használatára?
A CFD olcsóbb megoldás, mint a szélcsatorna használata. Használatát leginkább az időtényező korlátozza. Egyetlen konfiguráció 18 órát vesz igénybe, és természetesen ez egy nagyon erős számítógépen értendő. Az autó egyetlen futásának egy szakasza tehát 18 óra munkaprocedúrát jelent, míg a szélcsatornában az egész folyamat mérése tart 15 percig.

FOTÓ: LORENZO BELLANCA/LAT; RENAULT

A Pirellitől a Pirelliig

F1 RACING

Egy szett abroncs négy versenyre? Jim Clarknak 1963-ban ez nem volt probléma – utódai ma csak néhány kört tudnak teljesíteni az új gumikkal. Az 1950-től napjainkig tartó tapadás-történet és a Pirelli szerepe.

SZÖVEG: JONATHAN REYNOLDS FOTÓ: LAT ARCHIVE FORDÍTOTTA: TÓTH GÁBOR

1. A korai időszak

Az 1950-es évek magas, vékony abroncsai csak alig hasonlítottak azokra, melyeket most használnak a csapatok. Ahogy Sir Stirling Moss elmondja, az új szett abroncscsal nem lehetett előnyre szert tenni a verseny rajtjánál: „Olyan gumik voltak, amelyekkel több mérföldet lehetett teljesíteni" – emlékszik vissza. „Igazából a kopás folyamán sokat javultak. Amikor körülbelül 25 százaléka elkopott az abroncsnak, akkor jobb lett, mert sokkal jobban betapadt az aszfalt."

Addig, míg a Dunlop be nem vezette a lágyabb keverékű abroncsát esős versenyekre, minden alkalommal egy keveréket használtak. Ezt követően ad hoc módosításokat végeztek a keverékeken azért, hogy bizonyos pályáknak jobban megfeleljenek, Moss így emlékszik: „Monzában feltetted a kerekeket az autóra, és felületéről néhány millimétert le kellett csiszolni, máskülönben a csúcssebesség elmaradt volna."

2. Nőttek a különbségek

Az 1960-as évek elején a Dunlop egyedüli gumiszállító volt a Formula-1-ben, ennek eredményeként a gumifejlesztés lelassult. A sportautó-versenyzés ugyanolyan státuszban volt, mint a Formula-1, így a beszállító diagonál abroncsokat gyártott, olyanokat, melyek mindkét szériának megfeleltek, ennek következtében az élettartam megnövekedett. Jim Clark négy egymás utáni versenyt teljesített 1963-ban ugyanazzal a szett Dunlop abroncccsal – ez most elképzelhetetlen lenne. Azonban, amikor a Goodyear és a Firestone az 1960-as évek közepén belépett a Formula-1-be, a gumifejlesztési verseny megnövekedett, és a Dunlop kutyaszorítóba került. Ahogy az autók formája változott, a gumik profilja is átalakult, az átmérő kisebb lett és a szélesség növekedett. Amikor a Formula-1-ben bevezették a háromliteres motorokat 1966-ban, a hátsó abroncsok nagyobbá váltak az elsőkhöz képest, azért, hogy jobban meg tudjanak birkózni a megnövekedett lóerővel.

3. A slickek bevezetése

1971-ben a Goodyear bevezette a slick abroncsot, azt a megoldást, melyet az Indycarban már sikeresen használtak. A megoldást általános kétkedés fogadta, mivel a versenyabroncsok korábban úgy néztek ki, mint amilyeneket az utcai autókon használtak. Több élpilóta gyanakvó volt, ugyanakkor a tapadás hiánya miatt is aggódtak. Ez nem meglepő, hiszen addig csak az elhasznált abroncsok néztek ki úgy, mint a slickek. 1977-ben a Michelin a radiál slickek bevezetése mellett döntött, a tradicionális diagonál abroncsot felváltva. A radiál abroncsok abban különböznek a diagonáltól, hogy a gumi alatti szövetszálak a gumi futófelületének körvonalával 90 fokos szöget zárnak be.

4. A tapadás növekedése

Habár a Ferrari 1979-ben radiál abroncsokon nyerte meg a bajnokságot,1983-ig a Goodyear a diagonál abroncsokkal versenyre tudott kelni riválisával. Azonban amint a Formula-1-ben az aerodinamika egyre nagyobb szerepet kapott, a hasmagasság miatt a radiál maradt az egyetlen megoldás. A turbómotorok miatt a hátsó kerekekre sokkal nagyobb teljesítmény hárult, így azok kiszélesedtek azért, hogy a tapadás problémamentes legyen, és be tudják vezetni a gumimelegítőket. A Formula-1-ben a Pirelli, a Goodyear, az Avon és a Michelin volt érdekelt az 1980-as években, így sikerült a gumiháború során ultravékony felületű időmérő edzésgumikat kifejleszteni. Ez a különleges, egy körre elég abroncs 1991 végéig a Formula-1-ben maradt, ekkor a Pirelli távozott a sportból. A Goodyear maradt az egyetlen gumiszállító 1997-ig, amikor is megérkezett a Bridgestone.

5. Vissza a barázdákhoz

A kanyarsebesség megakadályozása érdekében barázdált abroncsokat vezettek be 1998-ban, mely rosszallást váltott ki. A véleményt nyilvánítók egyike Jacques Villeneuve volt, aki közölte: „Ez vicc. A probléma az, hogy nem lehet pontosan vezetni, minden eltompul." Mások úgy érezték, az új abroncsokkal könnyebb megpördülni, és ezért sokkal veszélyesebb. Azonban a technológia fejlődésével az autók már majdnem olyan gyorsak voltak az első versenyen, mint korábban a slickekkel, a Formula-1 szabályalkotói ennek ellenére 2009-ig ragaszkodtak a barázdált abroncsokhoz. Ezek használatával a szemcsésedés is megjelent. A barázdákba bekerült az aszfaltra korábban lerakódott gumi, így az abroncs csúszóssá vált. A szemcsésedés divatos szakkifejezés volt a Bridgestone/Michelin gumiháború alatt, mely során az előny ide-oda tolódott. 2005-ben a szabályok kimondták, hogy egy szett abroncsnak az egész versenyt ki kell bírnia; biztonsági okokból azonban a Michelin abroncsot használó 14 autó visszalépett az Egyesült Államok Nagydíjától. Nem sokkal az eset után a Michelin elhagyta a Formula-1-et, és a Bridgestone lett az egyetlen szállító.

6. Itt tartunk most

A Pirelli 2011-ben váltotta a Bridgestone-t. Arra kérték őket, kevésbé tartós abroncsokat fejlesszenek ki, a verseny élénkítése érdekében. A gumikezelés fontos része a versenyhétvégéknek – az időmérő edzésen kockásra fékezett abroncsokért a verseny során fizetnek meg a pilóták. A versenyen sokkal inkább taktikázássá váltak, mint a Bridgestone-érában volt, hiszen akkor gyakran mindenki egyféle stratégiát választott. A Pirelli első évére négy különböző keveréket fejlesztett ki a száraz pályára, és minden versenyre két összetételű abroncsot szállított.



2011-ben a Pirelli visszatért. Kevésbé tartós abroncsokat készítettek, mint az ötvenes évek elején, így a versenyek izgalmasabbak lettek

A slickek 1971-ben érkeztek meg a Formula-1-be – a koncepciót az Indycarból vették át. Először sokan aggódtak a tapadáshiány miatt

Ha eleged van már ebből a mutatóujjból, képzeld el, mit érezhet Mark Webber

Miután 2010-ben olyan közel jutott a megdicsőüléshez, az ausztrál versenyző idén azon lesz, hogy visszaszerezze becsületét, amelyen a tavalyi szezonban folt esett. Ahogy az *F1 Racingnek* elmondta, előbb hagyná el a sportágat, mint hogy egy töltelékpilóta legyen.

SZÖVEG JONATHAN REYNOLDS **FORDÍTOTTA** NÉMETVÁRI LÁSZLÓ





PORTRÉ: VLADIMIR RYS/GETTY IMAGES. **FOTÓ:** MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

Bárki el tud képzelni nagyobb pszichológiai kihívást, mint ami elé Mark Webber állt a 2011-es szezonban? Míg a csapattársa, Sebastian Vettel versenyről versenyre a mutatóujját emelgette a magasba az időmérő edzések és futamok megnyerését követően, addig az ausztrál a középmezőnyben küzdött, és mindössze három pole-pozíciót, illetve egyetlen szolidaritásgyőzelmet gyűjtött össze. Webber a 2011-es évet úgy fejezte be, hogy esélye sem volt harcolni a világbajnoki címért, nem úgy, mint 2010-ben. Több mint öt futamgyőzelemmel maradt le csapattársa mögött, ami szinte láthatatlanná tette őt az istálló rajongói számára.

Idén februárban, Jerezben azonban már egy új Webbert láthattak a szurkolók. Feldobott és jókedvű volt, mintha ismét tavasz köszöntött volna be az életébe. „Talán életem legjobb szünidejét sikerült eltöltenem az idény végét követően" – fogalmazott a pilóta. Egy F1-es versenyző számára az öthetes pihenő minden bizonnyal időpocsékolásnak tűnhet, de az ausztrálnak nem csak a 2011-es szezon fáradalmait kellett kipihennie. „2010 nagyon kemény év volt, előtte pedig sérüléssel bajlódtam" – fejtette ki véleményét a pilóta, aki 2009-ben, a szezon előtt eltörte a lábát egy biciklis balesetben. Legyünk őszinték, nem is lehet nagyobb kihívás az ausztrál számára, mint megakadályozni kétszeres világbajnok csapattársát abban, hogy zsinórban a harmadikat is megnyerje.

Webber ezen lesz, és már kétségtelenül előre tekint. Persze azon az öt héten át, amíg hazájában pihent, minden bizonnyal a tavalyi évadon gondolkodott. Senki nem élvezi, ha legyőzi a csapattársa, főleg nem úgy, ha olyan versenyképes pilótával teszik ezt, mint amilyen a Red Bull 35 éves versenyzője. „Tényleg nem jó érzés, de még mindig jobb, ha nem egy olyan valaki győz le, akiről tudom, hogy nincsenek hasonlóan jó képességei. Sebastian tavaly egészen elképesztő szezont produkált, valóban nagyon pörgött a srác. Nagyszerű munkát végzett, amit az eredményei is mutatnak. Az én évem vegyes volt. Az idény eleje rosszul sikerült, mert nem tudtam kihozni az autóból a benne rejlő potenciált. Monzától kezdve viszont jól éreztem magam. Persze tudom, hogy nem nyertem elég sok futamot, és ez sem túl jó érzés, főleg, ha összehasonlítjuk a 2010-es évvel. Összességében persze több pontot gyűjtöttem, mint két éve, ezért nehéz ítélkezni. Sebastian olyan szinten dominált, hogy senki nem érezhette 2011-ben, hogy ez az ő éve. Voltak persze pozitív élményeim is, és éreztem, hogy a formám továbbra is erős, különösen a vasárnapi futamokon." Ez is fontos.

Webber talán legemlékezetesebb hétvégéje a Kínai Nagydíjon adódott, amikor a csapat hibáját követően kiesett a Q3-ban az időmérőn. Kemény keveréket raktak fel neki, pedig tudták, hogy nem működik a KERS a versenygépében, így csak a 18. helyet tudta megszerezni. A verseny napján aztán robbantott, csakúgy, mint 2010-ben Silverstone-ban, és a DRS-rendszernek, valamint a megmaradó abroncsoknak – és rendkívüli gyorsaságának – is köszönhetően végül a harmadik helyig küzdötte fel magát, egészen a pole-pozícióból induló csapattársa mögé.

Sokan vélték úgy: az autó vezethetőségét úgy tervezték, hogy Vettelnek kedvezzen, az ő vezetési stílusával érjen el nagyobb tapadást az autó. De az autók nagyon sokat változtak most, hogy betiltották a befújt diffúzorokat. „A tavalyi aerodinamikai csomagok érdekesek voltak, nehéz rá megfelelő szót találni. Egyszerűen nem éreztem kényelmesen magam a szombati időmérőkön. Meglátjuk, hogy idén mennyivel lesz jobb, hiszen a változások nem csekélyek. Nagy hatással lehetnek a pilóták teljesítményére."



„Gyönyörű lett volna, ha sikerül megnyernem a világbajnokságot, de az élet megy tovább, és még keményebben kell hajtani."

Azon ritka alkalmakkor, amikor kiemelkedő teljesítményt sikerült elérnie az időmérőkön – Spanyolország, Nagy-Britannia és Németország – a versenyeken rendre leszerepelt. Hiába indult ezeken a futamokon az élről, a rossz rajtok következtében mindig visszacsúszott, és magának nehezítette meg az életét. Hiába volt DRS-rendszer az autóban, beragadt egy lassabb kocsi mögé, és ezzel elbukta az egész versenyt, míg csapattársa az első helyen haladt, és folyamatosan gyorsabb köröket tudott futni.

Mindettől függetlenül az tény, hogy Webbernek 2012-ben a rajtolás terén is fejlődnie kell. „Ha egy futam elején az élen tudsz haladni, az megkönnyíti az életedet, és nagyobb a valószínűsége annak, hogy a kockás zászló lengetését követően lesz okod a boldogságra."

2011-ben szinte minden verseny új kihívást jelentett, köszönhetően a Pirelli megérkezésének. Volt, akiknek bejött, de akadtak olyan pilóták is, akik nehezebben tudták felmelegíteni az új gumikat. Azt is meg lehetett figyelni, hogy tavaly Webber rendre német csapattársa előtt jött ki friss szett abroncsért, vagy több alkalommal cserélt abroncsokat, mint a kétszeres német bajnok.

Idén azonban új lehetőségek és távlatok nyíltak meg az ausztrál előtt. „Sok mindent tervezek az idei évre, meglátjuk mi valósul meg. Sok dologban hasonlítunk egymásra a többiekkel. Atléták, kihívók és sportemberek vagyunk, akik folyamatosan fejlődni akarnak. Ebben persze Seb sem tér el tőlünk, nem elégszünk meg azzal, ami éppen van, jobbak akarunk lenni."

Miután egy sikertelen éven van túl, Webbernek is el kellett gondolkodnia azon, hogy megváljon néhány olyan embertől, akikkel szoros munkakapcsolatot alakított ki az évek során. A riválisok is ezt teszik, ha a dolgok nem mennek jól.

„A 2010-es egy kivételesen jó év volt. Még mindig büszke vagyok az akkori teljesítményemre.→







„2011-ben több pontot szereztem, mint az előző szezonban."

Nem az F1 az egyetlen szenvedélye

Mark Webber minden sportot imád. Lehet szó futballról, rögbiről vagy teniszről, neki kevés nem elég belőle.

„A rögbi volt életem sportja, amikor még fiatal voltam. Még poszterek is voltak a falamon a kedvenceimről. Már akkor is sokat tanultam tőlük a hozzáállásról, és mindig segítettek nekem abban, hogy elérjem a céljaimat, például, hogy az F1-ben megtartsam a helyem. Belőlem viszont nem hiszem, hogy jó játékos vált volna. Nem vagyok elég bátor hozzá."

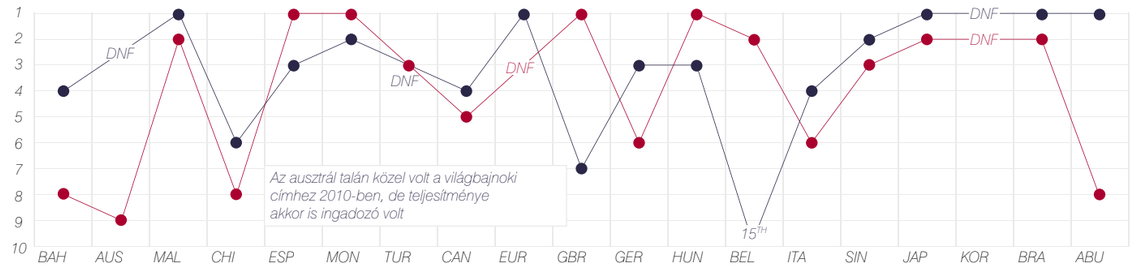
„Fiatalon arról álmodtam, hogy sportoló lesztek, ha felnövök. Nem volt egyszerű az iskolában, más dolgokra kellett koncentrálnom. A suli viszont remek móka volt, és a sportolás, valamint a szórakozás nem ütötte ki egymást. Minden sportot szerettem. A mamám az úszást erőltette rám, talán azért, mert olcsóbb tevékenységnek számít. A papám viszont szerette a motorsportokat, Mick Doohant és a többieket, így kerültem én is gokartba. Amikor először utaztam Angliába, a futball világa varázsolt el. Rögtön megszerettem a Chelsea csapatát, természetesen Gianfranco Zola miatt. Tetszett a neve, és láttam mire képes a labdával. Utána a Manchester Unitedet is, Paul Scholes és Roy Keane miatt. Lenyűgöznek az olyan edzők is, mint Alex Ferguson és Arsene Wenger, valamint az a tehetség, hogy annyi kultúrát egy kalap alatt tudnak kezelni, ahány nemzet játékosai játszanak klubjuknál. 25 személyiséget kell kezelniük és összekovácsolniuk, akár 25 különböző országból, majd 11 embert a pályára küldeni, akik egy csapatot alkotnak."

„Szerencsés vagyok, mert sportolóként más sportemberekkel, férfiakkal és nőkkel is találkozhattam, és láthattam, hogy ők miként irányítják az életüket. Érdekes látni, miként élik meg a sikert a különböző személyiséggel rendelkező emberek. Pat Rafter (a képen), aki több tenisz grand slam-tornát is nyert, azt mondta nekem, hogy sosem lépett úgy pályára, hogy az járt a fejében, hogy nyerhet. Imádtam a találkozást Zinedine Zidane barátommal is. A pályán fantasztikus dolgokra volt képes, ezért nagyon érdekes volt azon kívül is megismerni, milyen ember is ő."

FOTÓ: PAUL GILHAM/GETTY IMAGES; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; REUTERS

Webber vs. Vettel

2010-ES SZEZON *Webber eredményei* — *Vettel eredményei* —



2011-ES SZEZON



Gyönyörű dolog lett volna, ha sikerül megnyernem a világbajnokságot, de az élet megy tovább, még keményebben kell hajtani.”

Tavaly sokkal egyenletesebb formát mutatott, de a bajnoki címre esélye sem volt. „2011-ben Sebastian dominanciája mindenki fölé kerekedett. Nem hiszem, hogy Seben kívül bárki azt állítaná, hogy élete szezonja volt a tavalyi.”

És hogy vajon meddig versenyezhet még? Rubens Barrichello és Jarno Trulli egyaránt elvesztették az ülésüket a 2012-es idénynyitó előtt, így az ausztrál lett a mezőny harmadik legidősebb pilótája Michael Schumacher és Pedro de la Rosa mögött. Sokan vélik úgy, hogy Webber számára ez bizony egy búcsúszezon, lévén hogy a Toro Rosso két újonc zsenije, Jean-Eric Vergne és Daniel Ricciardo egyaránt az ő ülésére pályáznak. Tény, hogy az ausztrál közelebb áll a pályája végéhez, mint kezdetéhez, de egyáltalán nem hasonlít egy olyan férfihoz, aki csak úgy odébbállna.

„Ami nagyon fog hiányozni ebben a sportban, az a momentum, amikor már a rajtrácson állok, és a szerelők elindulnak az autóm mellől. Az mindig kivételesen jó pillanat. A nyomás, a kihívás mind megszűnik, ahogy a tömeg zajongása is. Remek lehetőséget nyújt arra, hogy valami nagyszerűt alkoss, mutass. Szintén jó érzés, amikor érted szól a saját nemzeti himnuszod. Az igazán büszkévé tesz. Ezek a pillanatok ugrasztanak ki az ágyból minden reggel.”

Egy valami bizonyos. Ha Webbernek lejár az ideje a száguldó cirkuszban, akkor sokakhoz hasonlóan neki nem áll szándékában az F1 környékén maradni.

F1 Racing: Most, hogy egy világbajnok csapat autóját vezethetted több éven át, beülnél egy kisebb csapathoz?

Webber: Nem.

F1 Racing: Szóval, ha nem lesz lehetőség nagy csapatnál, akkor a Formula-1 és közted véget ér a viszony?

Webber: Igen.

Jelen állás szerint azonban még egy Adrian Newey által tervezett abszolút bajnokesélyes autóban versenyezhet, és erős benne a győzniakarás. „Teljes mértékben magabiztos vagyok, és a hosszú idő alatt, amit az F1-ben eltöltöttem, ez mindig segített. Idén akarom futni a legerősebb F1-es idényemet. Nincs semmi indok rá, miért ne lenne erre esélyem.”

Akármennyire is magabiztos azonban, idén Webber talán mégis inkább egy alárendelt pilóta lesz a csapatában, nem pedig valódi kihívó. „Világbajnokként is lehet valaki alárendelt szerepben. Az viszont biztos, hogy amennyiben már nem leszek képes futamokat nyerni, nem is lesz helyem többé a Forma-1-ben” – zárta mondandóját a Red Bull Racing ausztrálja.



Ricciardo és Vergne egyaránt a Red Bull versenyülésére pályáznak

FOTÓ: ANDY HONEILAT

CASIO
EDIFICE
Speed & Intelligence
Mesterműa szezon minden másodpercében
A CASIO TOVÁBBRA IS SEBASTIAN VETTELNEK ÉS A RED BULL RACING CSAPATNAK SZURKOL
Red Bull Racing CASIO
OFFICIAL TEAM PARTNER
2 év garanciával csak a hivatalos magyarországi importőr partnereinél:
www.casio-watch.hu
A Világbajnok óra:
EQW-A1000DB

CSAK A LEG-JOBB NYER





F1 RACING

Lewis Hamilton Jenson Button ellen. Még mindig az ő csapaton belüli harcuk a legkiélezettebb a Formula-1 berkein belül. A McLaren szakembere, **Jonathan Neale**, aki napról napra együtt dolgozik a két pilótával, különleges betekintést biztosít a csapattársak mindennapjaiba.

SZÖVEG: JAMES ROBERTS **FORDÍTOTTA:** NÉMETVÁRI LÁSZLÓ

Ismerve technikai, pénzügyi és tudásbéli hátterüket – a pilótáikat nem is említve – egyszerűen lehetetlen elképzelni, hogy a McLaren 1998 óta nem tudott konstruktőri világbajnoki címet nyerni. Már annak is négy éve, hogy Lewis Hamilton egyéni bajnoki címet szerzett a csapatnak. A múltban a wokingi egylet időről időre megtalálta a módját annak, hogy kiküzdje magát a krízisből, hullámvölgyből. 12 hónappal ezelőtt olyan pocsék szezon előtti tesztidőszakot produkáltak, hogy már mindenki kezdte temetni őket, de az év végére sikerült elérniük, hogy Hamilton és Button egyaránt három futamgyőzelmet gyűjtött, utóbbi pedig a második helyen végzett a világbajnokságon. Ezt Jonathan Neale-nek kell a leginkább megköszönnie, aki a McLaren fejlesztési részlegének vezetője, és a háttérben megbújva segít csapatának az ellenfelek legyőzésében. Pontosan tudja, miként kell bánni egy olyan magas teljesítményű organizmussal, mint a csapat versenygépe, és azt is, hogyan kell ismét a győzelem ösvényére terelni egy istállót. Az egyletnél pedig még jó páran vannak, akik jobban is ismerik a pilótákat, mint Neale. Az MP4-27-es bemutatója és a tesztidőszak kezdete között, Neale megosztotta véleményét a két sztárpilótával arról, miként is sikerülhet ismét Wokingba szállítani a világbajnoki trófeákat.

„Lewis rendkívül eredményes és versenyképes pilóta, de túlságosan is kemény saját magával szemben. A téli szünet alatt mással sem foglalkozott, mint hogy korholta magát a 2011-es szezon miatt, pedig holtversenyben a második legtöbb győzelmet szerezte, és ezért szerintem minden, csak nem katasztrofális volt a tavalyi év. Azt sem lehet kijelenteni, hogy Lewisnak ne lenne esélye Kimi Raikkönen, Fernando Alonso, Jenson Button vagy Michael Schumacher ellen, hogy Vettellel küzdjön a bajnoki címért 2012-ben. Az én véleményem az, hogy egyszerűen balszerencsés volt tavaly. Azt akarjuk, hogy Lewis olyan pilóta legyen, akit ha meglát a tükörben az ellenfél, akkor tudja, hogy nem fog ott maradni sokáig. Folyamatosan hajtaniuk kell, mert a pilótáknak a versenyzés a dolguk, nem pedig az, hogy kövessék

FOTÓ: ANDREW FERRARO/LAT; GLENN DUNBAR/LAT; DANIEL KALISZ/LAT; MCLAREN





LEWIS



az ellenfeleiket. Szerintem ez a normális, és szerinte is. Az emberek pedig minden bizonnyal csettintenek ezt látva. Amikor olyan pilótáid vannak, aki tehetségesek és gyorsak, valamint képesek arra, hogy igazi műsort mutassanak be a pályán, az jó, sőt fantasztikus.

Persze, amikor tudod magadról, hogy az egyik leggyorsabb ember vagy a Földön, képes vagy sikereket elérni, és ehhez minden adott is, aztán valamilyen okból kifolyólag mégis a szalagkorlátnak ütközve végzed, az tudja bántani az embert érzelmileg, ez egyértelmű. Ha a teljesítmény, az elkötelezettség és az alázat is megvan, mégsem jönnek az eredmények, az frusztrálóvá válik, ez is tény.

Ha olyan típusú pilóta vagy, aki a pályán csakúgy beenged maga mellé egy ellenfelet, vagy csak érződik, hogy van rá esély, azt a többiek rögtön megérzik, és nem hagynak esélyt. Michael Schumacher nem hagyna helyet, és Lewis sem az a fajta srác. Mi együtt tudunk ezzel élni, az F1-nek pedig külön jót is tesz, hogy együtt kell ezzel élnie. Sok minden, amit mi csinálunk, az mértanilag meghatározott és klinikailag precíz, jó tudni, hogy megvan még ez a hozzáállás és elkötelezettség is.

A múltban kritizáltak és a mérnöki munka templomaként emlegettek minket, de reményeink szerint a közeljövőben rájönnek arra, hogy mi nem vesszük magunkat ennyire komolyan. Nem veszünk elő egy tehetséges pilótát csak úgy a farzsebünkből, és alakítjuk olyanra, amilyennek látni szeretnénk.

Lewis sosem lesz igazi közösségi személyiség, és többeknek ez szemet szúr, sokakat zavar. Őt másféle fából faragták, és mindenki megláthatja benne az abszolút sportembert, aki a legjobbját akarja nyújtani minden egyes nap. Amikor ez a hozzáállás bizonyos túlmenedzselt csapatok fölé kerekedik, nos tudják mit? Az nagyon jó lesz. A Formula-1 a szenvedélyről szól. Mindenki a saját egyéniségét akarja a középpontba juttatni, és akkor jön elő a „McLaren-erőd” érzet. Ha valaki ellátogat a Mclaren Technology Centerbe, ez az érzés leng körül mindent, ahogyan a versenyhelyszíneken a csapat garázsát is. Azt akarjuk, hogy ez az istálló a sajátja legyen, ez jusson eszébe az embereknek, hogy meghallják azt a szót: McLaren. Természetesen van hely az individualitás számára is, amit mindenki máshogy juttat szerephez.

Lewis például a bukósisakjának új festést ad, vagy más ruhát hord és más cipőt, mint a többiek. Szintén más a vezetési stílusa, hiszen szereti, ha az autó hátulja kissé csúsztatható, amit sokan nem kedvelnek. Szereti, ha fékezés alatt tökéletesen irányítható az autó, és a közepesen gyors kanyarokban ő akarja megválasztani a sebességet. 2009-ben például, lehetett bármilyen gyors, lassú vagy megbízhatatlan az autó, ő mindig száz százalékot akart belőle kihozni. Ez olyan szinten motiválta az egész csapatot, hogy azt az emberek el sem hitték. Tudtuk, hogy még akkoris mindent ki fog taposni a gépből, ha olyan autót adtunk neki, amivel esélye sem volt a győzelemre.

Az F1-es csapatok nem szeretnek fölöslegesen nyilatkozni dolgokról, mert szeretik a sportot, és jobb akkor nyilatkozni például egy pilótáról, amikor az jól láthatóan maximális teljesítményt nyújt. Ha megteszik, amit meg kell, akkor teljes mellszélességgel kiállnak a pilóták mögött.

Lewis „utolsó csepp vérig harcolok” hozzáállása elképesztő. A húszas évei közepén jár, de már nagyon régóta ismerjük. Már akkor elkötelezte magát nálunk, amikor még csak gyerek volt. Amikor bemutatkozott a Formula-1-ben, azt rögtön nálunk tehette Fernando Alonso oldalán, és ez remekül sikerült neki. Ki gondolta volna akkor, hogy első évében olyan nagy fejtörést okoz majd a kétszeres világbajnoknak? Minden fiatal pilótának nagy áldozatokkal jár a gokartozás és az alacsonyabb kategóriákban történő versenyzés, hiszen tinédzser korszakukat élik.

Amennyiben mindenhol sikeres vagy, csak egy cél lebeghet a szemed előtt: a Forma-1. Amint sikerült egy nagy csapathoz kerülnöd, futamot kell nyerned, és ha már azon is túl vagy, a világbajnoki cím következik. Minden sportember számára nehéz helyzetet jelenthet, hogy ha olyan fiatalon eléri ezeket a célkitűzéseket, mint Hamilton. Nem lehet egyszerű kezelni. Előbb vagy utóbb olyan helyzetbe kerülsz, hogy elképesztően nehéz lesz harcolni a címekért, és igazán keményen meg kell küzdeni minden apró kis elismerésért. Lewist nagyon szeretik itt, és figyelmesek vele szemben.

Ron Dennis és Martin Whitmarsh nagyon régóta ismerik őt, és mi is gondját viseljük. Tudjuk, hogy magának való személyiség, aki mindent aszerint tesz meg, ahogyan ő helyesnek ítéli és mint minden embernek, neki is vannak jó és rossz döntései. Ettől függetlenül, pokoli jó munkát végez, és véleményem szerint, ha az ő korában lennék, sem tudnék még csak hasonlót sem. Nagy nyomást kell elviselnie, ez sajnálatos, de így működik ez, ha valaki olyan fiatalon lesz sikeres és győztes, mint ő. Ha Lewis versenyt nyer, szerintem az nem hírértékű. Ha nem nyer, az már inkább. Ezért kell eredményesen dolgoznunk.

Mindannyiunknak szüksége van támogatásra. A pályán ő minden támogatást megkap tőlünk, ezért reménykedünk benne, hogy még sokáig velünk marad, és nálunk ünnepli majd további világbajnoki győzelmeit. A célunk az, hogy olyan autókat építsünk neki, mellyel erre lehetősége is nyílik.

A tapasztalataival Jenson rengeteget hozott ennek a csapatnak. Könnyen kezelhető, egy igazi úriember, mindemellett vérbeli profi, versenyképes, és mindig a vezetésre gondol. Elég, ha bárki megnézi, miből áll egy triatlonos edzése, és rögtön rájön, hogy egy megnyugvást nem ismerő személyiségről van szó. Ő sem az a fajta, akinek meg lehet mondani, mit tegyen, de mi nem is várjuk ezt el tőle. Ő szereti megmondani, milyen autót szeretne, és gyorsan látni is akarja megvalósulni az elképzeléseit. Ha az autó kevésbé jól kezelhető vagy fékproblémái adódnak, minél gyorsabban orvosolni akarja, mert már bizonyította, hogy világbajnoki címet akar nyerni nálunk.

Tavaly megnyerhette volna, de nem sikerült neki, ami fájdalommal töltötte el. Az év második felében találta meg az igazi ritmusát, és ez egy pilóta számára rendkívül fontos. Képesek voltunk arra, hogy legyőzzük az egyik Red Bullt, de a másikat nem, mert Sebastian olyan tökéletesen vezetett, hogy a lelkiállapota is kivételes egyensúlyban volt. Ebben sokat segített az a tudat, hogy amennyiben a maximumot hozod ki az autódból, az minden bizonnyal az élre juttat.

Hasonló volt a helyzet Jensonnal is 2009-ben, amikor megnyerte a világbajnoki címet. Amikor persze a média nem melletted áll, és nem úgy jönnek az eredmények, ahogy várná az ember, akkor bárki frusztráltá és dekoncentrálttá válhat. A legrosszabb pedig az, amikor tisztában vagy azzal, hogy gyors vagy, de az autód egyszerűen nem képes győzelemhez segíteni. Ilyenkor jönnek elő a pilótáknál – az összesnél – az egyéni hibák.

Jensonnak és Lewisnak különböző a vezetési stílusuk. Más beállításokat választanak, más szintű túlkormányzottságot szeretnek, de az autó egyensúlya mindkettejük esetében ugyanaz. Nem akarunk két teljesen különböző ösvényen elindítani őket. Voltak idők

„Ha Lewis versenyt nyer, szerintem az nem hírértékű. Ha nem nyer, az már inkább. Ezért kell eredményesen dolgoznunk.”

JENSON







a McLarennél, amikor két vagy több különböző felfüggesztési geometriát kellett használnunk, akár egyetlen pilóta kedvéért is. Montoya például szeretett élesen ráfordulni a kanyarokra az egyenesek végén, de Kimi egyáltalán nem, teljesen más stílusa volt. Akkoriban sok, különféle beállításokat kellett elvégeznünk az autókon, most szerencsések vagyunk, hogy egy központi beállítás-csomagra van csak szükség, és apró változtatásokkal kell hangolni a két pilótánk kedvéért.

A tavalyi autónk remekül volt képes a gumikat üzemi hőfokon tartani, ami két győzelmet is eredményezett Jensonnak, Kanadában és Magyarországon. Tavaly a befújt diffúzornak köszönhetően a kanyarkijáratoknál megváltozott az autó egyensúlyelosztása, és így alulkormányzottá vált. Érdekes lesz látni, idén hogyan alakul ez a folyamat a szögletesebb peremű Pirelli abroncsokkal. Amikor tavaly Abu Dhabiban kipróbáltuk, igazán nem zavart minket, nagy változást nem okozott, ez tehát egy jó előjel.

Azt hiszem, sokat változik majd az abroncsok hőmérséklete. Csökkent a keverékek közti különbség, így Jenson ismét gyorsan rátalál majd a lehetőségre, hogy a lehető legtöbb hasznot húzza a gumik élettartamából. Ha megnézed, mit művelt tavaly a Kanadai Nagydíjon, a legszolidabb szó a teljesítményére az, hogy izgalmas. Persze azon a futamon néha már azt gondoltuk, hogy soha nem fog véget érni. Gondoltunk arra is, hogy egyszerűen lehúzzuk a garázsajtókat, és elindulunk haza. Bokszutca-áthajtásos büntetés, kerékcsere után, majd egyszerre jött be mindkét pilótánk, nem a legszebb pillanatokat éltük át akkor. Mégis onnan sikerült nyernünk…

„Ha megnézed, mit művelt tavaly Button a Kanadai Nagydíjon, a legszolidabb szó a teljesítményére az, hogy izgalmas.”

Beszédes számok

Az utóbbi két év statisztikái, mióta Lewis és Jenson csapattársak

(a 2012-es futamok nélkül)

LEWIS HAMILTON



27	kor	32
38	rajtok	38
6	győzelmek	5
9	pódiumok	14
2	pole-pozíciók	0
10	első soros rajtok	4
8	leggyorsabb körök	4
467	pontok	484
10	vezette a futamot	14
250	kör az élen	233



JENSON BUTTON

A McLaren csapatánál mindenkinek éreznie kell, hogy valami igazán nagy és nemes részese is. Egy pillantás azokra a trófeákra, melyeket megnyertünk, vagy Prost és Ayrton versenygépére a gyárban, emlékeztet minket arra, micsoda örökség birtokosai is vagyunk, és ezért felelősséggel is tartozunk. Ez mindenkire vonatkozik, legyen akár technikai igazgató, csapatfőnök, menedzser-igazgató, szerelő, pilóta vagy akár csak az, aki a szendvicseket készíti vagy árulja. Ki kell venned a részedet az egészből.

Az elsődleges és legfontosabb feladat, hogy a McLaren számára nyerjünk. Megvannak hozzá a pilótáink, egy igazán nagyszerű csapat, és semmire nem vágyom jobban, minthogy idén ezt be is bizonyítsuk. F1

Nagyszerű periódus ez a csapat életében, hiszen két, szinte teljesen egy szinten lévő pilótával rendelkezünk, és remek érzés mindkettejüket egyszerre látni a táblázatok élén. Két abszolút első számú versenyző, akik teljesen egyforma feltételek mellett gördülhetnek aszfaltra, versenyről versenyre. Nagyon egyszerű helyzet ez. Két pilótát szereztünk, akiktől egyaránt győzelmet várunk, ezért remek szerelő- és mérnöki stábbal láttuk el őket. Gondoljon bele mindenki, milyen lehet valaki elé odatolni egy szerződést, amiben azt írják, hogy csak második lehetsz vagy hogy nem kapod meg ugyanazt a fejlesztési csomagot vagy alkatrészmennyiséget, mint a csapattárs. Az egész csapatot lelombozhatja egy ilyen megoldást a rosszkedv pedig vírusként terjedhet el. Önmagadat sodrod vesztes helyzetbe, ami hátrányba fordul azzal, hogy saját magadtól veszed el a győzelem esélyét. Mi nem ezt az utat járjuk. Nem látom okát annak, hogy bármiért is lecseréljük ezt a fajta felfogást, még akkor sem, ha az utolsó versenyen ez akár a világbajnoki címbe is kerülhet.

A múltban, amikor Jenson és Lewis a győzelemért küzdött és esetleg túl közel kerültek egymáshoz, sem éreztük azt, hogy bármit változtatnunk kelljen. Mind a ketten tökéletes profik, tudják mi a dörgés. Mi győzelemre ösztönözzük őket, és azt akarjuk, hogy a pályán keményen küzdjenek és harcoljanak. Okos srácok, akiknek nincs szükségük arra, hogy más mondja meg nekik, hogyan is kell versenyezni. Egy jól működő, erős csapat nincs egyszerű helyzetben, de ezt el tudjuk fogadni, és nincs szükségünk sajnálkozásra, de bocsánatot sem fogunk kérni. Ahol olyan emberek dolgoznak együtt, akik szenvedélyesen vágynak a győzelemre, ráadásul egymás kihívói is, ott előfordulhatnak konfliktusok. Ez a dinamizmus segíthet is, de azzal mindenki tisztában van, hogy az igazi ellenfél, akit le kell győzni, az a garázsaink falain kívül tevékenykedik.





MAURICE HAMILTON INTERJÚ

Csevegés egy legendával – ebédszünetben

„’Nem láttam!’ A pilóták mindig erre hivatkoznak, holott elég méretes tükreik vannak. Különben is, egy versenyzőnek periférikus látása van; ha nincs, ott már komoly gond van a szemével…”

Szerelőként kezdte a Brabhamnél, ma **Charlie Whiting** a Forma-1 versenyigazgatója. „Bernie úgy gondolta, hogy ha megállom a helyem a kerítés egyik oldalán, biztos jó lennék arra is, hogy nyakon csípjem a gazfickókat a túloldalról! Így kezdődött minden.” – mesélte Maurice Hamiltonnak.

FOTÓ: GLENN DUNBAR/LAT FORDÍTOTTA: MALIK ERIKA

Charlie Whiting rablóból lett pandúr a motorsportok világában. A korábbi szerelő, aki F1-es autók összerakásában segédkezett, most versenyigazgató, aki a rajtot és a verseny biztonságát felügyeli, mind szakmai, mind versenyzői szemszögből. Habár a versenypályán azonnal felismerhető, mégis szívesebben marad a háttérben. De sajnos úgy tűnik, ebben nem lehet részünk, mialatt egy saroknyira ebédelünk Monte-Carlo-i irodájától. De még mielőtt hozzálátnánk első fogásunkhoz a Maison du Caviar-ban, álljunk meg egy pillanatra, és repüljünk vissza Las Vegasba, 1981-be…

Maurice Hamilton: Nem szeretlek erre emlékeztetni, Charlie, de tavaly októberben volt 30 éve, hogy Nelson Piquet bajnokságot nyert a te autóddal.

Charlie Whiting: Szörnyű, még csak rágondolni is. Nem Nelson nyert – természetesen –, de nem is tűnik úgy, mintha 30 éve lett volna.

MH: Azon a hétvégén Vegasba utaztam, és tisztán emlékszem rád, ahogy ott állsz a pitwallnál, azt nézted, hogy Nelson hogyan nyeri az utolsó körben. Emlékszem, az arcod olyan volt, mint a neved, fehér voltál, mint a fal.

CW: Az a vegasi nap még mindig élénken él bennem. Nem volt könnyű verseny. Nelson az ötödik volt, egy ponttal volt lemaradva a világbajnokságban. Teljesen kész volt. Még Jonesy (Alan Jones) is, aki a versenyt vezette, kilógatta a fejét a kocsiból.

MH: Az egész szezon ezen a futamon múlt. Ha van egy vagy két kör még, elveszíthettük volna, egyre rosszabbak lettek a köridők, és valaki utolérte volna. És milyen fura helyen volt a verseny – gyakorlatilag egy parkolóban, a Caesar Palace Hotel háta mögött. Te hogyan kerültél a Brabham F1 csapattal szerelőként Las Vegasba?

CW: West Kingsdownban laktam, ami egy kis falu Brands Hatch közelében. Apa gazdálkodott, a bátyám, Nick pedig az autókért volt oda. 17 éves lehetett Nick, amikor megnyitotta a saját szerelőműhelyét, nem volt egy elveszett gyerek. Akkoriban kezdett engem is megszédíteni a benzingőz, aztán jött a Forma-1, ha jól emlékszem, ami nem volt egyszerű, mert az újságokban szinte semmit nem lehetett róla találni. Amikor a Brit Nagydíjat – tulajdonképpen azt hívták később Európai Nagydíjnak – 1964-ben először rendezték Brandsben, beszöktem a kerítésen, mint ahogy más is, hogy megnézzem a versenyt. Ezután már →

„A csapatok megpróbálják elkendőzni előled a valóságot, de neked át kell látnod a szitán.”

semmi egyebet nem akartam, csak hogy én is részt vehessek benne.
Aztán 1968-ban a bátyám egy kicsit belekóstolt az autókrosszba és a ralikrosszba, én pedig segítettem neki felkészíteni az autókat. Olyan 14 éves lehettem akkor. Rettenetesen sokat tanultam akkor Nicktől. Miután befejeztem az iskolát, én is autókkal akartam foglalkozni, de anya nem engedte, azt mondta, még tanulnom kell. Öt évig jártam a műszaki főiskolára, és gépészként diplomáztam. Aztán anya nagy boszszúságára elmentem egy szerelőműhelybe dolgozni. És Nick autóit továbbra is szereltem.

MH: Thundersaloons, ugye?

CW: Igen, ezekkel a nagyteljesítményű motorokkal felszerelt Ford Escortokkal versenyzett. Fantasztikus autók voltak. Aztán 1976-ban Nick megegyezett John Webb-bel (Brands Hatch-ből), hogy Divina Galica fog egy régi Surtees TS16-ost vezetni. 1976-ban azzal indultunk, 1977-ben pedig egy TS19-essel, év végén pedig elmentem a Forma-1-be dolgozni.

MH: Mi történt? Kaptál egy hívást? Vagy láttál egy hirdetést?

CW: Divina kapott egy lehetőséget a Hesketh-tel a Forma-1-ben. Nem volt hosszú életű. Nem kvalifikálta magát a futamra. Aztán azt hiszem, hogy Eddie Cheeverrel volt egy versenyünk, egy másik pedig Derek Dalyvel. A Belga Nagydíj után Hesketh befejezte. Beaky Sims, a csapat menedzsere mondta, hogy Herbie (Blash, a Brabham csapatmenedzsere) keres valakit. Elmentem, és beszéltem vele. Akart egy hármas számú szerelőt a T-carra, és én lettem az.

MH: Tényleg ennyire lentről kezdted?

CW: Igen. 1978-ban a Brabham BT46-tal és egy Alfa motorral. Jó kis járgány volt – nyertünk vele néhány futamot. 1979-ben áthelyeztek Niki Lauda autójához, ami onnantól egy V12-es motorral hajtott BT48-as volt, de nem mondhatnám, hogy túl jó kocsi lett.

MH: Engedte az olajat, ha jól emlékszem.

CW: Többek között! 1979 későbbi szakaszában Bernie (Ecclestone, a Brabham tulajdonosa) úgy döntött, hogy megszabadul az Alfáitól. Megépítettük a BT49-et, ami egy csodás, könnyen kezelhető, DFV-vel felszerelt kis autó volt. Emlékszem, a Mallory Parkban és Thruxtonban teszteltünk, és elképesztően gyors volt. Nelson (Piquet, aki John Watsont váltotta) imádta. Nikinek építettem ezt a BT49-est a Kanadai Nagydíjra. Kiment, végigment egy szabadedzésen, és amikor visszajött, azt mondta, hogy a fordulatszámmérő nem működik. Megcsináltam, felkészítettem a következő edzésre. De hol van Niki? A táskája és a sisakja a bokszban, ő pedig elment; visszavonult! Nem láttam őt öt évig. 1980-ban én voltam Nelson autójának első számú szerelője, és nagyon közel jártunk ahhoz, hogy megnyerjük a világbajnokságot. Az első futamot behúzta Long Beach-ben, de Kanadában, az utolsó előtti futamon Jonesy az első kanyarban kiejtette Nelsont, és a T-carral kellett újraindulnia (1980-ban ezt szabad volt). Nelson eltűnt az élen, de a motor féltávnál felrobbant.

MH: Mi történt az autó motorjával? Tesztmotor volt, aminek nem kellett volna ott lennie? Emlékszel erre?

CW: Ez az, amire rá kellett jönnöm. Azt hiszem, egy meglehetősen speciális Cosworth motorunk volt az időmérőre, akkoriban nem ástam bele mélyen magam a motorokba. Más volt az a motor, és azt a döntést hoztuk, hogy nem cseréljük ki szombat éjszaka – de hirtelen szükségünk lett rá, és nem bírta ki a futamot.



Whiting szerelőként kezdte Bernie csapatánál, a Brabham-nél: „Amikor Bernie távozott, felajánlotta, hogy odafigyel arra, hogy a FISA-nál mindenképpen találjon nekem valamit…”



Piquet vezet Prost előtt Hockenheimben, akkoriban, amikor Whiting még Piquet szerelője volt. A felrobbanó motorok megjelenése ellenére a Brabhamnek valódi esélye volt a címre 1980-ban

MH: A sok ellenőrzési procedúra miatt ez ma nem történhet meg, ugye? A motorcsere pedig rutinfeladat.

CW: Abszolút. Ez nem lehet kérdés. Mindenesetre 1981-ben főmérnökké léptettek elő, egészen 1985-ig az is maradtam, amikor beajánlottak, hogy legyek Riccardo Patrese autójának versenymérnöke.

MH: De a csapat elindult a lejtőn…

CW: Bernie-nek túl sok konfliktusa volt az FIA – vagy FISA, ahogy akkor hívták – és a csapatok közötti részesedés miatt, így feladta. Felajánlotta, hogy megtart és mindenképpen kitalál nekem valamit. Az az ötlete támadt, hogy akár mondjuk a FISA-nak is dolgozhatnék. Úgy gondolta, hogy ha megállom a helyem a kerítés egyik oldalán, biztos jó lennék arra is, hogy nyakon csípjem a gazfickókat a túloldalról! Így kezdődött minden.
Mikor 1991 végén Max Mosley az FIA elnöke lett, beajánlott a műszaki delegátusba. A következő mérföldkő 1996 volt, amikor megkaptam a versenyindítást. 1997-ben lettem versenyigazgató.

MH: Ha a hátteredet nézzük, pontosan tudod, mi hogy működött, hogyan dolgoztak a szerelők, hogyan okoskodtak a tervezők, hogyan gondolkodtak a versenyzők. De mivel fokozatosan küzdötted ide fel magad, nem érezted terhelőnek ezt a felelősséget?

CW: Két lábbal állok a földön. Úgy alakultak a dolgok, hogy az 1990-es évek legelején adódott némi probléma például az üzemanyaggal és az aktív felfüggesztéssel. Később minden sokkal bonyolultabb lett, úgyhogy be kellett vonnom néhány szakértőt. 1994-ben változtak a motorszabályok, ott volt még Ayrton imolai halála, és ennek következménye volt minden egyéb változás. Számos területre kellett specializálódnunk, hogy megpróbáljunk lépést tartani a technológiával.

MH: De nehéz dolgod van, mert a világ legjobb elméivel van dolgod. Nagyon ébernek kell lenned, hogy lépést tarts velük?

CW: A legnagyobb fegyverünk az elrettentő példa. Az egy dolog, ha hibázik valaki, de ha szándékosan próbálnak csalni, annak jelentős következményei lehetnek, mint ahogy láthattuk a Toyota raliautójával (1995-ben a Toyotát 12 hónapra tiltották ki a WRC-ből illegális levegőszűkítő használatáért), ami összesen két év kiesést jelentett a csapatnak.

MH: De ugye, hogy a fiúk feszegetik a határokat? És mit teszel, ha mondjuk, egy javaslattal jönnek hozzád, te pedig tudod, hogy a szabályokat nem szegheted meg?

CW: Elmondjuk a véleményünket. Hoznak egy vázlatot és megkérdezik: „Mi a véleményed erről?” és azt mondjuk rá: „Igen, ez jó lehet.” Pontosabban szólva nem mondhatjuk, hogy jó-e vagy rossz. Végső soron ez a versenybírók dolga. De ha elemezni kell, vethetünk rá egy pillantást, és 100-ból 99-szer az lesz a végleges álláspont.

MH: Olyannak is lennie kell, hogy valami megvalósul, és azt gondolod róla, hogy „Ez okos dolog. Igazuk van. Megfelel a szabályoknak…”

FOTÓ: LAT ARCHIVE

„Több mint 250 futamot indítottam már – de határozottan állíthatom, nem rutinművelet.”



CW: A dupla diffúzor épp ilyen volt. Legálisnak ítéltük, egy elég okos kiskapu volt. Mindig megpróbáljuk bezárni a kiskapukat, és mindig érvelünk ellene. De tulajdonképpen nehéz, a szabály pedig szabály. De bárhogy is próbáljuk a dolgokat értelmezni, néha az is kevés. Nehezebb, bár látjuk, mi süllhet ki belőle. Ha nem vagy aerodinamikus, valószínűleg nem tudod.

MH: Minden területen ezermesternek kell lenned. Egy kicsit értened kell az aerodinamikához, egy kicsit mindenhez.

CW: Az aerodinamikához annyira nem fontos, hogy értsünk. A karosszériára vonatkozó szabályok általában a méretekről szólnak. Nem nagyon érdekelnek az áramlási minták vagy az örvények, és hogy hogyan oldják ezt meg, mert bőven elég, ha megfelelnek a szabályoknak. A nehézséget az okozhatja, hogy tudnunk kell, meddig mehetnek el. Ha egy kis kibúvóra igent mondunk, mi állítja meg őket abban, hogy addig járják körbe a dolgokat, míg nem találnak egy újabb kis rést ott, ahol nem is gondolnánk? Nem, a csapatok nem feltétlenül gondolnak erre magukról az elején, de így lesz egy apró hópehelyből óriási hógolyó, és így néha mi is csapdába esünk.

MH: A csapatoknak rengeteg pénze forog kockán. Hevesen reagálnak arra, ha szabályokba ütköznek? Nem érzed néha úgy, hogy az egész világ utál? Hogy tudsz ezzel megbirkózni?

CW: Néha nehéz. Főleg, amikor sajnálsz valakit, mert kifejlesztett valamit, és neked nemet kellett rá mondanod. A csapatok megpróbálják elkendőzni előled a valóságot, de neked át kell látnod a szitán. Nem azt mondom, hogy minden másodpercben sikerül, de nehéz pontosan amögé látni, hogy mit miért akarnak, miért feltétlenül fontos, hogy az a bizonyos dolog benne legyen az autóban.

MH: Arra gondolsz, hogy „Mi lehet az indíték? Valamit akarnak – de mi az ördögöt?”

CW: Mindig abból kell kiindulnunk, hogy készülnek valamire…

MH: Leggyakrabban valamire készülnek! De ez egy ilyen játék, nem? Az üzlet az üzlet. Minden szintjén nagyon versenyképes játék – különösen a tiéden.

CW: Hihetetlenül. És éppúgy a sportolói oldalon is. Eddig csak műszaki dolgokról beszéltünk, de ugyanolyan versenyképesek a futamok a sport szempontjából, talán versenyképesebbek. Amikor például egy versenyző levág egy sikánt, azonnal mindenféle megjegyzés és vádaskodás éri. Vajon előnyhöz jut? Azt mondják: „Biztosan így volt. Biztosan úgy volt.” Te viszszaellenőrzöd – és nem, nem úgy volt. Örökké csak ellenőrzünk, és csak nagyon ritkán bizonyosodik be, hogy igazuk volt.

MH: Legalább a DRS-en nincs vita, hogy a szárny nyitva van-e vagy sem. Mi a véleményed a DRS-ről egy szezon elteltével? Tudom, hogy még fejlesztik, és még te is tanulod…

CW: Azt hiszem, egy kicsit elfogult vagyok, mert úgy tekintek a DRS-re, mint a gyermekemre. Szerintem kivételesen jól működik. Egy-két helyen nem volt a legjobb – az egyik ilyen például Melbourne volt – egyszerűen azért, mert túl rövidek voltak az egyenes szakaszok. Ki akarjuk fejleszteni, úgyhogy a pilótáknak még keményen kell dolgozniuk, egyszerűvé szeretnénk tenni. Kínában szerettük volna a teljes egyenes szakaszon használni, az viszont unalmas lett volna. Megpróbálunk egy kicsit javítani rajta. Elemzés közben sok dolog számításba jöhet, például össze kell vetni a szektorok elején az autók sebességét. Azt is meg kell nézni, mi lenne, ha ezt a távot DRS nélkül tennék meg. És a különböző autókon is össze kell hasonlítani a DRS hatékonyságát. Nyilvánvaló, hogy a beállítás során kompromisszumot kell kötni, és van néhány csapat, akik az optimálisnál valamivel jobb teljesítményt nyújtanak az időmérőn. Egy olyan csapatnak, akik tudják, hogy az élvonalba fognak kvalifikálni, teljesen másképp kell dolgozni, mint egy olyan csapatnak, akik tudják, hogy hátrébb lesznek. Ezeket is bele kell kalkulálni. Nem mondhatod, hogy nem működött a DRS, mert van, akinek működött, van, akinek nem, attól függően, hogy a csapatok hogyan állították be a DRS-t és az autót. Összességében azt mondhatom, hogy sikeres. Mindenki azt mondja, hogy több előzésre ad lehetőséget. Több balesetet is okoz, de ez történik, ha a néha a fiúk előzés közben kiütik egymást. Ha nem mentek volna olyan közel, nem ütötték volna ki egymást, ez nyilvánvaló. Nem hiszem, hogy távolabbról veszélyes lenne.

MH: Változtatták már meg a versenyzők a róluk alkotott képet valahogyan?

CW: 2011-ből a legüdítőbb dolog az volt, hogy a versenyzők még nem felejtettek el versenyezni. Világossá vált, hogy szeretnek is. Megbocsátható lenne, hogy elfelejtették volna, hogy kell csinálni, mert sokkal nehezebb lett.

MH: Ami a versenyzést illeti, elmagyaráznád a szabálymódosítást a versenyzők által megtehető hirtelen manőverek számáról?

CW: Láttad tavaly Michael és Lewis harcát Monzában, ahol Michael tett egy mozdulatot balra, hogy védje a pozícióját, Lewis pedig jobbra, aztán Michael, beérkezve a kanyarba, vissza szeretett volna térni a saját ívére. Az egy íratlan szabály, hogy ha visszatérsz az eredeti ívre, hagynod kell elég helyet a tőled jobbra lévőnek. Úgy szól, hogy: „Ha egyszer elhagytad az ívet, nem térhetsz rá vissza.”

De ha a pilóta tett már egy mozdulatot balra és aztán kicsit jobbra – egy egészen kicsit jobbra – mindig lenne valaki, aki azt mondaná: „Két mozdulatot tett!” Úgyhogy elég helyet kell hagyniuk annak, aki meg tudja és akarja előzni őket, és szintén fontos, hogy ha egy pilóta visszatért egy másik előtt az ívre, és az autó egy kicsit későn fékez, fennáll a lehetősége annak, hogy a kerekek összeérjenek. Azt hiszem Michael súrolta a határokat. Most a szabályokat írásba foglaltuk, de igazából semmi sem változott.

MH: Biztosan nem hallottál még minden kifogást…

CW: „Nem láttam!” A pilóták mindig erre hivatkoznak.

MH: Én egy kicsit azért együttérzek velük. Nem gondolod, hogy a pilótafülkéből akkor és ott nem túl sok minden látszik? Vannak holtterek is a bukósisak és a kis tükrök miatt.

CW: Ezt vitatnám, mert a tükrök az évek folyamán egyre nagyobbak lettek, elég méretes darabok, nézd csak meg, milyen kicsik voltak régen. Ha nem látja, mi van a tükrökben, jobb helyre kell őket tenni. Ez a szabványos elrendezés. Tudni kell, hogy ott van a másik pilóta. Különben is, egy versenyzőnek periférikus látása van, ha nincs, ott már komoly gond van a szemével.

MH: Beszéltünk már a látható dolgokról, de hogy érezted magad akkor, amikor először kértek fel a verseny indítására?

CW: Amikor Max Mosley felkért rá, azt mondtam, szívesen csinálnám. Az első előtt nagyon ideges voltam, ez 1996-ban volt, Melbourne-ben, amikor Martin Brundle bukott egy nagyot az első körben. Akkoriban inkább megállították a futamot, ahelyett, hogy a biztonsági autót beküldték volna. Így kétszer kellett indítanom a futamot! Nem azt mondom, hogy most is ideges vagyok, de ez egy olyan pillanat, amikor mindenki feszült, és nagyon sok mindenre kell figyelni. Be kell programoznod a lámpákat, pontosan tudnod kell, mit tegyél egy másodperc törtrésze alatt, ha valami történik. Igen sok különböző forgatókönyv van, és kevés verseny telik el úgy, hogy ne jöjjön közbe valami váratlan dolog. Tudatában kell lenned annak, hogy mi történik. Nem tudom, hány futamot indítottam már el – többnek kell lennie 250-nél – de biztosan nem vált rutinná. Minden alkalom egy újabb adag adrenalin.

MH: Monzában volt 1978-ban, amikor Ronnie Petersont borzalmas baleset érte. A sajtó tribünje ekkor ott volt a főlelátón, közvetlenül a versenyindító emelvény mögött. Akkoriban egy helyi fickót is adtak a zöld lámpák bekapcsolásához. A fickó megijedt az első sorban a Ferrariban ülő Gilles Villeneuve-től, aki felnézett az indítópultra és megnyomta a gázt. A fickó ijedtében megnyomta a gombot, de természetesen, akkorra a mezőny fele még el sem érte a helyét a rajtrácson. A versenyzők többsége látta a zöld lámpát kigyulladni, és padlógázzal indult. Nem csoda, hogy káosz lett az első sikán előtt, ahol a nagy széles nyomtávú pálya leszűkült.

CW: Ma már szinte elképzelhetetlen, hogy valaha ilyen megtörténhetett. A versenyzők tökéletesen kidolgozott rutinnal állnak fel a rajtrácsra, pontosan tudják, meddig kell várniuk, milyen melegnek kell lennie az autónak, mikor kimennek, és mindig kipróbálnak mindent, ez az egész nagyon pontos. De természetesen a dolgok néha elromlanak, bár az autók közel sem ragadnak be a rajtrácson úgy, mint akkoriban. Az élen álló versenyzők tudják, hogy ha a többiek elhúzzák a csíkot, és nekik még másfél percen át ott kell ülniük a rajtrácson, az az ő saját buta hibájuk. Így ma már melegítik a gumikat, és általában legfeljebb 45 másodpercig kell várakozniuk.



Jerez 1997-ben, amikor Schumi nekivezette JV-nek a kocsiját. Whiting legfeljebb ekkor láthatta Max Mosely-t beleszólni a versenybe. „De újra a szívemre teszem a kezem és megint elmondom, hogy ez sem volt beavatkozás”

A lámpák 1978-ban Monzában túl későn kapcsolódtak be, ami Ronnie Peterson halálához vezetett. A verseny indítása ma már sokkal precízebb, és ahogy Whiting mondja: „Ma már szinte elképzelhetetlen, hogy valaha ilyen megtörténhetett”

FOTÓ: LAT ARCHIVE



Whiting szerelőként kezdte Bernie csapatánál, a Brabhamnél: „Amikor Bernie távozott, felajánlotta, hogy odafigyel arra, hogy a FISA-nál mindenképpen találjon nekem valamit…”

MH: A „Spygate” és a többi hasonló ügy kapcsán folyton azt hajtogatták, hogy „az FIA a Ferrari Nemzetközi Támogatója”. Mit érzel, amikor az emberek azt mondják, hogy az FIA kedvez a Ferrarinak? Hogy tudod kimutatni, hogy valójában pártatlan vagy?

CW: Nem tudom, mi mást tehetnénk még. Szerintem, ha valaki ezt gondolja, az őszintén szólva nem fog megváltozni. De ha a szívemre teszem a kezem, csak azt tudom mondani, hogy ez soha nem volt így – és soha nem is lesz. Én tudom, hogy nem így van, így nem érzem rosszul magam miatta. Teljesen nevetséges, de tudom, hogy az emberek néha összekombinálhatnak dolgokat, és utána azt mondják, hogy az FIA elfogult a Ferrarival kapcsolatban. De soha nem változtattuk meg a saját döntésünket csak azért, hogy bármiben kedvezzünk a Ferrarinak, és nem is tennénk ilyet. Megpróbálunk, amennyire csak lehet pártatlannak maradni. Ha nem így lenne, az egész összeomlana. Elveszne a bizalom.

MH: Egy olyan hír is szárnyra kapott, hogy Maxnek telefonon diktálták, hogy mit tegyen, amikor bármi incidens vagy ellentmondásos dolog történt…

CW: Újra a szívemre teszem a kezem, és elmondom, hogy soha nem történt ilyen, a futam alatt sem és a pályabírók vizsgálata alatt sem. A legutóbbi eset, amikor Maxet láttam, hogy bármit is mond, 1997-ben Jerez után volt (amikor Michael Schumacher bement Jacques Villeneuve mellé és a világbajnokság utolsó körében összevitatkoztak). Max az irányítótoronyban volt – nem a pályabíróknál vagy a versenyirányításnál –, és a vezető pályabírónak mondhatott valami hasonlót: „Szóval most nyomozunk egy kicsit?” A pályabíró pedig azt felelte, hogy: „Nem, versenybaleset volt.” Max otthagyta, ez pedig egy kérdés volt, nem pedig egy utasítás. A versenyen semmi sem történt.

MH: Jó volt Maxszel dolgozni?

CW: Nagyon jó. Igen jó döntéseket hozott, világosan tudta, melyik irány a helyes. A versenyzéshez is értett, és műszakilag is nagyon felkészült volt.

MH: Ha versenyre mész, mindig már a többiek előtt ott vagy. Láttalak a pálya körül sétálni. Láttalak Abu Dhabiban csütörtök délután, amint az utolsó kanyarnál állsz egyedül és az egyenest nézed.

CW: Egy utolsó csütörtöki ellenőrzés, ami minden másnál nagyobb hagyomány. A munka nagy részét már elvégeztem, szerdán már körbejártam a pályát. De jó még egy utolsó pillantást vetni rá és memorizálni a részleteket. Abu Dhabiban valószínűleg a bokszutca bejáratát nézhettem meg, elvégeztünk pár változtatást az utolsó két kanyarban a műfüves részen. Olyan dolgokat ellenőrzök, mint a rázókövek és az oszlopok a kanyarokban. Ellenőrzöm azokat a részeket is, ahol a pilóták valószínűleg megpróbálják átvágni a sikánt, és megpróbálom eldönteni, milyen lassítót tegyek oda, ha a rövidebb utat választanák.

MH: Mi volt például 2010-ben Koreával? Még készült, mikor ott voltál, utána pedig már arra értél oda, hogy az utolsó kanyarban túl közel vannak a falak. Az emberek azt mondták: „Az Isten szerelmére, mit gondoltak, ezt engedélyezni?”

CW: Pontosan. Általánosságban elmondható, hogy nem volt sima ügy. Általában választ kapok a legtöbb felmerülő kérdésre, mert ez aprólékos munka. Borzasztóan sok a munka, még mielőtt megnéznék egy pályát. Hatszor mentem el Delhibe, hogy biztos legyek benne, hogy nem ugyanaz, mint Korea, de a koreai esemény előtt csak kétszer voltam ott. Egyszer vagy kétszer még el kellett volna mennem. Nem lehetett volna olyan sok különbség, mert a munka sokat késett, tényleg nem volt készen. Azt mondom, 2011-ben sokkal jobb volt a helyzet.

MH: Napi 24 órát kell dolgoznod. Nyaralni szoktál?

CW: Igen.

MH: De egész télen dolgozol a technikai és sportszabályokon, az több oldalas.

CW: Tényleg, de nem kell az egészet újraírni minden évben. Csak kiigazítjuk. Bent ülök a technikai és sport munkacsoportok megbeszélésein. Ott döntünk az új szabályokról és vitatjuk meg a különböző lehetőségeket. Így én is képben vagyok mindennel.

MH: Élvezed?

CW: Természetesen. Még mindig élvezem a versenyt. Oké, nem úgy, mintha ott ülnék és tényleg versenyeznék – a két fő célom, hogy minden igazságosan és biztonságosan történjen – de azért tudom értékelni. Néha különböző dolgok elfedik előlünk, hogy mi történik a verseny során. Van már mindenféle rendszer és olyanok, akik figyelmeztetnek, hogy mi történik a pálya különböző részein. Nagyon jó az információáramlás.

MH: Van olyan kameraállás, ami szinte mindenre kiterjed?

CW: Néha kicsit kihagyogat, mert a helyi közvetítésre kell támaszkodnunk. De vannak CCTV kameráink – körülbelül 30 helyen a pálya körül –, így képet kapunk a pálya minden apró részletéről, amit tudunk szabályozni, vagy ki is tudjuk nagyítani, ha kell. Van négy vagy öt saját bokszutcai kameránk, amivel a bejáratot és a kijáratot figyeljük, és van még összesen 10 fedélzeti kameránk is, amik nem mindig vannak jókor, jó helyen, de az esélye megvan, hogy megtudd, amit akarsz. 2011-ben elkezdtünk használni egy Eseményfigyelő Rendszernek nevezett dolgot. Minden autón GPS-t használtunk, így ez a rendszer pontosan tudta, hol milyen eset történt. Így ha kiment a biztonsági autó és a rendszer azt észlelte, hogy két autó előzött, akkor jelzett, hogy 'lehetséges előzés a biztonsági autó alatt'. Automatikusan megtalált minden olyan képet is, amin a két érintett autó szerepelt. Ez megmentett attól, hogy végig kelljen böngészni az összes fotót, míg meg nem találjuk az esetet. Amennyiben úgy döntünk, hogy ennek helyt adunk, akkor az egészet felküldjük a felügyelői szobába, és így nekik is meglesz mindenük. Minden kép útra kész. Eddig fel kellett hívnom a pályabírókat, és el kellett mondanom nekik: „Azt hiszem, hogy az egyik autó előzött a biztonsági autó mögött a 32. körben,” nekik pedig végig kellett nyálazni az összes felvételt arról a körről, és megpróbálni megtalálni az esetet.

MH: Jó, hogy van egy ex-Forma-1-es pilóta a fedélzeten?

CW: Igen, nagyon jó. Néhány döntésünk hitelesebb lett a segítségével, bár természetesen nem mindenki ért egyet mindennel, amit mond. Mindig is lesznek nézeteltérések.

MH: Szerintem vicces, hogy például Jonesy ott legyen, mivel ő, hm… leszorította Nelsont a montreali rajtnál, 1980-ban. De pont ezért működik a dolog, ott volt és csinálta – hogy úgy mondjam.

CW: Egy kicsit olyan, mint én, tényleg! Erről jut eszembe, van egy szakmai találkozóm néhány perc múlva, úgyhogy mennem kell. Köszönöm az ebédet.

MH: Nem gond, Charlie. Köszönöm a beszélgetést. Találkozunk egy másik bokszutcában, valahol.

„Néha a fiúk előzés közben kiütik egymást.”

Lewis és Massa összeütköztek Suzukában – 2011 visszatérő témája. Whiting kitart amellett, hogy ugyan a DRS több balesetet okozott, mégis „sikeres”



FOTÓ: ANDY HONEL/LAT; LAT

Álomdebütálások

A szezonnyitó Ausztrál Nagydíjon Jean-Eric Vergne és Charles Pic is bemutatkozott a száguldó cirkusz közönségének, ám teljesítményük alapján messze elmaradtak attól a tíz nagy elődtől, akik emlékezetes futamot produkáltak F1-es debütálásukkor.

SZÖVEG: JAMES ROBERTS **FORDÍTOTTA:** NÉMETVÁRI LÁSZLÓ

Franciaország, 1961

Giancarlo Baghetti

Rajtkocka: 12., Verseny: 1.

Ezen a nagydíjon a Ferrari engedélyezte egy negyedik, privát autó indítását, melybe a 27 éves pilótát, Giancarlo Baghettit nevezte. Az olasz korábban két nem hivatalos Forma-1-es versenyen ülhetett volán mögé – melyeket meg is nyert –, Szirakuzában és Nápolyban. Baghetti Dan Gurney-vel haladt az élen, és az utolsó körben maga mögé is tudta utasítani a Porschét vezető versenytársát. Ezzel ő lett minden idők egyetlen olyan F1-es pilótája, aki a bemutatkozó versenyét meg tudta nyerni.



Brazília, 1989

Johnny Herbert

Rajthely: 10., Verseny: 4.

Bemutatkozó évét megelőzően Herbert csúnyán eltörte a lábát egy F3000-es balesetben, Brands Hatch-ben. Aztán, még mindig hatalmas fájdalmak közepette, de képes volt a negyedik helyen célba érni a Benetton volánja mögött az 1989-es szezonnyitón, Rióban. „Volt egy kemény bukkanó a hajtűkanyar előtt, és hagytam, hogy a lábam szabadon lógjon a pedálok körül. Amikor rámentem a kerékvetőre, az autó oldalához csapódott a sérült lábam. Elképesztően fájt, de hasznos is volt, mert hirtelen nem hogy fájdalmat, de a lábamat sem éreztem a verseny további szakaszában." Ha egy szóval kellene jellemeznünk: bátor!



Japán, 1993



Eddie Irvine

Rajthely: 8., Verseny: 6.

Korábban már versenyzett Japánban, de 1993-ban Eddie Irvine-t meghívta Jordan, hogy induljon Suzukában az idény végén. Esős körülmények között folyt a verseny, és Irvine mögött a futamot vezető Senna tűnt fel, hogy leköröz az ifjoncot. Nem ment olyan egyszerűen, az eset végül egy kis verseny utáni atrocitáshoz is vezetett. A világbajnok egy pofonnal regulázta meg a debütáló ír pilótát.

Ausztrália, 2001



Kimi Raikkönen

Rajthely: 13., Verseny: 6.

Fiatalkorát gokartban töltötte, de Kimi Raikkönen háta mögött mindössze egyetlen év állt a Formula Renault sorozatban, mielőtt bemutatkozhatott a Forma-1-ben, ami akkor hatalmas szenzációnak számított, és nagy port kavart. Nem is adtak neki normális szuperlicencet, csak hat versenyre. Az első versenyen aztán pontszerző helyen zárt, amivel elhallgattatta az őt kritizálókat. És Peter Sauber talán legnagyobb felfedezettje lett.



Dél-Afrika, 1965



Jackie Stewart

Rajtkocka: 11., Verseny: 6.

Az 1965-ös F1-es világbajnokság igen korán kezdetét vette. A szezonnyitó futamot Dél-Afrikában, East Londonban rendezték, mégpedig Újév napján. A dobogóra csak brit pilóták állhattak fel, hiszen a versenyt Jim Clark nyerte meg, John Surtees és Graham Hill előtt. Pontszerző helyen, a hatodik pozícióban végzett továbbá Jackie Stewart. A BRM volánja mögött az ifjú tehetség a soron következő öt futamon is hasonlóan jól szerepelt, majd még az évad során egy futamgyőzelmet is begyűjtött. Egy valódi sztár érkezett 1965-ben a Formula-1-be.

USA, 1968

Mario Andretti

Rajtkocka: 1., Verseny: kiesett

Mario Andretti hosszú várakozást követően 1968-ban, az USA Nagydíjon mutatkozott be az F1-ben, egy Lotus volánja mögött, pedig már egy hónappal korábban, Monzában is versenyezhetett volna. Azért nem valósulhatott meg az olasz debütálás, mert a nagydíj időmérőjét követően Amerikába utazott egy versenyre, melynek végeztével nem engedték Olaszországban rajthoz állni a futamon egy szabály miatt, ami kimondja, hogy 24 órán belül nem versenyezhet két széria keretein belül. Watkins Glenben aztán legyőzte Jackie Stewartot is a pole-ért folytatott küzdelemben, de a dobogóra már nem állhatott fel, mert autójában tönkrement a kuplung.



Argentína, 1972

Carlos Reutemann

Rajthely: 1., Verseny: 7



Amikor a Brabhamat eladták Bernie Ecclestone-nak, ő szinte azonnal szerződtette a fiatal tehetséget, Carlos Reutemannt. Az ifjú argentin már szerepelt nem hivatalos versenyeken, ahol rendre remek eredményeket produkált. Amikor a Buenos Aires-i versenypályán megszerezte az első rajtkockát a BT34-es volánja mögött, a hazai közönség valósággal felrobbant. A gumik elkopása miatt sajnos a versenyen végül visszacsúszott a hetedik helyre.

Argentína, 1980

Alain Prost

Rajthely: 12., Verseny: 6.

Miután a McLaren egy szerencsétlen szezont tudott maga mögött 1979-ben, úgy döntöttek, hogy fiatalítanak kicsit a csapaton, és az ifjú Alain Prost mellett tették le voksukat. John Watson partnereként, a F3-as bajnok egészen kivételesen mutatkozott be, miután a szezonnyitó Argentin Nagydíjon rögtön pontszerző helyen végzett. A következő, Brazil Nagydíjon még javítani is tudott, hiszen az ötödik helyen zárt, amivel megmutatta a világnak, hogy egy igazi tehetségről van szó, aki – mint később kiderült –, négy világbajnoki címig jutott.



Ausztrália, 1996

Jacques Villeneuve

Rajthely: 1., Verseny: 2.

Több ezer tesztkilométerrel a lábaiban érkezett meg az 1996-os szezonnyitóra a korábbi Indy 500-as győztes. Szenzációs időt autózott a Williams volánja mögött az időmérőn, és megszerezte a pole-pozíciót. Úgy tűnt, hogy ő lehet az első olyan pilóta Baghetti óta, aki megnyerheti a bemutatkozó versenyét. A futamon aztán hibázott egyet, és az autóját is megtörte kicsit, ami pont elég volt csapattársának, Damon Hillnek, hogy megszerezze a győzelmet. Maradt a második hely a fiatal kanadainak.



Ausztrália, 2007



Lewis Hamilton

Rajthely: 4., Verseny: 3.

Sokat segíthet egy újoncnak, hogy győzelemre esélyes pilóta legyen, amennyiben biztosítják számára az ehhez szükséges autót. 2007-ben a McLaren ezt megtette. Az időmérőn elért negyedik hely remek eredmény, de még kiemelkedőbb tett volt, hogy kétszeres világbajnok csapattársát, Fernando Alonsót előzte meg a rajtot követően, hogy végül a dobogóra állhasson első F1-es versenyén.

FOTÓ: LAT ARCHIVE; ROBERT CIANFLONE/GETTY IMAGES; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; PASCAL RONDEAU/GETTY IMAGES

HARAPÓS CSAPATFŐNÖK

PAUL STODDART F1-ES EMLÉKEI

Paul Stoddart 2001 és 2005 között a Minardi főnökeként a Forma-1 egyik legharapósabb csapatvezetője volt, aki körül mindig forrt a levegő. Már 7 éve nincs a száguldó cirkuszban, de egy ausztrál blognak adott mélyinterjúból kiderült, hogy szenvedélye és lelkesedése továbbra is a régi. Az AFM ebből szemezgetve eleveníti fel a milliárdos légiforgalmi vállalkozó Forma-1-es kalandjának fontosabb eseményeit.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR • FOTÓ: DPPI, AFM



„Azt hittem, meghalt valaki, de aztán rájöttem, hogy csak megkönnyebbültek, mert teljesítettük a lehetetlent.”

Hogyan csöppent a Forma-1 világába?

Fiatalabb koromban versenyeztem, majd vettem előbb egy, aztán több Forma-1-es autót. Volt olyan időszak is, amikor 77 darabot birtokoltam. Néhányat a BOSS-szériában versenyeztettem, de az nem volt az igazi. 1997-ben csatlakoztam szponzorként a Tyrrellhez.

Abban az évben a Spanyol Nagydíjon beszélgettem Ken Tyrrellel, és megtudtam, hogy el akarja adni a csapatot. Sajnos a British American Racing is tudomást szerzett erről, így velük kellett szembenéznünk. Őket a British American Tobacco finanszírozta, így gyakorlatilag teljesen üres csekkfüzettel működtek. A színfalak mögött magas rangú Tyrrell-személyiségek – köztük a tervező Dr. Harvey Postlethwaite – összeálltak a Hondával, és együtt elkészítettünk egy másik ajánlatot, amely nem járt ugyan sikerrel, de odáig jutottunk, hogy minden a rendelkezésre állt, kivéve az indulási jogot. Volt felszerelésünk, működő gyárunk, így gyakorlatilag egy indulásra váró Forma-1-es csapat voltunk. A Honda 1999-ben megkezdte a munkát, azzal a céllal, hogy 2000-től saját csapattal indulnak, de ez be is fuccsolt, mivel Postlethwaite elhunyt. Ekkor a Tyrrelltől a Hondához igazoló szakemberek munkanélküliek lettek, én pedig leigazoltam őket, és indítottunk egy Forma-3000-es csapatot. Ezzel párhuzamosan a kapacitásunkat kihasználva az 1998-as Tyrrell alapjain elkészítettük a kétüléses Forma-1-es autónkat, amellyel 1999 végén, 2000 elején rukkoltunk elő, és amelyet egy ausztrál, bizonyos Mark Webber vezetett. Mindeközben körbenéztem, és 1999-ben próbáltam beszállni a Jordanbe, 2000-ben pedig fontolgattam az Arrows felvásárlását is, egészen addig, amíg bele nem pillantottam a könyvelésükbe. Nem volt titok a bokszutcában, hogy szeretnék venni egy Forma-1-es csapatot, így decemberben kaptam egy telefonhívást azzal kapcsolatban, hogy a Minardi eladó és érdekel-e. Körülbelül tíz másodpercig gondolkodtam, mire igennel feleltem, és másnap már úton voltam Faenzába.

Mi fogadta a Minardinál?

Először csak be akartam köszönni, de hamar kiderült, hogy ha nem lépünk sürgősen, a csapat összeomlik. Pénzük egyáltalán nem volt, az emberek zöme is távozott már, ráadásul szegény Gabriele Rumi, a többségi tulajdonos rákos volt. Raktunk a csapatba néhány milliót, de ekkor még az átvilágítást sem csináltuk meg. Az első három-négy hétben csak lapátoltuk a pénzt, s amikor a csapat átvétele lezajlott, hat hetünk volt arra, hogy mindent elkészítsünk a melbourne-i nyitófutamra. A Ledburyben székelő cégem számos szerelőjét áthozattam Olaszországba, kibéreltünk egy hotelt és nekiláttunk. A szerelők addig dolgoztak,







Emlékezetes pillanatok: a Minardi 2005-ös búcsúja (balra), Channoch Nissany, az első izraeli F1-es pilóta (középen) és Baumgartner Zsolt indianapolisi egy pontja



Stoddart mindig is a sajtó érdeklődésének középpontjában állt, hiszen nem rejtette véka alá a véleményét

amíg csak bírtak állni. Számos kihívással találtuk szembe magunkat, a beszélt nyelv volt az egyik, de megépítettük az autót és sikerült bonyolítanunk egy célegyenestesztet is. A második autót már az Ausztrál Nagydíj hétvégéjén, a garázsban raktuk össze. Az egyik autónk így is eljutott a célig. A futam után büszkén léptem be a garázsba, ahol azt láttam, hogy a csapat tagjai könnyeznek. Azt hittem, meghalt valaki, de aztán rájöttem, hogy csak megkönnyebbültek, mert teljesítettük a lehetetlent. Az öröm könnyei voltak azok, így a Forma-1-es pályafutásom igazán látványos módon vette kezdetét.

Giancarlo Minardi hogyan viselte az átalakulást, azt, hogy attól kezdve már nem ő volt a nagyfőnök?
Őszintén szólva szenvedett, habár igyekeztem a lehető legjobb lenni hozzá. Engedtem, hogy megtartsa az irodáját, és minden tiszteletet megadtam neki. Egyébként nem volt egyszerű dolgom, mert különösen szigorú munkafelügyelő volt. Nevettünk is rajta, hogy van itt egy Minardi-maffia. Ezt az a csoport alkotta, akik már nagyon rég ott voltak, és egyébként elképesztően keményen dolgoztak. A nyelv komoly problémát jelentett számára, de elég szépen haladt az angollal, 2005 végére már majdnem folyékonyan beszélte.

Milyen volt Fernando Alonso 2001-ben, az első F1-es idénye során?
Már akkor is sejtettem, hogy valami különlegesre bukkantunk, amikor szerződtettük. Láttam, ahogyan megnyerte az esős Forma-3000-es futamot Spában. Hihetetlen volt, tökös versenyt futott. Fernandóval egyébként számos különleges pillanatot éltünk át, de az utolsó versenyére, Suzukára élénken emlékszem. Ha valahol, hát ott megmutatkozott, hogy mennyire tehetséges. Akkoriban még volt bemelegítő edzés vasárnap délelőttönként, és az volt a szokás, hogy a csapatok kevés üzemanyaggal hajszolták a jobbnál jobb időeredményeket. Épp egy megbeszélésről érkeztem vissza, és azt láttam, hogy vita van a mérnökök között, mert olyan döntés született, hogy ne csapolják le az üzemanyagot az autóból. Ez Fernandónak sem tetszett, ezért a futamon igyekezett demonstrálni a képességeit, mégpedig 53, egymást követő kvalifikációs körrel. Azok, akik akkor és ott tudták, hogy mire kell figyelni, tisztában voltak vele, hogy egy bajnok van születőben.

Hogyan hozta a Forma-1-be Mark Webbert?
Alex Yoong dúsgazdag maláj szponzorai tették lehetővé, hogy a 2002-es szezonra támogatók nélkül is szerződtetni tudtam Webbert. Melbourne-ben, az első futam időmérőjén 17. lett, ráadásul sikerült meggyőznöm a közönséget is, hogy velünk együtt járják el az esőtáncot. Ki gondolta volna, hogy másnap az első kanyar olyan sok embernek jelent majd problémát, és annyira jó lesz számunkra? Előbb aggódtam, hogy a mi autóink is belekeveredtek a perpatvarba, majd miután túlvészeltük, a piros zászló miatt rettegtem. Szerencsére ez nem következett be, a pályabírók letakarították a pályát, és útban voltunk a befutó felé. Ekkor még nem voltunk a pontszerzők között, de később, amikor kibontakozott a verseny, feljött az 5. helyre. Bár a kocsi pokolian rossz állapotban volt, mert elszállt a differenciálmű, Mark célba ért. A mai napig nem tudom, hogy a pokolban volt képes elautózni a kockás zászlóig…

Miért fenyegette a Concorde Egyezmény nyilvánossága hozatalával a nagyobb csapatokat 2003-ban?
Azt ígérték, hogy létrehoznak egy „túlélési alapot”, amellyel segítenek nekünk, a kisebb csapatoknak az akkoriban már nagyjából 10 millió dollárra rúgó motorköltségek kifizetésében, ha mi elfogadunk egy sor olyan szabályváltozást, amely számunkra kedvezőtlen volt. Elfogadtuk, de már Monacóban nyilvánvaló volt, hogy semmi nem történik, így Montrealra elegem lett. A tisztességért harcoltam. Sok mindennel készültem, jobban fel voltam készülve, mint bárki gondolta volna. Eddie Jordan addig a támogatásáról biztosított, ott azonban elvonult a többiekkel és Bernie-vel, s amikor visszatért, már teljesen más hangnemben beszélt. A mai napig sokat nevetek rajta, hogy aznap a szokásos „EJ” helyett „JJ”-ként, azaz Júdás Jordanként emlegettem. A sajtótájékoztatón kapott egy trükkös kérdést, amire percekig csak hümmögött. Picit alacsonyabban ültem, mint ő, és nyitva volt előttem a mappa, így jól láthatta az oldalakat, amelyeken mutogattam a különféle pontokat. Eddie látta, hogy mi az, és alig akarta elhinni, hogy nekem is megvan a dokumentum, de azt tudnia kellett, hogy felkészültem a tartalom ismertetésére is.





„Bár a kocsi pokolian rossz állapotban volt, mert elszállt a differenciálmű, Mark célba ért. A mai napig nem tudom, hogy a pokolban volt képes elautózni a kockás zászlóig…”

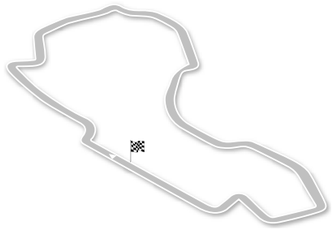
Mit gondol Baumgartner Zsoltról, aki 2004-ben versenyzett a Minardinál?
Az a pont, amit szerzett Indianapolisban, nagyon sokat jelentett nekünk. Zsolt egy szerethető, kedvelhető srác volt, aki mindenkivel jól kijött, míg Gimmi Bruniból a mérnököknek többször is elegük lett a szezon során. A pontot egyébként akár Gimmi is szerezhette volna, ha nem lett volna annyira csökönyös, bolond, és az autója nem sérül meg az első kanyarban.

Igaz-e, hogy a Toro Rossót manapság is Minardiként emlegeti?
2005 végén adtam el a csapatot a negyvenegyedik érdeklődőnek, a Red Bullnak, de a személyzet felét manapság is azok alkotják, akik a Minardinál dolgoztak, a gyár is ugyanaz a faenzai létesítmény, és a csapat lelke továbbra is Minardi. Számos változás, javulás történt ugyan, elég csak a büdzsére és az autóra gondolni, de végül sokunk számára, különösen nekem ez a csapat mindig Minardi marad. Számos interjút adtam az évek alatt, s tudom, hogy Toro Rossót kéne mondanom, de valóban még mindig Minardiként emlegetem őket.

Hogyan gondol vissza manapság Max Mosley-ra?
2004 körül történt vele valami, és „Mad Max” lett belőle. Egészen addig nagyon sok jót tett a sportágért, amit nem lehet elvenni tőle. Bernie nélkül a Forma-1 nem lenne egy pénzcsináló gépezet, Max nélkül pedig nem lenne olyan biztonságos a sport, amilyen manapság. Talán az változtatta meg, hogy éveken át próbált bizonyos dolgokat megváltoztatni, de mindig falba ütközött. 2004 májusa környékén elkezdte a saját útját járni, és szembement mindenkivel. A következő évre még rosszabb lett a helyzet, Ausztráliában csúnyán összerúgtuk a port, a bíróságon kötöttünk ki. Túl messzire ment Indianapolisban is, ahol mint tudjuk, gondok voltak a Michelin gumikkal. Annak a futamnak ott és akkor húsz autóval kellett volna lezajlania, de egyetlen ember, ő, megakadályozta ezt. Amikor van 130 ezer helyszíni és több tízmillió tévénéző, de egyetlen ember politikai csatározása miatt nem láthatnak normális versenyt, az nagyon szomorú…

Amikor Jean Todt a Ferrari csapatfőnöke volt, sokszor keveredtek összetűzésbe. Hogyan értékeli a munkáját az FIA elnökeként?
Valóban összecsaptunk párszor Todttal az évek során, de azt kell mondanom, hogy az FIA elnökeként átkozottul jól dolgozik. Elnöki tevékenysége kezdetén komoly próbáknak volt kitéve, de jól kezelte a helyzeteket, és sikerült visszaszorítania a politikát a sportból, ráadásul a céljai közül sok dolgot megvalósított már. Volt pár remek kezdeményezése, például az, hogy a sportfelügyelői testületnek legyen egy exversenyző tagja is. Nagyon remélem, hogy továbbra is jó irányba halad, és a politika helyett még inkább a sport játssza majd a főszerepet.

Ön mivel foglalkozik manapság?
A légiforgalmi üzletágban tevékenykedem, boldog és nyugodt vagyok. Természetesen nagyon hiányzik a versenyzés világa, a minden, ami azzal kapcsolatos. Ha tovább maradok, talán több pénzt csinálhattam volna, de úgy érzem, jól döntöttem, hogy akkor eladtam a csapatot. Mostanság az adja meg a pörgést, hogy évről évre eljövök az Ausztrál Nagydíjra a kétüléses programmal, amelyet megtartottam magamnak.



Melbourne – Albert Park Circuit
A pálya hossza: 5,303 km
Versenytáv: 58 kör – 307,574 km
Időjárás: száraz
Levegő hőmérséklete: 21-22 fok
Aszfalt hőmérséklete: 22-30 fok
Leggyorsabb kör: Jenson Button, 1:29,187

Kikapott a világbajnok

Button magabiztosan nyerte az évadnyitó Ausztrál Nagydíjat

Az utóbbi négy évben harmadszor diadalmaskodott Melbourne-ben Jenson Button, ezzel demonstrálta, amit a tesztek alatt még csak sejteni lehetett: a McLaren idén valóban megtörheti a Red Bull két éve tartó hegemóniáját.

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





Talán még soha nem előzött meg olyan felfokozott várakozás egyetlen évadnyitót sem, mint az idei Ausztrál Nagydíjat: a tesztidőszak homályos eredményei után versenyzők, csapatfőnökök, mérnökök, rajongók egyaránt remegve várták, hogy élesben is bemutatkozzon az idei mezőny, és felcsillanjon valami az idei erőviszonyokból. Azért csak „valami", mert a nyitány helyszíne, a melbourne-i Albert Park városi aszfaltcsíkja a világbajnokság egészére nézve relevánsnak semmiképp sem nevezhető.

Azt mindenképpen megmutatta a nyitóforduló, hogy volt alapjuk a jóslatoknak, amelyek szerint a McLaren a tavalyi évvel ellentétben idén érdemi eséllyel pályázhat a Red Bull skalpjára. Az első edzésnapot ugyan eső zavarta meg, Jenson Button és Lewis Hamilton révén a wokingiaké volt a legjobb köridő, s ez – igaz, fordított sorrendben – így volt az időmérő edzésen is. Míg a brit páros a délelőtti tréninget is uraló Hamilton vezérletével kisajátította az első sort, bombameglepetésre a két Red Bullnak csak a harmadik sor jutott: a házon belüli csatában Mark Webber hazai pályán gyorsabb volt Sebastian Vettelnél, nagyobb aggodalomra adott okot azonban a bikásoknak, hogy a párost az előszezon alapján jósolt Lotus-szenzációt részben beváltó Romain Grosjean, valamint a szintén ígéretes Mercedes veteránja, Michael Schumacher is maga mögé utasította.

Vettel 0,7 másodperces hátránya már-már kínosnak volt mondható, de nem annyira, mint a Ferrari kvalifikációs produkciója: Fernando Alonso ugyan a nyitónap mindkét edzését a 4. helyen zárta, ami reménységgel töltötte el az előszezont végigküszködő vörösök híveit, a Q3-ban végül egyik F2012-es sem volt jelen. A hétvége korábbi szakaszában több ízben is kicsúszó Felipe Massa simán kiesett és 16. lett, míg Alonso a döntő pillanatban hibázott: az autóját túlhajtó spanyol az első kanyar melletti kavicságyban zárta a középső fázist, így be kellett érnie a 12. rajthellyel. Nem jött ki a lépés Kimi Raikkönennek sem: a Lotus kötelékébe kétévnyi ralizás után visszatérő 2007-es világbajnok a 18. helyen kötött ki, miután rossz időzítés miatt rögtön az első felvonásban kihullott.

Button a futamon viszonylag simán aratott lélektanilag nagyon is fontos győzelmet: a rajtnál lelépte Hamiltont – aki azóta sem tudott érdemi magyarázattal szolgálni a gyenge indulásra –, és tanári autózással száguldott a kockás zászlóig. A 2. helyen mindössze 2,1 másodperces hátránnyal befutó Vettelnek egy érdemi esélye kínálkozott az előzésre: a Vitalij Petrov kiesése miatt elrendelt biztonsági autós fázist követő újraindításnál



1 Jenson Button

„Nagyszerű, hogy sikerült győzelemmel kezdeni az évet. A legnagyobb aggodalmam a biztonsági autó volt. Elillant az addigi előnyöm, és attól tartottam, hogy a késő délutáni időjárás miatt nem tudom melegen tartani az abroncsokat. Megoldottam, sikerrel vettem az újraindítást, és onnantól kontrollált tempóban elautóztam a célig."





Mindenféle

Lewis Hamilton pályafutása 20. pole-pozícióját szerezte meg az Ausztrál Nagydíjon, így jelenleg a pole-örökranglista 11. helyén áll, holtversenyben Damon Hillel és Fernando Alonsóval. A verseny legjobb körét is megfutó Jenson Button karrierje 13. diadalát aratta. A két brit teljesítményének köszönhetően a McLaren fennállása 50. tökéletes hétvégéjét produkálta: a rajtelsőség–leggyorsabb versenykör–győzelem vonatkozásában csak az 52 ilyet jegyző Williams, valamint a 86 hasonlót produkáló Ferrari előzi meg a wokingiakat.

Ha Maldonado nem szúrja el, Rubens Barrichello 2010-es szingapúri produkciója óta először szerezhetett volna 6. helyezést a Williams, de a gárda így is bizakodó, mivel sikerült megmutatniuk, hogy fennállása legpocsékabb idénye után idén képesek lesznek visszavágni. Minden jel arra utal, hogy **a középmezőny legtöbbet fejlődő csapata** a grove-i gárda, így a dél-amerikai érthetően túláradó optimizmussal tekintett a jövőbe: „A McLaren és a Red Bull erősnek tűnik, de nem vagyunk túlságosan lemaradva tőlük" – fogalmazott a venezuelai.

Kimi Raikkönen az előszezon után Melbourneben is küszködött az E20-as modell kormányművével: a finn pénteken kipróbált egy újabb beállítást, de mivel az nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket, a tesztidőszak végére kidolgozott alapbeállítással folytatta a hétvége hátralevő részében. „Kimi azt szereti, ha könnyű, de roppant precíz a kormányzás. A mostani kormányszervóval precíz ugyan a kormányzás, de nem eléggé könnyű Kimi vezetési stílusához. Most az a legfontosabb feladat, hogy készítsünk egy olyan hidraulikus rendszert, amely jóval erősebb a mostaninál, de ezzel nem áldozzuk fel a precizitást. Nagy erőkkel dolgozunk a megoldáson" – jelentette ki a futam után James Allison, a Lotus technikai igazgatója.



2 Sebastian Vettel

„Elégedett vagyok a mai nappal. Ez volt a legtöbb, amit elérhettünk. Gratulálok Jensonnak és a McLarennek, szerintem fantasztikus az autójuk, de a miénk is az. A második helyért sok pont jár, a tegnapi után szerintem sokan nem is hitték, hogy ilyen jó helyen végezhetek. Úgy gondolom, hogy az autónkban még rengeteg potenciál van."





A szabadedzéseken Alonso és Karthikeyan is megjárta a kavicságyat. A ferraris a futamon végül 4. lett, a túl lassú HRT pilótája el sem indulhatott

felcsillant előtte a remény, de nem talált fogást a sziklaszilárd briten.

Vettel egyébként a rajt után az 5. volt, de hamar megelőzte az előretörő Nico Rosberg Mercedesét, míg Schumacher a 11. körben váltóhiba miatt esett ki előle. Hamiltontól egy stratégiai húzással szerezte meg a 2. helyet: egy körrel tovább maradt a pályán, mint a 36. körben szervizelő brit, aki a futam hátralevő részében tehetetlen volt a némettel szemben. A rajt előtti hetekben szinte mindenki arra fogadott, hogy a tavaly magánéleti gondjai miatt a pályán is gyengébben muzsikáló 2008-as világbajnok idén visszavág a házon belüli fiaskóért, így mosolya Buttonéval ellentétben – érthető módon – nem volt őszinte a pódium legalacsonyabb fokán.

Webber futott célba a 4. pozícióban, s mivel hátránya mindössze 4,5 másodperc volt Buttonhoz képest, jól megmutatkozott, hogy mennyire kiélezett a küzdelem a két élbrigád között. Az ausztrál mögött Alonso zárt, megmentve a Ferrarit a teljes megszégyenüléstől: a spanyol végig szívósan, rámenősen vezetett, s amikor kellett, szerencséje is volt. A tavaly óta sokat javuló Williams versenyzője Pastor Maldonado a hajrában elképesztő nyomás alatt tartotta a spanyolt, aki talán nem is tudott volna végig előtte maradni, de az élete eddigi legjobb eredményére hajtó venezuelai



Pirelli-jelentés

„Az Ausztrál Nagydíj beváltotta az elvárásainkat, és teljesült a célunk, hogy nagyobb teret adjunk a stratégiáknak a gumikeverékek közötti különbség csökkentésével. A csapatok többet használták a médium gumikeveréket, mint a lágyat, a tavalyi gyakorlattal ellentétben. A stratégiák sokfélesége ellenére szoros küzdelem folyt az egész mezőnyben a legutolsó körig, ahol egy pilóta kiesett és a nyolcadik, kilencedik és tizedik helyezett gyakorlatilag egyszerre haladt át a célvonalon. Az abroncskopás és elhasználódás körönként 0,1 másodperc volt a lágy gumikeverék esetében – és az élen haladók kétszer álltak ki a sebes iram ellenére. Gratulálunk Jenson Buttonnak és a McLarennek elegáns győzelmükhöz, ahogy Mark Webbernek is, aki pályafutása legjobb eredményét érte el hazai pályán."

Paul Hembery, a Pirelli Motorsport igazgatója

3 Lewis Hamilton



„Kiábrándító, hogy nem sikerült győzni, de nem vagyok letört, számos lehetőségem lesz még a pontszerzésre. Szenvedtem egy picit, nem az én napom volt a mai, de a legfontosabb az, hogy sikerült megmutatnunk, nagyon gyors versenyautónk van. A bajnokság a kiegyensúlyozott teljesítményről szól, erre törekszem én is."



az utolsó körben rontott, falnak csapta az FW34-est és kiesett.

Maldonado bukása átrendezte a pontszerző zóna alsó régióját is: a futamot – akárcsak tavaly – idén is egy bokszkiállással teljesítő Sauber-reménység, Sergio Perez a 6. pozícióban autózva lassítani kényszerült a Williams-törmelékek miatt, Rosberg megtámadta, de a csata koccanást hozott, és mindkét autó defektet kapott. Rosberg járt rosszabbul, aki visszacsúszott a 12. pozícióba, míg Perez a 8. helyen kocogott célba a helyzetből profitáló csapattársa, Kamui Kobayashi, valamint a kavarodásnak köszönhetően az utolsó körben három helyet is javító Raikkönen mögött.

Daniel Ricciardo is pontokkal zárta pályafutása első hazai versenyét: a Toro Rosso tehetsége elmondani sem nagyon tudta, hogyan keveredett a legvégén a 9. pozícióba. A 13-as kanyarnál megelőzte hibázó csapattársát, az újonc Jean-Eric Vergne-t, akit az utolsó pillanatokban a Force Indiával az utolsó egységet felmarkoló Paul Di Restának is sikerült legyűrnie.



Az Ausztrál Nagydíj végeredménye

1	Jenson Button	McLaren MP4-27-Mercedes	58 kör, 1:34:09.565
2	Sebastian Vettel	Red Bull RB8-Renault	+ 2,1
3	Lewis Hamilton	McLaren MP4-27-Mercedes	+ 4,0
4	Mark Webber	Red Bull RB8-Renault	+ 4,5
5	Fernando Alonso	Ferrari F2012-03-21	+ 21,5
6	Kamui Kobayashi	Sauber C31-Ferrari	+ 36,7
7	Kimi Raikkönen	Lotus E20-Renault	+ 38,0
8	Sergio Perez	Sauber C31-Ferrari	+ 39,4
9	Daniel Ricciardo	Toro Rosso STR7-Ferrari	+ 39,5
10	Paul Di Resta	Force India VJM05-Mercedes	+ 39,7
11	Jean-Eric Vergne	Toro Rosso STR7-Ferrari	+ 39,8
12	Nico Rosberg	Mercedes F1 W03	+ 57,6
13	Pastor Maldonado	Williams FW34-Renault	baleset
14	Timo Glock	Marussia MR01-Cosworth	+ 1 kör
15	Charles Pic	Marussia MR01-Cosworth	+ 5 kör
16	Bruno Senna	Williams FW34-Renault	+ 6 kör

Nem értek célba

Felipe Massa	Ferrari F2012	46. kör
Heikki Kovalainen	Caterham CT01-Renault	44. kör
Vitaly Petrov	Caterham CT01 -Renault	38. kör
M. Schumacher	Mercedes F1 W03	10. kör
Romain Grosjean	Lotus E20-Renaul	1. kör
Nico Hülkenberg	Force India VJM05-Mercedes	1. kör

Nem indult:

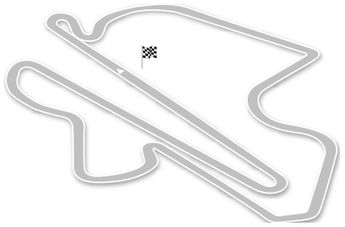
Pedro de la Rosa	HRT F112-Cosworth	DNQ
Narain Karthikeyan	HRT F112-Cosworth	DNQ

Mindenféle

Míg a Marussia érdemi tesztelés nélkül is képes volt legalább az egyik autóját eljuttatni a kockás zászlóig, a hasonlóan viszontagságos idénykezdetet produkáló HRT a rajtrácsig sem jutott. A küszködő, szenvedő spanyol kiscsapathoz késve érkezett meg néhány alkatrész, így Pedro de la Rosa autója csütörtök helyett csak péntek délután eshetett át a gépátvételen, majd miután a szabadedzéseken is csak keveset autóztak, a kvalifikáción – akárcsak tavaly – **fennakadtak a 107 százalékos szabályon,** és a versenybíróságtól sem kapták meg a kérvényezett külön engedélyt az induláshoz. Luis Perez Sala, a versenyzői múlttal is rendelkező csapatfőnök a történtek ellenére úgy vélte, voltak pozitívumai is az ausztráliai kiruccanásnak: a szakvezető szerint megmutatkozott, hogy az F112-es egy „fiatal, de komoly potenciállal bíró" versenygép, az alakulat pedig „új és ígéretes".

Fernando Alonso megmentette a totális leégéstől a Ferrarit, de nem rejtette véka alá: elégedetlen a Scuderia helyzetével. „Nem vagyunk elég gyorsak ahhoz, hogy a győzelemért harcoljunk, nyilvánvalóan nehezen indul számunkra a bajnokság. Pozitívum, hogy a vártnál kevesebb pontot veszítettünk, s kedvező az is, hogy a mezőny szoros, mert úgy tűnik, hogy idén akár tizenkét autó is lehet egy másodpercen belül, így két vagy három tized sokkal többet jelenthet, mint korábban" – mondta a kétszeres világbajnok. Alonso nem titkolta azt sem, hogy megkönnyebbült Maldonado kieséssével: „Sajnáltam, amikor a tükörben láttam, hogy mi történt vele, mert szerintem nagyon megérdemelte volna az ötödik vagy a hatodik helyet. Igaz, a kiesése egyben megkönnyebbülés is volt számomra" – méltatta a venezuelai sofőrt a spanyol.

Noha a biztonsági autós fázist követő újraindításnál a McLaren azt közölte Buttonnal, hogy nyugodtan tapossa a gázt, mert van kellő mennyiségű üzemanyag a McLarenben, utólag Martin Whitmarsh csapatfőnök meghökkentő kijelentést tett. **„Jócskán vészes volt"** – mondta Whitmarsh az üzemanyag-mennyiséggel kapcsolatban. „Ha nem visszafogva megyünk a futamon, egyik autó sem jutott volna el a célig, ezért a 8. körtől kezdve erőteljesen üzemanyag-takarékos módba kapcsoltunk. Úgy gondolom, megkérdőjelezhetetlen, hogy lehettünk volna gyorsabbak is." Aligha kétséges, hogy a szakember kijelentését a Red Bull elleni pszichikai hadviselés részeként kell értelmezni.



Sepang International Circuit
A pálya hossza: 5,543 km
Versenytáv: 56 kör – 310,408 km
Időjárás: esős, száraz
Levegő hőmérséklete: 25-26 fok
Aszfalt hőmérséklete: 24-29 fok
Leggyorsabb kör: Kimi Raikkönen, 1:40,722

Maláj mágia

Váratlan Ferrari-győzelem és Perez-meglepetés

Lewis Hamiltonnak Melbourne után Sepangban is csak egy 3. hely jutott a pole-pozíció után: az esős Maláj Nagydíjon a világ a feje tetejére állt, így Fernando Alonso győzött, aki az esélytelennek tűnő Ferrarival éppen csak maga mögött tudta tartani a Sauber szenzációs formát produkáló ifjoncát, Sergio Perezt.

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

Mivel az évad első két futamát mindössze egyetlen hét választotta el, úgy tűnt, nem kell sokat várni arra, hogy kiderüljön: mire megy a nyitányt megnyerő McLaren az erőviszonyokat Melbourne-nél sokkal jobban kidomborító Sepangban. Hamilton az első edzésnap mindkét tréningjén dominált, s mivel Michael Schumacher járt hozzá a legközelebb, úgy tűnt, nem alaptalanok a teóriák, amelyek szerint a tiltakozások ellenére újfent szabályosnak minősített hátsó szárny révén a Mercedes léphet elő a wokingiak kihívójává.

Erősítette a feltételezést az is, hogy az utolsó tréningen Nico Rosberg repítette élre a Mercedest, ráadásul a kvalifikáción is jól alakultak a csillagos egylet dolgai. Akárcsak az ausztráliai nyitányon, ezúttal is a McLareneké lett az első sor: Hamilton az első két selejtező fázisban még nem sokat mutatott, a Q3-ban viszont már első próbálkozásra megfutotta 1:36,219-es körét, amivel megcsípte a pole-pozíciót csapat- és honfitársa, a másfél tizeddel lassúbb Jenson Button elől. A meglepetés Schumacher volt, aki a Q2-ből csak egy késői körrel tudott továbbmenni, azonban pályafutása második felvonásának eddigi legjobb kvalifikációs eredményét produkálva a 3. rajthelyet szerezte meg.

Hasonlóan Melbourne-höz, a Red Bulloknak általános meghökkenésre ezúttal sem volt érdemi pole-esélyük: az energiaitalosoknál Mark Webber volt a gyorsabb, aki az éltrió mögé iratkozott fel, míg Sebastian Vettelt a Lotus 2007-es világbajnoka, Kimi Raikkönen is maga mögé utasította, igaz, a finnre a szabadedzések után végrehajtott váltócsere miatt öt rajtpozíciós büntetés várt. A 6. időt repesztő kétszeres világbajnok egyedüliként autózott a keményebb Pirelliken a Q3-ban: a pilóta nem titkolta, hogy a verseny első etapját szerette volna megnyújtani, jóllehet elárulta azt is, hogy mivel az RB8-as Red Bull zabálta a lágyabb keveréket, más választása nemigen volt a McLarenek ellen.

Romain Grosjean a 7. időt autózta az E20-as Lotusszal, maga mögé utasítva Rosberget, míg a legjobb tíz közé Alonso ezúttal gond nélkül hozta be a Ferrarit, s befért a felsőházba Perez is.

Vasárnap esős, kaotikus futamon alakult ki az Alonso–Perez–Hamilton dobogós hármas, a viadal bővelkedett váratlan eseményekben és izgalmakban.

Az égi áldás röviddel a rajt előtt eredt el, így a mezőny zöme intermediate abroncsokat választott a hol teljesen száraz, hol roppant nedves pályára. Hamiltonnak Melbourne-nel ellentétben ezúttal sikerült megőriznie a vezető helyet Buttonnal szemben, mögöttük azonban jókora kavarodás támadt:



1



Fernando Alonso

„Nem voltunk versenyképesek Ausztráliában és itt sem, de az volt a célunk, hogy minél több pontot szerezzünk. Be is gyűjtöttünk 25 pontot, ami szinte hihetetlen eredmény. Elismerem, némi szerencsére is szükségem volt ahhoz, hogy megőrizzem az első helyet Perezzel szemben. Biztos vagyok abban, hogy ez a vasárnap sokáig emlékezetes lesz.”



Kimi Raikkönen 5. helye elégedettségre adott okot a Lotusnál

a 6. helyről előretörő Grosjean a 3. pozícióért csatázva koccant Schumacher Mercedesével, s mivel mindketten megpördültek, Webber–Vettel sorrendben a két Red Bull, valamint Alonso lépett elő a McLarenek mögé. Grosjean a 3. körben végérvényesen kiszállt a küzdelemből, a kavicságyba csúszva feladni kényszerült a futamot.

Az eső egyre intenzívebben zuhogott, a Sauber pedig stratégiai huszárvágást vitt véghez: már az első kör végén behívták esőgumiért Perezt, aki ezzel alapozta meg kiváló eredményét. A következő néhány körben a riválisok is követték a közben egyre gyorsabb mexikói példáját, így a kerékcserehullám végére a közép-amerikai fenegyerek már a 3. helyen állt a McLarenek mögött, valamint Webber, Alonso és Vettel előtt: a spanyol annak köszönhetően ugrott a két Red Bull közé, hogy már a 4. fordulóban letudta a cserét, míg az energiaitalosok a következő fordulóban, egymás után tették ugyanezt.

A száguldás csak a 7. körig folytatódhatott: a viharossá váló időjárás miatt a versenyirányítás előbb a biztonsági autót küldte a pályára, majd a 8. körben – a 2009-es futamhoz hasonlóan – piros zászlóval közel egy órára félbeszakította a viadalt. A kényszerszünet előtt az élmezőny mögött a Toro Rosso újonca, Jean-Eric Vergne és a HRT-s Narain Karthikeyan keltett feltűnést: az intermediate abroncsok mellett kitartó francia a 7. helyen állt, az indiai pedig a 10. helyre lépett elő, azzal a húzással, hogy eleve esőgumikon rajtolt.



A helyi idő szerint 17:15-re kiírt újraindításra a biztonsági autó mögött, a versenyigazgató által kötelezően előírt esőgumikon került sor. A mezőny négy kört tett meg a Mercedes SLS AMG mögött, és közben a pálya állapota annyit javult, hogy újra lehetővé vált az interek használata. Button például azonnal a bokszba hajtott, ami jó húzásnak bizonyult: sikerült Hamilton elé kerülnie, de nem sokáig örülhetett, ugyanis egy előzési manőver közben nekikoccant Karthikeyan HRT-jének, autójáról leszakadt az első szárny jobb

Mindenféle

Lewis Hamilton pályafutása 21. pole-pozícióját szerezte a Maláj Nagydíjon, ahol Melbourne-höz hasonlóan újfent csapat- és honfitársával, Jenson Buttonnal osztozott az első rajtsoron. A 2008-as világbajnok legutóbb a 2009-es olasz és szingapúri futamon tudott egymás után rajtelsőséget szerezni, a McLaren pedig 2007 óta először tudta két, egymást követő futamon kisajátítani az első rajtsort: akkor Hamilton és Fernando Alonso három egymás utáni futamon, Monacóban, Montrealban és Indianapolisban rajtolhattak az első sorból.

Fernando Alonso pályafutása 28. győzelmét aratta Sepangban, és sikere nem csak a Ferrari korábban mutatott formája, hanem a statisztikai adatok alapján is kisebb csodával ért fel. Az utóbbi évtizedben csak hétszer fordult elő, hogy valaki a spanyol által elfoglalt 8. rajthelynél rosszabb pozícióból diadalmaskodott, olyan viszont egy sem volt közöttük, hogy a győztes csak a 7. leggyorsabb kört jegyezte, ahogyan az a spanyollal történt.

Noha a Lotus és a Red Bull Melbourne után Sepangban is feszegette, legális-e a Mercedes által alkalmazott, **„szuper-DRS”**-ként is emlegetett hátsó szárny, offenzívájuk újfent kudarcot vallott. Charlie Whiting, az FIA műszaki főguruja ismételten legálisnak minősítette a megoldást: „Ez a rendszer teljesen passzív” – indokolt a szakember – „Nincsenek mozgó komponensek, nincs összeköttetésben a futóművel, sem a kormányzással, sem mással. Nem látok olyan szabályt, amely tiltaná ezt a megoldást.”



2 Sergio Perez

„Csodálatos érzés volt a dobogón állni, ráadásul szerintem a győzelem is elérhető közelségben volt. A versenyen kétszer is nagyon közel kerültem Alonsóhoz. Az utolsó fázisban a kemény keverékű abroncsok nagyon koptak, nem volt könnyű a helyzetem, és ki is sodródtam. Ez még csak a második futam volt 2012-ben, így csodálatos évad vár ránk."

oldala, így újra a boksz felé kellett vennie az irányt és ezzel el is tűnt a mezőnyben.

Hamilton számára is balszerencsésen alakultak a dolgok: a csapattársa után egy körrel szervizelő sofőrnek elszúrták a kerékcseréjét, így Alonsónak a bokszban sikerült elé kerülnie. Perez a 15. körre halasztotta a cserét, amivel a Ferrarit és a McLarent is átugrotta, igaz, a spanyol hamar visszakerült a mexikói elé. Ezzel gyakorlatilag ki is alakult a befutó sorrendje, az izgalmak azonban csak ekkor kezdődtek.

Alonso meglépett ugyan, de Perez elképesztő hajrát produkált, s mivel az előszezonban is villogó C31-es Sauber a futam utolsó fázisában a mexikói által választott kemény abroncsokon is látványosan gyorsabb volt, mint a középkemény Pirelliken gördülő Ferrari, hamar lőtávolba került. 7 körrel a leintés előtt a svájci csapat rászólt, hogy ne kockáztasson, Perez azonban tovább űzte-hajtotta Alonsót, de a hátsó egyenes előtti kanyarnál





rontott, kisodródott, és már nem volt annyi kör hátra, hogy újra támadópozícióba kerüljön a spanyolhoz képest.

A 3. helyen autózó Hamilton nem tudta veszélyeztetni az élen haladó párost, Vetteltől azonban sikerült megszabadulnia. A kétszeres világbajnok címvédő a 4. helyen haladva egy lekörözés során koccant Karthikeyannal, defekt miatt a 47. körben kerékcserére kényszerült, így a 11. helyen végzett, míg kálváriájának köszönhetően a 4. helyre csapattársa, Webber lépett elő.

Raikkönen harciasan, szemlátomást nagy kedvvel versenyezve lett 5., s a végére olyannyira begyorsult, hogy megfutotta a leggyorsabb kört is. Bruno Senna végzett a finn mögött, a Williams versenyzőjének a melbourne-i csúfos szereplés után sikerült helyreállítani a renoméját: az első körben nekicsúszott csapattársának, Pastor Maldonadónak, így az első szárny cseréje után a mezőny végéről sikerült felkapaszkodnia.

Profitált a kavarodásból a Force India is, a silverstone-i csapat kettős pontszerzésnek örülhetett: Paul Di Resta és Nico Hülkenberg a pályafutása első pontjait begyűjtő Vergne-t fogta közre a 7-9. helyeken. A 10. helyen Schumacher futott be, aki némi szerencsével jutott az utolsó ponthoz: a rajt utáni Grosjean-affér miatt visszacsúszó hétszeres világelső a Vettel – Karthikeyan incidensnek, valamint

Pirelli-jelentés

„Ez a verseny a tavalyi kanadaira emlékeztet, melyet szintén felfüggesztettek az égszakadás miatt. Az eső megint furcsa körülményeket és kiemelkedő teljesítményeket teremtett, mint például Alonsóét vagy Perezét, akik a mezőnyt vezették. A verseny újraindítása után a pilótáknak figyelniük kellett arra, hogy megfelelő hőmérsékleten tartsák – a vegyes viszonyok között igen eltérően viselkedő – intermediate abroncsot. A két első helyen végző pilóta egészen eltérő stratégiát követett: Alonso médium abroncson, Perez pedig kemény gumikeveréken futott az utolsó kiállás során, mely jól mutatja, hogy a gumikeverékek közötti teljesítménybeli különbség csökkentése még szorosabb versenyt eredményez. Gratulálunk Bruno Sennának, aki a hatodik hellyel pályafutása legjobb helyezését érte el."

Paul Hembery, a Pirelli Motorsport igazgatója

3 Lewis Hamilton



„Boldogabb lennék, ha olyan pozícióban végeztem volna, ahonnan kezdtem a futamot, de a másik két srác tényleg fantasztikus munkát végzett. Mindent megpróbáltam, hogy elcsípjem őket ezen a rendkívül eseménydús futamon. Igyekeztünk megtalálni a megfelelő időzítést, hogy az esőgumikról interekre váltsunk. Talán picit elkéstünk...



Maldonado újabb balszerencséjének köszönhette az eredményét. A Williams venezuelai tehetsége Melbourne-ben saját hibája miatt veszítette el a 6. helyet az utolsó körben, ezúttal pedig egy motorhiba fosztotta meg a 10. pozíciótól.

Daniel Ricciardo ért célba a 12. helyen a Toro Rossóval, maga mögött tudva Rosberget, valamint Buttont, aki küszködött a gumikkal, így képtelen volt ledolgozni a Karthikeyan-ütközés következtében összeszedett hátrányt. Nagyobb vesztes volt Felipe Massa: míg Alonso nyert, a 12. helyről induló dél-amerikai csak a 15. pozíciót mondhatta magáénak.

A Maláj Nagydíj végeredménye

1	**Fernando Alonso**	Ferrari F2012-03-21
		56 kör, 2:44:51.852
2	**Sergio Perez**	Sauber C31-Ferrari
		+ 2,263
3	**Lewis Hamilton**	McLaren MP4-27-Mercedes
		+ 14,591
4	**Mark Webber**	Red Bull RB8-Renault
		+ 17,688
5	**Kimi Raikkonen**	Lotus E20-Renaul
		+ 29,456
6	**Bruno Senna**	Williams FW34-Renault
		+ 37,667
7	**Paul Di Resta**	Force India VJM05-Mercedes
		+ 44,412
8	**Jean-Eric Vergne**	Toro Rosso STR7-Ferrari
		+ 46,985
9	**Nico Hulkenberg**	Force India VJM05-Mercedes
		+ 47,892
10	**Michael Schumacher**	Mercedes F1 W03
		+ 49,996
11	**Sebastien Vettel**	Red Bull RB8-Renault
		+ 1:15,527
12	**Daniel Ricciardo**	Toro Rosso STR7-Ferrari
		+ 1:16,828
13	**Nico Rosberg**	Mercedes F1 W03
		+ 1:18,593
14	**Jenson Button**	McLaren MP4-27-Mercedes
		+ 1:19,719
15	**Felipe Massa**	Ferrari F2012
		+ 1:37,319
16	**Vitaly Petrov**	Caterham CT01-Renault
		+ 1 kör
17	**Timo Glock**	Marussia MR01-Cosworth
		+ 1 kör
18	**Heikki Kovalainen**	Caterham CT01-Renault
		+ 1 kör
19	**Pastor Maldonado**	Williams FW34-Renault
		+ 2 kör
20	**Charles Pic**	Marussia MR01-Cosworth
		+ 2 kör
21	**Pedro de la Rosa**	HRT F112-Cosworth
		+ 2 kör
22	**Narain Karthikeyan**	HRT F112-Cosworth
		+ 2 kör

Nem értek célba:

Kamui Kobayashi	Sauber C31-Ferrari	46. kör
Romain Grosjean	Lotus E20-Renault	3. kör

Mindenféle

Hangsúlyozottan nem ellentámadásként, de a Mercedes is bepanaszolta a Red Bullt, mégpedig azzal a gyanúval, hogy az energiaitalosok a motorvezérlésre vonatkozó szabályok által engedélyezett **négy hengernél többet működtetnek** az autók lassításánál. Bár a csillagos márka hangfelvételekkel is próbálta bizonyítani igazát, az FIA nem találta igazoltnak a szabályszegést. „Csak tudni szerettük volna, hogy van-e erre lehetőség a Forma-1-ben. Ha ilyen esetekben nem kérsz pontosítást, akkor nem végzel elég jó munkát. Ez nem támadás volt, pusztán pontosítást kértünk. Jómagam nyitott vagyok és egyenes ezzel kapcsolatban" – nyilatkozta Norbert Haug, a Mercedes sportigazgatója.

Perez révén **Mexikó 41 év után ünnepelhetett** Forma-1-es dobogós helyezést, akkor Pedro Rodrigues végzett a 2. pozícióban, az 1971-es Holland Nagydíjon. Nem csoda, hogy Felipe Calderón kormányfő is gratulált a Twitteren ifjú honfitársának, aki 22 évesen és 28 naposan minden idők nyolcadik legfiatalabb dobogósa lett, s mivel egy darabig vezetett is, az F1-történelem hatodik legfiatalabb, az élen autózó versenyzőjévé avanzsált. „A kiskutyám, Frida a közelmúltban pusztult el, emlékének ajánlom ezt a csodálatos eredményt. Köszönöm Istennek, a családomnak és természetesen Carlos Slimnek, aki nagyon sokat tett azért, hogy én itt lehessek" – mondta a futam után a közép-amerikai tehetség.

Karthikeyan és Button a futam után tisztázták incidensüket, mindketten versenybalesetnek minősítették azt, a **Vettel-affér** viszont felborzolta a kedélyeket. Emiatt az indiait utólagos bokszon áthajtós büntetéssel sújtották, ami ilyen esetekben automatikusan 25 másodperces időbüntetésre változik, ráadásul egy jót üzengettek is egymásnak a némettel. Vettel „idiótának" és „uborkának" titulálta Karthikeyant, aki „hisztis kisbabának" minősítette a címvédőt. Mivel Vettel az eset után a fedélzeti kamerán keresztül is jól látható módon beintett a HRT-sofőrnek, az is felmerült, hogy magatartása miatt büntetést érdemelt volna, ez azonban végül elmaradt.



PILÓTÁK	AUS	MAL	CHN	BHR	ESP	MCO	CAN	EUR	GBR	DEU	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	KOR	IND	ABD	USA	BRA	
F. ALONSO	10	25	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	35
L. HAMILTON	15	15	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	30
J. BUTTON	25	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	25
M. WEBBER	12	12	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	24
S. PEREZ	4	18	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	22
S. VETTEL	18	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	18
K. RAIKKONEN	6	10	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	16
B. SENNA	0	8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	8
K. KOBAYASHI	8	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	8
P. DI RESTA	1	6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	7
J-E. VERGNE	0	4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	4
D. RICCIARDO	2	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2
N. HULKENBERG	–	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2
M. SCHUMACHER	–	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1
N. ROSBERG	0	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0
P. MALDONALDO	0	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0
T. GLOCK	0	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0
C. PIC	0	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0
F. MASSA	–	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0
V. PETROV	–	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0
P. DE LA ROSA	–	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0
H. KOVALAINEN	–	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0
N. KARTHIKEYAN	–	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0
R. GROSJEAN	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

KONSTRUKTŐRÖK	AUS	MAL	CHN	BHR	ESP	MCO	CAN	EUR	GBR	DEU	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	KOR	IND	ABD	USA	BRA	
McLaren Mercedes	40	15	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	55
Red Bull Racing	30	12	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	42
Scuderia Ferrari	10	25	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	35
Sauber	12	18	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	30
Lotus	6	10	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	16
Force India	1	8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	9
Williams	0	8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	8
Toro Rosso	2	4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	6
Mercedes	0	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1
Marussia	0	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0
Caterham	0	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0
HRT	–	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0

MASSA MEGY?

Felipe Massa számára vadonatúj F2012-es épített a Ferrari a Maláj Nagydíjra, de ez sem segített a reménytelenül lassú brazilon. Ugyan a futam után felmerült, hogy már Európára lecserélik, és Perez ül a helyére, a csapat védelmébe vette a brazilt, akiről elterjedt: azért ennyire kíméletes vele a Ferrari, mert a futamokon mozgó laboratóriumként használják. Állítólag az ő autójában tesztelik az F2012-es átszabott verziójának komponenseit, és ez nyomja rá a bélyegét a teljesítményére.



TIPPELJ ÉS NYERJ!





A FORMULA.HU ÉS AZ AVPLANET.HU KÖZÖS TIPPJÁTÉKA

MINDEN F1-ES NAGYDÍJAT KÖVETŐEN KISORSOLUNK EGY WAYTEQ X850-ES NAVIGÁCIÓS RENDSZERT, AZ ESZTENDŐ VÉGÉN PEDIG A TIÉD LEHET EGY ÁLTALAD KIVÁLASZTOTT TÁBLAGÉP

RÉSZLETEK: WWW.FORMULA.HU VAGY WWW.FACEBOOK.COM/FORMULA.HU

A 2012-es idényre meghirdetett játékunkon, minden F1-es nagydíjat követően kisorsolásra kerül egy WayteQ X850-es navigációs rendszer. A játékosoknak nincs más teendőjük, mint megjósolni az aktuális nagydíjak versenyének első három helyezettjét, valamint válaszolni az alkalmanként feltett külön kérdésre. A nyereményért nincs szükség pontos tippre, csak a részvételre és a feltett kérdésre adott helyes válaszra. Az év végi fődíjra azok esélyesek, akik minden egyes feltett kérdésre helyesen válaszoltak, valamint a 20 versenyből 15-re elküldték tippjeiket az első három helyezettet illetően. A Brazil Nagydíjat követően vagy egy iPad, vagy egy Samsung Galaxy táblagép legújabb modellje kerül kisorsolásra. A tippeket minden alkalommal, az időmérő edzés kezdetéig kell eljuttatni a Formula.hu szerkesztőségének, a következő levelezési címre: levelezés@formula.hu

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

Áprilisi 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!

Előrendelési akció

2012-es termékekre -10%!



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

www.gpshop.hu

Az 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

AZ EMBER!



Vance Packard, a később világhírűvé vált fogyasztóvédő ügyvéd már a múlt század közepén leszögezte a Tékozlók című könyvében, hogy: „...az ötvenes évek eleje óta mindenki tud jó autót gyártani, rossz autó tehát ma már nincsen!" – majd miután ő szériakocsikról beszélt, hozzátette, hogy: „...ma már azon dolgoznak a gyártók, hogy csak annyira jó autót készítsenek, amelyek az általuk meghatározott idő múltán romlanak el".

Miután én meg a Forma-1-ről szándékozom beszélni, az idézetnek ezt a második részét akár el is hagyhattam volna, annak ellenére, hogy itt is erről (is) van szó, hiszen ezért vannak négy órás, nyolc órást, stb. motorok, és szó sincs végtelen élettartamról.

Arról viszont igen, hogy a mai Forma-1 világbajnoki mezőnyében nincsenek rossz versenyautók, legfeljebb csak kevésbé ütőképesek vannak. És éppen Niki Lauda mondta ki a sepangi verseny után, hogy az idei világbajnokság legnyilvánvalóbb ténye, hogy a legkiemelkedőbb és a legkevésbé ütőképes versenyautók közötti valós különbség rendkívül kicsire zsugorodott. Ha nem így lenne, akkor a bűn rossznak, elhibázottnak tartott idei Ferrarival Alonso, lett légyen bármilyen zseniális is, nem tudott volna nyerni. Vagy ami még erősebb adu: a fiatal Perez nem ért volna oda a második helyre a „kölcsön" Ferrari-motorral épített Sauberjével, amely ráadásul a verseny egy jelentős részében látványosan gyorsabb volt az eredeti Ferrarinál!...

Igaz, erre ott van magyarázatul Peter Sauber megjegyzése, miszerint az ő autójuk „svájci minőség", ez a siker titka.

> „Vettel az idén nem ugyanaz, mint volt eddig. Fáradtabb, sápadtabb, nincs a humoránál."

Én azonban még véletlenül sem szándékozom leragadni az autóknál. Sőt! Éppen, hogy a versenyzőkről, ezeket az oktalan gépeket vezető emberekről szándékozom értekezni. Mégpedig azért, mert a nézői, szurkolói agyakat véleményem szerint a kollégáim szerte a világon, megint igyekeznek elvinni a sok-sok technikai maszlag világába. Gondolom annak okán, mert az akkora terület, s olyannyira átláthatatlan, hogy ott a „messziről jött" ember mondhat, amit akar. A kacsacsőrű emlősre emlékeztető orrú, csúf (de legalább gyors) autók, a Pirelli immár ötvenféle gumijai oly mértékű muníciót jelentenek a tömegek kábítására, hogy kitart az messze az idény végén túl is.

Ha jól számolom, én éppen a harminckilencedik idényemet kísérem figyelemmel, és nem is csak nézőként, hanem dolgozóként. És higgyék el nekem, hogy már első versenyre (1974) sem azért mentem (mentünk) el, hogy a fekete-arany Lotust lássuk, hanem, hogy Emerson Fittipaldit! Pedig az a Lotus sem volt kutya!

Ennek megfelelően az idén sem a sok stilizált szemétlapátot (nézzék csak meg oldalról az orrokat azokkal a terelőszárnyakkal!) akartam nézni, hanem az emberekre, konkrét versenyzőkre voltam kíváncsi.

Kimire, Schumira, Grosjean-ra, Hülkenbergre, Perezre, Vettelre, de az ausztrál futam sajnos nem kényeztetett el, akiket látni akartam, azok hamar kifogytak a versenyből, vagy nem egészen úgy muzsikáltak, ahogyan szerettem volna. De aztán Sepang végre megadta, amire vártam! Igen, jól láttam én, hogy Vettel az idén nem ugyanaz, mint volt eddig. Fáradtabb, sápadtabb, nincs a humoránál, nem nyiratkozott meg, s amikor a verseny esőszünetében Alonso lelkesen magyarázott valamit neki, harmadszorra se értette meg. Talán emiatt maradt le.

Grosjean sajnos azt hozta, amit vártam. Két verseny, két kudarc. Lehet a világ leggyorsabb versenyzője, ha esze nincs, és megy, mint a vakegér. Abban a pillanatban amikor megelőzte Schumachert, már biztos volt, hogy elesnek, csak ki kellett várni még azt a három másodpercet.

Apropó, Schumi. Nyilván másnak is feltűnt, hogy azóta, amióta állítólag jó a Mercedes autója, azóta Schumacher kiváló edzésidőket fut, és mindig megelőzi a nagy fiatal tehetséget, Rosberget. Akinek a két első versenye tragédia, akármit mondjanak is az okáról...

De nem fogok név szerint végigmenni az egész mezőnyön, pedig lenne mit mondanom arról, hogy ma Hülkenberg (a tavaly kihagyott Hülkenberg) volt a legjobb német a versenyben. És nem lenne érdektelen a McLarenesekről sem beszélni: hiszen ma ők a legerősebb különítmény a mezőnyben. Viszont a fölényüket egyik alkalommal sem érvényesítették száz százalékban.

Ám száz szónak is egy a vége: ha lehet, kérem, ne vesszenek el a technikai abrakadabra sötétjében. Figyeljenek helyette az autóban ülő emberekre! Azokra a fiúkra, akik irányítják ezeket a szörnyeket! Mert nem véletlen az, hogy egyikük nyer egy ugyanolyan Ferrarival, mint amilyennel a másikuk a mezőny végén kullog. És nem véletlen az sem, hogy amint Kimi Raikkönen beleült az egyik Lotusba, azonnal lett egy újabb ütőképes csapata! Tessék figyelni, hogy melyik versenyző mennyi pluszt képes adni rozoga versenygépe teljesítményéhez, melyik képes és melyik nem sikerre vinni a vasat! Azon vitatkozni sem érdemes, hogy ebben a sportágban a technika az alap. De ne hagyják elvarázsoltatni magukat a Pirelli színes kaleidoszkópjával. Minden gép csak egy oktondi, buta szerkezet, amíg az ember lelket nem lehel bele.

Mint például a számítógépem, amelybe mindezt beleleheltem. (Mert magától egy szót se írt volna.)



GP2

Luiz Razia	31
Davide Valsecchi	24
James Calado	19
Esteban Gutierrez	18
Felipe Nasr	18
Max Chilton	1

GP2

Maláj évnyitó

Az igazi GP2-es őskövület – immár ötödik GP2-es évadát kezdő - Davide Valsecchi állította a malajziai pole-ba Romain Grosjean tavalyi bajnokautóját (DAMS), ám az első futam kezdetén Luiz Razia lerajtolta az olaszt, és meg sem állt a célig. Valsecchi a negyedik helyre visszaesve kezdte meg a felkapaszkodást, amely végül (Leimer és Coletti előtt) a dobogó második fokáig vezetett. A 7-8. helyen a Lotus-duó, a mexikói Gutierrez és James Calado futott be: a másnapi sprintfutam fordított felállású rajtját követően a brit fiú végül megtartotta előnyét, így tavalyi, versenynaptáron kívüli Abu Dhabi-beli győzelmét követően immár hivatalosan is feliratkozott a nyertesek névsorába. Az évad egyik esélyesének kikiáltott (az első futamban negyedikként leintett) Leimer ezúttal még a dobogó közelébe sem került, nem úgy, mint az újonc brazil Felipe Nasr, aki a január végi daytona-i 24 órás után (Michael Shank-Riley) újabb „elsőbálos” bronzéremmel villantotta meg egyedülálló tehetségét.

USA

Klónozzák a Nürburgringet

Első olvasatra kissé elmebeteg ötletnek tűnik, pedig igazából semmi sem szól az ellen, hogy az egyik legkeresettebb autós tesztpályából kettő is legyen a földgolyón! Hacsak az nem, hogy az említett tesztpálya 22,8 kilométeres, 73 kanyart foglal magába és a legnagyobb múltú létesítmény az autósport világában. A Speedway Motorsports részvénytársaság - amely máris kilenc amerikai (többnyire ovál-) pálya felügyeletét látja el – Nevada állam anyagi támogatásával kívánja megépíteni a Nürburgring-Nordschleife kombináció élethű, méretarányos másolatát, amelyhez egy 32 négyzetkilométernyi területet szemeltek ki Las Vegas közelében. A Nordschleife egyedülálló, 300 méteres szintkülönbsége minden bizonnyal „ellaposodik” majd némileg a nevadai sivatagban, ám a projekt vezetője, Bruton Smith szerint a kizárólag tesztpályaként üzembe lépő „klón” előnye a helyszín egyenletesen jó klímája, és az évi 12 hónapos rendelkezésre állás lehet – a szeszélyes időjárásáról elhíresült eredetivel szemben. Az elképzelés merész, ám csakis azon európaiak számára tűnik őrültségnek, akik még nem látták Párizs, New York és egyéb nagyvárosok részleteinek élethű másolatát Vegas egyes kerületeiben - így nem tudhatják, hogyha egy amerikai egyszer valamit a fejébe vesz...



HAZAI



ÖSSZEÁLLÍTOTTA: CSIKI GÁBOR

Nissannal az Olimpiára

A Londonra készülő Berki Krisztián a Nissan Hovány és a Felix Promotion jóvoltából egy gyönyörű, fekete Nissan Qashqait kapott egyéves használatra. Az autó összetéveszthetetlen bármelyik másikkal, s nemcsak a „BERKI-01” rendszám miatt, hanem azért is, mert mindkét oldalát egy matrica díszíti – Berki Krisztiánról a lovon, válogatott szerelésben, gyakorlat közben.

AUTOGP



Erős kezdés

A monzai évadnyitó alaposan rácáfolt azokra, akik az AutoGP-t állástalan és pénztelen ex-GP2-es, GP3-as pilóták átmeneti gyűjtőtáborának tekintik. Az anyagi csődtől épphogy megmenekült SuperNova pilótája, Adrian Quaife-Hobbs és a tavalyi GP2-es mezőny szürke eminenciása, a norvég Pal Varhaug közé olasz utánpótlás-bajnokságokban edződött tinédzserek, Szergej Sirotkin és Sergio Campana ékelődtek a monzai rajtrácson, ám mindkettőjük végül balszerencsés hétvégét könyvelhetett el. Az orosz fenegyerek az első futam rajtjánál lefullasztotta autóját (a győztes Hobbs lett), míg a tavalyi olasz F3-as bajnok Campanát csapata (MLR71) szabályismereti hiányosságai miatt sújtották időbüntetéssel. (A másodikban – amely a briliáns kerékcseréért csapatának hálás Pal Varhaug győzelmével végződött – Ricci kiforgatásáért „drive-throught”-t kapott.) A valenciai első futamban Sirotkin huszárosan bizonyította a telemetrikus adatok „gyanúját”: nem csak azt, hogy mindenkinél gyorsabban tud autózni, hanem, hogy a taktikai érzéke is igen fejlett. Az utolsó pillanatig húzott gumiválasztásával, majd Hobbs „átugrásával” szinte rajt-cél győzelmet szerző orosz a második futamban is felfért a dobogóra (öt helyet javítva), a Kumho gumikkal ezúttal már kibékülő tabella-éllovas, valamint a csapatának (Campos) hazai pályán ezüstöt szerző Facu Regalia társaságában.

AUTOGP

Adrian Quaife-Hobbs	77
Pal Varhaug	56
Szergej Sirotkin	51
Chris Van der Drift	37
Daniel de Jong	37
Facu Regalia	35

F3 EB

Betétfutam

Újabb fából vaskarika: a tavaly kitalált, egyes kijelölt versenyeket magába foglaló „International Trophy” kétes fogadtatása után (bajnok Roberto Merhi) az FIA a német és brit szervezőkkel karöltve eleveníti fel a 26 éve elfeledett „F3 Európa-bajnokság” nimbuszát. Persze, ezúttal is mindössze arról van szó, hogy a kóros részvételi hiánnyal küzdő Euroszéria (a DTM betétprogramjául szolgáló) versenyei mellé a jóval népszerűbb és olcsóbb brit bajnokságból jelölnek ki futamokat, és címkéznek fel immár Európa-bajnoki, illetve FIA-matricával – a zandvoorti hagyományos „Masters” és a macaói évzáró versenyeket nélkülözve a naptárból. A legerősebb csapatok vezetőit (pl. a Carlin és Fortec) így aztán szinte lehetetlen rávenni arra, hogy nehéz gazdasági időkben a drágább megoldást válasszák, ezért az Európa-bajnokság kitalálói csábító



prémiumot lebegtetnek a legeredményesebb fiatalok szeme előtt: az év végi három legjobb versenyző mindegyike két napig tesztelhet egy F2-es, az ezüstérmest emellett egy DTM-autó, míg a bajnokot egy F1-es cockpit várja majd egy próba erejéig. Hogy sikeres lesz-e az új kezdeményezés, arról az április végi évadnyitót követően (Hockenheim) többet tudunk, mindenesetre a törzssorozat Euroszéria spanyolországi kollektív tesztelésén toronymagasan leggyorsabb svéd Felix Rosenquist (képen) neve alatt mindössze kilenc versenyző szerepelt az eredménylistán...

INDYLIGHTS

Sebastian Saavedra nyerte az Indycar előszobájának számító sorozat (Dallara-Mazda, 450 LE) második, alabamai futamát. A kolumbiai versenyző – akinek tavalyi, Las Vegas-i kipördülése eredményezte a Dan Wheldon halálát követelő tömegbalesetet – idén szerződés nélkül maradt a királykategóriában, így a „könnyű” géposztályba visszatérve próbál javítani korábbi eredményein (2010-ben egy 8. helyet szerzett). A birminghami verseny dobogóján Saavedra mellett az évadnyitón nyertes francia Vautier és az argentin Esteban Guerrieri ünnepelhetett, a pár éve még magyar bajnoki futamokon rajthoz álló izraeli Alon Day pedig hatodikként ért célba



LE MANS



És befordul....!

A mai napig kevesen hiszik el, hogy a képen látható autó (melyet lapunk egyik korábbi számában már beharangoztunk) előrefelé megy, szárnyak nélkül is pályán marad, szűkebb kanyarokban kanyarodni képes – és vezetése nem jelent életveszélyt a pilótára. Az amerikai Highcroft-csapat a sebringi 12 órást követő teszteken küldte pályára a Deltawing prototípusát, amellyel a fejlesztő Dan Gurney (korábbi F1-es és Indycar-pilóta) a Le Mans-i 24 órás verseny 56. nevezőjeként próbál meg – egyelőre talán - célba érni. A versenyzők szavai hallatán azonban máris enyhülni látszik a szkeptikus hangok keresztüze, hiszen Marino Franchitti szerint „...minden új fejlesztésű autóval vannak problémák. Én viszont máris úgy érzem, még sosem vezettem olyan autót, amely ennyire jól tűrné a pálya egyenetlenségeit!”. A röppentyű nem kis meglepetésre a Nissan gyári támogatásával, egy 1,6 literes, 300 lóerős turbómotor segítségével gördülhet majd a Le Sartre-i pályára, és fejlesztői szerint akár még LMP2-es köridőket is elérhet. És hogy mit mond a japánok gyári pilótája, Michael Krumm? „Amikor először beleültem, sokkot kaptam, és a frász tört ki, hogy mi lesz velem az első kanyarban. Érdekes módon simán befordult, sőt, a későbbiekben inkább túlkormányozottnak tűnt. A végeláthatatlan orr és a túlzottan aszimmetrikus súlyelosztás miatt azonban versenyzőként sokkal gyorsabban kell majd reagálnom a váratlan helyzetekre.” Hogy a versenyautó-építési forradalom sikeres lesz-e avagy keserű bukás, legkorábban június közepén tudjuk meg.

SEBRINGI 12H

Audi-fölény

A Peugeot visszavonulásával nem volt kérdés, hogy minden idők legnépesebb sebringi rajtrácsának éléről az Audi R18-asai vághatnak neki a 12 órás küzdelemnek, és a Kristensen/McNish/Capello-vezette autó a mindent elsöprő győzelemhez sem fűzött sok kétséget. A fiatalabb szereposztás (Treluyer/Lotterer/Fässler) versenyét egy kényszerű váltócsere tette tönkre, míg a két éve Le Mans-ban bajnok „testvérpár” (Bernhardt és Dumas, ezúttal Loic Duval társaságában) az utolsó órában ütközésbe keveredett, győzelmi esélyeit négy kör hátrányra és ezüstéremre cserélve. A harmadik helyre sokáig az idén HPD-prototípusra váltó tavalyi ALMS-bajnok alakulat pilótái (Graf/Luhr/Pagenaud – Team Pickett) pályáztak, ám az üzemanyagrendszer hibája miatt a dobogóra egy debütáns, de egyből kategóriagyőztes LMP2-es alakulat (Starworks, Sarrazin/Potolicchio/Dalziel) léphetett. A rendkívül eseménydús versenyt – amelyen a hosszú távú világbajnokság (WEC) és az ALMS mezőnyének összevonásával rekordot jelentő 63 autó állt rajthoz – tizenegyszer szakította meg a Safety Car jelenléte, ám az utolsó másodpercekre is maradt parázsló izgalom. A GT-osztály „késhegyre menő” küzdelmében Olivier Beretta (Ferrari) küldte pálya szélére a BMW-s Joey Hand-et, ám eközben defektet kapott, így a kockás zászlót már csak a győztes Rahal-pilóta és Magnussen Corvette-je mögött láthatta meg (ám mivel utóbbiak az ALMS nevezői, a WEC-értékelést Beretta csapata nyerte). A máris rendkívül sikeres hosszú távú világbajnokság második versenyének (és egyben Le Mans-i főpróbának) számító spái 6 órásra 37 nevezés érkezett, köztük a Sebringben nyugdíjba vonult R18-as Audik utódaival: a hibrid e-tron Quattróval és az Ultrával.



GP3



Kiss Pál Tamás: Atech CRS GP

Új csapathoz szerződött Kiss Pál Tamás a 2012-es szezonra: az Atech CRS Grand Prix színeiben folytatódik a karrierje. A magyar tehetség tavaly a Tech 1 Racing színeiben versenyzett, és rögtön élete negyedik GP3-as futamhétvégéjén, Spanyolországban sikerült győzelmet aratnia. Az alakulat az évad végén azonban kiszállt a bajnokságból, így Tamás csapat nélkül maradt. Idei csapata, az Atech CRS Grand Prix ugyan a 2011-es bajnokságot az utolsó helyen zárta, de Kiss Pál Tamás bizakodó: szerinte kemény munkával akár a bajnoki címért is harcolhatnak 2012-ben. Tamás tehát boldog és elégedett, hiszen a szezon előtti teszteléseken már dolgozott együtt az angol csapattal, Estorilban, ahol remek eredményeket értek el.



PLATO IS NYERT

14 csapat 24 autója, kilenc különböző típus képviseletében lépett porondra a Brit Túraautó Bajnokság (BTCC) Brands Hatch-i idénynyitóján. A hagyományos, Szuper2000-es építésű autók mellett idéntől a brit bajnokságba egyedileg fejlesztett „Next Generation Touring Car”-autók (NGTC, 2000 kcm-es turbók) is pályára lépnek. Bár utóbbiak szinte tesztelés nélkül vágnak neki az évadnak, a kenti pálya második futamát (az elsőt „hagyományos” BMW-vel Rob Collard nyerte) már egy NGTC-autó (Matt Neal, Honda), míg a harmadikat a sorozatba 6-os jelzésű NGTC-típusával belépő MG márka versenyzője, Jason Plato nyerte.

KÖNYVSAROK

Úton-útfélen

Németország: Festői utak - Barátságos szállások - Igazi helyi ételek címmel jelentetett meg autós útikönyvet a Panemex Kiadó. A 150 x 220 mm-es, 264 oldalas, 5900 Ft-os kiadvány a főutaktól távol eső vidékre kalauzolja az utazót: szép falvakba, mesés tájakra, helyi éttermekbe és otthonos kis szállodákba, kiváló lehetőséget kínálva ahhoz, hogy egy autóversenyre szervezett túra során ne csak a pályát, hanem annak környékét is alaposan megismerhessék a motorsport-rajongók. Az ismeretlen vidéki Németországot bemutató 24 autós túra minden szakaszán kényelmes szállás és kitűnő ételek várják a vendégeket. Az útikalauzban feltüntetett helyi közlekedési szabályok, részletes térképek és világos útvonalleírások mind a tökéletes autós nyaralás megszervezését segítik.



INDYCAR



Barrichello bemutatkozása

A szokatlan kinézetű új Dallarák pályára léptével új korszak kezdődött a sorozat életében, bár azt egyelőre senki sem tagadja, hogy a bajnoki címre legesélyesebb két versenyző továbbra is Dario Franchitti és Will Power. Igaz, St. Petersburg pályáján elért eredményükre egyikük sem lehet büszke: a négyszeres bajnok skót csak a 13. helyen ért célba, Power pedig hiába vezette a mezőnyt, csapata „elbénázott" bokszstratégiája miatt végül a középmezőnybe szürkült bele. Helio Castroneves viszont merész kéttankolásos taktikával és egy Dixon ellenében „elkövetett" bátor előzéssel szerezte meg az évad első győzelmét – feledteve ezzel a karrierje mélypontját jelentő 2011-es évadot –, míg a dobogó harmadik fokára az üzemanyaggal spórolni kényszerülő Andretti-pilóta, Hunter-Reay állhatott fel. A sebringi teszteken meglepetés-harmadikként jeleskedő és „Rookie"-státuszát 38 évesen is vállaló Rubens Barrichello váltóproblémák miatt csak az utolsó előtti helyen végzett, ám az alabamai második versenyen már nyolcadikként intette le a kockás zászló (többek között a rutinos, ám a Lotus egyelőre gyengécske motorjával küszködő Bourdais előtt). A pole-t szerző Castroneves ezúttal csak a bronzéremért folytatott izzadságos (végül eredményes) csatát Graham Rahal ellenében, míg a győzelemért a 9. helyről felzárkózó Power hívta párbajra Scott Dixont. Az ausztrál és az új-zélandi csatáját némiképp a balszerencse – a Ganassi-istálló rakoncátlan üzemanyagtömlője, valamint a Dixon kiállásával egy időben beküldött Safety Car – döntötte el a tavalyi vicebajnok javára, míg Franchitti ezúttal is csak az utolsó körre hagyott előzésével (Marco Andretti) fért be a legjobb tízbe.



INDYCAR

Helio Castroneves	86
Scott Dixon	84
Will Power	77
James Hinchcliffe	60
Simon Pagenaud	58

ELMS

Csonka széria

Talán még sosem volt bajnokság, amelynek évadnyitóját ennyire „körbeparázták" volna, mint az „európai" jelzővel kiegészült LMS-sorozat Le Castellet-i futamát. Az LMP1 – és ezzel a tőkeerős csapatok – kiválásával csonkán maradt bajnokság mindössze 21 autóval jelent meg a dél-franciaországi tesztpályán: a csúcskategóriává előlépett 12 LMP2-es autó mellett mindössze páran képviselték a GT-autók mezőnyét – az eredetileg „mezőnyduzzasztóként" bevezetett, márkakupás sportkocsikból álló GTC-kategóriát pedig mindössze egyetlen autó jelentette. A határás viadal ennek ellenére nem szűkölködött izgalmakban: a Thiriet/Beche svájci kettős (Oreca-Nissan) mindössze pár méterig tudta őrizni bravúrral megszerzett pole-ját, hiszen az élete első sportkocsi-versenyén rajthoz álló korábbi Formula Szuperligás Yelmer Buurman állt az élre (Status-Lola). A holland remek tempóval kiautózott előnye amatőr váltótársa, Dean Stirling „kezei között" párolgott el, így az első kerékcseréktől kezdve a Greaves Motorsport Nissanja – volánjánál a Martin Brundle/Alex Brundle apa-fia párossal – vezette a mezőnyt, ám a britek két órával a verseny vége előtt szabálytévesztés miatt áthajtásos büntetést kaptak. A 189 körös verseny leintésekor így a svájci egység, illetve a Status-trió közé a Sebastien Loeb Racing versenyzői állhattak dobogóra: a visszavonulóban lévő ralilegenda frissen alakult csapatában a Peugeot hoppon maradt gyári pilótái, Sarrazin és Minassian mellett a fiatal Nicolaus Marroc kapott helyet. A GT-profik az „ahány serleg, annyi autó" kényszerű égisze alatt vívták csatájukat, melyből a JMW-duó (James Walker és az egy év kihagyás után visszatérő egykori porschés csodagyerek, Johnny Cocker) Ferrarija került ki győztesen. A cikkünk írásakor történt bejelentés (a zolderi második verseny törlése) és a várhatóan továbbra is erőtlen részvételi szándék miatt a sorozat sorsa egyre inkább megpecsételődni látszik.





ELMS

Pamela Anderson a Hungaroringen?

A Baywatch sorozat egykori sztárja, Pamela Anderson az osztrák Downforce1 versenycsapat tulajdonosa lett, és az European Le Mans Series-ben próbál szerencsét. A világhírű színésznő mindig is nagy rajongója volt a versenyzésnek, a NASCAR-tól a Forma-1-ig mindent szeret, így most egy álma vált valóra azzal, hogy saját csapattal bővítette üzleti birodalmát. „A gyors autók és a gyors nők együtt járnak, mi pedig itt vagyunk férfiakkal körülvéve, imádom!" - mondta a sajtótájékoztatón. A Downforce1 by Pamela Anderson névre keresztelt alakulat egy Aston Martin Vintage GT2-essel fog versenyezni, de indulnak az International GT Open Series-ben is, így minden bizonnyal a Hungaroringre is ellátogatnak. Jó hír a rajongóknak, hogy a sztár ígérete szerint „az összes verseny alkalmával ő maga is a pályán lesz majd, hogy lássa nyerni az istállóját és biztosítsa őket személyes támogatásáról".

„Nagyon büszke vagyok a Downforce1-re. Ezek az úriemberek megtették a lehetetlent, és négy hónap leforgása alatt létrehoztak egy csapatot, így már alig várom, hogy lássam az autóimat a versenypályákon. Nehéz ezt elhinni, míg nem látom a saját szememmel. Kékben és fehérben keressetek minket – ezek a rám jellemző színek" – mondta Pamela Anderson egy sajtóközleményben.

F1 IN SCHOOLS

Magyar résztvevők

Bemutatkozott Magyarország első számú F1 in School csapata, s hogy mi is ez a verseny pontosan, arról az alakulat maga számolt be. „Az F1 in schools a Formula-1 technikai világbajnoksága 9-19 év közti gyerekek számára. Egy CO_2 meghajtású, balsafából készült miniatűr gyorsulási autót kell építenünk, amelynek 20 méteres távot kell megtenni, minimum 60 km/h-s sebességgel. A versenyt a Forma-1 szabályainak megfelelően



bonyolítják, a selejtezőket 32 országban rendezik, a tulajdonos pedig ki lenne más, mint Bernie Ecclestone. A magyar csapattagok kemény munkát vállaltak, hiszen közben az iskolában is helytállnak. Bozó Zoltán csapatvezető, Ötvös Dávid menedzser, Megyeri Balázs vezető mérnök, két tervezőmérnök, Hegyesi János és Kovalik Benjámin, valamint egy kivitelezési mérnök, Hadabás Dávid tartozik az alakulathoz. A majdani sikerhez a Hungaroring is minden támogatást megad, Kovács Ágnes marketingmenedzser például teljes odafigyeléssel segíti az istállót."

IRC



Újabb kettős IRC-győzelmet aratott a cseh márka a „Rally de Islas Canarias" idei futamán: Jan Kopecký a Skoda Motorsport versenyzőjeként Andreas Mikkelsen, a Skoda UK Motorsport pilótája előtt hódította el a Kanári-szigeteki Rali első helyét. A két Fabia-pilóta egészen a befutóig izgalmas párharcot vívott egymással. Sorozatban immár második kettős győzelmével a márka megerősítette vezető pozícióját az IRC konstruktőri bajnokságban



© JoSemnia

GPSMAP® 62s

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.

www.garmin.hu

GARMIN®



LÁNY

Név: Herman Mónika
Kor: 25 éves
Lakhely: Szekszárd
Foglalkozás: modell, esküvő stylist

AUTÓ

Név: Alfa Romeo 156 N-Technology
Gyártási év: 2007
Teljesítmény: 280 LE
Motor: 1998 cm^3
Csapat: XFX UNICORSE TEAM



EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ

FOTÓ: EMBER FERENC

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!





A MEZŐNY

A WTCC pilótái

Rövidesen a Slovakia Ringen, majd a Hungaroringen vendégeskedik a Túraautó Világbajnokság mezőnye. Aki még nem ismeri Yvan Muller idei kihívóit, most mindent bepótolhat: pirossal a világbajnokokat, kékkel a futamgyőzteseket, feketével a nyeretleneket jelöltük.



Mehdi Bennani

Nemzetiség: marokkói
Autó: BMW 320 TC
Csapat: Proteam Racing
WTCC győzelmek: 0
Születési idő: 1983. 08. 25.
Családi állapot: egyedülálló
Hobbi: gokart, squash, edzőterem
Hivatalos weblap:
http://www.mehdibennani.com/



Tom Boardman

Nemzetiség: brit
Autó: SEAT Leon TDI
Csapat: Special Tuning Racing
WTCC győzelmek: 0
Születési idő: 1983. 10. 15.
Családi állapot: egyedülálló
Hobbi: zene, fitness
Hivatalos weblap:
http://www.tomboardmanmotorsport.com/



Alberto Cerqui

Nemzetiség: olasz
Autó: BMW 320 TC
Csapat: ROAL Motorsport
WTCC győzelmek: 0
Születési idő: 1992. 06. 20.
Családi állapot: egyedülálló
Hobbi: labdarúgás, halászat
Hivatalos weblap:
http://www.albertocerqui.com/



Tom Chilton

Nemzetiség: brit
Autó: Ford Focus S2000 TC
Csapat: Team AON
WTCC győzelmek: 0
Születési idő: 1985. 03. 15.
Családi állapot: egyedülálló
Hobbi: –
Hivatalos weblap:
http://www.tomchilton.com/



Tom Coronel

Nemzetiség: francia
Autó: BMW 320 TC
Csapat: ROAL Motorsport
WTCC győzelmek: 2
Születési idő: 1972. 04. 05.
Családi állapot: nős – felesége/Paulien, 2 gyermek/Carmen Angel 6, Rocco Cruz 1
Hobbi: síelés, gokart
Hivatalos weblap: http://www.tomcoronel.nl/index.php/nl/



Stefano D'Aste

Nemzetiség: olasz
Autó: BMW 320 TC
Csapat: Wiechers-Sport
WTCC győzelmek: 0
Születési idő: 1974. 02. 26.
Családi állapot: egyedülálló
Hobbi: zene, kerékpározás
Hivatalos weblap:
http://www.stefanodaste.it/



Alekszej Dudukalo

Nemzetiség: orosz
Autó: SEAT Leon WTCC
Csapat: Lukoil Racing Team
WTCC győzelmek: 0
Születési idő: 1976. 10. 06.
Családi állapot: nős – felesége/Daria, 1 gyermek/Egor 5
Hobbi: versenyautók tuningolása
Hivatalos weblap:
http://www.racing.lukoil.ru/



Rob Huff

Nemzetiség: brit
Autó: Chevrolet Cruze 1.6T
Csapat: Chevrolet
WTCC győzelmek: 18
Születési idő: 1979. 12. 25.
Családi állapot: barátnő/Jasmine
Hobbi: golf, motorsportok
Hivatalos weblap:
http://www.robhuff.com/



Alain Menu

Nemzetiség: svájci
Autó: Chevrolet Cruze 1.6T
Csapat: Chevrolet
WTCC győzelmek: 17
Születési idő: 1963. 08. 09.
Családi állapot: nős, felesége/Caroline, 3 gyermek/Maxime 19, Chloe 17, Celestine 12
Hobbi: síelés, zene
Hivatalos weblap: http://www.alainmenu.com/



Wéber Gábor

Nemzetiség: magyar
Autó: BMW 320 TC
Csapat: Zengő Motorsport
WTCC győzelmek: 0
Születési idő: 1971. 12. 04.
Családi állapot: nős, 1 gyermek/Wanda
Hobbi: –
Hivatalos weblap:
http://www.zengomotorsport.hu/



Pasquale Di Sabatino

Nemzetiség: olasz
Autó: Chevrolet Cruze 1.6T
Csapat: Bamboo-Engineering
WTCC győzelmek: 0
Születési idő: 1988. 01. 20.
Családi állapot: egyedülálló
Hobbi: –
Hivatalos weblap:
http://www.disabatinopasquale.eu/



Franz Engstler

Nemzetiség: német
Autó: BMW 320 TC
Csapat: Liqui Moly Team Engstler
WTCC győzelmek: 1
Születési idő: 1961. 07. 25.
Családi állapot: nős, 1 gyermek/Lukas 12
Hobbi: síelés, kerékpározás
Hivatalos weblap:
http://www.engstler-motorsport.de/



Alex Macdowall

Nemzetiség: brit
Autó: Chevrolet Cruze 1.6T
Csapat: Bamboo-Engineering
WTCC győzelmek: 0
Születési idő: 1991. 01. 22.
Családi állapot: egyedülálló
Hobbi: síelés, fitness, squash
Hivatalos weblap:
http://www.alexmacdowallracing.co.uk/



Michelisz Norbert

Nemzetiség: magyar
Autó: BMW 320 TC
Csapat: Zengő Motorsport
WTCC győzelmek: 1
Születési idő: 1984. 08. 08.
Családi állapot: egyedülálló
Hobbi: mozi, zene, olvasás
Hivatalos weblap:
http://www.michelisz.net/



Fernando Monje

Nemzetiség: spanyol
Autó: Sunred SR Leon 1.6T
Csapat: SUNRED Engineering
WTCC győzelmek: 0
Születési idő: 1993. 03. 07.
Családi állapot: egyedülálló
Hobbi: –
Hivatalos weblap:
http://www.fernandomonje.com/



Tiago Monteiro

Nemzetiség: portugál
Autó: Sunred SR Leon 1.6T
Csapat: Tuenti Racing Team
WTCC győzelmek: 4
Születési idő: 1976. 07. 24
Családi állapot: nős, felesége/Diana, 2 gyermek/Mel 3, Noah 2
Hobbi: –
Hivatalos weblap: http://www.tiagoracing.com/



Yvan Muller

Nemzetiség: francia
Autó: Chevrolet Cruze 1.6T
Csapat: Chevrolet
WTCC győzelmek: 23
Születési idő: 1969. 08. 16.
Családi állapot: elvált, 1 gyermek/Nina 14
Hobbi: kerékpározás, jet-ski
Hivatalos weblap: http://www.yvanmuller.com/



James Nash

Nemzetiség: brit
Autó: Ford Focus S2000 TC
Csapat: Team AON
WTCC győzelmek: 0
Születési idő: 1985. 12. 16.
Családi állapot: egyedülálló
Hobbi: utazás, fotózás
Hivatalos weblap: http://www.jamesnashracing.com/



Charles Ng Ka Ki

Nemzetiség: hongkongi
Autó: BMW 320 TC
Csapat: Liqui Moly Team Engstler
WTCC győzelmek: 0
Születési idő: 1984. 04. 01.
Családi állapot: egyedülálló
Hobbi: drift, gitározás, karaoke
Hivatalos weblap: http://www.charlesngracing.com/



Darryl O'Young

Nemzetiség: hongkongi
Autó: Seat Leon WTCC
Csapat: Special Tuning Racing
WTCC győzelmek: 0
Születési idő: 1980. 03. 26.
Családi állapot: egyedülálló
Hobbi: golf, zene
Hivatalos weblap: http://www.darryloyoung.com/



Pepe Oriola

Nemzetiség: spanyol
Autó: Seat Leon WTCC
Csapat: SUNRED Engineering
WTCC győzelmek: 0
Születési idő: 1994. 07. 09.
Családi állapot: egyedülálló
Hobbi: mozi, zene, olvasás
Hivatalos weblap: http://www.pepeoriola.com/



Rickard Rydell

Nemzetiség: svéd
Autó: Chevrolet Cruze 1.6T
Csapat: –
WTCC győzelmek: 5
Születési idő: 1967. 09. 22.
Családi állapot: nős, felesége/Ulrika, 3 gyermek/Emma 20, Lisa 18, Mark 15
Hobbi: golf, hajózás, snowboard
Hivatalos weblap: http://www.rickardrydell.com/



Gabriele Tarquini

Nemzetiség: olasz
Autó: SEAT Leon WTCC
Csapat: Lukoil Racing Team
WTCC győzelmek: 16
Születési idő: 1962. 03. 02.
Családi állapot: nős, felsége/Beatrice, 2 gyermek/Giulia 7, Matteo 6
Hobbi: labdarúgás, golf, horgászat
Hivatalos weblap: –



Isaac Tutumlu

Nemzetiség: spanyol
Auto: BMW 320 TC
Csapat: Proteam Racing
WTCC győzelmek: 0
Születési idő: 1985. 07. 05.
Családi állapot: egyedülálló
Hobbi: –
Hivatalos weblap: http://www.isaactutumlu.com/



Andrea Barlesi

Nemzetiség: belga
Autó: Sunred SR Leon 1.6T
Csapat: SUNRED Engineering
WTCC győzelmek: 0
Születési idő: 1991. 06. 15.
Családi állapot: egyedülálló
Hobbi: sportok, barátok
Hivatalos weblap: http://www.andreabarlesi.com/



MINDENTUDÓ

VERSENYNAPTÁR, MENETREND, HÁTTÉR

PROGRAM A HUNGARORINGEN

Péntek, május 4.		
09:00–09:45	45'	Formula Abarth European Series Szabadedzés 1
10:00–10:45	45'	Italian F3 European Series Szabadedzés 1
11:00–11:30	30'	AutoGP Szabadedzés 1
11:45–12:30	45'	Formula Abarth European Series Szabadedzés 2
12:45–13:30	45'	Italian F3 European Series Szabadedzés 2
13:45–14:15	30'	AutoGP Szabadedzés 2
14:30–14:15	15'	Formula Abarth European Series Időmérés 1
15:00–15:30	30'	UNIQA Lotus Ladies Cup Szabadedzés
15:45–16:15	30'	LADA Granta Cup Szabadedzés
16:30–16:45	15'	Formula Abarth European Series Időmérés 2
17:00–17:35	35'	Italian F3 European Series Időmérés 1.–2. (15+5+15)
17:45–18:15	30'	AutoGP Időmérés
18:30–19:00	30'	UNIQA Lotus Ladies Cup Időmérés
Szombat, május 5.		
09:00–09:30	30'	FIA WTCC Szabadedzés 1
09:55–10:55		AutoGP VERSENY 1 (max 40 perc – Álló rajt)
11:10–11:40	30'	FIA WTCC Szabadedzés 2
11:55–12:45		Formula Abarth European Series VERSENY 1 (22 perc+1 kör – Álló rajt)
12:55–13:45		Italian F3 European Series VERSENY 1 (22 perc+1 kör – Álló rajt)
14:00–14:20	20'	FIA WTCC Időmérés (Q1)
14:25–14:35	10'	FIA WTCC Időmérés (Q2)
14:50–15:40		UNIQA Lotus Ladies Cup VERSENY 1 (25 perc+1 kör – Álló rajt)
15:55–16:25	30'	LADA Granta Cup Időmérés
16:40–17:35		Formula Abarth European Series VERSENY 2 (30 perc+1 kör – Álló rajt)
17:45–18:40		Italian F3 European Series VERSENY 2 (30 perc+1 kör – Álló rajt)
Vasárnap, május 6.		
08:45–09:00	15'	FIA WTCC WARM UP
09:10–09:50		Formula Abarth European Series VERSENY 3 (17 perc+1 kör – Álló rajt)
10:00–10:40		Italian F3 European Series VERSENY 3 (17 perc+1 kör – Álló rajt)
11:20–11:45		FIA WTCC VERSENY 1 (12 kör–Gördülő rajt)
12:00–12:45		LADA Granta Cup VERSENY 1 (max 25 perc – Álló rajt)
12:55–13:55		AutoGP VERSENY 2 (max 40 perc – Álló rajt)
14:35–15:00		FIA WTCC VERSENY 2 (12 kör – Álló rajt)
15:20–16:10		UNIQA Lotus Ladies Cup VERSENY 2 (25 perc+1 kör – Álló rajt)
16:20–17:05		LADA Granta Cup VERSENY 2 (max 25 perc – Álló rajt)

ALAPSZABÁLYOK

– A futamokat egy 30 (városi pályákon 45) perces időmérő edzés előzi meg, amelyet két felvonásban, 5 perces szünet beiktatásával bonyolítanak le
– A 20 (városi pályákon 30) perces Q1-ben minden versenyző részt vesz
– A 10 (városi pályákon 15) perces Q2-en már csak a Q1 12 leggyorsabbja vesz részt
– Az első futam rajtfelállása az időmérő végeredménye alapján alakul ki, az első 12 rajtkockát a Q2 12 leggyorsabbja foglalja el
– A második futam rajtjánál a Q2 első 10 helyezettje fordított sorrendben sorakozik fel
– Két 30 perces versenyt bonyolítanak: az első repülőrajttal, a második állórajttal indul

VILÁGBAJNOKSÁG

– 12 helyszínen, összesen 24 futamot rendeznek: Dél-Amerikában egy, Észak-Amerikában egy, Afrikában szintén egy, míg Európában hat, Ázsiában pedig három fordulót bonyolítanak
– A mezőnyt a Chevrolet, a Seat, a BMW, a Lada, a Ford és a Honda 1,6 literes, turbós erőforrással hajtott gépei alkotják, a versenyzők között 15 nemzet fiai képviseltetik magukat
– 2011-ben a futamokat 170 ország 78 tévétársasága sugározta, a közvetítések összesen 459 millió nézőt ültettek a készülékek elé
– A televíziós közvetítés az Eurosport munkája, a versenyhétvégék a legjobb technológia és komoly szerkesztői szaktudás révén jutnak el a képernyőkre, ráadásul – az FIA világbajnoki sorozatai közül – először a WTCC-t sugározták HD minőségben
– A rajongók információéhségének kielégítésére a fiawtcc.com weboldal, valamint iPhone és iPad alkalmazás is rendelkezésre áll



VERSENYNAPTÁR 2012

Március 11.	Olaszország (Monza)
Április 1.	Spanyolország (Valencia)
Április 15.	Marokkó (Marrakech)
Április 29.	Szlovákia (Slovakia Ring)
Május 6.	Magyarország (Hungaroring)
Május 20.	Ausztria (Salzburgring)
Június 3.	Portugália (Estoril)
Július 22.	Brazília (Curitiba)
Szeptember 23.	USA (Sonoma)
Október 21.	Japán (Suzuka)
November 4.	Kína (Sanghaj)
November 18.	Makaó (Makaó)















A KÉKRE FESTETT PÁLYA

A CHEVROLET IDÉN BEVETTE MONZÁT

Ahogyan az ember a forgalmas utcáról belép a monzai versenypályát körülölelő Királyi Vadaspark óriás tölgyei közé, előbb megnyugszik a lassan zöldülő természet közelségétől. Aztán a jellegzetes főépülethez közeledve és a lóerők bömbölését meghallva elkezd pezsegni az ereiben a vér. Kihagyhatatlan élmény, különösen, ha a WTCC évadnyitójára érkezik a szerencsés zsurnaliszta.

SZÖVEG: BETHLEN TAMÁS • FOTÓ: EMBER FERENC



A paddockba toppanva azonnal szembe tűnik, melyik alakulat is uralkodik mostanság a túraautó világbajnokságon: a Chevrolet kék színekben pompázó főhadiszállása minden egyéb építményt és sátrat elnyom, ráadásul a bejárata előtt már délelőtt annyi érdeklődő és vendég nyüzsög, mintha ingyen osztogatnák a Cruze-okat. Pedig csak egy, teljes harci díszbe öltöztetett demóautó parkol a bejárat mellett, amellyel a szerencsések a hétvége során azt tapasztalhatják meg, milyen a toppilóták mellett ülve körbehajtani a híres aszfaltcsíkon.

Kicsit beljebb, a szépen sorba rendezett kamionok mellett egy nagyon vidám olasz, a helyi hős, Tarquini beszélget ismerőseivel és rajongóival, neki szemmel láthatóan jót tett a téli pihenő: sugárzik róla a magabiztosság. Ölelget és csókolgat, aztán nem törődve az esélylatolgatásokkal, pár óra elteltével el is happolja a rajtelsőséget a hoppon maradt mezőny elől.

De ne szaladjunk ennyire előre, hiszen olyan kellemes a fel-alá sétálgatás a WTCC főutcáján. Gyönyörűen süt a nap, és mindenütt csinos, a sorozat legkülönbözőbb beszállítóinak egyenruháiba öltözött modellek pózolnak, a fotósok meg kihasználják a lehetőséget, és nem spórolnak a gigabájtokkal. A merészebb látogatók a teherautók között, a garázsok ajtajáig is besétálnak, hátha elkaphatják egy-egy pillantás, vagy egy autogram erejéig az egyik versenyzőt – hiába, ez nem az F1, itt a szabályok is sokkal lazábbak, mint a száguldó cirkuszban.

Monzában persze nem lehet nem tudomást venni a királykategóriáról, hiszen még a legszerényebb memóriával bíró rajongóknak is temérdek emlék, tragédia és diadal tódul az emlékezetébe, ha meg mégsem, felfrissítheti a Forma-1-es sztárok sztorijait a paddock melletti relikviaboltokban, esetleg készíthet egy képet Fangio szobra mellett, ha pedig a leghősibb ősidőkre kíváncsi, még a pályára is besétálhat. Na nem az igazira, ahol napjaink versenyzői küzdenek, hanem a régi szakaszokra. A hihetetlen látványt nyújtó, döntött kanyarokra például még fel is kapaszkodhatnak a vállalkozó szelleműek, esetleg azért, hogy annak peremén ücsörögve nézzék végig a lábuk alatt pár méterrel elszáguldó Chevrolet-ket, BMW-ket, Seatokat, újabban Fordokat. (És ha majd minden jól megy, jövőre a Hondákat és a Ladákat.)

Az időmérők kezdő etapjára aztán lassan megtelnek a valódi lelátók is, és kezdetét veszi az ezredmásodpercekért való száguldás, de elsőre csak az a cél, hogy a pilóták bejussanak a legjobb 12-be, hiszen az új szabályok szerint ők döntenek majd a másnapi rajtsorrendekről. Nos, az olaszoknak van okuk örömre, hiszen 2009-es világbajnokuk a leggyorsabb, de nem csak függőleges csíkozású lobogók lengenek, hanem a vízszintesen piros-fehér-zöld trikolorok is, hiszen a számos ideutazó magyar drukker sem csalódik: Michelisz mellett Wéber, az „újonc” is beküzdötte magát a legjobbak közé. Kis szünetet követően aztán jön a második felvonás, ahol már mindent bele kell adni, hiszen a pole-pozíció a tét, de hiába a bivalyerős Chevrolet-armada és a mindenható szélárnyék csodafegyvere, Tarquinin nem lehet kifogni, hat századdal jobb Mullernél, és szombaton, különösen az olaszoknál ő a nap hőse. A magyaroké pedig Michelisz, aki a 10. legjobb időt futja, és ez éppen elegendő a második verseny első rajtkockájához...

Nekem az ETCC időmérő szerepel még a szombati programjaim között, aztán a hivatalos Chevy sajtótájékoztató következik. A csapat főhadiszállásán nyoma sincsen a szomorúságnak az év nyitó pole-jának az elvesztése miatt: nyilvánvaló, hogy tíz méteres körzetben mindenki tökéletesen meg van győződve arról, hogy vasárnap majd fordít az alakulat, és a 2010-es és 2011-es vb-cím tulajdonosának nem is kell máson gondolkodnia, mint hogy milyen sorrendben foglalják el a versenyzőik a pódium három fokát. Aztán megjelenik Marcello Lotti, a WTCC főszervezője, majd hosszasan méltatja a gyári csapat és a többi istálló erőfeszítéseit, és felvázolja a még szebb jövőt, amelyet a 465 millió tv-néző, illetve a négy kontinens versenyhelyszínein összesereglett helyi szurkolók jelentenek.

Ezt követően átveszi a szót Erik Neve, aki már csaknem tíz éve a márka európai motorsport igazgatója, és tulajdonképpen neki köszönhető, hogy az alakulat a kezdeti sereghajtó státuszból mára felért a csúcsra. A menedzser továbbra is hisz a világbajnokságban, mert mint mondja „a futamok kiváló teret biztosítanak a gyár mérnökeinek, a versenyeken fejlesztett technológiák jó szolgálatot tesznek az utcai autókban, a hétvégék izgalmai és sikerei jó hatással vannak a Chevrolet gyári alkalmazottainak és kereskedőinek lelkesedésére, és nem utolsósorban jelentős marketing előnyt is jelentenek, hiszen egy dinamikus környezetben mutathatjuk be termékeinket.” Az is kiderül, mindez eurókban mennyit hoz: a televíziós reklámérték 100 milliót, a futamokhoz köthető egyéb tévés megjelenések 18 milliót, a nyomtatott média 2 milliót, a pálya körüli reklámtáblák 5 milliót.

Az adatok mindenkit meggyőznek, de következik még a három főszereplő, akik előbb

A BAJNOKAUTÓ

Motor: 1,6 literes, turbófeltöltős, közvetlen befecskendezéses, 4 hengeres
Erőátviteli rendszer: 6 sebességes, szekvenciális váltó, mechanikus összekötővel
Felfüggesztés: elöl MacPherson rugóstag, hátul csatolt legőkar
Fékek: elöl négy dugattyús alumínium féknyereg, 332x32 acéltárcsák léghűtéssel, hátul 2 dugattyús alumínium féknyereg, 280x7 acéltárcsák
Karosszéria: fém/kompozit az FIA által jóváhagyott aerodinamikai kittel
Kerekek és gumik: 9”x17” alumínium versenyfelnik, Yokohama versenyabroncsok
Súly: 1160 kilogrammos alapsúly
Üzemanyagtank: 60 liter



az idei autó fejlesztéseinek sikereit dicsérik, majd az esélyeket latolgatják, de válaszolnak a megunhatatlan kérdésekre is: valóban szabad a verseny a pilóták között? „Igen, még mindig” – bólogat mindegyik, és ez igencsak elgondolkodtató, hiszen sok pénz forog ahhoz kockán, hogy a 49 (Menu), 43 (Muller) és 33 (Huff) esztendős pilóták a sportágban olyan izgalmas lökdösődéssel tegyék tönkre egymás és a márka eredményeit...

Talán látják némelyik tekinteten, hogy ez sem győzött meg mindenkit a közönség soraiban, ezért másnap tartanak egy kis bemutatót, mennyire komolyan gondolják, amit mondtak. Az álmos vasárnap délelőtti program és a bemelegítő edzés után (melyet öt (!) Cruze 1.6T nyert meg) az első versenyen a háromszoros világbajnok és ifjabb csapattársa is bedarálja a jó öreg Tarquinit, de az olasz a pódiumra azért még így is felfér, Menu a hetedik helyen ér célba. Az ismétlésben már nehezebb a kékek dolga, egy fél mezőnyön kell átküzdeniük magukat, és az a pillanat is eljön, amikor Huff úgy megpöccenti Mullert, hogy azt (a többieknek és az ellendrukkereknek) öröm nézni. (Ugye megmondták, hogy szabad a harc!) Yvan forog, pörög, de valahogy mégis menetirányba állítja a kocsit, és hajt tovább. A hatodik körre bedarál mindenkit a gyári válogatott, egyedül egy bizonyos Michelisz állná az utat előttük a magyarok számára oly kedves BMW-vel, de vele meg egy galamb, illetve egy alkatrész elpattanása babrál ki csúnyán. Így szabad az út a hármas diadal felé, ahogyan azt sokan előre megjósolták. A monzai dobogó ismét Chevrolet-színekben, pezsgővel locsolja egymást a három hős, készülhetnek a jobbnál jobb fotók és videofelvételek a prospektusokba és a reklámfilmekbe.

Mi magyarok ennek most nem feltétlenül örülünk, de azért nagyon nem vagyunk letörve, hiszen rövidesen „jönnek ők még a mi utcánkba”. A Hungaroringen talán majd visszavág a két naracs-fekete magyar autó. Emlékeznek, mint tavaly történt...



A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA (négy futam után)

1. Y. Muller	88
2. A. Menu	61
3. T. Coronel	58
4. R. Huff	57
5. G. Tarquini	44
6. S. D'Aste	25
7. Michelisz N.	24
8. P. Oriola	24
9. F. Engstler	22
10. R. Rydell	14

ETCC: FICZA A HARMADIK

Magyar szempontból egy harmadik helyezéssel és egy aránylag szerencsés kieséssel zárult a WTCC monzai versenyhétvégéjének két betétfutama. A négy állomásos Európai Túraautó-kupa első megmérettetésén Tim Gábor Peugeot-ja technikai hibák miatt nem tudott elrajtolni, de a még csak 15 esztendős Ficza Ferenc egy Alfa Romeo 156 volánja mögött messze az elvárt szint felett teljesített, és összességében a harmadik helyen áll az ETCC pontversenyében. „Úgy érkeztem ide Monzába, hogy nem gondoltam, hogy benne leszek az első hatban. Aztán jöttek az edzések, fejlődtünk, és a kocsi is nagyon jó volt. Amikor aztán az első versenyen sikerült egy harmadik helyet összeszedni, akkor azt gondoltam, hogy talán a második futam is jól sikerülhet. Az utolsó előtti körben megpróbáltam megelőzni egy Honda Civicet, de egyszerűen nem bírtam már megállni a célegyenes végén, így nekimentem egy Seatnak és összetört a kocsi eleje. Félreálltam, de ennek ellenére nagyon boldog vagyok, mert ilyen fiatalon harmadik helyet elérni ebben a szériában nem egy rossz dolog” – nyilatkozta a fiatal pilóta.



WTCC WORLD CHAMPION 2010
WTCC WORLD CHAMPION 2011
WTCC
FIA World Touring Car Championship

SZERETÜNK ELSŐK LENNI.



CHEVROLET **CRUZE**

www.chevrolet.hu

CHEVROLET

A kép illusztráció. Részletek a www.chevrolet.hu oldalon vagy a Chevrolet infovonalon találhatók.

AZ ÚJ FIÚ

WÉBER GÁBORRAL BŐVÜLT A VB MEZŐNYE

Az autóversenyző, televíziós szakkommentátor és újságíró 40 évesen eljutott álmai sorozatába: idén a tengerentúli futamok kivételével a WTCC világsztárjai mellett autózhat. Gábor nyilatkozata az első négy futam tapasztalatairól.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT (P1RACE.HU) • FOTÓ: WTCC



A sokszoros magyar bajnok és Seat Leon Európa Kupa-győztes idén Michelisz Norbert csapattársaként, a Zengő Motorsport színeiben, egy BMW volánja mögött bizonyíthat. Mindez azonban nem tűnik egyszerű feladatnak, hiszen a szezonnyitón például az autóval való előzetes tesztek és ismerkedés nélkül, egyből egy éles versennyel kezdte az évadot. Ehhez képest kiválóan szerepelt Monzában, pedig – az időmérőn megszerzett 12. pozíciója ellenére – kétszer is az utolsó helyről kellett indulnia. „Az első futamon motorcsere miatt rajtoltam hátulról, a másodikon pedig azért, mert futóművet kellett állítani. Innen nézve végül is egészen jó versenyem volt, egy 17. és egy 11. hellyel térhettem haza" – mesélte Gábor. „Az első futamban az nem esett túl jól, hogy több olyan helyzetbe is belekerültem, amibe nem akartam. Az egyik a saját hibám volt, amikor egy picit a fű szélére raktam a hátsó kereket fékezés közben, ami miatt megpördültem, és utána még belém is jöttek hátulról. Az ismétlés viszont már majdnem tökéletes volt – akkor lett volna teljesen az, ha Rydellt a végén meg tudom előzni. A végén már nem is nagyon akartam erőltetni a dolgot, mert úgy voltam vele, hogy annak semmi értelme nem lett volna, ha az utolsó körben eldobom a jó helyet. Szerettem volna inkább pozitívan zárni a hétvégét, és így legalább szereztem pontot a privát értékelésben és majdnem az összetettben is."

Valenciában aztán már kifejezetten balszerencsésen alakult a pilóta második túraautó-világbajnoki versenyhétvégéje. A magyar versenyző az első futamon a 17. helyen ért célba, majd a másodikon már a rajt előtt kiesett egy technikai meghibásodás miatt (eltört a kardántengely), ám ennek ellenére azért talált pozitívumot is a hétvégéjében.

„Spanyolország után legalább annak örülhetek, hogy egyben maradt az autó Marrakechre. Pozitívumnak lehet nevezni talán azt is, hogy rengeteg tapasztalatot szereztem ezen a hétvégén a BMW-vel, a végén rátaláltunk egy jobbnak tűnő beállításra is, amiből a jövőben még biztosan profitálhatunk majd. A monzai hétvége nagyon más volt, ott sokkal könnyebben mentek a dolgaink, de épp ezért, igazából most, Valenciában sokkal többet tudtam tanulni az autóról, mert itt nem működött minden kapásból, hanem minden kis javulásért komolyan meg kellett dolgoznunk. Vezetési szempontból is jóval nehezebb volt ez a pálya, mert itt sok a lassú kanyar, ráadásul szinte végig vagy lejt, vagy emelkedik a pálya, ami szintén elég trükkössé teszi a dolgokat" – mondta a versenyző.



MELYIK A JOBB?

Négy hétvégéje is elég pörgősen telt Wéber Gábornak: a monzai WTCC-futamon versenyzőként, Melbourneben és Sepangban Forma-1-es szakkommentátorként, majd Valenciában ismét pilótaként kellett helytállnia. Melyik volt a legélvezetesebb? – kérdeztük. „Teljesen más élményt nyújt a versenyzés és mást a szakkommentátori munka. Jó volt élőben látni a két F1-es futamot, a melbourne-i versenyt én különösen élveztem, de a legnagyobb élményt a négy közül számomra az első, a monzai WTCC-hétvége jelentette. **Úgy tűnik, még mindig jobban szeretem csinálni, mint beszélni róla"** – érkezett a válasz.

WTCC WORLD CHAMPION 2010
WTCC WORLD CHAMPION 2011
WTCC
FIA World Touring Car Championship

CHEVROLET

EGYMÁS UTÁN KÉTSZER.



CHEVROLET **CRUZE**

www.chevrolet.hu

CHEVROLET

A kép illusztráció. Részletek a www.chevrolet.hu oldalon vagy a Chevrolet infovonalon találhatók.

HARCBAN A LEGJOBBAKKAL

MICHELISZ NORBERT CÉLJA A PRIVÁT BAJNOKI CÍM MEGSZERZÉSE



A magyar autósport első és máig egyetlen világbajnoki futamgyőztese a 2012-es évnek azzal az egyértelmű céllal vágott neki, hogy elhódítsa a WTCC privát bajnoki címét. Ugyanakkor - ha úgy adódik - a gyári csapatok pilótáival sem habozik felvenni a versenyt: ezt Monzában mindenki számára bebizonyította. Michelisz Norbi a szezon első négy futamát értékelte.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT (P1RACE.HU) • KÉPEK: EMBER FERENC

A SEAT Leon Európa Kupa korábbi győztese idén harmadik évét kezdte meg a túraautó-világbajnokságban, egyben a másodikat a BMW-vel. 2011 egy átmeneti szezon volt a Zengő Motorsport pilótája számára olyan szempontból, hogy akkor versenyzett életében először hátsókerék-meghajtású autóval, idén viszont már bátran támaszkodhat a tavaly megszerzett tapasztalatokra és beállítási adatokra. Kellenek is az előző évi emlékek, mivel a csapatnak nem állt módjában a télen tesztelni, így Norbi idén a monzai szezonnyitón ült először a versenyautóban – miközben a legnagyobb istállók tavasszal sok ezer kilométert köröztek az idei gépeikkel.

„Nagyon jó volt újra autóba ülni, mert igen hosszú volt a holtszezon, de szerencsére gyorsan sikerült újra felvennem a ritmust” – mondta el a pilóta, aki Monzában, az idény első időmérő edzésén a 10. helyet szerezte meg, és így az új szabályok értelmében a szezon második futamát a pole-pozícióból kezdhette meg. Nem mintha erre bazírozott volna. „Nekem abszolút meg sem fordult a fejemben, hogy a Q2-ben a 10. helyet vegyem célba, mert szerettem volna előrébb végezni, és úgy éreztem, hogy erre a tempóm alapján minden esélyem meg is lett volna. Szóval inkább voltam csalódott az időmérő edzés végén, mint boldog, de aztán lassan elkezdtem örülni a második futam pole-pozíciójának, ha már így hozta az élet” – emlékezett vissza Norbi a szezon első kvalifikációjára.

A futamokon ezt követően a 9. és a 8. helyen ért célba, ám kevés választotta el attól, hogy egy kisebbfajta csodát vigyen véghez a világbajnoki élmenők ellen. Történt ugyanis, hogy a második versenyt egészen addig vezette – tanári védekezéssel tartva maga mögött a kétszeres világbajnok Yvan Mullert és a teljes mezőnyt –, amíg el nem ütött egy galambot, és emiatt komoly károk keletkeztek az autóján.

„Mind a két futam elég küzdelmes volt. Az elsőn az volt a fő cél, hogy az autót sértetlenül behozzam, hogy a második futamon ép autóval tudjak elindulni a pole-pozícióból. Ami a második futamot illeti, sejtettem, hogy nagyon nehéz dolgom lesz, úgyhogy nem értek különösebb meglepetések az elején. A rajtom elég jól sikerült, de a szélárnyék miatt a mögöttem haladóknak akkora előnyük volt, hogy én azt gondolom, nagyon nehéz lett volna meglógni, és tartani a távolságot a többiekhez képest. Úgy alakult minden, ahogy számítottam rá, legalábbis a galambig mindenképpen! Tudtam, hogy csak pár olyan pontja van a pályának, ahol igazából lehet előzni, ezért ha ott figyelek, akkor valószínűleg nem tudnak majd elém kerülni. Azért így is volt egy-két nagyon necces szituáció







a célegyenes végén, amikor én már úgy éreztem, hogy tisztán előttem vannak, csak nem mertek elém bevágni féktávon. Mindig próbáltam egy kicsit később fékezni a kanyarok előtt, mint Yvan Muller és Tom Coronel, úgy gondolom, hogy egyszer-kétszer már sok is volt egy kicsit, de sikerült megőriznem az első helyet, és ez volt a legfontosabb" – elevenítette fel a futam kellemes részét Norbi.

Aztán minden egy pillanat alatt fordult rózsaszínből feketébe a számára. „Ami a galambos esetet illeti, én nem is láttam először, hogy minek ütköztem neki, mert éppen ott sütött szembe a nap, de utána egyből éreztem, hogy baj van, mivel a következő féktávon már olyan volt, mintha egy háromkerekű autót vezettem volna. Rögtön tudtam, hogy innentől képtelenség lesz magam mögött tartanom a többieket" – mondta el a balszerencsés pilóta, akivel a futam végén már nem éppen lehetett madarat fogatni.

A magyar kiválóság belülről úgy érezte, minden esélye megvolt rá, hogy a 2010-es makaói győzelme után a második világbajnoki futamelsőségét is bezsebelje, és ha nincs a meglepő incidens, akkor ez minden bizonnyal sikerült is volna neki. „Úgy gondolom, hogy ha hét és fél körön át végig az élen tudtam maradni, úgy, hogy közben folyamatosan támadtak, akkor miért ne sikerülhetett volna ez a hátralevő két és fél körben is? Nagyjából tisztában voltam vele, hogy a pálya mely pontjain kell nagyon észnél lennem, hogy magam mögött tartsam a többieket. Amit elterveztem, az hét és fél körön át működött is, és a verseny nagy részében kézben tudtam tartani a történéseket. Bízom benne, hogy idén lesz még részem hasonlóan nagy csatákban, és lesz olyan futam, amin a legutolsó kör legutolsó kanyarjába is én fordulok be elsőként" - tekintett optimistán előre Norbi.

Azzal ugyanakkor ő maga volt a leginkább tisztában, hogy minderre – a futamgyőzelemre – vélhetően nem Valenciában kerül majd sor, hiszen a spanyol pályán jókora hendikeppel indult harcba riválisaival szemben. Előzetesen még a top10-es helyezést is nehezen elérhetőnek érezte, ám ehhez képest pozitívan csalódhatott saját teljesítményében.

„Abszolút meglepett a saját valenciai tempónk. Ahogy azt a kiutazásunk előtt is elmondtam, előzetesen arra számítottam, hogy lesz legalább tíz autó, amely erőből előttem lesz ezen a hétvégén, és mivel pont ennyien szereznek pontot minden futamon, ezért én már a pontszerzéssel is beértem volna. Ehhez képest már a szabadedzéseken láttuk, hogy minden körülmény között viszonylag könnyedén, erőlködés nélkül ott tudunk lenni a top10-ben, és ez szerencsére a hétvége további részében sem változott. A mezőny nagy része itt járt hat hete egy 2 x 2 napos kollektív teszten, ahol pl. csak a ROAL Motorsport több mint 4000 kilométert tesztelt, míg mi ennyit megyünk egész évben. De ezt a hátrányt szerencsére nagyon hamar le tudtuk dolgozni, és tényleg gyakorlatilag rögtön a hétvége elejétől kezdve ott voltunk a legjobbak közelében" – mesélte a pilóta, akire ezzel együtt egy teljesen másfajta, sokkal látványtalanabb hétvége várt, mint Monzában.



„Tudomásul kell venni, hogy minden verseny más. Vannak olyan hétvégék, amikor tényleg a legjobbak ellen, a győzelemért harcolhatunk, és vannak olyanok, amikor a legtöbb, amit tehetünk, hogy okosan végigmegyünk a futamokon, megpróbálva a lehetőségeinkhez mérten a legtöbb pontot szerezni. Ez most határozottan egy ilyen hétvége volt" – árulta el a Valenciában 7., illetve 4. helyet megszerző Michelisz, aki érett vezetésből színjelesre vizsgázott ezen a hétvégén.

A magyar pilóta higgadtsága főleg a második futamon hozta meg gyümölcsét. „Tudtam, hogy olyan pilóták haladnak előttem, akik nem mennek a szomszédba egy kis agresszivitásért, ezért úgy döntöttem, inkább a kivárásra játszom, mert szerettem volna kimaradni a felesleges csetepatékból. Jó lett volna megcsípni a dobogót, de nem szabad elfelejtenünk, hogy a 4. helyért is sok pontot osztanak, és a célunk, hogy az év végén megnyerjük a Yokohama Trophy-t, márpedig ehhez éppen ezek a nehezen megszerzett pontok kellenek, mert szerintem ezek jelentik majd a különbséget a végelszámolásnál. Idén egyetlen futamot sem nullázhatok, mert nagyon szoros az élmezőny a privát értékelésben, úgyhogy ezt muszáj figyelembe vennünk, és ehhez igazítanunk az egyes versenyekhez való hozzáállásunkat. Ezért a szezon hátralevő futamain is próbálok majd mindent megtenni. Minél több pont, annál jobb!"

A TANPÁLYA ARCA

Amíg a Hungaroring továbbra is a magyar autósport legékesebb ékszere marad megannyi közönségvonzó programjával, versenyével együtt, addig a területén működő Groupama Garancia Vezetéstechnikai Centrum a balesetmentes közlekedésért kampány élharcosaként tesz meg mindent valamennyi korosztály biztonságáért az utakon. A tanpálya vezetői ehhez az elhivatottságukhoz megnyerték a **hazánk legnépszerűbb sportolójának választott Michelisz Norbertet, valamint a legeredményesebb magyar női motorversenyzőt, Kovács Nikit,** akik örömmel vállalták, hogy a létesítmény arcaiként a biztonságos közlekedésért folyó kampány élharcosai lesznek.

Az esemény hivatalos sajtótájékoztatóján a pilóta szerint egy, a közúton elkövetett hiba akár az utolsó is lehet az ember életében, így nagy örömmel vállalta el a felkérést, hogy a tanpálya arcaként kampányoljon a biztonságos vezetésért, aminek a kérdésköre kiemelt témaként kell, hogy szerepeljen, főleg a fiatal és kezdő vezetők körében.

„A jogosítvány megszerzéséhez szükséges vizsgák manapság ugyan felkészítik a kezdőket a forgalomban várható helyzetekre, de a legritkább esetben kapnak a kezdő sofőrök gyakorlati jellegű ízelítőt a vészhelyzetekben tanúsítandó helyes viselkedésről. A tanpályán kockázatmentesen gyakorolható a helyes viselkedés ezekben a helyzetekben nem csak kezdő sofőröknek, hanem olyanoknak is, akik gyakorlottabbak, de szeretnék megtudni, hogy valójában mennyire felkészültek arra, ha valami váratlan történik velük az utakon" – ismertette munkája lényegét a WTCC magyar klasszisa.

FÖRCH

Az 1963-ban alapított német csavarkereskedés mára egy nemzetközileg is elismert és ismert **szereléstechnikával** foglalkozó nagyvállalattá nőtte ki magát.

Akár **autószervizek, építőipar, fémmegmunkálás,**

a FÖRCH mindenki számára professzionális megoldást nyújt a minőségi munka elvégzéséhez, lehet az

szerszám, vegyi anyag, kötőelem, vagy a mintegy 40 ezer cikket tartalmazó árukínálatunk bármely más terméke.

Területi képviselő kollégáink folyamatosan tartják üzletfeleinkkel a kapcsolatot és segítik munkájukat.





Értékesítési akció
2012.04.01-től
cikkszám: 6710 0849
Klíma fertőtlenítő 150 ml
24 db rendelése esetén az akciós ár:
28 560 Ft
(az akció vállalkozások számára érvényes)

Elérhetőségünk:
Förch Kereskedelmi Kft.
8000 Székesfehérvár, Bakony utca 4.
Tel.: 00 36 22 348348
E-mail: info@foerch.hu
internet: www.foerch.hu



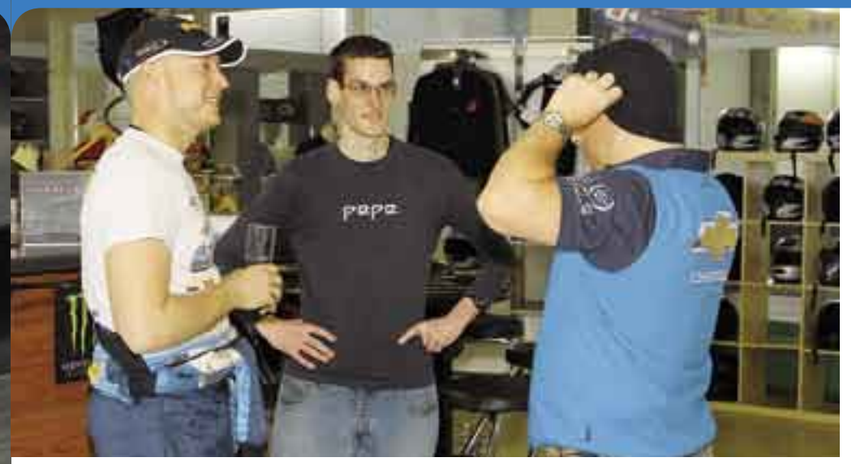
ÍGY GYŐZTEM LE ROB HUFFOT

GOKART A CHEVROLET SZTÁRJÁVAL

Egy újságíró számára kevésszer adatik meg, hogy összemérhesse erejét a versenypályán egy olyan pilótával, akiről rendszerint írni szokott. Én nemrégiben a túraautó-világbajnokság tavalyi második helyezettjével, Rob Huffal gokartozhattam. Hogy miképpen kerültem elé a végelszámolásnál, az egy érdekes történet…

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: PATAKY PÉTER







A magyar zsurnaliszták csapatából csak a cikk szerzője tudott Rob Huff előtt maradni a házi gokartverseny döntőjében. Cserébe a Chevy-sztár dedikálta az őt legyőző kollégánk trófeáját (balra)



Egy dolog írni róla és egy másik dolog csinálni – tartja a régi újságíró-bölcselet. De kipróbálni, majd az élményeket papírra vetni: na, ez az igazán komoly kihívás. Mondom ezt azért, mert néhány napja a Chevrolet jóvoltából részese voltam egy hatalmas élménynek, és most nem találom a szavakat. Belülről éltem át az egészet, így nehéz elfogulatlanul rekonstruálni az eseményeket.

Azzal kezdtem, hogy legyőztem ugyan Huffot, de valójában nem pontosan így történt. Tény, hogy előtte intettek le a kockás zászlóval a döntőben, de a valóság az, hogy egész nap gyorsabb volt nálam – meg mindenki másnál -, és ha nem ajánlja fel, hogy a döntőben a mezőny végéről rajtol, akkor az összes kollégával együtt bottal üthettük volna a nyomát.

Az időmérő edzések alapján ugyanis Robert indulhatott volna a pole-pozícióból, ám ő sportszerűen felajánlotta, hogy a nyolcfős döntőt inkább a mezőny végéről kezdi, hogy több legyen az izgalom. Így fordulhatott elő, hogy én a második helyről rajtolhattam, miután az időmérő edzések legjobb eredményei alapján csak Huff és egy kedves kollégánk fia tudott megelőzni. Utóbbié lett tehát a pole- pozíció, és az indulásnál a legjobb igyekezetem ellenére is hamar elhúzott tőlem. Igazából már az első kör végén látszott, hogy a győzelemre nem lehet esélyem, ezért nem is kockáztattam többet. Azt a stratégiát alkalmaztam, hogy beálltam a stabil utazótempómra (az elsőt leszámítva mindegyik körünk fél másodpercen belül volt egymáshoz képest), és addig követtem ezt a taktikát, mígnem egyszer csak le nem intették a futamot. Hiába vártuk, hogy Huff a nyakunkra essen, ő fennakadt a többieken, és végül csak a 3. helyen futott célba, mögöttem. Így kerek ez a történet. Nem győztem le Huffot, csak előtte értem célba, úgyhogy megnyugtatok mindenkit: nem sietek elküldeni a portfóliómat a Chevrolet gyári csapat főnökeinek…

> „A tavalyi nagyszerű hangulatot varázsoltak a magyar szurkolók, és az újságírók is meglepően gyorsak.”

Már csak azért sem, mert volt, aki csúnyán elkente a szánkat a döntőben. „Belecsöppentem ebbe a szerencsés helyzetbe, hogy Robert Huffal gokartozhattam együtt, hihetetlen volt az egész!” - mondta el érdeklődésünkre a futam győztese, Boriszov Dániel, miután a leintés után végre sikerült őt utolérnünk.

Természetesen maga Huff is megtartotta örökös jókedvét a futam után, hiszen ő is pontosan tisztában volt azzal, hogy ez a verseny most elsősorban nem az eredményekről, hanem a szórakozásról szólt. „Remek kis móka volt ez a gokartozás! Elég csak körbenézni, és láthatjuk, hogy mindenkinek fülig ér a szája, márpedig erről szól ez az egész” - mondta el a brit pilóta. „Amúgy is szeretem Magyarországot, úgyhogy mindig nagyon szívesen jövök ide vissza. A tavalyi WTCC-futamon nagyszerű hangulatot varázsoltak az itteni szurkolók, és most azt is megtudtam, hogy a magyar újságírók is meglepően gyorsak!”

Köszönjük, Rob! Mi is nagyon megkedveltünk téged, és egyáltalán nem haragudnánk rád, ha a hungaroringi futamon is megszereznéd a pódium harmadik fokát, mondjuk két magyar, Michelisz és Wéber mögött!

ROBERT

Rob 1992-ben kezdett el versenyszerűen gokartozni, és a következő hat év alatt **négyszer nyerte meg hazájában a Pro Kart-bajnokságot.** Ezt követően folyamatosan lépdelt előre az autósport szamárlétráján, és hosszú éveken át gyakorlatilag minden bajnokságot megnyert, amiben csak elindult. 1998-ban például egy éven belül három bajnoki címet is begyűjtött: a Silverstone Junior BRDC Forma Ford, a Silverstone Junior BRDC Peugeot 306GTi, és a Silverstone Pro Kart bajnokságában sem talált legyőzőre. 1999-ben megnyerte a Jim Russel Alapítvány által kiírt bajnokságot, majd 2000-ben a Forma Vauxhall bajnokságot, 2003-ban pedig a Seat Cupra-sorozatban szerzett bajnoki címet.
2004-ben újoncként két győzelmet is aratott a brit túraautó-bajnokságon, az év végi értékelésben pedig a 7. helyen végzett a rangos sorozatban. A WTCC (túraautó-világbajnokság) mezőnyét a kezdetektől, 2005-től erősíti, és ez idő alatt mindvégig hű maradt a Chevrolet gyári csapatához. A WTCC első évében, 2005-ben a pontverseny 20., majd 2006-ban a 16. helyén végzett, Brnóban pedig megszerezte első világbajnoki futamgyőzelmét. 2006-tól kezdve egyébként minden évben nyert legalább egy WTCC-futamot, ám 2007-ben még így is csak a 7. helyen zárta a bajnokságot.
Az első igazán jól sikerült éve 2008-ban jött el a WTCC-ben, amikor két győzelmével és hat dobogós helyezésével a tabella 3. helyén végzett az év végi összesítésben, amit 2009-ben az év végi 5., majd 2010-ben egy újabb 3. hely követett a sorban. 2011-ben aztán parádésan kezdte az évet, sokáig vezette a pontversenyt, és egészen az utolsó fordulóig harcban volt a világbajnoki címért, ám végül egy hajszálnyival alulmaradt csapattársával, Yvan Mullerrel szemben, így a 2. helyen zárta a bajnokságot.





ESÉLYLATOLGATÁS

HONDA, YAMAHA VAGY DUCATI: MELYIK LESZ A NYERŐ?

Az évadnyitó katari viadallal kezdetét veszi a MotoGP 2012-es szezonja, amely során a csapatok és pilóták immáron nem nyolcszázas, hanem ezer köbcentis versenygépekkel szállnak majd harcba egymás ellen.

SZÖVEG: FORGÓ, PERUSZA • FOTÓ: GYÁRTÓK

Korábban már többször szóltunk a királykategória „vegyes” mezőnyéről, amelyben tizenkét prototípus és kilenc CRT fog szerepelni. Aki nem tudná: utóbbiakat tulajdonképpen átalakított, illetve végletekig tuningolt széria-gépekként is fel lehet fogni. A téli tesztek során gyakorlatilag minden egyes alkalommal bebizonyosodott, hogy a CRT-knek szinte nulla az esélyük a hagyományosnak mondható MotoGP motorok ellenében, illetve maximum igen szélsőséges (mondjuk félig nedves, feléig száraz) körülmények között lehet némi esélyük. Figyelembe véve ezt a géposztályon belüli elég jelentős különbséget, a hírek szerint a Dorna (a MotoGP kereskedelmi jogait birtokló szervezet) fejében már az is megfordult, hogy 2013-tól külön bajnokságként kezelik a CRT-ket. Nem csoda, hogy ez a felvetés egyáltalán nem nyerte el sokak tetszését, sőt Valentino Rossi főmérnöke, Jeremy Burgess például a Dornát kritizálta, mondván, hogy nem egy olyan szervezetnek kellene hoznia a MotoGP szabályait, amely leginkább csak a médiajogokért felelős.

A királykategóriával kapcsolatban bizonyára a jövőben még nagy vitákat fognak kiváltani a tervezett költségcsökkentő intézkedések, amelyek elvileg a nagy gyártókat lennének hivatottak arra ösztönözni, hogy beszálljanak a sorozatba. A MotoGP azonban jelenleg igen messze áll attól, hogy mondjuk a Kawasaki vagy a Suzuki újra csatlakozzon a mezőnyhöz, illetve a Superbike-hoz hasonlóan az Aprilia és a BMW is képviseltesse magát legalább egy-egy prototípus motorral (tehát nem CRT-vel). Megjegyzendő: a bajorokkal kapcsolatban már felvetődött a közeledés, ám a gyárnak a nagy kaland előtt mindenképpen szüksége lenne egy kis sikerre a Superbike-ban, ahol a BMW bizony még mindig a nagy áttörésre vár.

Visszatérve azonban az előszezoni tesztekre: a malajziai és a jerezi próbákon is egyértelműen Casey Stoner bizonyult a leggyorsabbnak, azonban cseppet sem egyértelmű, hogy ez 2012 során is végig így lesz. Habár a legerősebb és leggyorsabb motor még mindig a Hondáé, neves szakemberek szerint a legteljesebb versenycsomaggal a Yamaha rendelkezik, ami a HRC-nél talán egy kis aggodalomra adhat okot.

A hangvillásokhoz hasonlóan a Ducatinak is sikerült közelebb kerülnie a Hondához, azonban ők tényleg csak nüánsznyi előrelépést tettek, ami bizonyára a legtöbb Rossi-szurkoló számára igen kiábrándító, hiszen ez azt jelenti, hogy a „Doktor” még mindig nem lesz képes harcba szállni a győzelemért. A kilencszeres világbajnok utoljára a 2010-es malajziai nagydíjon tudott győzni, vagyis az olasz pilóta azóta közel s távol karrierje leghosszabb nyeretlenségi sorozatát produkálja. Valentino Rossi az 1996 óta tartó MotoGP pályafutása során egyszer sem tudhatott magáénak ilyen hosszú sikertelenségi szériát, hiszen egészen 2011-ig minden egyes szezonban legalább egy győzelmet mindig be tudott húzni. Természetesen lehetetlenség megjósolni, hogy a Ducati idén milyen szezont fog produkálni, de az

> „A legerősebb és leggyorsabb motor még mindig a Hondáé, a legteljesebb versenycsomaggal azonban a Yamaha rendelkezik.”









Balra a Ducati 2012-es alakulata, jobbra a jerezi edzések egyik bukása (De Puniet), lent a katari pálya éjszakai kivilágítása

biztos, hogy ahhoz, hogy Rossit megtartsák, mindenképpen a 2011-esnél jobb motort kell a 33 éves pilóta alá adniuk.

A szezonnyitó katari nagydíj tehát minden valószínűség szerint inkább csak a Stoner – Lorenzo kettősről szól majd, akiknek a párharcába jó eséllyel szólhat bele Dani Pedrosa, valamint talán még Ben Spies. Egyáltalán nem lenne azonban meglepő, ha Stoner még az első futamot magabiztosan nyerné, hiszen a katari aszfaltcsík egyértelműen az ausztrál pályája. A kétszeres világbajnok győzni tudott itt 2007-ben, 2008-ban, 2009-ben és 2011-ben, ami egyúttal azt jelenti, hogy ezen a ringen Casey Stoner a legsikeresebb versenyző. Ha valaki képes Katarban egy az egyben megverni a regnáló bajnokot, mégpedig úgy, hogy az ausztrálnak sem egészségügyi, sem technikai problémája nincsen, akkor ez a többi pályán pláne sikerülhet a kihívónak.

MAGYAROK



Győrfi Alen



Tóth Imre

Ha a MotoGP-n belül nem is találunk magyar motoros tehetségeket, az ellenszéria, a Superbike sorozatban három hazai tehetség is harcol. A Supersport 600-ban a Team Tóth pilótái már két versenyen is túl vannak. Ausztráliában sajnos gumiproblémák hátráltatták a csapatot, így az ígéretes rajtpozíciók ellenére pontok nélkül tért haza Tóth Imre és Németh Balázs, de Imolában már jól kijött a lépés az istállónak: Balu a 7. helyen ért célba, míg Imi technikai gondok miatt a 6. helyről volt kénytelen kiállni. A Superstock 1000-es sorozatában az olasz futamon Győrfi Alen, a H-Moto Team versenyzője azonnal pontszerzőként zárt. A bukásokkal, piros zászlóval tarkított, izgalmas versenyen Alen a rajtpozíciójához képest három helyet javítva 12. lett, és négy pontot szerzett.



Németh Balázs

SZEZONRAJT

KOVÁCS ZSOMBOR: TÚL A MÁTRA KUPÁN

Áprilisban rajtol a hazai gokartbajnokság, amelyre remekül sikerült a felkészülés Kovács Zsombor számára, ráadásul egy nagyszerű főpróbával is jelét adta annak, hogy idén ő lesz a bajnoki cím legfőbb várományosa.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: BUCZKÓ ANDOR

A tavalyi év vége sok szép fordulattal zárult Zsombor számára. Nem elég, hogy az MNASZ díjkiosztó gáláján átvehette a magyar bajnokság és a Közép-Európa Zóna Trófea sorozatokban elért negyedik helyezéseiért járó trófeákat, de a szezon újoncának is őt választották. Ezt követően azt is bejelentették, hogy a nemzetközi szinten elismert és sikereket halmozó Kálmán Motorsport is szerződtette őt.

Természetes tehát, hogy az ifjú pilóta hatalmas elánnal vágott bele a felkészülésbe, ráadásul ígéretet kapott arra is, hogy tavasszal kipróbálhatja új Birel versenygépét. Erre Gyöngyösön, a 2012-es Mátra Kupán esélye is nyílt, és az új váz nagyszerűen működött. Persze nem csak ennek köszönhető, hogy a tehetséges fiatal kimagasló eredményeket tudott elérni.

„Zsombor nagyon izgult az idei szezon miatt. Szinte másra sem tudott gondolni, csak a gokartozásra. Kisebb gondok persze mindig adódnak, de ezeket sikerült áthidalni, ezért biztosan állíthatom, hogy sikeres felkészülésen vagyunk túl” – fogalmazott Szendrei Ádám, aki az ifjú titán felkészítéséért is felelős.

Tény, hogy a Mátra Kupa még nem része a bajnokságnak, mégis egyfajta üzenet jelleget hordoz magában az ott elért eredmény. Azok ismeretében pedig kijelenthető, hogy Kovács Zsombor a 2012-es magyar bajnokság Rotax Mini Max kategóriájának nagy esélyese.

A kupán az időmérő edzése sikerült a legrosszabbul, hiszen csak a harmadik helyen tudta magát kvalifikálni, de a versenyen minden jól alakult. Az első futamot magabiztosan nyerte meg, a második versenyen pedig egyetlen ellenfele tudta csak megtréfálni. Összesítettben ez így is győzelmet ért, ráadásul mindkét döntőben ő futotta a leggyorsabb kört, és a legszebb előzéseket is ő mutatta be.

Célként tehát nem is lebeghet más Zsombor szemei előtt, mint a bajnokság és a Közép-Európa Zóna Trófea megnyerése, továbbá az év végi Grand Festivalon való jó szereplés. Utóbbi kihívást egyébiránt Portugáliában rendezik, csakúgy, mint a Rotax Grand Finals-t, mely a magasabb kategóriák képviselőinek nagydöntője.





VINCZE-ÉDESSÉG SPORTBUSZ
vision assist utánpótlás program
Nature Kork Perlit
vinex



Kovács Zsombor Gyöngyösön futotta az első 2012-es versenyhétvégéjét, és sikerült az évet győzelemmel nyitnia



CSALÁDBAN MARAD

A BARACSKAI FAMÍLIA KÖZÖS VERSENYEI

Nem a kirándulás számít a család hobbijának Baracskaiéknál, sokkal inkább a motokrosszozás. A családfő, Ferenc maga is tíz éve versenyez, de ő már csak hobbiból. Fiai, Zsolt és Péter viszont komolyabb szinten űzik a sportágat.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: VARGA ZOLTÁN

Az idősebb gyermek, Zsolt 2002-ben kezdett el versenyezni. 2008-ban a Nyugat Kupa Open MX-1-es kategóriájában első helyen végzett, és több futamgyőzelmet is sikerült begyűjtenie. 2009-ben azonban gerincproblémái adódtak, és csak mostanában kezd visszatérni a sportág vérkeringésébe. A család legfiatalabb motorosa azonban Péter, aki a jövő nagy reménységének számít. Róla beszélgettünk édesapjával.







Hogyan és mikor kezdődött Péter pályafutása?
2003-ban kezdett el motorozni, és rendre szép eredményeket mutatott fel. Az első komolyabb sikerét 2007-ben érte el, amikor a Nyugat Kupán második helyen végzett. Egy évre rá, kategóriája harmadik helyén zárta a szezont, 2009-ben pedig az Extra Kupa másodosztályában sikerült a harmadik helyen befejeznie az évet. 2010-ben is jó eredményeket produkált.

Az igazán nagy sikerek viszont csak tavaly jöttek, ugye?
Valóban. 2011-ben győzedelmeskedett a Nyugat Kupán és a II. osztályú Extra Kupát is megnyerte. Tavaly nagyszerű évet zárt Peti.

Ebből az a következtetés vonható le, hogy ideje továbblépni az új szezonban. Mik a tervek az idei évben?
Tény, hogy ideje lenne az első osztályban versenyeznie, de ahhoz jobb motorra lenne szüksége. Jelenleg 3-4 éves gépekkel állunk rajthoz, amik nem elég jók az első osztályhoz. Ráadásul a szervizmunkálatokat is mi végezzük el személyesen. Ennek fényében úgy döntöttünk, hogy idén még marad Peti a másodosztályban. Biztos vagyok benne, hogy megállná a helyét a legjobbak között, hiszen több olyan barátja indul ott, akiket korábban, alacsonyabb kategóriákban már legyőzött, és az eddig megszerzett 40 trófeája is bizonyíték arra, hogy van a fiúban potenciál. Egy komolyabb szponzorral, támogatóval, egészen biztos, hogy szép sikereket érne el a legmagasabb szinten is – reméljük, hogy erre sem kell már túl sokat várnunk.

EGY SZINTTEL FELJEBB

PATAKI MARTIN: EGY ÉVE A HUSQVARNÁVAL

Erősíti magyarországi motorsport-jelenlétét a Husqvarna, és ebben kiváló partnerre talált a 15 esztendős Pataki Martinban. A sportoló már tavaly is sok dicsőséget szerzett a márkának, így idén is komoly célokat állított maga elé.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: AFM



A 15 éves Pataki Martin és a 11 esztendős Horváth Kristóf alkot egy csapatot 2012-ben

Éppen egy éve robbant a hír, hogy ismét van Husqvarna-versenyző a magyar motokrossz mezőnyben. Összefoglalnád milyen tapasztalatokat szereztél a márkával kapcsolatban? – kérdeztük a sportolót.

A kezdetektől jól éreztem magam a CR 125 nyergében. Úgy gondolom, a Huskyt minden tekintetben rám szabták. Komoly problémák nem adódtak a géppel, és miután az ANDL Husqvarna Racing a teljes szezonra biztosította a technikai hátteret – szerviz, alkatrész, ruházat –, nem volt nehéz teljesíteni a szezont. Év végén aztán kaptunk egy 2012-es vázat, amellyel még kezelhetőbbnek érzem a gépet.

Milyen felállással indul a csapat a 2012-es évadnak?
Komoly bővülésen vagyunk túl. Én a napokban vehettem át az új technikámat, egy Husqvarna TC250-et, amellyel 2012-ben is az ANDL Husqvarna Racing Team első számú támogatott versenyzője maradok. Az MX 65 kategóriába egy CR65-tel csatlakozott hozzánk Horváth Kristóf (Kiki), ő 11 éves kora ellenére komolyabb versenyzői múlttal bír nálam. De az enduróban is jelen lesz a csapat Markó Pistivel, egy Husqvarna 449 nyergében.

Melyek az évi célkitűzéseid?
Ez évben a fő csapásirány az OB MX2, de több kupasorozatban is megmérettetem magam. Utóbbiak közül szeretnék legalább egy bajnoki címet begyűjteni.

Fel tudtál készülni az előtted álló feladatokra a holtszezonban?
Alapvetően triatlon és konditermi edzéseket végeztem, heti hat alkalommal. Úgy érzem, a fizikai felkészülésem így jól sikerült. Most a lehető legtöbbet kell az új négyüteművel edzenem, ha lépést szeretnék tartani a mezőnnyel. Mivel gimnáziumba járok, ezt komoly szervezéssel kell a szüleim és az iskola beosztásához igazítani, de a családi támogatásom töretlen, így bizakodó vagyok.



Castrol
ANDL Husqvarna Racing Team
Autósport Formula





MENNYBŐL A POKOLBA

MEXIKÓI ÉS PORTUGÁL RALI: LOEB ÉS OSTBERG GYŐZELME

Loeb verhetetlen Mexikóban, idén sem sikerült őt megszorítania egyetlen ellenfélnek. Portugáliában viszont nem elég, hogy kiesett a francia nemzeti hős, de csapattársát, Hirvonent kizárták a versenyből, miután a finn már megünnepelte győzelmét. A dobogó legfelső fokát így Ostberg örökölte meg.

SZÖVEG: AMBER PR • FOTÓ: SZÁNTÓ FRIGYES

Sebastien Loeb nagyon szerethet Amerikába repülni. A hideg európai tél után meleg és kellemes időjárási körülmények és számára kedvező gyorsasági szakaszok fogadják már évek óta. Biztosan ennek is köszönhető, hogy immár zsinórban hatodjára is sikerült megszereznie a Mexikó Rali győztes trófeáját. Ezúttal ráadásul az új murvás rajtrendszer is a kezére játszott a címvédő világbajnoknak abban, hogy ismét ő állhatott fel a dobogó legfelső fokára. A Citroen duplázott, hiszen újdonsült pilótája, Mikko Hirvonen szerezte meg a második helyezést.

A bronzérem a fordos színekben versenyző Petter Solbergé lett. A norvég lett a legjobb fordos pilóta, ráadásul megszerezte a Power Stage-győzelmet és az azért járó három pontot is, így öröme maradéktalan lehet. Nem úgy csapattársának, Jari-Matti Latvalának, aki az utolsó napon balesetet szenvedett, és a harmadik helytől esett el. Az eset különös oka az volt, hogy Jevgenyij Novikov karambolozott a finn előtt, s ettől a fordos pilóta úgy meglepődött, hogy letért az útról és megpördült. Bár be tudta fejezni a gyorsasági szakaszt, Latvala Fiestája annyira megsérült, hogy a két utolsó gyorsaságin már nem tudott elindulni. Így Monte-Carlo után idén már másodszorra volt kénytelen ralit feladni.

Mads Östberg defektje ellenére a negyedik helyen futott célba, őt Ott Tanak követte a hatodikon. Nasser Al-Attiyah a hatodik helyre kormányozta be a Katar World Rally Team autóját, aminek tavalyi – hetedik helyről történő – kizárását követően nagyon örülhetett. Armindo Araújo











ÉRDIÉK: ABSZOLÚT 16.

„Célba értünk. És nem csak ennek a ténynek örülünk, hanem annak is, hogy a kategóriánkban sikerült megcsípnünk az 5. helyet, ami összetettben a 16. pozíció eléréséhez volt elég. A rajtnál ugyan a dobogót tűztük ki célul, ám a versenyen annyi problémával kellett szembenéznünk, hogy az elért eredmény büszkeséggel és boldogsággal tölt el minket" – így értékelte a Mexikó Ralit közvetlenül a célba érkezés után ifjabb Érdi Tibor, aki Táborszki Attila navigálásával immár a hetedik világbajnoki futamán van túl. „A 24 gyorsasági szakasz 430 kilométerét 5 óra 30 perc alatt teljesítettük, a győztes Sebastian Loebtől 1 óra 15 perccel maradtunk el. Ezúttal superrali nélkül futhattunk be a célba, rengeteg tapasztalattal gazdagodva. A Mitsubishivel elégedettek voltunk, egy kicsit leharcoltuk ugyan, de a fékproblémán kívül komoly technikai baja nem volt. A verseny hangulata végig fantasztikus volt, a mexikói fiesztán számos új barátot szereztünk, és ami szintén fontos: az olasz csapat vezetői is gratuláltak nekünk az elért eredményhez. Minden szurkolónknak köszönjük a buzdítást" – zárta a rövid gyorsértékelést Érdi Tibor.



hetedik helyezésével az egyetlen Minivel versenyző pilóta volt az első tízben. De nem csak ő örülhetett: a Volkswagen Motorsport is megszerezte idei első pontjait, a kiválóan versenyző Sebastien Ogier révén.

A kilencedik és tizedik helyen két fordos pilóta, az amerikai Ken Block és a mexikói Ricardo Trivino ért célba és gyűjtötte be az utolsó pontokat. Trivino egyébként ezzel első rali-világbajnoki pontját szerezte meg, és elégtételt vehetett, hiszen négy évvel ezelőtt különböző szabálytalanságok miatt kizárták az akkor begyűjtött pontszerző helyről.

Mindehhez képest a portugál verseny a meglepetések ralija volt. Az elmúlt évek száraz időjárását követően az eső alaposan beleszólt a végeredménybe. A nagyágyúk estek-keltek, így kevésbé ismert arcok állhattak dobogóra. A verseny legnagyobb esélyesének számító Sebastian Loeb még az első napon, csütörtök este kiesett, miután félreértette navigátora utasítását. Az autó többször is megpördült, de szerencsére sem a pilóta, sem a társa nem sérült meg. A gyári fordos duónak sem folytatódott jobban a ralija, hiszen a hatalmas pénteki esőzésben Jari-Matti Latvala és Petter Solberg is kicsúszott. Mikko Hirvonen ekkor vette át a stafétabotot, és végig az élen is tudott maradni. A finn pilóta a tavaly szeptemberi Ausztrál Rali óta először állhatott fel a dobogó tetejére. De – mint később kiderült – csak ideiglenesen...



Nem csak Östberg örülhetett élete legjobb eredményének, a futamgyőzelemnek, Novikovnak is van miért szeretnie Portugáliát, hiszen végül második lett

A két dobogós privát Forddal versenyző pilóta eredménye még csillogóbb annak fényében, hogy mindketten autójuk technikai meghibásodása ellenére érték el ezt a kiváló eredményt. Östberg autója gyújtáskihagyásával küszködött, míg Novikov a verseny végén törött gázpedállal versenyzett. Novikov ügyesen tartotta magát a második helyen, pedig ott lihegett a nyakában Petter Solberg, aki a szabályok értelmében folytatta a versenyt, s végül negyedik lett. Persze így sem úszta meg technikai malőr nélkül, a szervókormány meghibásodása miatt szombaton is sok időt

> „Hirvonen kizárásával a diadal az Adapta Ford pilótájának, Mads Östbergnek az ölébe hullott."









vesztett. Csapattársa, Latvala csak a 14. lett, de két pontot kapott a Power Stage-en elért második helyért. Nasser Al-Attiyah, aki defekttel küzdött a versenyen, az ötödik helyen ért célba a cseh Martin Prokop előtt. Mindketten legjobb rali-világbajnoki eredményüket érték el.

A hetedik helyezés Dennis Kuipersé lett, pedig a holland pilóta idén most először állt rajthoz. Bár nagyon igyekezett, mégsem tudta őt beérni Sebastien Ogier a Skoda S2000-essel, így a nyolcadik helyért járó pontokat vihette haza. Thierry Neuville bár kilencedik lett, de szerepelhetett volna jobban is: pénteken még az első ötben haladt a Citroen Junior pilótája, ám autója túlmelegedett, és emiatt visszaesett a mezőnyben. Az utolsó hely a top tízben Jari Ketomaaé lett.

Az eredményhirdetés után következett a feketeleves, legalábbis a Citroen és szurkolói számára. A versenyt követő ellenőrzés során szabálytalan alkatrészeket találtak Hirvonen DS3 WRC-jében, amiért kizárás járt. A finn pilóta autójában a kuplung és a turbó sem felelt meg a homologizációs szabályoknak. Ennek hatására a portugál szervezők elvették a francia egylet győzelmét, akinek ez lett volna az első diadala új csapatánál. A diadal így az Adapta Ford pilótájának, Mads Östbergnek az ölébe hullott...



A Mexikó Rali végeredménye

1. **S. Loeb**	Citroen DS3	4:15:32,7
2. **M. Hirvonen**	Citroen DS3	4:16:15,1
3. **P. Solberg**	Ford Fiesta RS	4:17:44,1
4. **M. Östberg**	Ford Fiesta RS	4:20:24,2
5. **O. Tanak**	Ford Fiesta	4:20:35,3
6. **N. Al-Attiyah**	Citroen DS3	4:22:14,1
7. **A. Araújo**	Mini WRC	4:28:19,6
8. **S. Ogier**	Skoda Fabia	4:30:30,5
9. **K. Block**	Ford Fiesta RS	4:37:59,5
10. **R. Trivino**	Ford Fiesta RS	4:39:03,4

A Portugál Rali végeredménye

1. **M. Östberg**	Ford Fiesta RS	4:21:16,1
2. **J. Novikov**	Ford Fiesta RS	4:22:49,3
3. **P. Solberg**	Ford Fiesta RS	4:23:11,7
4. **N. Al-Attiyah**	Citroen DS3	4:27:21,9
5. **M. Prokop**	Ford Fiesta RS	4:27:25,3
6. **D. Kuipers**	Ford Fiesta RS	4:28:03,4
7. **S. Ogier**	Skoda Fabia	4:28:25,1
8. **T. Neuville**	Citroen DS3	4:29:54,0
9. **J. Ketomaa**	Ford Fiesta RS	4:31:08,9
10. **P. van Merkstein**	Citroen DS3	4:31:27,0

A világbajnokság állása

Pilóták	
1. **Sebastien Loeb**	66 pont
2. **Petter Solberg**	62 pont
3. **Mads Östberg**	53 pont
4. **Mikko Hirvonen**	50 pont
5. **Evgeny Novikov**	39 pont
6. **Jari-Matti Latvala**	28 pont
7. **Dani Sordo**	21 pont
8. **Nasser Al-Attiyah**	20 pont
9. **Ott Tanak**	15 pont
10. **Martin Prokop**	10 pont
Konstruktőrök	
1. **Citroen Tota**	108 pont
2. **Ford**	96 pont
3. **M-Sport Ford**	69 pont
4. **Qatar**	31 pont
5. **Mini**	26 pont
6. **Citroen Junior**	18 pont
7. **Adapta**	12 pont
8. **Brazil**	10 pont



A Matics–Viczena páros legutóbb Orfűn versenyzett, de fontosabb dolgok foglalkoztatják őket

RENDHAGYÓ IDÉNYNYITÓ

MATICSÉK EGER HELYETT ORFŰN KEZDTEK

Már túl van egy bemelegítő, orfűi versenyen Matics Mihály és Viczena Gábor, de a folytatás miatt aggódik a hazai bajnokság egyik legrutinosabb párosa.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: KUMMER GYULA

Orfűn futottátok az első idei versenyeteket. Szereted azokat a pályákat?

Nem voltak rosszak! Eső nélkül sajnos most sem sikerült megúsznunk, de ez már mondhatni megszokott a Mecsek környékén. De a változatos időjárási körülmények és kisebb hibáinkból adódó kicsúszások ellenére is jó kis versenyen vagyunk túl. Hogy őszinte legyek, a tavalyi Mikulás Rali óta nem ültem az autóban, így természetesen a tesztelési szándék vezérelt, és jó volt végre megmozgatni magam egy kicsit. Az autón észleltünk kisebb hibákat, de szerencsére még itt, és nem a következő éles versenyen. Látszott, hogy régóta nem versenyeztünk, az elején vakok módjára közlekedtünk, de a végére sikerült mindent helyreraknunk és gyorsak voltunk.

Mi a véleményed az elért eredményről?

Ismét csak őszinte leszek, először azt sem tudtam, hogy hol végeztünk. Az időeredményeket nem is néztük. Éles körülmények között, vagy ha mi is úgy kezeljük ezt a versenyt, már az első két gyorson elbuktunk volna, hiszen a hajtásunk nem működött tökéletesen, én meg rögtön a gumira fogtam. Azt hittem, azzal van a probléma, vagy esetleg én rozsdásodtam be a szünet alatt. Aztán a műszerfalon villogó kis lámpa rámutatott arra, hogy nem velünk van a gond. Az adatok begyűjtése és elemzése után rögtön kiderült, hogy a hajtáspumpa romlott el. Kicseréltük, és utána az elejéhez képest már 1-2 másodpercen belül tudtunk menni.

Pozitív volt ez a teszt, amit terveztünk, azt elvégeztük. Az autó egyben van, szerencsére ezen a hajtáspumpa-problémán kívül más gond nem adódott. A következő verseny előtt még egy rövidebb tesztet szeretnénk, hogy újra megmozgassuk magunkat, azt viszont, hogy ez melyik hazai futam lesz, még nem tudjuk...

Idén milyen célokat tűztetek ki magatok elé?

Már most közlöm, hogy az év végi eredmény minket nem érdekel, mert valószínűleg nem fogunk minden hazai futamon indulni. Úgy terveztük, hogy egyáltalán nem is indulunk a magyar bajnokságban, de most, hogy ilyen rossz helyzetben van az egész sportág, nem akartunk olyanok lenni, mint a rossz hajóskapitány, aki az elsők között hagyja ott a süllyedő hajót.

Ezzel az Eger Rali körül kialakult helyzetre célzol, valamint arra, hogy hazánk idén mégsem rendez IRC-futamot?

Igen. Nagyon sajnáljuk, hogy a tervezett időpontban nem tudtunk elrajtolni az egri évnyitón, és azt is, hogy a Mecsek nem lesz IRC. A jelenleg kialakult helyzet a magyar ralisport körül több mint kétségbeejtő. Nincs idei éves versenynaptár, egyáltalán, azt sem tudja senki, melyik verseny, mikor lesz. A legújabb fejlemények szerint a nevezési díjakat meg akarják emelni 300 ezer Ft-ra, hogy ezzel segítsük a rendezőket, de mi, az indulók ezzel abszolút nem értünk egyet. Így sem volt olcsó a nevezés, főleg, ha megnézzük, mit kaptunk érte. Egy IRC-verseny 1200 euró, ami egyezik a tervezett hazai versenyek nevezési díjával, viszont 250-280 km-t tudsz versenyezni, nem 130-140-et. Ott ráadásul minden a versenyzőért és a nézőért van. Össze sem lehet hasonlítani, külföldön mit kapunk a pénzünkért. 600-800 euróért a környező országokban bárhol el lehet indulni egy bajnoki futamon, amelyek szintén több versenykilométert, kevesebb etap-km-t és új pályákat jelentenek.

Ezek után ne csodálkozzon senki, hogy nem vagyunk versenyképesek a versenykultúrát tekintve. Nemhogy külföldi nem jön hozzánk versenyezni, egyre többen lesznek, akik elmennek itthonról, ami abszolút érthető. Azokról, akik külföldről bérelnek autót, még nem is beszéltünk. Nekik sincs egyszerű dolguk, hiszen mit tudnak mondani, mikorra kell az autó és hova? Senki nem tud tervezni, itt állunk egy felkészített autóval, ráment az egész tél, és fogalmunk nincs, mi lesz itthon. Ideje lenne elgondolkodni kicsit, mi lenne, ha lejjebb szorítanák a költségeket. Lehet, többen váltanának licencet, és többen is neveznének.

Mi az aggályok mellett is elsősorban a hazai bajnokságban gondolkodunk, de még mindig várjuk, hogy hamarosan konkrétumok jelenjenek meg az idei év versenyeivel kapcsolatban.

FŐPRÓBA

KAZÁR: „RAJT ELŐTTI ÖNBIZALOMBOMBA”

Minden szempontból tökéletesen alakult az orfűi verseny Kazár Miklósnak és Ferencz Ramónnak. A Maximmun Racing Team kettőse amolyan bemelegítésképpen vett részt a ralisprint viadalon. Sőt, meg is nyerte a vasárnapi száguldást...

SZÖVEG: MAROSRÉTI ERVIN • FOTÓ: KUMMER GYULA



A Mecsek Ralikon is használt gyorsaságit ötször teljesítették a benevezett párosok, ami az új idény előtt a tesztelést is remekül szolgálta.

„A csoda kategóriába tartozott, hogy egyáltalán elkészült a versenyre az új autónk. Az R4-es kittel ellátott Mitsubishivel ezért igyekeztünk a lehető legtöbb időt közösen tölteni. Szombaton rengeteget teszteltünk, és nagyszerű benyomásokat szereztünk a Mitsubishiről. Hatalmas a különbség a tavalyihoz képest. Az én elképzelésemhez és a stílusomhoz sokkal közelebb áll, jobban illeszkedik, mint az előző három gyémánt. Ferencz Ramónnal most versenyeztünk először együtt, ez volt az összecsiszolódás. Nekem az autót, neki pedig a csapatot kellett megszokni, ezért is hasznos volt számunkra ez a sprintfutam” – nyilatkozta Kazár Miklós.

Az orfűi időjárás is kedvezett a tesztelésre érkezett párosnak. Az elején ugyanis esett a hó, ezután pedig az eső áztatta az aszfaltot. A verseny középső részében nedves burkolaton, végül pedig szárazban is megtapasztalhatták a Mitsubishi EVO IX-es viselkedését.



Az orfűi futamon Asi is rajthoz állt

„A verseny azért mégis verseny” – folytatta Kazár Miklós. „Szerencsére a többiek is így gondolták, így az elején nagyon komoly csatát vívtunk Asival, Beppo Harrachhal és Botka Dáviddal, végül színvonalas és izgalmas küzdelem végén nyertünk. Az eső miatt elég sok anyagi kárral járó baleset történt, de ez minket nem érintett. Tavaly húsz másodperccel maradtunk el a legjobbaktól, most pedig tízzel sikerült nyerni. Ez ugye félperces fejlődést jelent, ami hatalmas optimizmussal tölt el minket a bajnokság kezdete előtt. A mostani tapasztalatokból kiindulva, bizakodva várjuk az ORB nyitányát.”

„Ez volt az első közös hétvégénk” – értékelte a TR Consult Rallye Sprint Bajnokság nyitófutamát Ferencz Ramón. „Nagyon, de nagyon jól éreztem magam. Profi csapattal dolgozhattam együtt, ami a jövőre nézve rendkívül nagy bizakodással tölt el. A jó hangulat mellett pedig az eredményességre sem lehetett panasz, hiszen legyőztük a magyar és az osztrák bajnokot is. Nyilván az ORB-futamok lesznek majd az igazi értékmérők, de a mostani önbizalombomba mindenképpen jót tett nekünk.”



UKRÁN VERSENYZŐNŐ



Inessza Tuskanova mindig is imádta az autókat és a szép motorokat. A szülei nagyobb városokba, előbb Dnyepropetrovszkba, majd Kijevbe költöztek, ezért neki is több lehetőség adódott az életben, hogy rajongásának élhessen. Szépsége miatt hamar felfedezték a modellügynökségek, és Japánba költözött, ahol az autók és versenyek iránti imádata csak hatványozódott.

Kezdetben a férfiak, még az édesapja is húzták a szájukat, amikor úgy döntött, hogy az erősebb nem által uralt sportágban akar érvényesülni. Hamar felismerte, hogy külseje segíthet neki elérni céljait, és nemsokára már a helyi Playboy kérte fel fotózásra. „Senki nem szereti a nőket a motorsport világban, mert a férfiak dominálnak benne. Ennek oka az, hogy számunkra sokkal könnyebb szponzort szerezni" – fogalmazott a modell, aki az ukrán férfimagazin mellett az orosz és a litván lapnak is levetkőzött.





2008-ban elindult a Jalta Ralin is, ami Ukrajna legnagyobb versenyének számít - és amelyet követően Kelet-Európa legjobb női sofőrjének választották -, de képviselte már Oroszország színeit is például Lengyelországban, a Kotlina Mocy-versenyen, amelyet meg is nyert.

Inessza jelenleg Moszkvában él, ahol a motorsportok is egyre nagyobb népszerűségnek örvendenek. „Nekünk, ukránoknak nincsen motorsport-kultúránk. Várhatok rá, hogy változzon ezzel kapcsolatban valami, vagy inkább tehetek érte valamit én magam. Egy ember azonban nem képes háborút nyerni. Először ki kell érdemelnem az emberek tiszteletét, utána segíthetek csak az ukrán sportéleten" – zárta mondandóját a gyönyörű pilóta.



A Saharun egy új futam, amely nem kötődik Párizshoz, Dakarhoz, Bamakóhoz, vagy valamilyen ismétlődő végcélhoz. Egy futam, amely Európából indul és a magával ragadó Szaharában ér véget. Az alaposan megtervezett napi etapok izgalmas útvonalat, változatos tájat és vezetési kihívást nyújtanak autósoknak, motorosoknak és quadosoknak, egyaránt. Ezért választotta Kőváry Barna új kihívásként a Saharunt. A hibátlanul működő ISUZU legénysége ötödikként teljesítette a távot, amellyel újabb pipa kerül a hosszútávú versenyek listájára.

EGER HELYETT



Az április elsejére tervezett egri szezonkezdő futam helyett egy teszttel melegítettek be az idei évre a Mogul Racing Team versenyzői. A próba alatt számos futómű-beállítást kipróbáltak a Mitsubishin, így a téli szünet utáni visszarázódás mellett rengeteg hasznos tapasztalattal gazdagodott az egész csapat. Marozsi Zsolt és Szeles Péter is bízik abban, hogy a rali körüli helyzet hamarosan rendeződik hazánkban, és teljes mértékben a versenyzésre tudnak koncentrálni. Nagyon sajnálják, hogy az egri futam elmaradt, és természetesen remélik, hogy valamikor be lesz pótolva az év folyamán. Addig is készülnek a következő futamra, amelyet április 21-22-én futnak Tatabányán.

ASZFALT
LOMINOR

GENFI ÉLMÉNY



Két versenyszezon között sem tétlenkedett Borsi Gergő. A televíziós műsorvezetőként is egyre ismertebb pilóta a 82. Genfi Autókiállításra is ellátogatott. A világ egyik legnagyobb autós seregszemléjén többek között olyan motorsport-nagyságokkal találkozott, mint az F1-es legenda, Jackie Stewart. „A háromszoros világbajnok tekintetében még ma is hihetetlen tűz ég" – idézte fel a kézfogás pillanatát a Borsi Motorsport versenyzője, aki persze az élmény hatása ellenére is marad a raliban, és már alig várja, hogy elinduljon a 2012-es magyarországi szezon.





ÁTGONDOLJÁK AZ ÉVET

LÁSZLÓ ISTVÁN: ÚJRATERVEZETT ESZTENDŐ

A magyar rali ma nem éppen ideális körülményei között sem állhat meg az élet a László Racing számára. Az persze vitathatatlan, hogy az új helyzet ezt a csapatot is új megoldásokra kényszeríti. A változásokról a névadót, László Istvánt kérdeztük.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: KBK, BENCZE



Miként hatott rád az, ami az Eger Ralival történt?

Természetesen megdöbbentett. Jómagam rali túrában indultam volna Egerben, de erre ugye keresztet vethettünk. Az egyelőre biztosnak tűnik, hogy Tatabányán rajthoz állok, de a jelen helyzetben olyan, hogy biztos, talán már nem is létezik a magyar ralibajnokságban. Ez az új helyzet viszont új pozíciót is szült számomra, hiszen én leszek a Bako Team csapatvezetője a román Citroen Trophy temesvári futamán. A jövőt pedig meglátjuk, miként alakul.

Milyen feladatokat talál magának egy ralis versenycsapat a mostani helyzetben?

Tény, hogy egy versenycsapatnak az elsődleges célkitűzése az, hogy versenyeken indítson pilótákat és navigátorokat. Mi is ezt tesszük. Kiemelkedő szerep jut viszont az autóépítésnek is. A saját pilótáinknak olyan gépeket szeretnénk készíteni, ami minden igényüket kielégíti. Ennél fontosabb nincs. Persze másoknak is építünk versenygépeket. Sokan vannak olyanok, akik nem tehetik meg, hogy megvásároljanak maguknak egy 4-5 milliós értékkel bíró autót. A szponzorok segítségével viszont össze tudnak gyűjteni egy-egy versenyre elegendő összeget, és ki tudják bérelni tőlünk az autókat. Ez nekik is jó és nekünk is. Emellett vannak olyan megbízóink is, akik saját autóval rendelkeznek, de a felkészítésüket ránk bízzák.

Ha már versenyeztetésről esett szó, korábbi cikkünkben szó esett arról, hogy te, valamint Kurtos Róbert fogtok egy csapatban versenyezni. Ketten alkotjátok a csapatot, vagy többen is vagytok?

Természetesen nem csak ketten. A László Racing 10–12 versenypárost is foglalkoztat 2012-ben. Ez azt jelenti, hogy akár 24–26 személy is a csapat tagjának vallhatja magát. Legtöbbjük rali túrában indul idén, egyedül Kurtos Robi és Bakó Laci indulnak első osztályban, vagyis első osztályú versenyeken.

Animax 2006 Bt., Kz Invest Kft., Classic Truck & Bus Kft., Targo Trans Kft., Olajszer-Tech Kft., Misawa S.r.o, Csanda-Szer Kft., Monet 2000 Kft., Tiger-Tools Kft., Corwool Kft., Cs&A 93 Bt.





KÉNYSZERMEGOLDÁS

BAKÓ LÁSZLÓ A HAZAI HELYZET MIATT TOVÁBBLÉPETT

Vihar tombol a magyar rali világában, ami az indulók számára olyan szituációt teremtett, hogy kénytelenek más országok bajnokságai felé venni az irányt. Az Eger Rali törlése, valamint a további versenyek körül kialakult helyzet pedig Bakó László szerint nem sok reménykedésre adhat okot.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: TDK

Magyarországon idén előreláthatólag nem sok babér terem majd az első osztály ralisainak. Téged például hogyan érintett az Eger Rali törlése és a jelenlegi viszontagságos helyzet?

Mindenképpen szerettünk volna rajthoz állni Egerben, sőt korábban úgy terveztük, hogy minden versenyen elindulunk 2012-ben. Hallottuk, hogy kevesen adták le a nevezésüket, de mi köztük voltunk. Az Eger Rali a hazai bajnokság üde színfoltja volt, ezért természetesen nagyon sajnáljuk, hogy elmaradt a rendezvény.

Van esetleg valami mód arra, hogy pótoljátok a kiesett futamot? Más versennyel, esetleg plusztesteléssel?

Versenyzéssel pótolunk. A BAZ Rali Sprint sorozat abodi versenyén állunk rajthoz, április közepén. Ezenkívül év elején beneveztünk a román bajnokságba, a Citroen Trophyba is, ami szinte minden tekintetben felülmúlja a hazai versenysorozatot. A temesvári versennyel kezdődik meg számunkra a külföldi kihívás. Gondolkodtunk korábban a Bükfürdő Ralin, de úgy döntöttünk, nincs értelme indulnunk rajta, hiszen itthon már semmiben nem lehetünk biztosak.

Egy biztos: az évet nagy teszteléssel kezdtük, és arra készültünk, hogy Egerben egy teljesen kész autóval kezdünk neki a szezonnak. Ez végül nem valósulhatott meg, de ami késik, nem múlik. Az autó felkészítésén mindennap dolgozunk, jelenleg ez tölti ki minden időnket. Mostanra egyébként gyakorlatilag minden új az autóban. Sikerült minden alkatrészt, elemet kicserélnünk, még a legutolsó vezetéket is újra húztuk.

Mit gondolsz, miért nincs Magyarországon is Citroen Trophy, miközben Európa számos országában indul ez a sorozat?

A helyzet itt is érdekes. Mi is érdeklődtünk a szövetségnél, hogy miért nem indítják el a szériát, hiszen egy pénzdíjas versenysorozatról van szó, amire nem drága a nevezés. Azt a választ kaptuk, hogy nincs semmi akadálya, 3 millió forint befizetése esetén kiírják a versenyt. Persze mindezt úgy, hogy ezen összeg befizetése mellett a Citroen saját maga gondoskodna a pénzdíjak kifizetéséről is. Mondanom sem kell, hogy ezen feltételek mellett nem fog megvalósulni a széria.

Melyek az idei évre kitűzött célok?

Korábban azt tűztük ki célul, hogy megnyerjük a magyar bajnokságot, ezt azonban elvetettük. Most csak arra tudunk gondolni, hogy a lehető legelőkelőbb helyen végezzünk a román Citroen Trophyn. Ezenfelül a terveink közt szerepel több külföldi versenyen való indulás is, amiken szintén jó teljesítményt szeretnénk majd nyújtani.

Bakó László nem csak a versenypályákon, hanem civilben is Citroennel jár. Mivel magyarázható a különleges vonzalmad a márka irányába?

Korábban egy támogatónk elénk állt egy rendkívül kecsegtető ajánlattal, ami teljes körű háttérről biztosított, amennyiben Citroenekkel versenyzünk minden futamon. Először egy Saxót kaptunk, majd C2-es modellre váltottunk. Mondanom sem kell, hogy nagyon megszerettük a márkát és az autót. Olyannyira, hogy már az utcai autóm is Citroen. Volt nálunk már DS3-as modell is tesztelésre, és voltunk a DS5-ös hivatalos bemutatóján is, a Citroen Orbán márkakereskedés jóvoltából.

VILÁGSZTÁROKKAL VERSENYEZTEK

A GARZONE AUTÓI AZ OLASZ ÉVNYITÓN

Rangos nemzetközi csapattal vett részt a 2012-es Tereprali Világkupa első állomásán a GarZone Offroadsport, a csapat négy autója közül az egyiket egy igazi világsztár, az egykori síugró világbajnok, Adam Malysz kormányozta.

SZÖVEG: SZÁNTÓ FRIGYES • FOTÓ: GABRIELE SANTIN

A Dakar után Olaszországban folytatta a 2012-es versenyszezont a GarZone Offroadsport. A Tereprali Világkupa sorozat idei első állomására négy autót készítettek fel a csapat műhelyében, két magyar licenccel versenyző cseh és két lengyel páros részére. A cseh-magyar koprodukciót a korábbi magyar bajnok Miroslav Zapletal (BMW X3) és a magyar versenypályákon szintén gyakori vendég Zdenek Porizek (Hummer H3evo) alkotta, míg a lengyel színeket a sílécek helyett már versenyautóval repkedő Adam Malysz (Mitsubishi L200 Strakar) és egy hölgy, Hanna Sobota képviselte.



Már az Italian Baja pénteki prológja nagyon tanulságos volt a csapat számára, ugyanis már itt kiderült, hogy az idei szabályváltozások alaposan átrendezik az autók közötti megszokott erősorrendet. Az új szűkítő méretek miatt Zapi dízel BMW-je sokat vesztett potenciáljából, viszont a Hummer és Malysz Mitsubishije abszolút versenyképesnek bizonyult. A csapat három autója verekedte be magát az első 10-be, Porziek a szenzációs 6. helyen zárta a szakaszt, Zapletal a 8. helyen ért célba, mindössze két másodperccel megelőzve a Mitsubishivel szárnyaló Adam Malyszt.

Szombaton kezdetét vette az igazi verseny, amely komoly kihívás elé állította a mezőnyt. Zapletalnak jól sikerült az első kör, hiszen a dízelautók közt elsőként, abszolútban pedig a 4. helyen teljesítette a 80 kilométeres pályát, 9 mp-et adva a gyári MINI-vel visszatérő Al Mutaiweinek. A másik magyar licences cseh versenyző, Zdenek Porizek már korántsem volt boldog, az eltört első difi miatt visszacsúszott az összetett 9. helyre. A nap második felében Zapi az abszolútban is megerősítette 4. pozícióját, a nap végére közel két és fél perces előnyre tett szert az 5. helyen célba érkező ukrán Bogdan Novickijjel szemben. Porizek nem kisebb ellenfelet kapott a 8-9. helyért vívott csatában, mint a korábbi Dakar-győztes Jean-Luis Schlessert. Mivel a francia pilóta a második szombati szelektíven mindenkit maga mögé utasított, Porizeket is megelőzte az összetettben, de így is csak 20 másodperccel került a cseh versenyző elé.

Az első vasárnapi szakasz sajnos megrostálta a GarZone Offroad Racing csapatot. Zapletal



először megütötte autója bal elejét, majd a sok patakátkelésnek köszönhetően annyira lefoszlott a sárvédő és az alatta lévő kevlár védelem, hogy egyszer csak a nagy erővel felcsapódó víz szétszakította a hűtésrendszer egyik csövét, ami a verseny feladására kényszerítette a dobogós helyért csatában lévő párost. Porizek a 8. helyen hozta be a Hummert, és Zapi kiesése után az összetettben is a nyolcadik helyre lépett előre, miközben Adam Malysz is kiesett a versenyből.

Az Italian Baja utolsó szakasza már nem okozott nagy meglepetéseket a GarZone Offroadsport versenyzői számára, Porizek ugyan autózott még egy 7. időt, de ez már nem hozott újabb előrelépést az abszolút értékelésben. Vasziljev ment még egy űridőt, hogy az előző szakaszon megszerzett első helyét bebiztosítsa a meglepően kiegyensúlyozottan versenyző és terepraliban újonc holland Van Merksteijn előtt, aki az idei Dakaron a 3. helyen bemutatkozó Toyotával a második helyet szerezte meg az Italian Baján.

A verseny egyik kellemes meglepetését a komoly rali vb-s tapasztalattal a szakágba igazoló Toni Gardemeister okozta az öregecske Mitsubishivel. A finn fiú szombat reggel óta őrizte harmadik helyét, azonban a motor meghibásodása miatt le kellett mondania a dobogós debütálásról, a remekül hajrázó Bogdan Novickij és a szintén sokat gyorsuló Schlesser is megelőzte a záró szakaszon, a végelszámolásnál így meg kellett elégednie az ötödik hellyel. Teljesítette a távot a GarZone hölgyversenyzője is, Hanna Sobota az abszolút 21. helyen fejezte be a versenyt.

A GarZone csapat számára nincs sok idő a pihenésre, Lónyai Pállal és Garamvölgyi Zoltánnal, a Pelc házaspárral, valamint a quados versenyzőkkel kiegészülve legközelebb a magyar bajnoki szezonnyitón, az április 13-15-én megrendezésre kerülő hajdúszoboszlói Aqua-Palace Kupán lesz látható.

BIOEXTRA
GarZone RACING & ORGANIZATIONS & PROMOTIONS



OLASZ ÉVKEZDÉS

ITALIAN BAJA: JÓL KEZDETT A VARGA RACING TEAM

Kilencedik alkalommal vett részt Varga Imre az olasz világkupa versenyen, amelyet tavaly a 13. pozícióban fejezett be. Azóta sok kilométer került az autóba, egy komplett hazai tereprali bajnokságot diktáltak bele, de mindig szép emlékekkel tér vissza Itáliába a Varga Racing Team.

SZÖVEG: POLGÁR PETRA • FOTÓ: VARGA RACING TEAM



A rendezők idén több mint 410 km-t írtak elő az egységek számára. Az indulók nagy örömére ismét része volt a pályának a Tagliamento folyó medre, amelyet tavaly a nagy esőzések miatt vettek ki az utolsó napokban a szelektívekből. Pénteken egy rövid, 11,56 km-s szakasszal melegítettek be a versenyzők, amely rövidségében volt nehéz. Talaja néhol murvás-kemény volt, helyenként pedig kavicsos, a nagyobb vizes részeknél nagyon megcsúszhatott a jármű, főként erre kellett figyelnie a Varga Imre–Szegedi Ferenc párosnak is. Leggyorsabb az orosz címvédő Boris Gadasin tudott lenni, aki 9perc 15másodperc alatt ért célba. Imréék a 16. pozícióban fejezték be az első napot, a páros inkább tartalékolta az energiát, ez volt a taktika, hogy meglássák az autó mennyire versenyképes a téli szünet után.

Szombaton elsőre 80,71 km várt a résztvevőkre, amelyen a mélyebb vízátmosásos és a szűk fás részekkel kellett megküzdeni. A versenyt megelőző hetekben Imrééknél az autó felkészítésén volt a hangsúly. Így most jött el az ideje, hogy Ferivel kellőképpen összeszokjon a kocsiban, és a lehető legeredményesebbek legyenek. Hamar megtalálták a közös hangot a fiúk, és az első szakaszt 1 óra 5 századmásodperc alatt fejezték be, a 17. helyen zárták összetettben. Szerviz következett, amelyre 40 percet kaptak, majd tankolás, gyűjtő jött, és a szombati második szelektív, amely pontosan megegyezett a reggelivel. A nap végén talán még Michael Schumacherék is megirigyelhették volna a csapat kiegyensúlyozott teljesítményét, hiszen 3 századmásodpercet tudott javítani az első SS-hez képest délutánra a Varga–Szegedi páros.

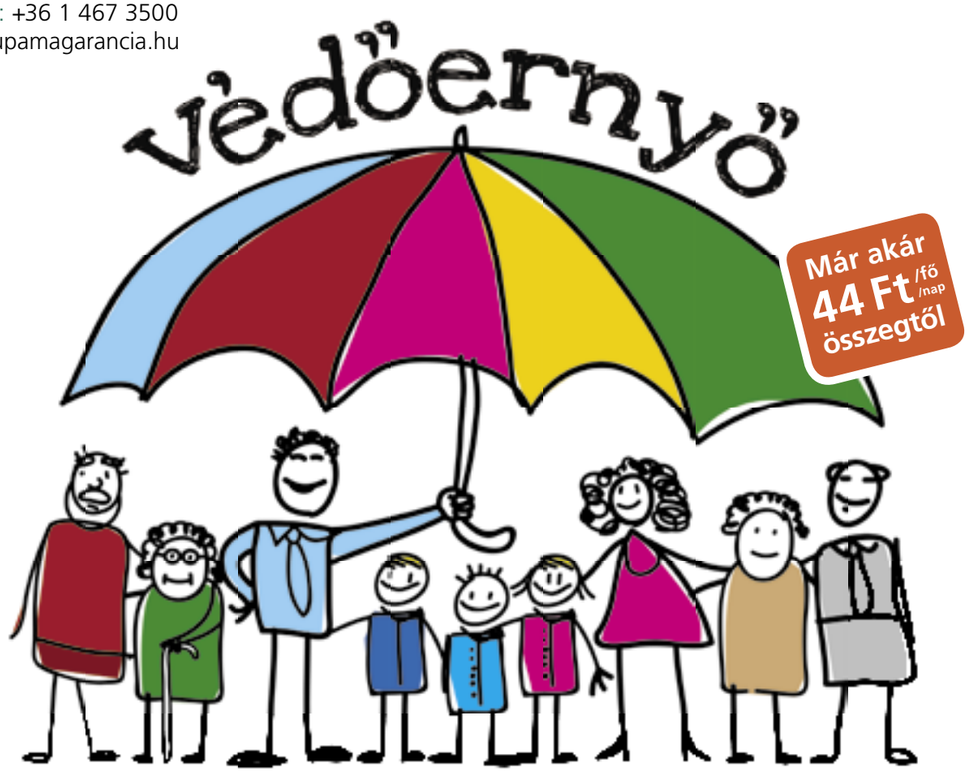
Másnap ugyanaz a két szelektív várt az egységekre, csak fordított irányban, ami így új nehézségeket és feladatokat állított a versenyzők elé. A rajt előtt pedig az égi áldás is megjött, elkezdett esni az eső, ami az eddigi poros szakaszokat is csúszóssá tette. A szombati nap folyamán fellépő műszaki problémát itt nem tudták orvosolni a szervizes fiúk, de a versenyt emiatt feladni szerencsére nem kellett.

A célban aztán boldogan nyilatkozta Varga Imre: „Biztos vagyok benne, hogy az út mellett messziről felismerhető volt, hogy mi érkezünk, mert azok a hangok, amik a váltóból jöttek... Embertelen lehetett, a kocsiban ülve is szörnyű volt. Nagyon örülök, hogy másodízben tudtuk teljesíteni az eddig 'mumusversenynek' számító Italian Baját. Köszönettel tartozunk támogatóinknak, szerelőinknek, szurkolóinknak és mindenkinek, aki hozzájárult ahhoz, hogy be tudtuk fejezni. Fő célkitűzésünk az volt, hogy mindenféleképpen überelnünk kell a tavalyi eredményünket. Azzal nem számoltunk, hogy ilyen erős mezőny fog rajthoz állni. Ha tehetem, ígérem, jövőre ugyanitt, ugyanekkor is láthat a köznség!"

Abszolútban Boris Gadasin csapattársa, a szintén orosz Vasilyev–Yevtyekhov páros tudott az első helyen végezni a 19. Italian Baján. Ezüstérmes a holland Van Merksteijn volt a Toyota Hiluxszal, míg a dobogó harmadik fokára a G-Force Protóval Novitskij állhatott a vasárnap délutáni díjkiosztón.

adrenalin
SZANI-OIL 2000 Kft.
CREW AGENCY Hajót akarsz...

TeleCenter: +36 1 467 3500
www.groupamagarancia.hu



Családi balesetbiztosítás
Nem csak pénzzel segít!

A Védőernyő Családi Balesetbiztosítás sokkal több, mint egy átlagos balesetbiztosítás. Az anyagi segítségnyújtás mellett a baleset okozta nehézségek leküzdésében is segíthet Önnek:

- Telefonos orvosi tanácsadás és egészségügyi információk
- Háziápolás
- Helyreállítás, nagytakarítás
- Babysitter, gyermekfelügyelő
- Jogsegély szolgálat
- 24 órás telefonos asszisztencia központ

Zöld út a garantált biztonsághoz
Groupama Garancia
Biztosító

Hirdetésünk tájékoztató jellegű, nem tartalmazza a termékkel kapcsolatos valamennyi információt, nem minősül ajánlattételnek. A teljes körű tájékozódás érdekében kérjük, mindenképpen olvassa el a vonatkozó biztosítási feltételeket, melyek tartalmazzák többek között a biztosító szolgáltatásának korlátozását, a kizárásokat és a mentesüléseket. Az ügyfelek biztosítási panaszaikkal személyesen a biztosító ügyfélszolgálati irodáiban dolgozó munkatársaihoz fordulhatnak, telefonon keresztül ezt a biztosító TeleCenter +36 1 467 3500 telefonszámán, írásban az 1380 Budapest, Pf. 1049 levélcímen tehetik meg. A biztosító felett a szakmai felügyeletet a Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete (1013 Budapest, Krisztina körút 39.) látja el. A Groupama Garancia Biztosító Zrt. székhelye: 1051 Budapest, Október 6. utca 20.



MODELLVÁLTÁS

VNOUCSEK LÁSZLÓ NISSANBÓL MITSUBISHIBE ÜL

Lecserélte a tavalyi autóját Vnoucsek László: idén Harsányi Zoli korábbi bajnok Nissanját egy Mitsubishivel pótolja. Az első futam előtt sikerült is tesztelnie, és a nyiradi próba annyira jól sikerült, hogy a pilótából csupa optimizmus árad...

SZÖVEG: H. PÁJER ANI • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA

Mivel telt a tél? Sikerült felkészülni 2012-re?
Igen, szerintem teljesen. Elkészült az autó, amit nemrég ki is próbálhattam Nyirádon, és a támogatói hátteret is sikerült létrehozni az idei évre: nem mondhatom, hogy nagyon ugrálhatunk, de amit szeretnék, arra 100 százalékosan képesek leszünk. Voltak partnerek, akiktől elbúcsúztunk, de szerencsére találtunk újakat is, így ilyen szempontból szerencsére nem kell most aggódnunk.

Mik a tervek? Csak az ob futamok, vagy esetleg mentek külföldre is?
A hazai versenyek természetesek, és az itthoni Eb-futamon is mindenképpen elindulunk.



Tavaly ugyan még terveztük, de jelenleg a zónaversenyek nem szerepelnek a terveink között. 2011-ben nagyon jó volt a csapat és az eredményeink visszhangja, mind a nézők felől, mind a támogatóink felől: akárhol is megyünk, mindig az lesz a cél idén is, hogy nekik megfeleljünk.

A legnagyobb változás idén a versenyzésedben, hogy a tavaly tervezett új autó elkészült, sőt, már ki is próbáltad: milyen lett?
A Nissan sem volt rossz autó, sőt, visszarázódni a ralikrosszba és megtanulni a divízió I-et tökéletes volt, de a Mitsubishi ahhoz képest már egy igazi versenyautó. Nagyjából 100 lóerővel több a Nissannál, összkerekes, turbós, és szélesebb a nyomtávja, amivel magabiztosabban tudom bevenni a kanyarokat. A váltója teljesen más, de nagyon könnyen kezelhető, így hamar megszoktam, sőt, azt kell mondanom, hogy bár először nagyon féltem tőle, de a második körben már úgy éreztem, mintha egy éve ezzel a kocsival mennék. Ehhez azonban mindenképpen kellett az az egy év a Nissannal: jó, hogy nem rögtön ebbe ugrottam bele a visszatérésemkor. A tesztünk egyébként Nyirádon zajlott, mentem vagy 20 kört, közben állítgattuk, és úgy érzem, nagyon fogom ezt a kocsit szeretni az idén. Harsányi Zoli nagyon sokat segített, hiszen ő már nagyon régóta megy itt ilyen nagy autókkal, és nagyon szeretem, hogy támaszkodhatok a véleményére. Az ismerkedés már megvolt, most majd gyorsulni kell tudni vele, és csatázni a többiekkel. Az induláshoz már csak egy dolog kell: egy rajtprogramot kell írni hozzá, és kezdődhet az év.

Írtál korábban egy könyvet, Ajtón belül – Négy évtized Hofi Géza mellett. Tavaly év végén azt mesélted, hogy kiegészítenéd az autósporttal kapcsolatos fejezetekkel, és újra kiadják majd: sikerült ezzel a télen foglalkoznod?
Igen, a végére értem, most majd avatott kezekbe kerül, akik egyrészt lektorálják, másrészt eldöntik, hogy mi lesz a sorsa. Szeretném, ha sikerülne egy bővített kiadást összehozni, de most még képlékeny a dolog.





KÉT VILÁGCÉGGEL TÁMADNAK



Ifj. Bánkuti Gábor (Bánkuti MotorSport)

A BÁNKUTI MOTORSPORT NYIRÁDRA KÉSZÜL

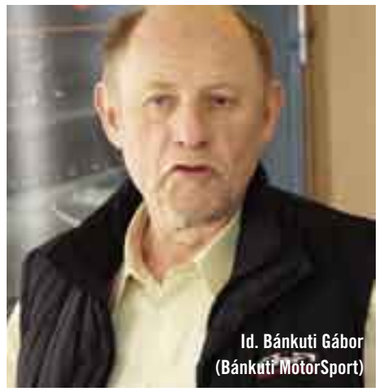
A Bánkuti Gábor nevével fémjelzett, elsősorban a ralikrosszban érdekelt Bánkuti MotorSport komoly meglepetéssel készül az idei nyirádi ralikrossz Európa-bajnoki futamra. A speciálisan ralikrosszra kifejlesztett Koni-Kárászy lengéscsillapítók a tavalyi hazai Eb-futamon jelesre vizsgáztak Gábor Peugeot 206-os versenygépében, ám a csapat idén még tovább finomítana a konstrukción, ezért a kontinensviadal nyirádi futamára Eibach rugókkal ötvözik azt, amitől a köridők további javulását várják.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA, DOMBÓVÁRI MIHÁLY

„A 2011-es nyirádi Európa-bajnoki futamon sikerült finálés helyezést elérnünk, hiszen Gábor az előfutamok eredményei alapján a C-döntő első rajtsorába kvalifikálta magát. Az igazi csoda, a B-döntőbe való bejutás akkor sajnos egy szerencsétlen ütközés miatt elmaradt, ám ebben az erős nemzetközi mezőnyben a C-s szereplésünkre is nyugodtan büszkék lehetünk” – elevenítette fel a tavalyi nyirádi Eb-n történteket id. Bánkuti Gábor csapatfőnök, majd hozzátette: „Azt, hogy a tavalyi hazai Eb-futamon ilyen eredményesen tudtunk szerepelni, nagy részben a Kárászy cég és a csapatunk által közösen, speciálisan a ralikrosszra kifejlesztett háromutas Koni lengéscsillapítóknak köszönhettük.”

„Ezt a technikát idén továbbfejlesztjük, ugyanis Eibach rugók kerülnek a futóműbe, amely reményeink szerint tovább javít majd az autó stabilitásán, menettulajdonságán, amitől végeredményben a köridők csökkenését várjuk. Hangsúlyozom, nagy megtiszteltetés számunkra, hogy két ilyen világszínvonalú partner szakértelmére támaszkodhat csapatunk. Reméljük, hogy az idei nyirádi Eb-futamon – ami az új konstrukció első igazi vizsgája lesz – már semmi hátráltató tényező nem fog közbejönni, és megmutathatjuk, hogy hol is állunk igazából az európai elitmezőnyben. Mindent megteszünk annak érdekében, hogy 2012 a Bánkuti MotorSport éve legyen” – mondta a csapatfőnök.

Néhány hete az IHR Techmark szervezésében, a Kárászy Szakmai Nap keretében a Kárászy Cég a Bánkuti teammel együtt a szűkebb szakmai közönség előtt is bemutatta ezeket a speciális Koni sport-lengéscsillapítókat, melyeknek működését, valamint Peugeot-juk verseny közbeni mozgását a csapat egy teszt és egy versenyvideó levetítésével is illusztrálta. (A felvételek a csapat honlapján is megtekinthetőek.) Emellett a nagyszámú érdeklődő a Kárászy Kft. által forgalmazott Koni és Eibach termékekkel közelebbről is megismerkedhetett a helyszínen. A két említett gyártóról nem árt tudni, hogy mindketten érdekeltek a világ autósportjában, nem utolsósorban a Forma-1-ben is, úgyhogy nem akármilyen elismerés a Bánkuti MotorSport számára, hogy partneri együttműködésével a Koni és az Eibach is díjazza és elismeri a magyar ralikrossz-csapat munkáját.


Id. Bánkuti Gábor (Bánkuti MotorSport)



A Kárászy Cég tekintélyes szakmai múltja és páratlan szakértelme garantálja a csapat számára azt, hogy a versenyautó lengéscsillapítóin biztosan nem fog múlni a siker, és a csapat, illetve Gábor számára minden adott lesz a hazai Eb-n történő sikeres szerepléshez. A kifejezetten a lengéscsillapítók gyártására specializálódott családi vállalkozás 1872-ben alakult, és azóta immár az ötödik generáció viszi a hátán az atyai örökséget. A jelenleg 28 alkalmazottat, abból öt mérnökembert számláló cég

> „Elismerés a Bánkuti MotorSport számára, hogy partneri együttműködésével a Koni és az Eibach is díjazza a magyar ralikrossz-csapat munkáját.”



Kárászy Bálint és Kárászy István (Kárászy Kft.)

KÁRÁSZY KONI Eibach SPRINGS



Christof Schulte (Eibach) és Haraszthy Etele (IHR)

profilját tekintve több lábon áll, hiszen többek között a MÁV-nak is gyári beszállítója, de emellett különféle haszongépjárművek futóművel, továbbá személyautók, valamint – főleg a Bánkuti MotorSporton keresztül – versenyautók lengéscsillapítóival is foglalkozik.

A cég rendszeres időközönként szakmai napokat tart, melyek közül a legutóbbiról Kárászy István cégvezető a következőket mondta el: „A legutóbb rendezvényünk fő célja két világcég, a Koni és az Eibach termékeinek bemutatása volt a hazai versenysporttal, illetve tuninggal foglalkozó szakmai közönség előtt. A jelenlévők a cég életébe is betekintést nyerhettek egy rövid üzemlátogatás keretében, amelynek során Szalay András tervezőmérnök tolmácsolásában megcsodálhatták, hogyan épülnek fel lengéscsillapítóink, hogyan végezzük el a különböző munkafázisokat a kivitelezés során, hogyan történik a minőség biztosítása és általában véve miből áll a munkánk. Örömmel tapasztaltuk, hogy sokan tiszteltek meg minket érdeklődésükkel, s valamennyi jelenlévő minden szempontból rendkívül eredményesnek ítélte ezt a szakmai napot.”

Az eseményen Christof Schulte, az Eibach értékesítési vezetője is előadást tartott, amivel kapcsolatban a következőket mondta el: „Örömmel tettünk eleget magyarországi kizárólagos képviselőnk, a Kárászy Kft. meghívásának, akikkel 2011 közepe óta dolgozunk együtt. A szakmai nap keretében egy rövid prezentáció formájában vázoltuk fel a magyarországi érdeklődőknek cégünk profilját, teljes gyártási spektrumát, melyhez a motorsport is szorosan hozzátartozik. A Forma-1, a DTM, a Nascar és a rali-világbajnokság mellett a Bánkuti MotorSporttal kezdődő kapcsolatunk révén immár a ralikrosszban is jelen leszünk speciális versenyrugók beszállítójaként. Erősen érdeklődünk a magyar felhasználók, tuningolók, a magyar motorsport iránt, s reméljük, hogy a Kárászy – Bánkuti csapattal történő együttműködésünk során betekintést nyerhetünk ebbe a – számunkra ma még ismeretlen – piacba. Kíváncsian várom Gábor visszajelzéseit az Eibach versenyrugókkal kapcsolatos tapasztalatairól, egyúttal meg vagyok győződve arról, hogy új partnerünk, a Bánkuti MotorSport is elégedett lesz ezzel a kombinációval, melynek pozitív hatásai a konkrét eredményekben is visszaköszönnek majd a versenypályán” – fogalmazott bizakodóan Schulte úr. „Ha időm engedi, én is ott leszek a nyirádi Európa-bajnoki futamon.”





Kárászy Balázs (Kárászy Kft.)

A 2012-es magyar ralikrossz Európa-bajnoki futamot június első hétvégéjén rendezik a Nyirádi Motorsport Centrumban. Eddig kell tehát várni a Super 1600-ban a Bánkuti MotorSport – Kárászy – Koni – Eibach négyes első közös bevetésére a versenypályán.

Ezt kár lenne kihagyni!

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

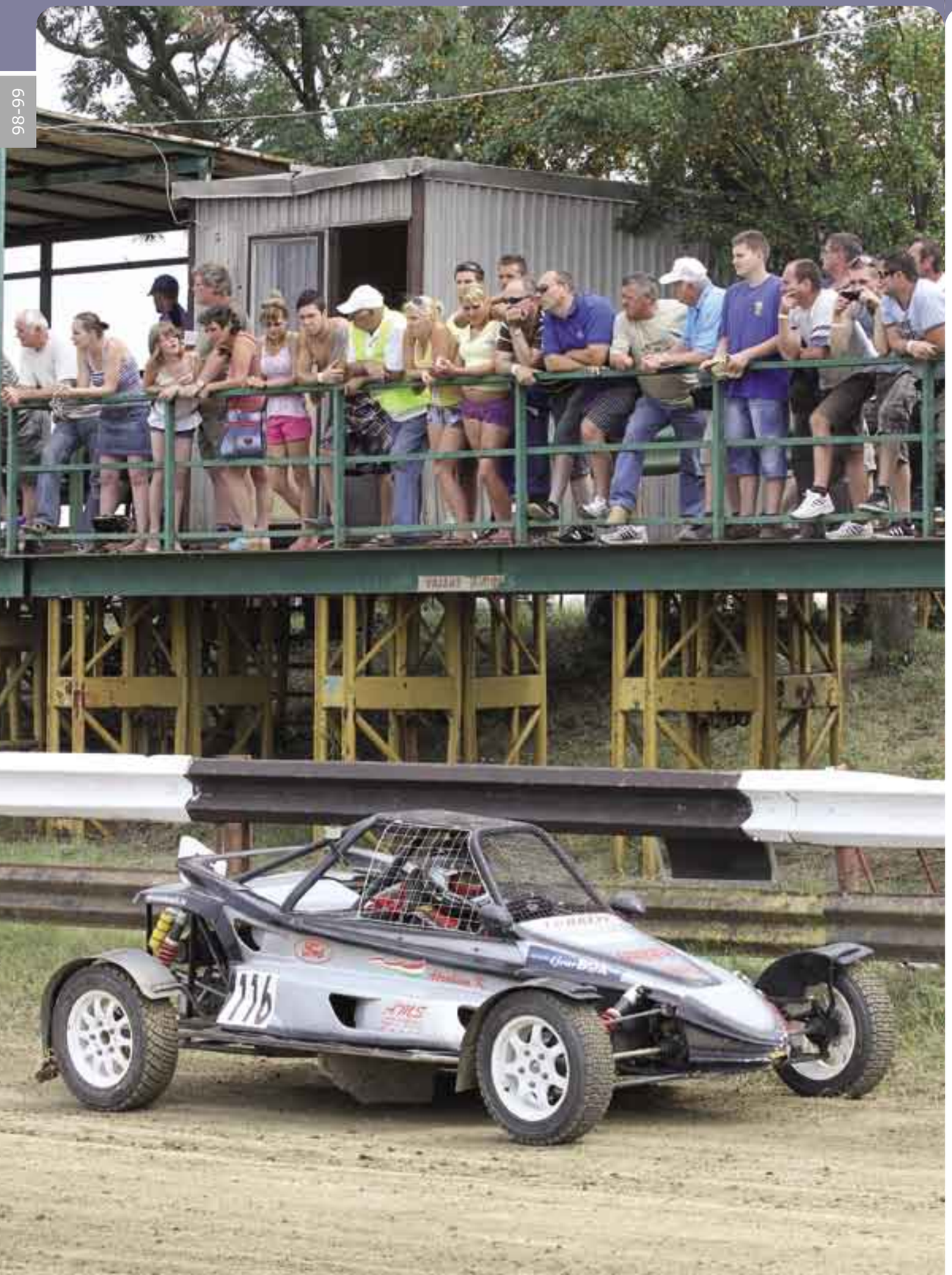
SAS
MINDEN EGY HELYEN!
BÁRMELY TÍPUSÚ GÉPJÁRMŰVET VÁLLALUNK!
• TELJES KÖRŰ BIZTOSITÁSI ÜGYINTÉZÉS
• KAROSSZÉRIA JAVÍTÁS
• KAROSSZÉRIA FÉNYEZÉS
• KLÍMATÖLTÉS
• MŰSZAKI VIZSGÁZTATÁS
• SZERVIZ
• ÁTVIZSGÁLÁS
• OLAJCSERE
• GUMISZERELÉS
KEDVEZMÉNYEK AZ ALÁBBI MÁRKÁKRA
PEUGEOT CITROËN
INGYENES CSEREAUTÓ A JAVÍTÁS 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

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



MAGASABB FOKOZATBA KAPCSOL

ÁBRAHÁM KÁROLY A KIRÁLYKATEGÓRIÁBAN FOLYTATJA

Az ötszörös autókrossz bajnok Ábrahám Károly egy igazán peches évet tudhat maga mögött. De amennyire nem mentek tavaly a dolgok, annyira bizakodónak tűnik az idei évet illetően: reméljük, nem csak a kategóriáját nevezzük idén királynak…

SZÖVEG: H. PÁJER ANI • FOTÓ: TDK



Az év legnagyobb változása, hogy a tervezett kategóriaváltás megvalósul: lassan kész az új kocsi, új motorral, új váltóval, több lóerővel…

Így van, de egy kicsit még annál is inkább keresztülhúztuk a számításainkat. Ugyanis nem egy 2500-as motorral indulunk majd, hanem egy 3000-es, V6-ossal, ami nem 280 lóerő, hanem már 400… Kicsit feljebb került a léc, remélem, meg is tudjuk ugrani. Teljesen új a motor, a váltó, a váz, és hamarosan teljesen kész is lesz az autó. A motor szenzációsan sikerült, ugyanis azt már fékpadon kipróbáltuk, a váltó biztos, hogy jó lesz, hiszen Slezák Miki csinálja, a váz pedig teljesen új építésű, mi alakítottuk át.

Tehát még nincs egyben az autó, nem is tudtad kipróbálni?

Sajnos még nem, mert nincs teljesen kész. A tavalyi kocsim meg már Brezovszki Sanyinál van, az új tulajdonosánál. Lesz egy amatőr futam Dömsödön, ahol szeretném én is kipróbálni az új kocsimat, úgyhogy az lesz majd az első alkalom. Utána pedig jön Kakucs, majd Franciaország, az Eb első fordulója. Azon a pályán még nem mentem soha, de bízom benne, hogy jól fog sikerülni: az első tízbe kerülés a célom, nagyon reménykedem a jó szereplésben.

Mi a terv idén: ob vagy Eb?

Szeretnénk minél több Eb-futamra eljutni, de két futamot már biztos, hogy ki kell hagyjunk. Az ob-futamok közül legalább kettő, Dömsöd és Túrkeve kötelezőnek minősül számunkra, így azokon mindenképpen rajthoz állunk, valamint Nyirádon is jó lenne menni.

A hazai vetélytársakat már nem kell neked bemutatni, de mennyit tudsz az Eb mezőnyéről?

Ismerem azokat is, bár azt nem igazán tudom, hogy hány új autó épült a tél során. Mindenesetre azt gondolom, hogy a mi új kocsink abszolút odaillik, és megállja a helyét köztük, ezért az első tízben nem csak a francia helyszínen szeretnék végezni, hanem év végén is ez a cél. Mivel nem indulunk minden futamon, nem tudom, hogy az év vége hogyan alakul, de ha a dolgok az elvárásainknak megfelelően mennek majd, akkor nagyon boldog leszek. A kocsi biztos, hogy tudja a dolgát – a többi pedig rajtam múlik majd.

Arról talán nem kell beszélnünk, hogy pénzügyileg nem szokás mostanság jól állni: mennyire biztos az évetek, a terveitek anyagi szempontból?

Teljesen. Nagyon jó a támogatónk: én magam… És ha így van, akkor azért könnyebben tervez az ember.



Idén ebben a sűrű Eb-mezőnyben kell harcolnia Ábrahámnak. Balra: a sokat látott régi, 1,6-os autó a hazai, túrkevei közönség előtt

AUTÓKROSSZ EB 2012	
Május 5–6.	Saint Martin Valmeroux (F)
Május 26–27.	Bauska (L)
Június 2–3.	Seelow (D)
Június 23–24.	Cunewalde (D)
Június 30.–július.1.	Nová Paka (CZ)
Augusztus 18–19.	Nyirád (H)
Augusztus 25–26.	Prerov (CZ)
Szeptember 15–16.	Saint Igny de Vers (F)
Szeptember 22–23.	Maggiora (I)





DÜBÖRGÖTT A BETON

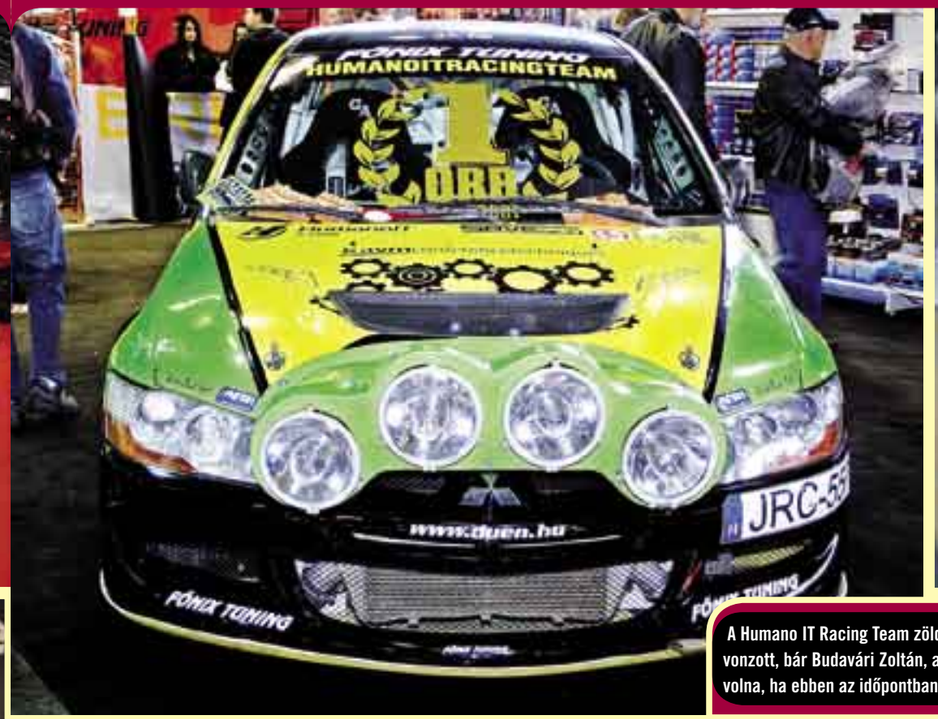
FOTÓ: KUMMER GYULA

MOTOROK ÉS AUTÓK TAVASZI SHOWJA a BNV-N

Három napig vonzotta az érdeklődőket a Carstyling.hu Tuning Show és a Budapest Motorfesztivál, amelyek mellett idén az EMAT 2012 – az Épített Autók és Motorok találkozója, a GYMKHANA Országos Bajnokság – hazánk új autósportjának első idei versenye, és a Budapest Tattoo Expo is fogadta a vendégeket a Budapesti Vásárközpontban.







A Humano IT Racing Team zöld-sárga versenygépe is sok érdeklődőt vonzott, bár Budavári Zoltán, a tavalyi S-csoportos bajnok jobban örült volna, ha ebben az időpontban Eger környékén versenyezhet...













Bujdos Miklós autóját is láthatta a közönség a kiállításon. Ha minden jól megy, az immáron N-es Mitsubishi az első idei murvás versenyen mutatkozhat be élesben, de több külföldi erőpróba is szerepel a csapat 2012-es tervei között

RALLYHEART.HU

RAJTRÁCSFOTÓK

Márciusban ők voltak a versenypályák legszebbjei



2

Széria: **Rali**
Helyszín: **Mexikó**



3

Széria: **Genfi Autószalon**
Helyszín: **Genf**



4

Széria: **WTCC**
Helyszín: **Monza**



1

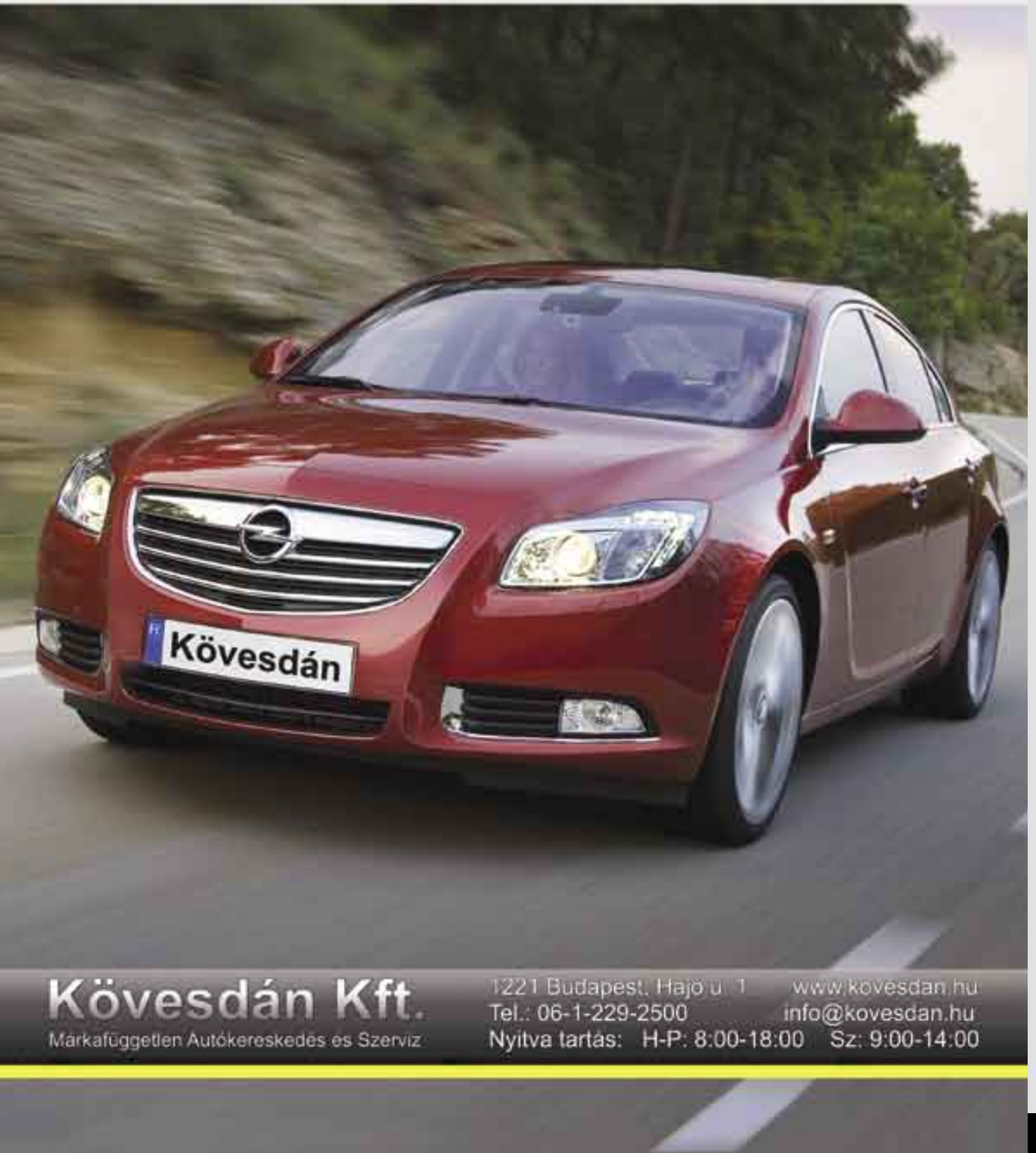
Széria: **F1**
Helyszín: **Malájzia**

FOTÓ: FEHÉR PÉTER, SZÁNTÓ FRIGYES, ATP, FOP

© Well
Reklám
PR
Online
www.well.hu

Drágának találja az új autókat?

Vásároljon! Jó minőségű használt autót, elérhető áron, Akár 1 év Garanciával, Olcsó szerviz háttérrel!



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

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 legjobbnak.

BMW S 1000 RR



Elődjéhez hasonlóan a BMW S 1000 RR második kiadása sem ismer kompromisszumot: a bajor márka szupersport motorja messzemenő sportossággal ötvözi kimagaslóan jó menetdinamikai adottságait. A modellen napjaink legkorszerűbb blokkolásgátlója, a BMW Motorrad Race ABS felügyeli a fékezés biztonságát. Gyorsításkor a kipörgésgátló (Dynamic Traction Control) nyújt segítséget a motorosnak a 193 lóerő kordában tartásához. A két fokozatban állítható markolatfűtés a reggeli pályaedzések vagy a hideg időben megtett nagyobb távolságok kényelmét hivatott fokozni.

Ár: 4 688 000 Ft (bmw-motorrad.hu)

BIOLITE TÁBORI TŰZHELY



A tűz nem csekély energiát hordoz, de például telefon feltöltésére eddig nem volt alkalmazható. A BioLite egy különleges találmány, mert meleget is ad, és emellett energiával látja el az USB kimenethez csatlakoztatott mobil eszközt. Fatüzelésű a töltő egység, és nincs egészen egy kiló. A gyártó szerint a hatékonyság fújással fokozható.

Ár: 29 000 Ft (biolitestove.com)

LYTRO KAMERA



A 16 vagy 8 gigás tárhely, 8x optikai zoom és az f/2 rekesz mellett a 11 Megaray hirtelen nem túl sokatmondó, a gyártó leírása alapján ez a szám a szenzor által rögzített fénysugarak száma. A képformátum HD felbontású interaktív, „élő" kép, és itt a lényeg: utólag is változtatható vele a már elkészült fotó fókusza. A kicsivel több, mint 11 centi hosszú és 4x4 cm, négyzet alapú kis blokk hátán egy 1,4 inches üveg érintőképernyő van, amelyen meg lehet nézni és kipróbálni a kész képet, melyeket kifejezettem facebook és twitter megosztásra szántak a Lytro saját maga által adott online tárhelyének segítségével.

Ár: 89 000 Ft-tól (lytro.com)

FULL SMART FELHŐ

Az EH5300 LED tévétől és az E550 plazma tévétől kezdődően élvezhetőek a Samsung új felhőalapú szolgáltatásai, amelyek segítségével a felhasználók még többet hozhatnak ki Samsung Smart tévéjükből, akár már 149 900 Ft (UE32EH5300), illetve 319 900 Ft (PS51E550) ajánlott bruttó végfelhasználói áron. A Full Smarttal a Social TV, a teljes webböngésző, a Skype, a letölthető alkalmazások – beleértve az MTV és a Magyar Rádió archívumához való ingyenes hozzáférést nyújtó MTVA alkalmazást is –, a Smart Hub és Search All funkció mind elérhető.



Ár: 149 900 Ft-tól (samsung.com/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!





TAKARÉKOS BAJNOKAUTÓ

Citroen C3 1.6 e-HDi 90 FAP

A nyolcszoros ralivilágbajnok is egy Citroen C3-ast vezet, még ha nem is pont ilyet. Az övének a sebessége, a miénknek a fogyasztása verhetetlen. Hosszabb távon mi járhatunk jobban?

SZÖVEG: ŐSZ LÁSZLÓ • FOTÓ: FÖLDI D. ATTILA

A külső változások elsőre inkább egy jól sikerült modellfrissítésre emlékeztetnek, mint modellváltásra, de ez egy idő múlva már nem zavaró: ugyanis minél többet néztem, annál inkább kezdtem felfedezni a C4 vonásait az autóban. A hátsó lámpák dögössé varázsolják az elődnél még jellegtelen farrészt, az első fényszórók hozzák a szokásos trendi jegyeket: a divat és a hozzáértés tükröződik az autó formáiban.

A C3 rugózása nagyon megnyerő, bár kisautó, de a rövid tengelytávja miatt még sincs pattogós érzésünk vezetéskor. A motorerő megdöbbenti a sofőrt, hisz a kis, szinte súlytalan kocsit röpíti az 1,6 literes HDI erőforrás. Élmény a piros lámpa után gyorsítani, mivel a közlekedés résztvevői nem számítanak arra, hogy így megindul a kisautó. Az e (economy) jelzést is megkapta a HDI motor, mert az autó takarékos városi jármű, ami abból is adódik, hogy a piros lámpánál vagy hosszabb várakozás esetén az leállítja a motort, így spórolva a tulajdonosnak.

Az utastér franciásan követi a jelenlegi divatot. Letisztult, mégis megragadó a minimál dizájn nyújtotta fiatalos érzés, ami az autóba beülve eluralkodik rajtunk. Az autóban minden műszer a megszokott helyen van, a korábban előforduló keresgélésérzéstől már nem kell tartanunk. A legmeghatározóbb újítás a hatalmas panoráma szélvédő, amitől az egész első üléssor fényben úszik. Bár ez erősen napos időben nem használható, tökéletesen elzárható az autóban található csúsztatható tetővel – miközben az extráért nem is kérnek sokat. A hátsó ülések és a csomagtartó a kategóriában megszokott méreteket hozzák, négy embernek nem jelenthetnek problémát akár a hosszabb túrák sem.



Tesztünk során a fogyasztás átlaga 4,5 liter volt. Hétköznapi tempóban közlekedve, néha még meg is kergetve kicsit az autót, ez szenzációsan jó eredmény. A gondot mindössze az jelenti, hogy a C3-as ezen verziójának árcéduláján 4,2 millió forint szerepel...





A kerekekbe szerelt villanymotort akkumulátor táplálja, de ha az lemerül, a gázolajjal üzemeltetett 50 kW-os turbinával is mozgatható az autó, vagy tölthetők a telepek

OLASZ JÖVŐKÉP

Pininfarina Cambiano Concept

Genfben mutatták be a legendás Pininfarina művek aktuális tavaszi koncepcióját, amely elegáns, környezetbarát, innovatív, sőt 800 km-re tervezett hatótávolságával még a hétköznapokon is használhatónak tűnik.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK, PININFARINA

A tervezőstúdió székhelyét adó Cambianóról elnevezett négyszemélyes Pininfarina kupétanulmány több fronton is figyelemre méltó újításokat hordoz. Az 5040 x 2000 x 1360 mm méretű autó ajtóinak elrendezése ugyanolyan, mint a Hyundai Velosteren vagy éppen a Rolls-Royce Phantom esetében: egy a vezető felől, kettő a kocsi jobb oldalán, C-oszlop nélkül. Az aszimmetrikus átalakítást a jobb oldali B oszlop komplett elhagyásával valósították meg, nagyban megkönnyítve ezzel az utasok be- és kiszállását.



A beltérben exkluzivitásból nincs hiány: a gyönyörű, végletekig leegyszerűsített, futurisztikus dizájnra fapadló, valamint teljes hosszúságban végignyúló panorámatető teszi fel a koronát. A helykínálat nem csak a fotelnyi ülésekben óriási, a négy személy számára kényelmes utastér mögött 450 literes űr marad a csomagoknak, amely kupéfarral tisztességes méretnek számít.

Hasonlóan letisztult az autó külseje is, melyet egyébként Pininfarina egyik korábbi munkája, az 1957-es Lancia Florida II ihletett. Lámpák terén elöl-hátul ledes megoldásokkal találkozunk, külön indexek és hagyományos visszapillantó tükrök nem is kaptak helyet az autón – bár tény, hogy egyelőre csak egy koncepcióról van szó.

A Cambiano formáján túl a hajtáslánca is érdekes, az olaszok hatótávnövelő dízel-hibriddel oldják meg a kupé mozgatását. Az autó négy kerekénél négy darab 60 kW folyamatos, és esetenként 150 kW csúcsteljesítményt nyújtó villanymotor található: a rendszer maximális teljesítménye 600 kW és 640 Nm.

A vezérlés külön-külön irányítja a négy villanymotor működését, így biztosítva az energiafelvételt lassítás és fékezés közben, a kipörgésgátló a nyomaték elosztásának folyamatos variálásával működik, és a blokkolásgátló funkciót is ez a központi egység látja el. A villanymotorokat a FAAM által készített, az ülések alá és a hátsó tengelybe épített akkumulátorcsomag táplálja, amely városi hálózatról 6 óra, az autóban található kiegészítő motorral pedig 52 perc alatt tölthető tele. Ez a kiegészítő motor (APU – Auxiliary Power Unit) egy kisméretű, 40 kg tömegű, 50 kW-os dízelturbina, működésének fő célja az akkumulátorok feltöltése, de ha szükséges, közvetlenül a villanymotorok üzemeltetésére is használható.





A Cambiano hajtáslánca 4,2 másodperces, 0-100 km/h-s gyorsulást és 250 km/h-s végsebességet ad az autónak, kizárólag elektromos hatótávja 200 km körül alakul, de a turbina segítségével vegyes üzemben akár 800 km is megtehető vele.

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

MAGYAR KÉZ ALKOTTA

PEUGEOT 508 RXH – BOCSI ATTILÁTÓL

A francia autógyártás legújabb csúcsát feltehetően az a Peugeot 508 RXH jelenti, amelyet nemrég kezdtek el gyártani, és amelyet egy miskolci fiatalember – kiadónk korábbi külső munkatársa – tervezett. Bocsi Attila története jó például szolgálhat azoknak a tehetséges magyar fiataloknak, aki úgy tartják, semmi sem lehetetlen.

SZÖVEG: ROGOSZ PÉTER • FOTÓ: PEUGEOT

A Miskolctapolcán született fiatalember tízéves korában kapta azt a játékautót, ami a tervezési pályára vezette. Bár kisdiákként még nemigen volt elképzelése arról, hol tanulhatná ki ezt a szakmát, de kedvtelésből rajzolt. Tehetségét azonban tanárai nem értékelték, így lett érettségizett hengeresztergályos. S miközben a Lenin Kohászati Művekben munkálta meg a vasat, szabadidejében változatlanul rajzolt.

1991-ben került kezébe egy felhívás: a „Tervezzünk Opelt!” pályázat. Az akkor 24 éves fiatalember nevezett és 2. helyezést ért el. Míg az elsőként debütált pályázó egy új autót kapott, a miskolci fiú csak csekély pénzjutalmat nyert.

„Ennél azonban jóval nagyobb elismerést jelentett az a levél, melyet a zsűri elnöke küldött” – meséli. Ebben az áll, hogy ha a bírálóknak lehetőségük lett volna pusztán szakmai szempontok szerint dönteni, őt illette volna a főnyeremény, ám egyszerűen nem tehették meg, hogy ne egy, a Magyar Iparművészeti Főiskolán végzett pályázó munkáját részesítsék előnyben. Attila e levelet máig nagy becsben tartja, hiszen akkor, két évtizede ez az elismerés megerősítette benne az elhatározást: tervező lesz.

A nagy lehetőségre azonban még mindig várni kellett néhány hónapot. Egészen addig, míg kezébe nem került egy újságcikk, mely a világ legnevesebb tervezői egyeteméről szólt. Végre, megvolt a kiindulópont – ne felejtsük el, ez a történet még az Internet elterjedése előtti időkben játszódik.

A lelkes ifjú levelet küldött az amerikai Art Center College of Design-nak, s néhány hét múlva, a válasszal megkapta élete nagy lehetőségét: teljes tandíjmentességet a világhírű intézményben. Ehhez azonban teljesíteni kellett. Egészen pontosan: a legjobbnak lenni.

„Az Art Center mind a mai napig az Egyesült Államok legdrágább iskolája” – magyarázza Attila. „Ösztöndíj nélkül esélyem sem lett volna odakerülni. Bár akkor már taxisként dolgoztam, a viteldíjakból nem futotta volna az aranyárban mért tandíjra. Így hát egy hónapra bezárkóztam a szobámba, és rajzoltam.”

A pályázat határidőre elkészült. Rajta kívül még 135-en igyekeztek bekerülni az egyetemre, hasonló feltételekkel. A szakmai zsűrinek a 36 országból érkezett rajzok közül kellett kiválasztania egyet, a legszínvonalasabbat. És mint a mesében, a szakirányú képzettséggel nem rendelkező, a kommunizmusból éppen csak kilábaló kelet-európai kis országból érkezett pályázó, Bocsi Attila nyert. Jöhetett az angol nyelv elsajátítása és az amerikai iskola kihelyezett svájci tagozata.



Tanulással, alkotással töltött évek következtek, majd az utolsó két szemesztert már a Los Angeles-i Pasadenában járta ki a magyar fiatalember. A diploma megszerzése után Németországban és Svájcban dolgozott, majd 2001-ben váltott az oroszlános márkára. Párizsi évtizedét olyan autók fémjelzik, mint, a Peugeot 107, a Peugeot Expert, a 5 by Peugeot és most a Peugeot 508 RXH.

Motiváltsága felől érdeklődve egy anekdotát kapok, Nuccio Bertone-ről. Amikor a híres autótervezőt és konstruktőrt arról faggatták, melyik a kedvenc autója, ő azt felelte: mindig a következő. Ez Attila hitvallása is, a folyamatos megújulás.

„Természetes, hogy az előretekintés alapvető ebben a szakmában, hiszen a ma készülő rajzokból 3-5 év múlva lesznek legyártott, eladható autók, ezért mindig kicsit a jövőben kell gondolkozni, mi lesz majd az aktuális trend pár év múlva.”

ZÁSZLÓSHAJÓ

A hazánkban csak az év második felében bevezetendő modellt a nemzetközi szaksajtó már kipróbálhatta, és így írt róla: „Az 508-as család zászlóshajója”, az autó, mely **„képvisel mindent, amit csak tudhat ma egy Peugeot”**; „különleges megközelítést kínál az összkerék-meghajtásúak világában”. A hasonlatok talán nem túlzóak, az oroszlános márka ezúttal igazi klasszissal állt elő: elegáns, figyelemfelkeltő, vonzó autóval, melyben – bár csak egyféle felszereltségben készült –, megtalálható minden, ami egy felsőkategóriás autótól elvárható.

Az RXH 163 lóerős dízel- és a 37 lóerős elektromotorja négy vezetési módot tesz lehetővé: választhatjuk az összkerékhajtást, amelyben az első-hátsó tengely között a nyomaték 60:40 százalék arányban oszlik meg; vezethetünk sport funkcióban, mely mindkét motor teljes kapacitáson való működését jelenti; gurulhatunk elektromos üzemmódban, ami zéró károsanyag-kibocsátással jár; míg automatára kapcsolva a komputerre hagyjuk a döntést, hogy maximálja a hatékonyságot. Az elektromos módozat elsősorban a városi közlekedésben előnyös: 70 km/h felett automatikusan beindul a dízelmotor.





„A ma készülő rajzokból 3-5 év múlva lesznek legyártott, eladható autók.”

EGY LÁNY ÉS

EGY AUTÓ







LÁNY

Név: Pásztor Orsolya
Kor: 18 éves
Lakhely: Miskolc
Foglalkozás: tanuló
Fotó: Rogosz Péter

AUTÓ

Név: Jaguar XK8 Cabrio
Gyártási év: 2008
Motor: 4196 cm^3
Teljesítmény: 416 LE

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!



OLVASÓINKTÓL

Ecclestone költségplafonjáról
Nem kéne annyit a kiscsapatokkal foglalkozni szerintem! Régen, amikor nem volt semmiféle költségvetési plafon vagy limit, akkor is volt F1. Lásd Ferrari-, McLaren-, Williams-éra... Ha jól emlékszem, a Schumi-féle Ferrarikban 400-500 millió dollárt pumpáltak, most pedig kapnak 50-70 milliót ugyanarra a feladatra. Nem csodálom, hogy egynéhány nagycsapat versenyképtelen. Bernie-nek a régi F1-et kellene visszahozni, nem újat csinálni 20 futammal, mesterséges esővel meg éremrendszerrel.

Bujka Árpád

Vettel címvédési esélyeiről
Michael Schumacher 25-26 éves volt, amikor megszerezte első két vb-címét, Vettel 23-24. Két év előny Sebnek. Plusz Vettelnek (feltételezhetően) idén is győztes autója lesz, míg MS-nek három évébe telt, mire győztes autót tudott neki adni a Ferrari. Szóval biztosan túlszárnyalhatja az „öreget". Az már összesen öt év előny. Hogy Lauda honnan szedte, hogy idén könnyebb lesz a címvédés Vettelnek, arra kíváncsi lennék. Remélem a többi pilótának is lesz majd hozzá egy két szava, szóval nem hinném, hogy olyan egyszerű dolga lesz.

Orosz Misi

Button ausztrál győzelméről
Szép verseny volt, de mi történt az m1-gyel, hogy már ők sem hagyják el a reklámot? Eddig arról voltak híresek, hogy ők nem szúrogatnak be ilyen blokkokat. Kereskedelmi csatorna lett? No, nem baj, sok hasonló jó verseny legyen, mindegy, hogy ki lesz a világbajnok. Csak legyen szoros a mezőny, és ne lehessen sokkal a vége előtt tudni, ki lesz a végső győztes.

Lakner Melinda

Hamilton bajnoki ambícióiról
Lewis a hétvégén a pole-ból rajtolt, mégpedig ugyanolyan verdával, mint Jenson. Miért lett ő mégis a harmadik, és Button miért nyerte meg a futamot? Amúgy elég savanyú fejjel állt fel a dobogóra Hamilton, szerintem rájött, hogy Button nem véletlenül lett világbajnok és tavaly a vb második helyezettje. Jensont a csapat ugyanannyira támogatja a világbajnoki cím megnyerésében, mint őt. Button is brit versenyző a brit csapatnál.

Rita Karolina Rácz

Massa gyengélkedéséről
Valaki azt írta, hogy már 2009-ben is el akarták küldeni, csak jött a balesete. Massa mindig egy kicsit másodrendű volt a csapatnál, de 2007-ben ki nyerte meg a vb-t Kiminek? Ki az, akitől 2008-ban elvették rossz tankolóberendezéssel és motorhibákkal? Aztán 2009-ben egy nagyon rossz autóval alázta csapattársát. 2006-ban is csak kétszer hagyták igazán versenyezni, Törökországban és Brazíliában, akkor nyert is! Aki ilyen helyzetekből is felállt, az nem lehet rossz pilóta.

Majda Bence

10 ÉVE ÍRTUK



– Néhány héttel ezelőtt abban a szerencsében volt része a Formula magazin munkatársának, hogy meglátogathatta a Shell Manchester mellett, Thorntonban álló, versenycélú fejlesztésekkel foglalkozó kenő- és üzemanyag-kísérleti bázisát, ahol Rubens Barrichello is nyilatkozott a Ferrari és az olajipari vállalat kapcsolatáról.
– Michael Schumacher szerint már csak idő kérdése, hogy egy pilótanő is beverekedje magát a Formula-1 mezőnyébe. Rossz nyelvek szerint, még minimum 15 esztendőre van szükség, hiszen a négyszeres világbajnok lánya, Gina-Maria most még csak ötéves...
– A tavaly visszavonult francia pilóta, Jean Alesi hazai pályán, a Paul Ricardon tesztelte az európai versenyekre készülő McLaren-Mercedes-fejlesztéseket a csapat F1-es torpedójában.
– Londontól mintegy 100 kilométerre, a cég growe-i székhelyén nemrégiben átadták a Williams legújabb létesítményét. Az épületkomplexum magába foglal egy Ayrton Sennáról elnevezett előadótermet, egy éttermet és a csapat GP-autóinak gyűjteményét. A múzeumszerű elrendezésben felvonultatott legendás modellek között megtalálható Alan Jones, Keke Rosberg, Nelson Piquet, Nigel Mansell és Alain Prost egy-egy autója is.
– A Schumacher testvéreknek fejlesztett speciális fejvédőkre válaszul az Arai is új sisakot adott át a vele szerződésben álló pilótáknak. Montoya, Barrichello, Coulthard, Raikkönen, Frentzen, Sato, de la Rosa, Webber, Yoong és McNish fejvédője a korábbiaknál kisebb légellenállással és jobb szellőzéssel bír.
– A KL Minardi Asiatech Team 2002. január 28-án Faenzában (Olaszország) jelentette be, hogy Mark Webber aláírta szerződését, melynek értelmében a 25 éves ausztrál pilóta a csapat Formula-1-es versenyzője lett a 2002-es idényben. Az első fellépés nagyszerűen sikerült az idénynyitón. Webber hazai pályán az ötödik helyen ért célba.
– Új szponzor érkezett a Jordan GP csapathoz. A Liqui Moly kenőanyaggyár nyolc év szünet után tér vissza a Formula-1-be, mint a DHL Jordan Honda támogatója. A vállalat korábban a Winkelhock család személyes szponzorának számított, és az 1980-as években Manfred Winkelhockot, később pedig Joachim Winkelhockot segítette az autósport csúcsán.

HÁZUNK TÁJA



Buczkó Andor kollégánk mosolyog „teljes harci díszben" egy kupás Suzuki Swift volánja mögött. A fotórovat vezetője úgy került át a fényképezőgép túloldalára, hogy a Hungaroring meglepte magazinunkat egy versenyzőiskolás képzéssel, amelynek során szerkesztőségünk egy tagja kipróbálhatta a magyar F1-es pálya nyújtotta örömöket. A BFR Driver Academy szervezésében lebonyolított program élmény volt a javából, de a hazai gyorsasági bajnokság résztvevőinek egyelőre nem kell aggódniuk: Andor úgy nyilatkozott, hogy marad kedvenc járművénél, a gokartnál



20 ÉV UTÁN VISSZATÉRTÜNK ODA AHOVÁ TARTOZUNK. TÖBB MINT SZÁZ KÖZÚTI ÉS PÁLYA TESZT, SZAKÉRTELEM, ELHIVATOTTSÁG ÉS ADRENALIN SEGÍTETT KIFEJLESZTENI AZ IGAZI P ZERO VERSENY ABRONCSOKAT. EZÉRT VÁLASZTOTT MINKET AZ F1 NEM CSAK HIVATALOS GUMIABRONCS BESZÁLLÍTÓNAK, HANEM HIVATALOS ÉLMÉNY BESZÁLLÍTÓNAK IS.

LET'S DANCE

PIRELLI

MIT ÉR AZ ERŐ HA NEM URALOD



Formula 1

PIRELLI

OFFICIAL TYRE SUPPLIER