

A világ vezető F1-es lapjának legizgalmasabb cikkeivel

# Autósport és **Formula**



Magyarország motorsport magazinja | XIII/11. szám 2012. november

Ára: 795 Ft | Előfizetőknek: 495 Ft

www.formula.hu

# Lopakodó harcosok

## Kimi, Grosjean és a Lotus

- **Sir Jackie Stewart:**  
A mai napig elfogja  
a borzongás
- **Ők már bajnokok:**  
Loeb, Lorenzo, Spengler

**Hazai:** rali, tereprali, ralikrossz, drift,  
autós és motoros gyorsasági, motokrossz



9 771785 948009 1 20 11

Az MNASZ Kiemelt médiapartnere



Make Every Second Count



**LOTUS**  
F1 TEAM  
OFFICIAL TIMING PARTNER

**TW STEEL**  
BIG IN OVERSIZED WATCHES

WWW.TWSTEEL.COM

**KIEMELT VISZONTELEADÓK:**  
it's timeshop Budapest, Kristóf Tér 6. Tel.: 0670 4503100, it's timeshop Budapest, Teréz Krt. 31. Tel.: 061 2691078,  
it's timeshop Debrecen, Fórum Tel.: 0652 598768, BALOGH ÉKSZER, Szombathely, Fő Tér 17., Tel.: 0694 310059,  
SYAM SILVER, Budapest, Westend City Center Tel.: 0670 4534739, LUKÁCS ÉKSZER, Budapest, MoM Park Tel.: 0670 3688829,  
ÚJVILÁG ÓRA-ÉKSZER, Győr, Árkád Tel.: 0690 555 983, KARÓRACENTRUM, Budapest, Soroksári út 16. Tel.: 061 7691435  
INFOLINE: 0614682295

**Főszerkesztő:** Bethlen Tamás

**Főszerkesztő-helyettes:** Mészáros Sándor

**Munkatársak:** Csiki Gábor, Dávid Sándor, Forgó János, Fúzi András, Jankó Szabolcs, 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,

**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:

hirlelofizetes@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 lap-**

**elárúsító 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

fényképének, szövegrészének, illusztrációjának még a rész-

leges használata is tilos!

**A szerkesztőség mindent megtesz annak érde-**

**kében, hogy a lap híven tükrözze a valóságot,**

így sem a kiadó, sem a nyomda nem vállal felelősséget

az esetlegesen előforduló hibákért. Minden adat a lapzár-

takori állapotokat tükrözi. **Az Autósport és Formula**

**Magazin játékei kizárólag magyar állampolgá-**

**rok számára készülnek.** A kiadó munkatársai és

családtagjai a játékekben nem vehetnek részt. A nyerte-

seket telefonon értesítjük, és kötelesek együttműködni

a játékhoz kapcsolódó promóciós megjelenéseknél.

Nevezés: név, cím és munkaidőben használatos telefon-

szám. Vitás kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő.

Pénzbeli nyereménykiváltás nem lehetséges. Kérjük,

jelezzék, ha nem kíván információkat kapni az Autósport

és Formula Magazin kiadójától.

haymarket® FI

Az Egyesült Királyságban megjelenő kiadvány után repro-

dált szerkesztői anyagok a Haymarket tulajdonát képezik.

**Engedélyezési igazgató:** Alastair Lewis

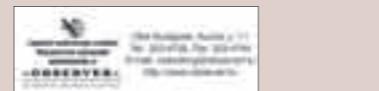
(Alastair.Lewis@haymarket.com)

A Formula One, Formula 1 és az FI a Formula One Group

Company részét képező Formula One Licensing BV véd-

jegye, és engedély alapján kerül felhasználásra.

**Együttműködő partnereink:**



# Arany-fekete



Nagy fejtörést okozott mostani lapszámunk címlapképének kiválasztása. Tudvalévő, hogy egy magazin jól sikerült első oldalával rengeteg vásárlót lehet szerezni, persze csak ha érdekes és izgalmas a téma. Ha nem, akkor az adott lapszám akár bukásra is ítéltethet, nem véletlen tehát a hosszas témakeresés. Partnerünk, az F1 Racing novemberben a Lotus-grafikával rukkolt elő, amelyik nagyon szép munka, de bennünk kétségek támadtak arra vonatkozólag, vajon érdemes-e pár versenyyel a vége előtt azzal az istállóval foglalkoznunk, amelyik sem nem nyert még idén, sem nincsen esélye a pilótáinak a világbajnoki versenybe beleszólni.

Aztán jött Kimi Raikkönen, és amellet, hogy egy keveset káromkodott a pódiumon, begyűjtötte az Abu Dhabi Nagydíj legnagyobb tróféáját, mi pedig elszégyelltük magunkat a kishitűségünk miatt, és a fekete-arany autó képe mellett maradtunk.

Annál is inkább helyesnek bizonyulhat ez a döntés, mert az újság belső oldalain is számos érdekes Lotus-cikk kapott helyet. Egy a finn bajnok nem

éppen hétköznapi életét dolgozza fel, kissé vidám formában, kettő a fekete-bárány Grosjean gondolatai körül kíváncsiskodik, egy másik pedig az enstone-i technika rejtett titkait elemzi, nem alapfokon. És akad még egy különösen jó interjúnk is Sir Jackie Stewarttal, aki pedig ugyebár az alakulat tulajdonosának munkatársa, a Genii nagykövete.

Akad tehát apropó bőven, de ezúttal nem csak a témák miatt bízunk nagyon abban, hogy ebben a hónapban a szokásosnál is többen rákapnak az Autósport és Formula Magazinra, hanem azon okból is, hogy Magyarországon rengetegen szimpatizálnak Raikkönennel és a mögötte állókkal. Bár egy rögtönzött közvélemény-kutatással kiderítettük azt is, hogy a szurkolók legnagyobb hányada Alonsónak és Vettelnek szorít a futamok alatt, legutóbbi diadala kapcsán biztosan azoknak is komoly a száma, akiknek Kimiért dobog a szívük.

Bethlen Tamás  
főszerkesztő

## Új kolléga

Elődei babérait pályázik szerkesztőségünk legújabb munkatársa, egy csinos és vékony, ráadásul rettentően eszes kütyü. Az okostelefonok gyártásáról ismert HTC One nevű sorozatának X keresztnevű képviselője még csak pár napja szerződött hozzánk, de tudásával teljesen elbűvölt bennünket. További paraméterei: NVIDIA Tegra 3 mobilprocesszor hajtja, így kristálytisza grafikát, még gyorsabb alkalmazásokat és hosszabb akkumulátortidőt tudhat magáénak, az 1,5 GHz-es Super 4-PLUS-1 négymagos processzor az akkumulátorkímélésért felelős ötödik maggal és nagy teljesítményű, 12 magos NVIDIA GPU-val kerül a felhasználók kezébe. A 4,7 hüvelykes, 720p HD kijelzőt Corning Gorilla Glass védi. Bemutatózó fényképén egy különleges képernyőhátteret mutat Önöknek: a Hungaroring egyik lehetséges új pályarajzát, amelyet a Formula.hu internetes oldalunkról töltöttünk le a készülékre.



# Kiemelkedő teljesítmény

Az új EQS A500DB „SMART ACCESS“ technológiával



## EQS-A500DB-1AER

TOUGH SOLAR

A SMART ACCESS technológia az új Edifice karóra funkcióinak könnyű elérését és gyors működtetését teszi lehetővé: a korona használatával gyorsan és ösztönösen irányíthatja a kívánt beállítást vagy üzemmódot.

- SMART ACCESS technológia • Fényenergia • 1/20 mp-es stopper
- Tömör rozsdálló acélcsat • Világító • Ébresztés • 10 bar vízállóság • Öröknaptár

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

**EDIFICE**  
Speed & Intelligence

## FORMULA-1

SCHUMACHER VISSZAVONULÁSA .... 6

„...és ezúttal tényleg abbahagyom”

AMI A TUDOMÁNY MÖGÖTT VAN ... 10

Kutatás és fejlesztés az F1-ben

TE KÉRDEZEL ..... 12

Romain Grosjean válaszol

GO KIMI ..... 18

Raikkönen élete számokban

LOPAKODÓ VADÁSZGÉP ..... 20

A Lotus E20 és minden csodája

MAGASSÁGOK ÉS MÉLYSÉGEK ..... 30

Miért maradhatott Massa a Ferrarinál?

LÁTTA ÉS CSINÁLTA IS ..... 32

Sir Jackie Stewart nagyinterjú

KÜLÖNVÉLEMÉNY ..... 57

Dávid Sándor rovata

## MOTORSPORT

PEDROSA ELVESZTETTE ..... 64

MotoGP: Minden cím elkelt

MI LESZ VELED, MOTOGP? ..... 67

Gyártók a promóter ellen

RALI VB ..... 72

Loeb utolsó elsősége

BAJNOKI CÍMVÉDÉS ..... 76

Murzin nyert Nagykállón

TRÓNFOSTÁS ..... 84

Kazár Miklós lett a bajnok

FUGLAUI FINIS ..... 93

Ausztriában zárt a ralikrossz ob

MONSTER GYMKHANA GRID ..... 118

Gumifüstölés a legmagasabb szinten

## AUTÓK - LÁNYOK

RAJTRÁCSLÁNYOK ..... 121

Az elmúlt hónap legszebbjei

KONNEKTOROS PORSCHE ..... 123

Panamera Sport Turismo

ELSŐ A LEGJOBBAK KÖZÖTT ..... 124

BMW 640d Gran Coupé

MENETPRÓBÁK ..... 127

Mazda CX5, Renault Megane

EGY LÁNY ÉS EGY AUTÓ ..... 128

Nicole és a Lamborghini



HÍREK

# „...és ezúttal tényleg abba hagyom”

A Maestro 19 szezont követően másodjára jelenti be visszavonulását. Vajon mihez kezd ezt követően?



Schumacher és Hamilton, aki utódja lesz a Mercedesnél

„Személy szerint én annak örülnék, hogy miután kiszállt a Mercedes pilótafülkéjéből, továbbra is a partnerünk maradna.”

*Dr. Dieter Zetsche, elnök*

a sorozatnak, a Mercedesnek és magának az idősebb Schumachernek is ez a lépés. Mielőtt betört volna a száguldó cirkusz világába, már versenyzett sportautókkal, de Schumi azt is kijelentette, hogy nem áll szándékában újra Le Mans-ban indulni. Zetsche kijelentésében persze az is benne van, hogy a hétszeres világbajnok inkább nagyköveti és tanácsadói szerepkört töltene be stuttgartiaknál. A Forma-1-es csapat vezetője, Ross Brawn is támogatná az ötletet. „Sok mindenben közreműködhetne. Még akár az is előfordulhat, hogy a Mercedes utcai projektjében is részt vesz.”

Egy másik opció lenne Schumi számára, ha csatlakozna a Pirelli F1-es gumifejlesztő részlegéhez, és így még a vezetéssel sem kéne szakítania. Az olasz gyártó a múlt hónapban már kifejtette, hogy a pilóta közel húsz éves versenyzői tapasztalata mindenképpen hasznos lenne, ha esetleg szerződést kötne velük.

ANALÍZIS

## Két jó ok, amiért a McLaren Perez mellett döntött

Nagyszerű szezont van eddig mögötte, de a mexikói szerződéskötése a wokingiakkal azért sok mindenkert meglepett. Egy kis magyarázat következik...



1

**A McLaren már többször előcsalogatta a győztest a tehetségéből**

Lewis Hamilton, Heikki Kovalainen, Kimi Räikkönen, Mika Hakkinen. Mindegyikük úgy csatlakozott a McLarenhez, mint ígéretes, fiatal tehetségek, és mindannyian úgy távoztak/távoznak, mint Forma-1-es futamgyőztesek. Ebből is látszik, hogy a csapatnak jobb ötlete van annál, mint amit sokan Perez esetében hisznek. Ebben a szezonban a mexikói több alkalommal is a dobogón végzett, és bizonyította, hogy megvan benne minden, amire egy topkategóriás pilótának szüksége van. Nem csak az, hogy gyors, de hamar képes a körülményekhez igazodni, és egy szett abroncsból többet tud kihozni, mint a legtöbb jelenlegi pilóta a mezőnyben. Persze távol áll még tőle, hogy késztermékként emlegessék: ha így lenne, akkor Malajziában meg tudta volna előzni Alonsót, és nem csúszott volna le az ideális ívről.

2

**Financiális szempontból is jó döntés**

Hamiltontól eltérően Perez nem F1-es világbajnok, és 20 futamgyőzelem sincs még a háta mögött, ezért azt a 9,5 millió fontot sem fogja megkapni, amit a 2008-as világbajnok szezonnként zsebre tehetett. A McLaren-nél kicsit összebb tudják ezáltal húzni a nadrágszíjat, míg a Mercedesnek meg kell kicsit nyitnia a pénzcspapot. A mexikói Perez jelenleg is élvezi honfitársát, Carlos Slim támogatását, aki a világ leggazdagabb embere. Egész karrierje során mögötte állt. Perez menedzsere, Adrian Fernandez szerint Slim nem visz most pénzt a McLarenhez, de ez nem jelenti azt, hogy a jövőben sem fog. A Telmex, Jose Cuervo és egyéb mexikói támogatók a Sauberrel működnek együtt a fiatal pilóta érkezése óta, és a Telmex már ki is jelentette, hogy még maradnak a csapat mellett. Kérdés: meddig?

## GYŐZTESEK + VESZTESEK FENT ÉS LENT AZ F1-ES HULLÁMVASÚTTAL

JÓ HÓNAP VOLT

**A Legónak**, amely azzal ünnepelte a Shell és a Ferrari 500. közös versenyét, hogy egy életnagyságú Ferrari Formula-1-es autót készített, több mint 200 ezer kockából. Egy ideig biztosan eltartott a megépítése...



**Bárkinek**, aki lenyomott egy Szingapúr, Japán, Korea, India, Abu Dhabi repülőket az elmúlt időszakban. Most fújhat egy nagyot, de még hátravan az USA és Brazília.

**Az 1970-es évek diszkórajongóinak**, valamint az asztrológia ismerőinek, hiszen közös pont lehetett számukra Sebastian Vettel LED-es sisakja Szingapúrban. Ráadásul az 1980-as évek zenéit kedvelőinek nagy része együtt utazott vissza a helyszínről a Bananaramával.

**A szárazjég-szállítóknak**, hiszen az életfontosságú termék nélkül az egész F1 megállt volna a forró éjszakai versenyen.



**Michael Schumacher szingapúri rajongói klubjának**, mert a német egy újabb versenyzőtársát üttötte ki harmadik Szingapúri Nagydíjban.



**Tony Fernandesnek**, akinek futballcsapata, a QPR (Queens Park Rangers) a Premier League legalján tanyázik, egyetlen megszerzett győzelem nélkül. Hogy teljes legyen az üzletember kudarcra, Szingapúrban a Marussia beelőzte csapatát, a Caterhamet, és feljött a tizedik helyre a konstruktőrök bajnokságában.

**A Twitter F1-es rajongóinak**, hiszen a Pirelli főnöke, Paul Hembery kilépett a közösségi oldalról. A kérdés csak az: kilépett vagy kilökték...?



ROSSZ HÓNAP VOLT

## Mester-kvíz

Tudásteszt a világ legnagyobb sportjáról, az F1-ről



1. Melyik volt az első F1-es szezon, ahol egy évben tíz vagy annál több futamot rendeztek?
2. Sebastian Vettel 2008-ban nyerte első versenyét az Olasz Nagydíjon. Mikor és hol nyerte a másodikat?
3. Melyik évtizedben rendeztek először Brazil Nagydíjat?
4. Mennyi idősen mutatkozott be Lewis Hamilton a Forma-1-ben, 2007-ben?
5. Ki nyert először F1-es versenyt a Tyrrell színeiben?
6. Ezek közül a csapatok közül, ki szerzett több

7. Damon Hill szerzett először győzelmet a Jordan GP-nek. Melyik versenyző szerzett először pontokat Eddie Jordannak?
8. Ki szállított erőforrást a Williams-istállónak 1988-ban?
9. Melyik amerikai pilóta nyerte meg az 1965-ös évad utolsó futamát?
10. Az 1978-as Brazil Nagydíjon mit hajtott végre Carlos Reutemann, amivel az F1-es történelemben elsőként ő büszkélkedhetett?



## Hosszabbítás és átépítés

Örömteli hír érkezett lapzártakor szerkesztőségünkbe: az Abu Dhabi Nagydíj idején Gerstl Péter, a Hungaroring alelnöke, mint a Hungaroring Zrt. nemzetközi kapcsolatokért felelős vezetője tárgyalta Bernie Ecclestone-nal a Magyar Nagydíj szerződésének meghosszabbítása ügyében, és örömteli hírekkel tért haza. Ezek szerint az F1 kereskedelmi jogainak birtokosa ugyan folytatni kívánja az európai versenyhelyszínek csökkentését, de a mogyoródi helyszín biztonságban van, sőt a szerződést 2017-től 2021-ig meg fogja hosszabbítani. Ehhez ugyan szükség lesz a verseny-pálya nyomvonalának megvál-

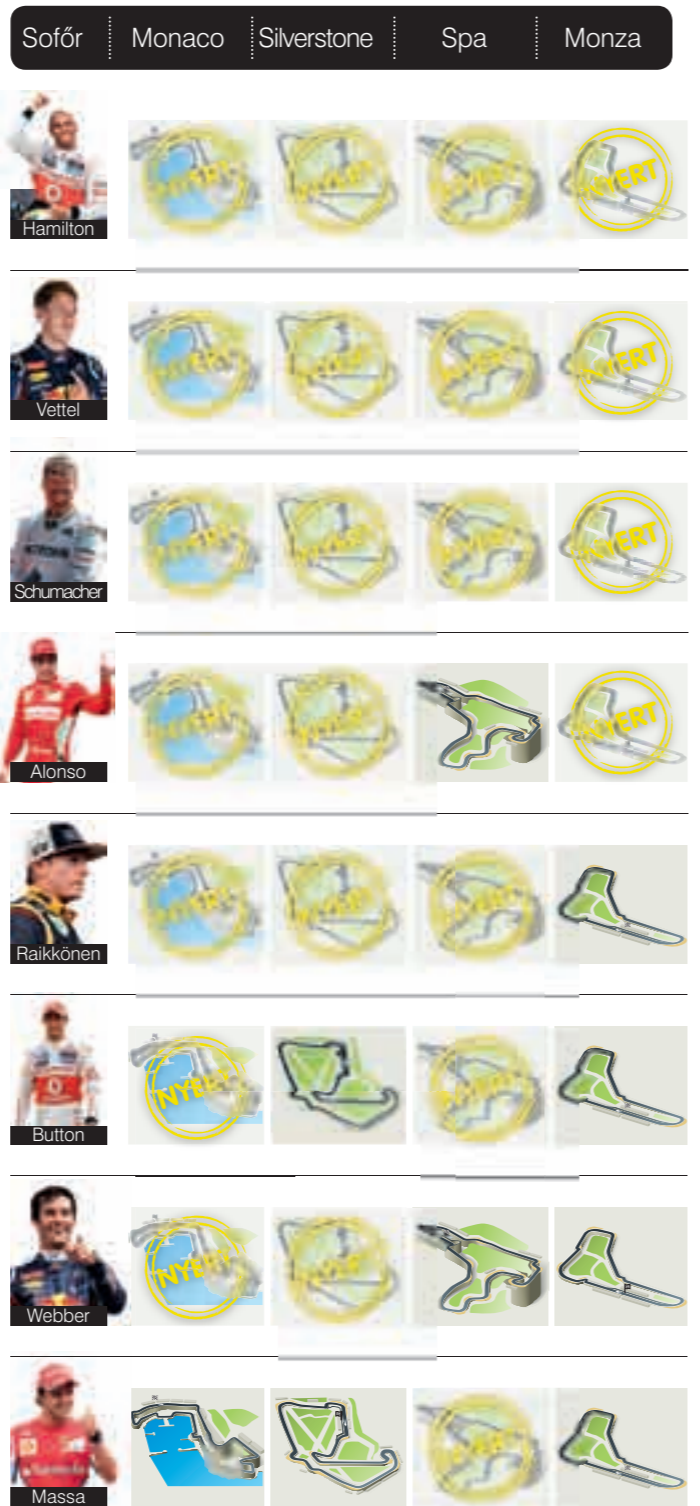


toztatására és a teljes pályacsík újraaszfaltozására, ám ez a feladat a jövő évi futamot követően nem tűnik teljesíthetőnek, sőt a magyar kormány elvi hozzájárulását is sikerül megszerezni hozzá. „Ecclestone úr kérése, hogy tegyük érdekesebbé a pálya nyomvonalát, létesítsünk több előzési pontot. Az új nyomvonal kialakításában ő is személyesen közreműködik, több versenyző bevonásával. Sebastian Vettel, Fernando Alonso és Niki Lauda is javaslataival, tapasztalataival fogja segíteni a Hungaroring új pályacsíkjának kialakítását” – nyilatkozta a Formula.hu-nak a Gerstl Péter.

### STATISZTIKA

## Lewis is kipipálta

Monzai elsőségével Lewis Hamilton lett a harmadik olyan versenyző az idei rajtrácson, aki már győzni tudott mind a négy európai nagy klasszikus F1-es pályán. Íme, hogyan állnak ezen a fronton a nagy riválisok.



### TECHNIKA

## A sztori, amely Vettel lenyűgöző, világító, ledes sisakja mögött rejtőzik

Az F1 valaha létező legegységibb sisakjának tervezőjével beszélgettünk

Lassan már mindenki megszokta, hogy Sebastian Vettel minden egyes nagydíjra új festésű sisakban érkezik, de Szingapúrban még magasabb szintre emelte szokását azzal, hogy 17 ultrafényes LED-izzóval turboztta fel már amúgy is egyedi fejevédőjét.

„Még 2010-ben készítettem Sebnek egy speciális bukót, amit Szingapúrban hordhatott, idén már mindenki valami hasonlóval érkezett arra a nagydíjra” – fogalmazott Jens Munser, a német pilóta sisakjainak festéséért és tervezéséért felelős szakember. „Ez volt az oka annak, hogy idén valami egészen különlegessel készültünk.”

Miután a tavalyi Race of Champions gálán már villogó logókkal jelentkeztek, Munser és Vettel két problémával találta szembe magát az F1-ben: okozhatnak-e az újítások elektromos interferenciát a csapat és Seb között folytatott rádióbeszélgetésekben, és az FIA engedélyt ad-e az ötlet megvalósítására.



„Spában befejeztük a tesztelést, és nem adódtak problémák. Aztán Peter Burger az Araitól (Sebastian fejevédőjét készítik) beszélt Charlie Whiting úrral, de nem találtak semmi problémát a sisakkal kapcsolatban. Normális festésről volt szó ugyanis, nem kellett semmilyen lyukakat fúrunk.”

A LED-égők egy kis akkumulátorból nyerik az energiát, melyet Vettel a nyakán

hord. Az izzók mozgásérzékelővel voltak ellátva. „Dinamikus fényjátékot akartunk elérni” – mondta Munser. „Például, ha ráhajtott egy kerékvetőre, ami megdobta kicsit, akkor folyamatosan villogtak a fények.” Miután ez a dizájn nagyon bevált, a kérdés az, mi Munser következő ötlete és álma, amit valóra akar váltani. „Nem tudom, talán gozt is ereszthetne a következő modell.”

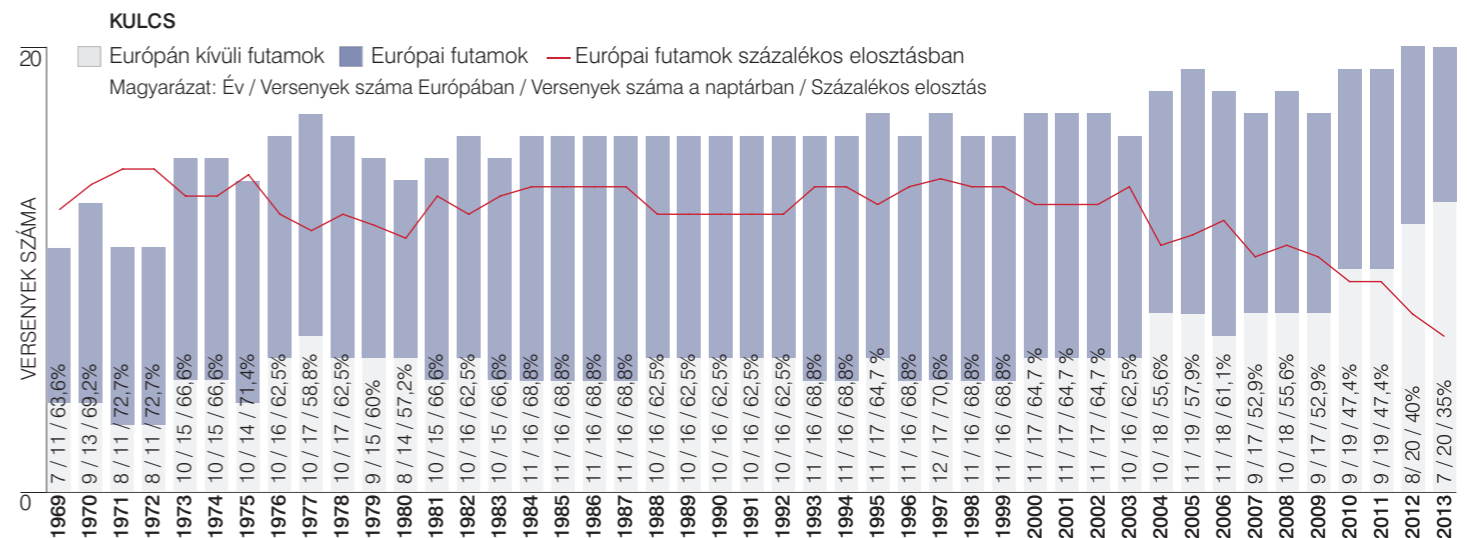
### STATISZTIKA

## Az F1 lassan elhagyja Európát

A 2013-as versenynaptár szerint már csak hét F1-es futamot rendeznek Európában. Ilyenre 1969 óta nem volt példa.

### 2013-AS FORMULA-1-ES NAGYDÍJAK

03/17	AUS	06/16	USA*	10/06	KOR
03/24	MYS	06/30	GBR	10/13	JPN
04/14	CHN	07/14	DEU	10/27	IND
04/21	BHR	07/28	HUN	11/03	UAE
05/12	ESP	08/25	BEL	11/17	USA (Austin)
05/26	MCO	09/08	ITA	11/24	BRA
06/09	CAN	09/22	SGP		* New Jersey TBC



\* Törökország európai nagydíjként kezelve.



Pat Symonds'

# FITPASS TECH

Milyen rejtett csodák viszik előre a Formula-1-et?



## AZ F1 NAGY RÁZÓPADJA

Egy csapat mérnökeinek kulcsfontosságú eszköze a hétállású rázópad, amelyből egy darab is egymillió euróba kerül. A rázópadra ráteszik a komplett autót (amibe egy, a pilótának megfelelő súly is belekerül) úgy, hogy az négy hidraulikus aljzaton nyugszik, majd

három további is csatlakoztatnak a karosszériához. A kerék alatti aljzatok rezegnek, hogy utánozzák az út felületi egyenetlenségeit, míg a karosszériához csatlakozott hidraulikus aljzatok az autóra ható leszorítóerőt próbálják szimulálni. A fejlesztőmérnökök pedig a ru-

gók és a lengéscsillapítók, valamint más elemek hangolásával próbálják javítani az autó futását. Fontos, hogy ha minél jobban kismítod ezt a futást, akkor az abroncsokra ható erőt sokkal egyenletesebbé teheted, ezzel pedig növeled a tapadást.

### A TUDOMÁNY MÖGÖTT

## Kutatás és fejlesztés

### Az F1-ben mit jelent az, hogy R&D?

A legtöbb ember tudja, hogy az R&D az a kutatás-fejlesztést jelenti, bár sokan úgy vélik, hogy jobb lenne, ha törd össze, pusztítsd elvnek neveznénk inkább! Egy F1-es csapatnak ez nagyon sok különböző dolgot jelenthet, az egyes osztályok között pedig minden alakulatnál igen sok átfedés van, ezért maga a szervezet biztosan csapatról csapatra különböző.

### A kutatás-fejlesztési osztály szerepe tehát nagyon széles skálán mozog?

Igen, és nem kérdés, hogy a nagyobb csapatok több kutatási területet engedhetnek meg maguknak ezen osztályon belül, mint a kicsik. A kutatás az F1-ben belül igazán innovatív, és olyan fejlesztésekhez vezetett, mint az ellensúlyos lengéscsillapító vagy az F-csatorna és a többi. De sokkal több osztály kapcsolódik a fejlesztés területéhez. Ez magában foglalja az összes rázópad tesztet, ezen tesztek célja ugyanis a teljesítmény növelése, a megbízhatóság javítása és az autó fizikájának a jobb megértése.

### Mondanál valamit ezekről a fejlesztő tesztekéről?

Az egyik ilyen, amiről már mindenki hallott, a futási teszt, vagy ahogyan jobban ismerik, a hétállású rázópad próbája, esetleg dinamikus alvázvizsgálati teszt. A cél itt az, hogy javítsuk az autó futását a hullámos útfelületen, aminek a célja itt kizárólag az, hogy növeljük az abroncsok tapadását, és nem az, hogy a pilóták kényelme jobb legyenek. A másik cél a mozgások pontos leírása, a kinematika. Néhány csapat ezt házon belül csinálja, míg mások inkább olyan kutatóintézeteket bíznak meg, mint a MIRA, ahol lehetőség van a teljes felfüggesztés karakterisztikájának terhelés alatti vizsgálatára. Az eredmények pedig gyakran különbözőnek az egyszerű szimuláció előrejelzéseitől, de a tervezés bármely területének a gyengeségeit is felfedek, amelyek nem kívánt deformációkat okozhatnak.

### Mennyire lényeges a kutatás-fejlesztés, és mi a legfontosabb eredménye?

A kutatás-fejlesztés nagyon fontos hidat jelent az elmélet és a valóság között. A tervezési eszközök, mint a véges elemes stresszanalízis folyamatosan fejlődnek, de ezek mindig csak szimulálhatják a valóságot. A kutatás-fejlesztés azonban a speciális tesztek révén igazolni fogja a számítások helyességét, és bizonyítja, hogy az alkatrészek megfelelnek a célnak.

### A töréstesztben is szerepet játszik akkor?

Igen. A kutatás-fejlesztési osztály végzi el házon belül az összes statikus tesztet, amit az FIA előír a karosszériák homologizációja érdekében, és felkészíti a karosszériát a töréstesztokra, amit az olyan hitelesített tesztközpontok végeznek el, mint amilyen a Cranfield University.

### Mi a helyzet az alkatrészek tesztelésével?

Ezek is nagyrészt a kutatás-fejlesztési osztály hatáskörébe tartoznak, és sokféle tesztnek vetik őket alá. Ezek az olyan gyors tesztek, mint az üzemanyagpumpa bevizsgálása, hogy tud-e elég üzemanyagot szállítani, odáig terjednek, hogy tesztelik a sebességváltó teljes olajrendszerét. Mindezt annak érdekében, hogy biztosak legyenek benne: az összes csapágy és fogazott elem számára elegendő a kenés a legextrémebb fékezések vagy kanyarodási körülmények között is.

### A kutatás-fejlesztő üzemszerűen tartalmaz néhány nagyon speciális berendezést...

Meglepő, de néhány közülük malomkő nagyságú. Mindig van ott néhány hidraulikus emelő annak érdekében, hogy terhelésnek tegyék ki az alkatrészeket, a terhelés nagyságát pedig számítógép által vezérelt kosok fejtik ki, amelyeket úgy építettek, hogy a merev alkatrészek tanulmányozhassák azok nagyon magas nyomó vagy húzó szilárdságát. Ezen eszközök mérete igen eltérő, attól függően, hogy mire is használják őket, de gyakran 100 tonnás



A Toyota kölni gyára az a szabvány, amire a többi csapat is törekszik a kutatás-fejlesztés területén

A hétállású rázópad az egyik legszélesebb körben használt eszköz az F1-es kutatás-fejlesztésben

További hidraulikus emelvényeket használnak az aerodinamikai leszorítóerő karosszériára gyakorolt hatásának tesztelésére

A rázópad bonyolult csőrendszerében 600 liter hidraulikus folyadék áramlik a gyár padlója alatt

Ezek a hidraulikus aljzatok szimulálják az út egyenetlenségeit, annak érdekében, hogy segítsenek a csapatoknak javítani az autó futását

További hidraulikus emelvényeket használnak az aerodinamikai leszorítóerő karosszériára gyakorolt hatásának tesztelésére

terhelést is képesek kifejtetni az alkatrészekre. Néhány gépbe egy miniatűr sütő is be van építve, hogy az alkatrészeket vagy anyagmintákat nagyon magas hőmérsékleti viszonyok között is tesztelni lehessen, hiszen gyakran ilyen körülmények között teljesítenek szolgálatot.

A kutatás-fejlesztő csapat gyakran maga készíti el a berendezéseit. Ez azt jelenti, hogy olyan összetett próbapadokkal is találkozhat, amiket házon belül terveztek és építettek az olyan speciális dolgokhoz, mint a szervókormány, vagy a bonyolult hidraulikus

rendszer által működtetett kuplung, esetleg a sebességváltó. De a felfüggesztés elemeit is tesztelik, úgy, mint a lengőkarok, annak érdekében, hogy biztosítsák azt, hogy ne keljen ezen alkatrészeket minden futam után szervizelni.

### A csapatok építik a saját próbapadjaikat?

Részben. Van nagyon sok gyártó, mint például az MTS, akik kifinomult tesztberendezéseket gyártanak, köztük kimondottan az autógyárakra szabott próbapadokat. Sok esetben azonban a mérnökök számára szükséges speciális eszköz nem érhető el a piacon, ebben az esetben a kutatás-fejlesztő csapatnak kell módosítani egy már létező eszközt, vagy megtervezni egy újat.

Néhány évvel ezelőtt például problémánk volt az olajtankokkal, az Eau Rouge kanyarban a negatív G-erő következtében az olaj nagy része a tank tetejébe került, így az olajpumpa számára elérhetetlenné vált. Ennek a problémának a megoldására pedig szükségünk volt egy próbapadra, amellyel elő tudtuk állítani azokat az összetett erőhatásokat, amik az olajtankra hatnak. Mi ezért rögzítettük az olajtankot egy függőleges sínhez, és kilörtük felfelé, miközben nagy rugalmas kötelek húzták azt visszafelé. Ez lehetővé tette számunkra, hogy kapjunk néhány gyors adatot, később azonban építettünk egy gépet, egy az autógyártásban is használt ipari robotból, ami körbe-körbe dobálta az olajtankot, amivel az összes erőhatást elő tudtuk állítani, amit csak tapasztaltunk. Majd ezt kombináltuk néhány finombeállítással annak érdekében, hogy tanulmányozhassuk az olajsztint változását ezen extrém körülmények között.

### A kutatás-fejlesztési osztály képes igazi nagy innovációt adni az F1-nek?

Teljes mértékben. A tervezőmérnökök és a kutatás-fejlesztő mérnökök szoros munkakapcsolatban dolgoznak, annak érdekében, hogy új és gyakran bizonytalan utakon járuljanak hozzá a teljesítmény növeléséhez, amelyek megfelelnek a szabálykönyv betűjének és szellemének. A legutóbbi példák között olyan fejlesztéseket említhetnénk, mint az F-csatorna vagy az ellensúlyos lengéscsillapító, a legtöbb innováció azonban sokkal kisebb és kevésbé ismert ezeknél. Ezek skálája pedig nagyon széles, és a kifinomult átalakítóktól, amelyek sokkal több paraméter mérésére képesek, az olyan új anyagok használatáig terjednek, mint amilyen a polimerek családja, amely lehetővé teszi, hogy az alkatrészek a gyors prototípus technikával készüljenek el.



# Romain Grosjean

Első körös rombolásai és kivételes sebessége nem passzolnak össze. Az F1-kedvenc korábbi bankár mindent elmond szárnyalásáról és bukásairól, de két angol becenevéről is beszél...

SZÖVEG: JONATHAN REYNOLDS FOTÓ: LORENZO BELLANCA/LAT FORDÍTOTTA: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ

Csak töltés el egy kis időt Romain Grosjean mellett, és egy valami biztosan kiderül: rengeteget mosolyog. És miért ne tenné? A 26 éves Lotus-pilótának minden oka megvan arra, hogy az idei szezonra gondolva mosolyogjon. Háromszor végzett eddig dobogón, és Raikkönen is többször meg tudta már verni az időmérőkön. Ráadásul nemrégiben feleségül vette a francia F1 TV gyönyörű műsorvezetőnőjét, Marion Jolles-t. Az egyetlen dolog, amiért szégyellnie kell magát, az a bizonyos egy versenyes eltiltás, amelyet Belgiumban gyűjtött be.

Sokan csak arra emlékeznek vele kapcsolatban, hogy az első körben egyszerűen kritikán aluli teljesítményeket nyújt, hiszen nem is csak Belgiumban, hanem Malajziában, Monacóban és Silverstone-ban, sőt legutóbb Suzukában is „maradandót” alkotott. Azzal az állítással viszont senki nem száll szembe, hogy pokolian gyors a svájci-francia versenyző. Grosjean 2009-es szereplését nem övezte siker és fényűzés. Kezdként érkezett a Renault csapatához, amely csak szenvedett

és éppen a Crashgate-botrány okozta károkat próbálták helyrehozni.

Az elkövetkezőkben szó lesz arról, mit is gondol Romain például Flavio Briatoréről, milyen a közös munka két teljesen különböző stílusú világbajnokkal, és milyen is az élet egy svájci bank alkalmazottjaként. Kezdjük azonban a sokat emlegetett balesettel, mely Belgiumban történt...

**Romain, mire gondoltál, amikor nekivezette autódát Hamiltonénak Belgiumban, a rajtot követően?**

*Scott Mathieson, Nagy-Britannia*

Egyetérttem azzal, hogy az én hibám volt. A La Source egy igen bonyolult és nehéz kanyar. Kicsit nagy volt a káosz Maldonado kiugrása miatt, és Kobayashi autója is füstölt. Hibát követtem el, rosszul mértem fel a távolságot Lewis mellett. Biztos voltam benne, hogy előtte vagyok, de egy kis hiba elég volt ahhoz, hogy egy hatalmas balesetet okozzon. Nem változtattam irányt, balról jobbra húztam kicsit. Senkit nem akartam a falra nyomni. Nem azért

vagyok itt, hogy mindig megállítsam a futamokat az első körben. Sajnálom a történetet, és örülök, hogy senki nem sérült meg.

**Melyik volt az eddigi karriered legélvezetesebb versenye?**

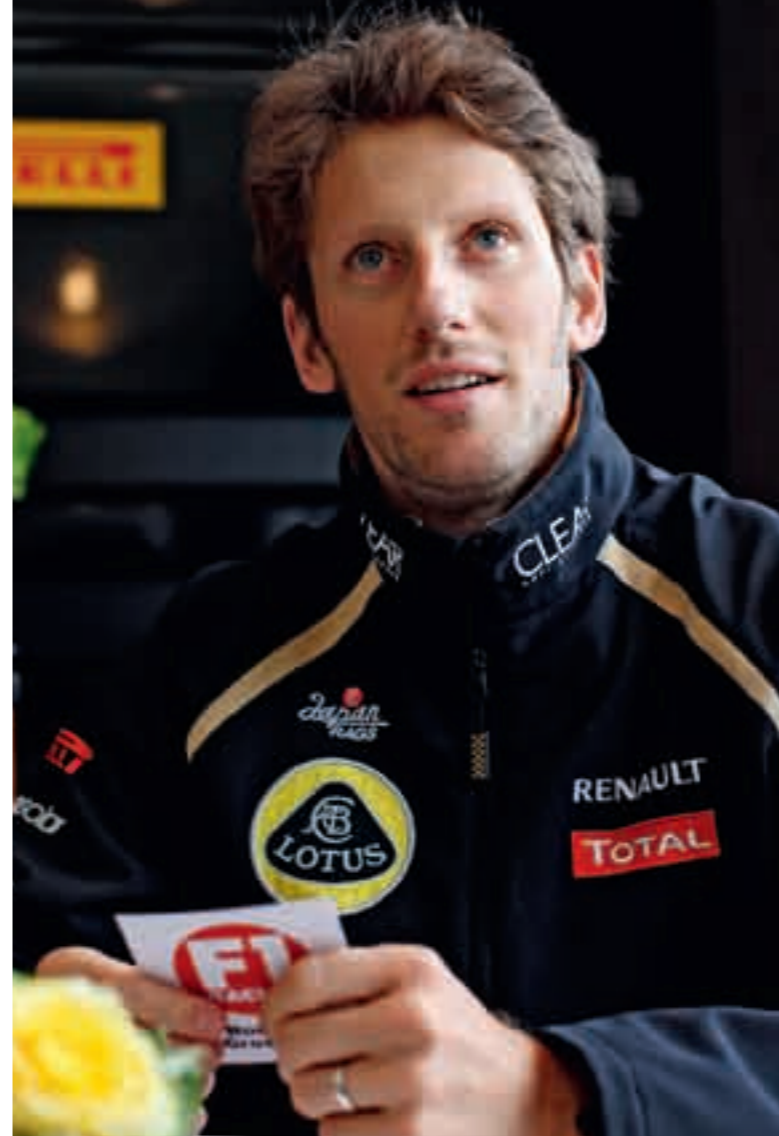
*Benedikt Baxmann, Németország*

Az idei év Kanadai és Brit Nagydíjai között kell döntenem. Nem egyszerű egyet kiválasztani az eddigi versenyeim közül, hiszen minden egyes alkalom, amikor megnyersz egy futamot vagy egy címet, az különleges. Gondolkodjunk azonban rövid távon, csak az F1-re összpontosítva, és akkor Silverstone vagy Montreal. Silverstone-ban majdnem az utolsó helyről jöttem fel a hatodik pozícióba, szóval az nem volt semmi.

**Milyen az, ha Kimi Raikkönen az ember csapattársa? Szokott tanácsokat adni?**

*Daniel Cape, Ausztrália*

Kimmit nem igazán ismerem, nem tudom, milyen ő a pályán kívül. Az F1-es kapcsolatunk azonban nagyon jó. Mindent megosztunk, →



ami segíti a csapatmunkát. Ez a kulcsa azoknak a kérdéseknek is, hogy miért végzünk mindig olyan közel egymáshoz az időmérőkön, miért hasonló a versenysebességünk, és általában miért az élen zárunk. Igazán nem számít, hogy szabadidőnkben nem töltünk túl sok időt együtt, hiszen amíg profi módon viselkedsz és jó csapatárásként, addig nem lehet gond.

### Milyen érzés volt Nelson Piquet jr. helyére ülni a történetek tudatában?

Chris Bickley, Nagy-Britannia

Nos, az már három évvel ezelőtt történt, és az igazság az, hogy ha esélyed van az F1-ben versenyezni, nem mondhatasz nemet. Viszont az tipikusan a rossz hely volt, rossz időben. A mostani lehetőség talán a jó hely, jó időben.

### Feltetted magadnak a kérdést 2009-ben: „Vajon versenyezhetek-e még valaha a Forma-1-ben?”

Oliver Heycoop, Új-Zéland

Persze, természetesen. Gondoltam arra is, hogy abbahagyom a versenyzést. Egy ponton arra gondoltam, hogy már sosem térhetek vissza az F1-be, de erősnek kellett maradnom. Hittem az álomban, és hittem abban, hogy visszatérhetek. Arra gondoltam, kiszállok, vége, de mégis elkezdtem versenyezni az FIA GT sorozatban, és akkor arra gondoltam: „Versenyezni márpedig szuper jó dolog.”

### Dolgozol még mindig a bankszakmában az F1 mellett? Mi volt a konkrét munkád?

Richard Agnew, Nagy-Britannia

Nem, nincs már időm másra az F1 mellett. Portfólió-menedzserasszisztensként dolgoztam, eladtam és vettem, próbáltam a mérleget minél jobbra formálni. Nagyszerű tapasztalatot jelentett számomra, a mai napig jó a kapcsolat a céggel. A Baring Brothers Sturdza Bankról van szó, mely Genfben székel. Az akkori főnököm például Valenciába is kilátogattott a pénteki szabadedzések idejére. Nagyon jó móka volt ott dolgozni. Egy magas szinten jegyzett, privát bankról van szó, és láttam, milyen is az, amikor a kis dolgok nagy hatással vannak a történésekre. Az F1-hez képest persze teljesen más. Minden reggel öltönyt és nyakkendőt kellett húznom, de sok mindenre megtanított. Senki sem nézett ki belőlem versenypilótát abban az időben.

### Nem keltett félelmet benned, hogy egy bizonyos Fernando Alonso a csapattársad?

Yew Liang, Szingapúr

Nem. Amikor a versenyautóba ülsz, jó érzés a tudat, hogy a csapattársad egy világbajnok. Számomra jót tett, hogy Fernando csapattársam lehettem, sokat tanultam tőle. Mindenki tudja, hogy fantasztikus pilótáról van szó, és jó érzés volt, hogy teljesítményben nem áll-



„Két világbajnok csapattárssal is dolgozhattam. Tudják, mit akarnak, és sosem adják fel. Ez nekem is segít abban, hogy soha ne adjam fel.”



tam tőle olyan messze. Segített nekem sok mindent megérteni. Már azelőtt barátok voltunk, hogy csapattársak lettünk volna, és a mai napig jó viszonyt ápolunk. Nagyon élvezem a beszélgetéseinket a versenyzők parádéin és hasonló helyzetekben.

### Mint pilóta, mennyit fejlődött a visszatérése óta?

Andre Gair, Nagy-Britannia

Minden egyes másodperc alatt, amíg F1-es autóban ül az ember, fejlődik. A teszttilalom persze nem segít egy fiatal pilótának, de idén már nagy lépéseket tettünk előre, és remélhetőleg így haladunk továbbra is. Az a véleményem, hogy attól a perctől kezdve, hogy elkezdesz versenyezni, egészen addig, míg abbahagyod, folyamatosan fejlődsz. Az egyetlen, amit tehetsz, hogy jobba válsz.

### Mennyire dühített fel, hogy fel kellett adnod a versenyt Valenciában, annak ellenére, hogy nagyon jó helyen haladtál?

Marcin Manicki, Lengyelország

Frusztrálólag hat az emberre, ha ki kell állnia, főleg akkor, amikor a győzelemért harcol. Azon

a hétfvégen viszont rengeteg pozitívum is ért minket, arra kellett koncentrálnunk. Jól startoltunk, jó volt a stratégiánk is, és összességében nagyon gyorsnak bizonyultunk. Az egyetlen autó, ami ütőképesebb volt a miénkénél, Vettel alatt dolgozott. A győzelemért küzdöttünk...

### Mit tanultál Fernandótól és Kimitől, és melyikük adott több segítséget a karriered alakításában?

Barrie Staley, Nagy-Britannia

Mindkét bajnok segített abban, hogy én magam is jobb legyek. Nagyon különböző személyiségek, de vannak hasonlóságok is. Mindig megpróbálják a legjobbat kihozni az autóikból, pontosan tudják, hogy mit akarnak, és soha nem adják fel. Ezek igazi erősségek, és engem is megtanítottak arra, hogy én se adjam fel. Silverstone-ban az első kört követően az utolsó helyen álltam. Választhattam, hogy nem küzdök és leállok, vagy mindent beleadok, és fontos pontokat szerzek. Az, ahogyan versenyznek, kihat rám és fejleszti az én tudásomat is, de talán a hozzáállásuk még inkább ösztönöz.

### Svájcban születted, és ott is éltél. Mégis franciaként versenyzel. Miért?

John Gullidge, Nagy-Britannia

Leginkább azért, mert Franciaországban kezdtem el gokartozni, és az első licencem is francia volt. Franciaország mindig támogatt engem. A Renault és a Total is mellettem álltak és állnak a mai napig. Innen nézve szerintem normális, hogy a trikolort hordom az overallomon. Hogy franciának érzem-e magam? Mindenekelőtt Európa szülőltjének vallom magam, büszke vagyok arra, hogy rendelkezem francia útlevelemmel, és arra is, hogy svájcinak nevezhetem magam.

### Visszatekintve a 2009-es bemutatkozásodra, mit gondolsz, készen álltál már akkor az F1-re?

Arjen Falter, Hollandia

Nem hiszem, hogy mindig készen áll az ember, még akkor sem, ha teljességgel biztos magában. Nehéz erre választ adni, hiszen a mai napig tanulok és fejlődöm. Ezúttal biztos, hogy felkészültebben érkeztem, mint első alkalommal. Ha megnyeri az ember a GP2 sorozatot, ami az F1 után a legmagasabb kategória, az már nagy lépésnek számít szerintem.

### 2011-ben volt egy GP2-es verseny Barcelonában. Két kanyar alatt három ellenfeledet előzted meg. Szerinted láthatunk ilyent tőled az F1-ben is a jövőben?

Miguel Barrera, Lengyelország

Nem terveztem, hogy mindhármukat megelőzőm. Először az elsőre koncentráltam, majd jött a második és utána a harmadik. Utána megnéztem a Youtube-on, és nagyon

szórakoztatónak tűnt. Idén is mutattam be néhány szép előzést, és mindig ugyanaz az érzés tölt el közben. Az F1-ben természetesen nehezebb az előzés, mint a GP2-ben, mert minden sokkal gyorsabb, és ezáltal rövidebbek a féktávok is. Mindezzel együtt viszont élvezetesebbek is.

### Mi a különbség a 2009-es és a jelenlegi csapadod között?

Richard Farmer, Nagy-Britannia

Fogalmazzunk úgy, hogy nem a legjobb pillanatban érkeztem korábbi csapatomhoz 2009-ben. Azóta leginkább a munka menetében történtek változások. Sokan dolgoznak itt, akiket már előzőleg is ismertem. A menedzsment persze más, és az atmoszféra is nagyon különböző. Ma minden jobb. A gyárban nagyon jó a hangulat, és a garázsban sincs ez másképp. Mindenkinek jó a kedve és a legjobbját nyújtja. Ha vétesz egy kis hibát, mindenki azon dolgozik, hogy kijavítsa, és senki sem hibáztatja a másikat.

### Milyen volt Flavio Briatoréval együtt dolgozni?

Andres Blanco, USA

Nagyon más, mint a mostaniakkal...

### Elégedett vagy az idei dobogós helyezéseiddel, vagy inkább csalódott az elszalasztott lehetőségek miatt?

Georgi Petkov, Bulgária

Maximalistának tartom magam, aki a tökéletesre törekszik minden alkalommal. Boldognak kell lennünk a dobogós helyezések miatt, és még többet kell szereznünk. Még van pár forduló a bajnokságból, reményeink szerint még több alkalommal felállhatunk a pódiumra.

### Akármi is mutat téged a kamera, folyamatosan csak mosolyogni látunk. Van bármi is az F1-ben, ami elszomorít téged vagy mérgező tesz?

Phil Renwick, Nagy-Britannia

Hogy őszinte legyek, nem igazán van ilyen. Egyszer már elveszítettem a helyemet az F1-ben, és az nem volt egyszerű. Most azonban újra itt vagyok, és minden másodpercét élvezem annak az időnek, amit a paddockban tölthetek. Ha kicsit fáradt vagyok is, akkor is boldog vagyok, hogy itt lehetek. Ezért mosolygok folyamatosan.

### Mit gondolsz, mit tehet a Lotus, mint csapat, hogy elkezdjen versenyezni nyerni?

Timothy Schwartz, Ausztrália

Nem hiszem, hogy nagy változásokra lenne szükségünk. Kevés választ el minket a győzelemtől. Ez az első év, hogy Kimi és én a csapatnál versenyzünk, ezért amikor a pályán vagyunk, folyamatosan tanulunk. Az idény elején nehezebb volt, de olyan kapcsolat

## A HÓNAP KÉRDÉSE: Te és Kimi nagyon gyors versenyzőpárosot alkottok. Szerinted van rá esély, hogy a Lotus az idén megnyeri a konstruktóri világbajnokságot?

Natasha Wood, Nagy-Britannia

Az idei év egy kicsit nehézkes még, akkor is, ha jó munkát végzünk. Az elsődleges célunk az, hogy 2014/2015-re világbajnokok legyünk, és a személyes célkitűzésem is az, hogy bajnok legyek. Idén realisan az első három hely valamelyikében reménykedhetünk. Év elején a negyedik helyet tűztük ki célul a gyártók versenyében, de ha még jobb munkát végzünk és előrébb zárunk, az mindenki számára bónuszként fog hatni.



alakítottunk ki, ami nagyon jónak mondható. Ha így folytatjuk, jövőre sokkal jobb kezdést mutathatunk fel. Kerül, amibe kerül, de a csapat készen áll erre az útra lépni.

### Ha Bernie Ecclestone garantálna neked három kívánságot, mik lennének azok?

Vincent Williams, USA

Szeretnék megnyerni egy futamot, utána pedig még párat, majd jöhetnek a világbajnoki címek.

### Paul Ricard, Magny-Cours vagy egy másik pálya. Melyiket választanád a Francia Nagydíj helyszínéül?

Szymon Tomala, Lengyelország

Mindent. Különleges érzés lehet hazai közönség előtt versenyezni, és én személy szerint nagyon boldog lennék, ha sikerülni-e visszahozni a Francia Nagydíjat a Forma-1-be.

### Mi a véleményed a Pirelli abroncsokról? Hozzáadnak a versenyzés élményéhez vagy inkább elvesznek belőle?

Richard Davis, USA

Szerintem használnak a versenyzésnek. Rengeteg előzést láthattunk már idén, és az autók

teljesítménye nagyon közel van egymáshoz. Tudni kell, hogyan bánj a gumikkal a versenyeken és az időmérőkön. Sok pilóta panaszkodik arról, hogy nem autózhat a határon körülötte, de ez nem igaz. Lehet padlógázzal menni, csak jelenleg a gumik húzzák a határvonalakat, nem az autók. Változtak a dolgok.

### Mekkora az érdeme Eric Boullier-nek abban, hogy felismerte a benned lakozó potenciált, és visszavezetett téged az F1-be? Mit veszel neki idén karácsonyra?

Jorge Alvear, USA

Nagyon jó kapcsolatot ápolunk. Eric, a DAMS (Grosjean korábbi GP2-es csapata), Jean-Paul Driot (a DAMS vezetője) és a Total egyaránt hittek bennem akkor is, amikor a dolgok rosszra fordultak. Bízom Ericben, és azt hiszem, ő is bízik bennem. Számomra nagyon fontos, hogy jól érezzem magam a csapatnál, és azt látom, hogy szeretettel fogadnak. Ez kell ahhoz, hogy a legjobbamat nyújthassam. Hogy mit veszek neki karácsonyra? Még meglátjuk...

### Ha a feleségeddel rendezhetnétek egy F1-es vacsorát, melyik három embert hívnád meg a paddockból?

Bernard Noble, Nagy-Britannia

Ez titok, ami csak a feleségemre és rám tartozik. Egy magánjellegű vacsora lenne.

### Hallottam, hogy Alonso szereti a mágiát. Tanított neked bármilyen kártyatrükköt, amikor a Renault-nál csapattársak voltatok?

Ally Smith, Nagy-Britannia

Fogalmam sem volt róla, hogy szereti az efféle dolgokat, szóval ma tanultam valami újat.

### Mi a beceneved?

Daniel Loughman, Ausztrália

Hmmm, elmondhatom vagy nem? Jelen pillanatban két becenevet is akasztottak rám. A gyárban a srácok használják az egyiket. Ezek mind angol fordításai a nevemnek, két módon is lehet fordítani. Jelenleg egy néven hívnak, ha nyerek egy versenyt, előveszik majd a másikat...

### Ki inspirált abban, hogy F1-es pilóta légy? Melyik lenne az?

Callum Barnard, Nagy-Britannia

Édesapám. A versenyzés volt az élete neki is. Indult a svájci F3-as bajnokságban is. Elvitt egyszer egy versenyre, és azonnal beleszerettem a motorsportok világába.

### Ha választhatnál, hogy melyik F1-es autót vezetné az összes közül az F1 létezése óta, melyik lenne az?

Roderick Grant, Ausztrália

Szeretem a '90-es évek F1-es autóit. A Benetton és a McLaren 1993-ból és 1994-ből nagyon menő volt. Szintén tetszik a 2005-ös és 2006-os Renault. 🏎️



# Második menet

Esélyek, versenyképesség, pódium, házasság, eltiltás

Az előző négy oldalon olvasói kérdésekre válaszolt a Lotus fenegyereke, ám az interjúval egy időben a TW Steel jóvoltából lapunk munkatársa is faggathatta Roman Grosjeant.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR FOTÓ: DPPI

**Létezik olyan a Forma-1-ben, hogy második esély?**

Nekem megadott, de tudom, hogy nem megszokott, így büszke vagyok erre. A 2009-es kaland nem volt túlságosan sikeres, de akkor is szereztem tapasztalatokat, amelyek hasznosak számomra. Természetesen előre tekintek, és bízom benne, hogy ezúttal jól alakulnak a dolgaim.

**Mikor jött el az a pillanat, amikor valóban felmerült benned, hogy ugrott a Forma-1, talán soha nem térhetsz vissza?**

2010, Isztambul! Míg én a családdal Genfben töltöttem a hétvégét, a feleségem, aki televíziós riporterként dolgozik, Törökországba utazott a versenyre. Akkor feltettem magamnak a kérdést, hogy lesz-e folytatás.

Megfordult a fejemben, hogy másfelé kellené állás után nézmem, de szerencsére voltak, akik bíztak bennem, különösen a Gravity menedzsmentnek és Eric Boullier-nek tartozom köszönettel. A GP2-ben kaptam lehetőséget, ahol jól alakultak a dolgok, és elkezdtem hinni benne, hogy visszatérhetek a Forma-1-be.

**Mikor kezdted el bízni abban, hogy az E20-as versenyképes lesz?**

Az autó teljesítményének felmérése az első teszteken még a roppant tapasztalt versenyzők számára is nehéz feladat. Kétségtől jónak éreztem az autót már első próbálkozásra is, miután pedig eljártadotunk vele, és úgy sem romlott a teljesítménye, tudtuk, hogy remek alapokra építhetünk. Egy tesztet kénytelenek voltunk kihagyni, az utol-

só barcelonai gyakorlás pedig jól alakult, de úgy sem lehettünk biztosak abban, hogy hol tartunk. Melbourne szoros volt, de rájöttünk, hogy tartani tudjuk a lépést a nagyobb csapatokkal.

**Milyen érzés volt először a dobogóra állni?**

Mint minden siker, természetesen ez is különleges volt. Úgy érzem, hogy felpezsdítette a Forma-1 iránti érdeklődést Franciaországban is. Alain Prost négy bajnoki címet gyűjtött, Jean Alesi és Olivier Panis is nyertek futamokat, s nagyon remélem, hogy egy napon én is felállhatok a dobogó legfelső fokára. Jó azt érezni, hogy a hazám mögöttem áll és szorít értem, mert ez extra energiát ad.

**Mennyire viselt meg az egyfutamos eltiltás?**

Ha van egy domb előtted, amit meg kell másznod és felérsz a tetejére, majd lejössz onnan, a végére biztosan megerősödsz. Bevallom: Monza nem a legizgalmasabb verseny volt a számomra, de azzal is sokat tanultam, hogy a pitwallnál ücsörögve hallgattam Kimit és a mérnökeket a rádión.

**Milyen érzés, amikor a feleséged készít veled interjút a rajtrácson?**

Nem olyan furcsa, ő is a munkáját végzi, akár csak én. Ugyanazokat a kérdéseket teszi fel nekem, mint a többi pilótának. Hogy komolyan válaszolok-e neki? Az esetek többségében igen...

Grosjean az F1-es Lotus volánja mögött. A királykategória nem csak ismertséget, hanem egy feleséget is adott számára, ugyanis augusztusban elvette Marion Jollest, a TF1 televízió riporterét, akit a száguldó cirkuszban ismert meg, még 2008-ban





# GO KIMI

**Raikkönen** élete számokban

FORDÍTOTTA: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ

# 8

Ennyi éves volt, amikor először versenyzett 1988-ban, egy gokartsorozatban. Tíz évvel később megnyerte a Nordic-szériát



A 2012-es Spanyol Nagydíjon öt másodpercig tartott a versenyt követő sajtótájékoztatója, amelyet hazája nyelvén kellett tennie. Finnország összes mamájának boldog anyák napját kívánt

# 51 000 000

Ennyi dollárt kapott a Ferraritól 2009-ben, a lelépési díjjal együtt. Forintban ez 10 milliárdnak felel meg



**Leggyorsabb kört** jegyez ez ideig a száguldó cirkuszban, amivel harmadik az örök-ranglistán, **Schumacher** (77) és **Prost** (41) mögött



Ennyi **felfújható delfint öelve** kapták lencsevégre Kimi **Gran Canarián**, egy éjszakai klub bejáratánál, **2004-ben**



A Ferrari **200. pole-pozícióját** Kimi szerezte a 2008-as Francia Nagydíjon, **Magny-Cours-ban**



Az utak száma, amit Kimi a toalett felé tett meg, miközben Schumachernek 2006-ban a Brazil Nagydíj során életműdíjat adtak át

# 17

Kimi rajtpozíciója 2005-ben, Suzukában. Minden bizonnyal élete egyik legnagyobb győzelmét aratta akkor Japánban



# 1,079\*

a száguldó cirkuszban töltött ideje alatt



Csokis jégkrémet evett meg a 2009-es Maláj Nagydíj versenye alatt, amíg tartott a piros zászlós jelzés

# 23

Együlékes versenyt teljesített a Jégember, mielőtt szerződte a Sauber az F1-ben. Ezekből 13-at meg is nyert a finn



Zsinórban ennyi leggyorsabb kört teljesített **2008-ban Barcelona és Silverstone** között. Ez mindössze eggyel marad el **Alberto Ascari** rekordjától

# 42 584\*

Kilométert vezetett eddig a Formula-1-ben

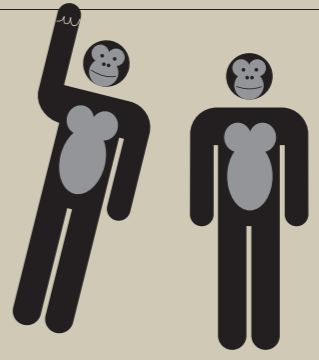
# 9

A pozíció, amelyet megszerzett az idei **Monacói Nagydíj** versenyén, miközben **James Hunt** bukósisakjának másolatát viselte



Kimi lett a **harmadik** olyan Ferrari-pilóta, aki bemutatkozó évében a csapatnál világbajnokságot tudott nyerni...

...egyben a **harmadik** finn világbajnok az F1-ben



**Két gorillajelmez**, melyet Kimi és pilótatársa viseltek 2007-ben Finnországban, Hango melletti kikötőben rendezett powerboat motorcsónakversenyen

A csapat **200. győzelmé** szintén a finn pilóta nevéhez fűződik, amelyet 2007-ben, a Kínai Nagydíjon aratott



# LOPAKODÓ VADÁSZGÉP

A Lotus E20 a szezon legegyenletesebb teljesítményt nyújtó autójának bizonyult. Az F1 Racing utánajár, mit is takar a csábító szén-szál karosszéria.

SZÖVEG: MATT YOUSON  
FOTÓ: ALISTER THORPE  
FORDÍTOTA: MALIK ERIKA



lénken él még bennünk annak a pillanatnak emléke, ahogy a mezőny tolakodva keresi a kiutat a monzai Royal Park boltíves átjárói között. Nagy tetteket vittek véghez ezen a napon, Alonso, a hódító (hihetetlen teljesítménnyel a tizedik helyről indulva harmadikként ért célba), Perez, a pofátlan (másodikként) és Hamilton, a pantomimos (szurkálódó hangulatban a futam után, annak ellenére, hogy behúzta a győzelmet). Az újjáéledő Felipe Massa kapott akkor még említést (negyediként végezve) és az is, ahogyan a Red Bull gyalázatosan leszerepelt (Webber kipördült, Vettel a generátorproblémája miatt adta fel). Kevesen beszéltek viszont Kimi Raikkönenről, bár az ötödik helyet érő csendes futama a harmadik helyre emelte őt a világbajnoki pontversenyben. A Lotust is alig említették, bár szintén csökkentette a különbséget az élen állókhoz képest.

Ez Kimi és a Lotus története idén: mellékszereplőként, de harcban a címért. Míg riválisai az élen változó eredményeket tudhatnak magukénak, a Lotus egyetlenesen teljesít.

Ami nem rossz, de (eddig) nem is jó. Viszont ha egy kicsivel szerencsésebb dolgok állnak előttük, a pályák jobban fekszenek majd az E20-nak, de még ha az első 2012-es győzelmek elérhetetlennek is bizonyulnak, a Red Bull, a McLaren és a Ferrari továbbra is egymásra utazik, a Lotus pedig csendben elviheti a címet Brazíliában.

Ez volt eddig a Lotus útja: a radar alatt repülve, és nem csak azért, mert lett volna még egy lépcsőfok a legtehetősebb. A többi csapat is járt már a magaslatokban, de megtapasztalták a mélységet is, egyik hétvégén pezsgöztek, a következőn már a Q1-ben is szenvedtek. Túl az eredményeken: a légtérrelők, a vonórudas első felfüggesztés, az alámetszések és egy lyuk meg egy nyílás különbsége. A Lotusnak egyik sem volt ezek közül. Ha valami rosszat elmondhatunk róla, akkor az maximum annyi, hogy az E20 egy kicsit... nos, unalmas.

James Allison, a Lotus technikai igazgatója összevont szemöldökkel nézett az összefoglalóra, így az állítás sietve átfogalmazódott kérdéssé: tekintettel elődjére, a csodálatosan

avantgárd Renault R31-re, talán a Lotus E20 nem hagyományos egy kicsit?

„Egyet sem akarok ezek közül” – mondta nem különösebben megenyhülve. „Nem, mert visszautasítom bármelyik modellt, csak mert nem hiszek az említett feltételekben. Megpróbáljuk a lehető leggyorsabb autót megépíteni. Folyamatosan dolgozunk egy sor újdonságon, amelyek közül mindtől várunk valami javulást, még ha kockázatot is vállalunk velük.”

„Időről időre előkerül valami bátor dologra, és úgy döntünk, hogy a potenciális előny annyira hatalmas, hogy hajlandóak vagyunk vállalni a kockázatot. Ezt tettük tavaly, és igazán rossz döntésnek bizonyult. Viszont a legnagyobb támogatónk azt tanácsolta, kockáztassunk, sőt mindig azt mondták: 'Hajrá!' Nyilván sajnálják, hogy nem működik, de nem bánják a mögötte lévő hozzáállást, ami miatt idáig jutott. Száz százalékos biztos vagyok benne, hogy az egész gyárnak és a menedzsmentnek is azonos lesz a hozzáállása, ha legközelebb ilyen lesz dolga.”

Félretolta az elképzelést, hogy az E20 hagyományos – „egyéltalán nem az” –, és említett „dolgokat, melyek nem hagyományosak, hanem csupán nem láthatók a felszínen”.

„Ugyanígy” – folytatta Allison, „ha bizonyítékot szeretne arra, hogy meddig vagyunk készek elmenni, a felfüggesztési rendszer, amelyen a szezon kezdetekor dolgoztunk, a lehetőségek határát súrolta. A dolgok ellenünk fordultak, és nem tudtunk velük versenyezni, de a folyamatos erőfeszítés is része annak, ami Enstone-t egy vidám munkahellyé teszi.”



## JELLEMZŐK

**Motor:** 2,4 literes V8 Renault RS27  
**Hengerek száma:** 8  
**Szelepek száma:** 32  
**Lökettérfogat:** 2400 cm<sup>3</sup>  
**Tömeg:** 95 kg  
**V-szög:** 90 fok  
**Fordulatszám:** 18 000  
**Üzemanyag:** Total  
**Olaj:** Total  
**Teljesítmény:** 750 lóerő  
**Gyújtógyertyák:** részleges kisüléssel típus  
**Gyújtásrendszer:** nagy energiájú induktív  
**Motorblokk:** alumíniumötvözet  
**Főtengely:** nitridált acélötvözet  
 volfrámötvözet ellensúlyokkal  
**Csatlakozó rúd:** titániumötvözet  
**Fojtószeleprendszer:** 8 pillangó

## MÉRETEK

**Teljes hossz:** 5038 mm  
**Teljes magasság:** 950 mm  
**Teljes szélesség:** 1800 mm  
**Össztömeg:** 640 kg  
 (versenyzővel, kamerával és ballaszttal)



## REAKTÍV MENETMAGASSÁG

Kevés más említésre méltó dolog volt a karácsonyi időszakban, mint a Lotus reaktív menetmagasság-rendszere, 2012-es gyilkos fegyvere. Nem volt új az elmélet, az első kerekek fékezéséből nyert kinetikus energia megemelné a felfüggesztést, hogy kiegyensúlyozza az első-hátsó részt. Egy trükkös – nagyon trükkös – rész tökéletesítette a kalibrációt, így a két erő egyensúlyban volt. Szomorú hír a Lotusnak, hogy a rendszer jóváhagyása megtorpant az FIA duzzasztógátjánál, így a terv visszakerült a fiókba.

„Számszerűsíthettük az előnyeiket, és hozott volna nekünk néhány tizedet, biztosak voltunk benne, hogy mérnökileg jogos volt, így

nem fog bajba sodorni bennünket, és úgy gondoltuk, másolható, viszont bonyolult lett volna lemásolni, ami fontos.”  
 „Találj valami lemásolhatatlant, de azt is tudd, hogy ez egyenes út ahhoz, hogy vesztess légy. Senki sem fut neki egy teljes szezonnak úgy, hogy nem tudja majd megépíteni a saját verzióját, és így tényleg támadni fogják. Másrésztől valami nélkül, amit másolni lehet, egy-két hónapot még át lehet vészelní úgy, hogy elvannak a saját fejlesztéseikkel, és ez befolyásolja a döntéseket egy kicsit.”

## ELŐSZEZON

Annak ellenére, hogy elveszítette új játékszerét, Raikkönené lett a leggyorsabb kör a téli tesztelés első napján. Ő és Grosjean aztán 404 problémamentes fordulót tettek meg Jerezben. Az első barcelonai teszt viszont kudarcba fulladt, mert az első felfüggesztés problémája miatt kénytelenek voltak összecsomagolni és hazamenni, mindössze hét kör után. Hogy azután határozottan térjenek vissza Barcelonába a szezon utolsó tesztjére, ahol Grosjean volt a leggyorsabb az első két napon, Raikkönen az utolsón.

A gyár utolsó eligazítása az első verseny előtt ez volt: „Ebben a pillanatban a harmadik leggyorsabbak vagyunk... de lehet, hogy a hetedik” – emlékezett Allison. →



### ELSŐ FELFÜGGESZTÉS

Karbonszál-as alsó- és felső lengőkarok egy belső hintát működtetnek a tolórudas rendszeren keresztül. Ez csatlakozik a torziós rúdhoz és a lengés-csillapító egységekhez, amelyek a héjszerkezet elejének belsejében vannak felszerelve

### FÉKEK

Karbontárcsák és betétek  
AP Racing féknyergék  
AP Racing és  
Brembo főfékhengerek

## BEÁLLÍTÁS

Az egyenletes tempó és az általánosan hozott jó forma tökéletes ugródeszka egy sikeres kampányhoz, azonban a nehezen sikerült tél után a Lotus azt javasolta, bírálják felül a beállításokat, amelyek jól működtek különböző körülmények mellett.

„Mára üdítően könnyű ezzel az autóval dolgozni a tavalyihoz képest, amelyet nagyon trükkös volt beállítani” – mondta Simon Rennie versenymérnök. „A különböző karakterisztikájú pályák között, melyek nem voltak egyformák, azt állapítottuk meg, hogy ahhoz, hogy a pilóták elégedettek legyenek az egyensúllyal, versenyről versenyre nagyon sokat kell változtatni. Idén beléptünk az autót az első teszten, hangoltunk a beállításokon, és Kimi



azonnal elégedett volt vele. Aztán elvittük a következő pályára, semmit nem csináltunk vele, csak mentünk, és az egyensúly ismét jó volt. Mindenki boldogan mosolygott. Ez egy frissítő változás, hogy ne aggódjunk az autó miatt túl sokat, amikor eljutunk a pályára, tudjuk, hogy jó lesz az egyensúly, és a pilóták elégedettek lesznek vele.”

## EGYENSÚLY

A szilárd alapbeállítás a hétvége kezdetén sokkal fontosabb a Lotus számára, mint bármelyik más csapatnak, mióta pilótáik hajlamosak attól a ponttól különböző irányokba eltérni. Grosjean egy klasszicista, élvezi a meglehetősen normális egyensúlyt egy kis alulkormányozottsággal a kanyarok bejáratánál. Raikkönen szombatjai a WRC-ben pont az ellenkezőjét eredményezték. Tekintettel a korlátozott mennyiségű futásra az edzéseken, a személyzetre, akiknek alkalmazkodni kell egy olyan pilótához, aki szereti és egy olyanhoz, aki utálja az alulkormányozottságot, ez nagyon is valós követelmény egy olyan autónak, amelynek keményen meg kell dolgoznia érte.



## AZ A BIZONYOS G

A legtöbb F1-es csapatnál csupán a pilóták azok, akik megtapasztalják a G-erőket és a szűk manővereket, ellenben a Lotusnál James Allison sem marad ki ebből. Kevés, amit egy F1-es autó nyújtani tud sebesség, mozgékony és terror tekintetében, összehasonlítva azzal, amire a technikai igazgató felkel a nagyon ritka szabadnapjain.

2006-ban ugyanis Allison indult a brit műrepülő bajnokságon. Mára úgy látszik, a túl sok munkahelyi kötelezettsége megnyeszi a legnehezebb figurák iránti szenvedélyét, viszont amikor lehetősége nyílik rá, még mindig szeret repülni az Extra 300L-esével.

„+10G és -10G közé esik a besorolás, és én rendszeresen +8G és -5G között repülök. Ez eléggé agresszív, így ha utasokat viszek, vigyázni kell, nehogy hányás legyen a vége. Nem könnyű” – mondja széles mosollyal. „Mióta megkaptam a munkát technikai igazgatóként, nem tudtam versenyezni, viszont a fiamat tanítom repülni, ami sokkal élvezetesebb. Egy műrepülő versenyen akkor vagy elégedett, ha igazán tiszta szekvenciát repülsz, és nem hibázol. Jól repülsz a versenyen, és királynak érzed magad.”

„Az apám vadászpilóta volt, mindig bálványként tekinttem rá, és bizonyos mértékig még most is. (Érdekesség, hogy időközben fordult a kocka, hiszen James édesapja, Sir John Allison, a Légierők főparancsnoka követte fiát a Forma-1-be, mint a Jaguar Racing igazgatója 2001 és 2004 között. – A szerk.) Elképzelni sem tudtam szórakoztatóbb módon eltölteni életem, mint katonai remekművet vezetni, viszont színvak vagyok, így nem tehettem. Ehelyett megpróbálok olyan nagy teljesítményű repülőket vezetni, amelyet csak megengedhetek magamnak.”

## BEFÚJT DIFFÚZOR

A befújt diffúzor eltűnésével Enstone újra beleszóllhatott a győzelemért folytatott harcba. Miután 2011-ben a Lotusnál a saját orruk után mentek a különleges kipufogóberendezésükkel, szembesülniük kellett a leginkább fogócskára hasonlító szezonnal, ahol a mezőny újra kiegyenlítődőtt, amikor a technológiát betiltották.

„Hasznos volt” – mondta Allison. „2011-ben nyilvánvalóan más utat választottunk, mint a többiek, így a fejlesztés tekintetében visszaestünk egy évvel. Akkor mindenki a fűvott berendezések nyomába eredt volna, idén már azt választottuk, hogy elindulunk azon az úton, amelyet világosan meg kellett tennünk.”

„Már az is nagyon egyértelmű, hogy a Red Bull tavalyi fő előnye az autójuknak ebben a részben keresendő. A kocsi többi része is nagyon jó volt – mert most is nagyon jó –, de csak 'nagyon jó'. Úgy tűnt, hogy ez az alkatrész koronázta végleg királlyá őket, és ezt 2012-re kihúzták alóluk.”

James Allison egyenesen az egyetlen után, 1991-ben csatlakozott a Benettonhoz, aztán 1992-ben a Larrousse-hoz ment. „Úgy szerződtem oda, hogy a Benetton aero-részlegének legalantasabb munkáját végezzem, a Larrousse-nál pedig az aero vezetője lettem” – emlékezik vissza. „Annak ellenére, hogy szigorú voltam, húztam magammal az egész aero részleget. Egészen 1994-ig ott maradtam, amíg csődbe nem mentek, szerencsére a Benettonnál nem égettem fel magam mögött mindent, így visszavettek.”

Amikor Allison visszatért az enstone-i csapathoz, hogy összeálljon minden idők legjobb Benettonja: Ross Brawn, Pat Symonds, Rory Byrne, Michael Schumacher... és 1995-től Allison, Nikolas Tombazis közösen vitte a részleget. 1997-ben Tombazis is átpártolt a Ferrarihoz (ekkor

vezető tervező volt), így ő maga lett egy személyben a felelős. Allison 1999-ig maradt, „amikor megértem arra, hogy a Ferrarihoz menjek, hogy őt boldog évet töltsék el Olaszországban”.

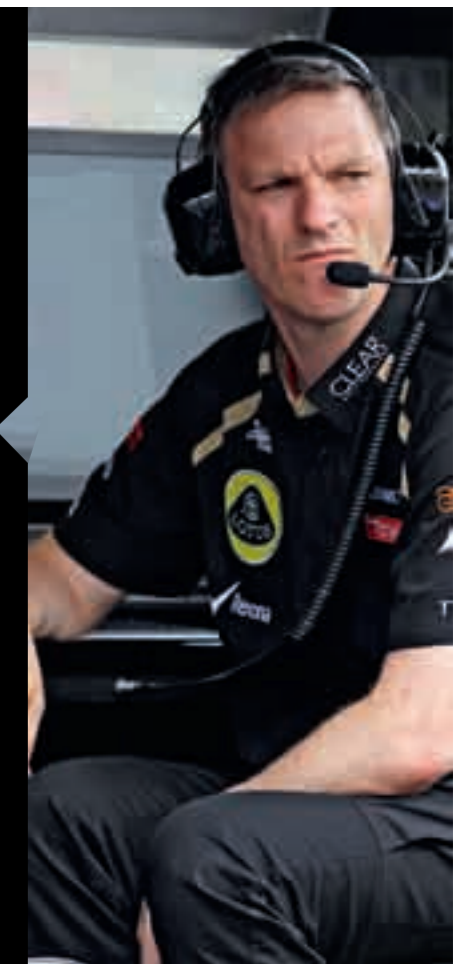
2004-ben a Renault csapat helyettes műszaki igazgatójaként tért vissza Enstone-ba, és beosztásként dolgozott, hogy még több tapasztalatot szerezzen, egészen addig, míg Bob Bell technikai igazgatói széke meg nem üresedett. Míg vannak olyan műszaki igazgatók, aki azt vallják, jobb, ha megpróbálnak érzelmmentesen dolgozni, Allison a másik csoporthoz tartozik.

„Nagyon izgatott voltam miatta. Az egyik legjobb dolog, ami ebben az iparágban a munkát jellemzi, hogy ez nem csupán egy állás. Rettenetesen sok múlik rajtad, hogy az, amin dolgozol, sikeres lesz, vagy kudarcba fullad.”

## KIMI ÉS ROMAIN

Nem minden illik a Lotuszhoz. Ők az egyetlenek az élen álló öt csapat közül, akik teljesen megváltoztatták pilótafelállásukat 2011 és 2012 között. Allison elismerte, ez bonyodalmat okozott, mert: „Ha megvan a folytonosság egyik évről a másikra, az mindenképpen előnyt jelent, bár talán nem úgy, ahogy azt elképzeljük. Nem úgy tervezzük az autó vezetési jellemzőit, hogy az egy adott személy vezetési stílusához legjobban illeszkedjen, mert nem attól megy gyorsan az autó, hogy a pilóta köré van hangolva. Viszont ahol hasznot húzhatunk a folytonosságból, az a hatalmas mennyiségű idő és mérnöki erőfeszítés, amit egyébként azal töltünk, hogy a pilóta kényelmesen érezze magát, és ezt az időt és energiát jobb lenne, ha a jobb körírdő elérésére fordítanánk.”

A fékpedálokat hozta jó példaként. „A versenyzők mindig nagyon kényesek erre” – tette hozzá. „Fernando például a lágy pedált szereti, de amikor megérkezett hozzánk Kubica, olyan merev pedált akart, amelyet csak el tudsz →



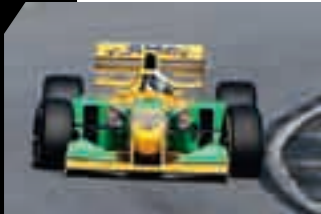


## CSILLAGSZÓRÓ

Néhány, az elmúlt két évtized legfrissebb Forma-1-es műszaki újításai közül, amelyek egy bizonyos enstone-i gyárból kerültek ki...

### Összkerék-kormányzás (Benetton, 1993)

Ezt a rendszert Pat Symonds hozta a Benettonhoz. „Nagyon gyorsan fordította be az autót a kanyarokba” – magyarázza. „Instabilitást kellett volna okoznia, de érződött az alul- és a felülkormányzottság, így be kellett állítani a hátsókerék-kormányzást, hogy a megfelelő szintet elérjük. Láttuk, hogy hol



volt az autó a pályán, így szabályozni tudtuk az elektronikus térképpel, és minden kanyarra másképp tudtuk beállítani.” Számos alkalommal használta a Benetton, de mivel 1994-ben betiltották, eltűnt.

### Első nyomaték-átviteli rendszer (Benetton, 1999)

„Az első kerekeket a kardántengelyeknél kellett csatlakoztatni a differenciálműhöz” – magyarázza Symonds. „Ha a kanyarokban erősen fékezel – ahol könnyen blokkolnak a belső oldalon a kerekek – a differenciálmű áthelyezi a nyomatékot a külső kerékről a belsőre, hogy mozgásban tartsa azokat.”



A sikeres FTTS-t végül betiltották.

### Ellensúlyos lengéscsillapító (Renault, 2006)

Az autózás fejlődését megelőzve az FIA betiltotta ezt a lengéscsillapító-megoldást, mert úgy érezte, hogy az autó szintezéséből az aerodinamika hasznot hajtott.

„Minden aero-nyereség véletlen volt” – magyarázta Symonds. „A Ferrari megpróbálta, de nem tudta működésbe hozni. Senki más nem tudta, mit csináltunk, az első lengéscsillapítót a dőlés frekvenciájára, a hátsót pedig a rugalmasság frekvenciájára állítottuk.”



A lengéscsillapítók kiegyenlítik az abroncs terhelését (amely a bukkanókon változik), így javítja a tapadást.

### Előre ívelő kipufogó (Renault, 2011)

A leszorítóerő-növelő befűjt diffúzorok jöttek divatba 2011-ben, a Renault pedig kifejlesztett egy érdekes, némileg komplex kipufogórendszert, amelynek csonkjai az oldalsó légbeömlők alatt kaptak helyet, hogy a kipufogógáz a padlólemez alatt a diffúzoron át távozzon. Kezdetben rendkívül ígéretesnek tűnt a rendszer, hozott két dobogós helyezést Vitali Petrovnak és Nick Heidfeldnek, viszont a megbízhatósági problémák és a kipufogógáz optimalizálása megakadályozta az átütő sikert.



### Reaktív hasmagasság (Lotus, 2012)

A szezon előtt a Lotus nem kis feltűnést okozott, amikor kiderült, hogy radikális rendszert terveznek az autó menetmagasságának fékezések alkalmával való fenntartására, egy okos tengelykapcsolóval. Annak ellenére, hogy az FIA magában a fejlesztési folyamatban is részt vett, a rendszert (amely javított a stabilitáson) később betiltották, az aerodinamikai előnyök miatt. Bár csalódott, James Allison műszaki igazgató túltette magát rajta, hiszen „ez is része az F1 fejlődésének huzavonájának.”



### HÁTSÓ FELFÜGGESZTÉS

Karbonszál aszó és felső lengőkarok, vonórudas működtetésű torziós rúgók és keresztben beépített lengéscsillapító egységek a sebességváltó ház tetejére szerelve



képzelné, szinte nem mozgott. Sok erőfeszítésbe került, hogy olyanná tegyünk egy pedált, amilyenné ő szerette volna. Végül ki kellett dobunk az egész féknyerget, és egy teljesen új szettet hozni, mert már mindent kipróbáltunk. Komoly összegbe, sok időbe, rengeteg erőfeszítésbe és verejtékes munkába került.”

Az ideai mumus Kimi Raikkönen szervókormányja volt. A probléma az utolsó barcelonai teszten jelentkezett, amikor az autója a harmadik délelőtti nagy részét a garázsban töltötte, és az eleje darabokban volt. „Elég sok fejlesztést kipróbáltunk és bár nem volt száz százalékosan elégedett azzal, amink volt, azzal viszont igen, hogy nem volt probléma. De télen más

volt a helyzet” – emlékeztetett Simon Rennie. „Idén az év elején Kimi nyugós volt, mert nem az ő izlésének megfelelő volt a kormány. Fejlesztenuink kellett rajta, de először is meg kellett értenünk, hogy mit szeretne, aztán szimulálni és kifejleszteni egy tartóvázat, már ezekkel a jellemzőkkel. Ő tényleg nagyon utálta az első néhány próbálkozást, viszont ez rendben van, mert arra készítetett minket, hogy összpontosítsunk arra, amit tennünk kell. Azt gondoltuk, nem valami olyasmire van szükségünk, amink végül volt, főként hogy rossz problémát javítottunk meg. Most viszont van egy rendszerünk, amellyel 95 százalékban elégedettek vagyunk.” →

# GIGI

## QUADRO GÉP

GIGI kozmetika az ország minden pontján

# Arcfiatalítás műtét nélkül!



## GIGI TIME QUADRO MACHINE™

Már az első kezelés megállítja az időt...

GIGI MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELET  
■ 1138 Budapest, Dagály u. 11. ■ Tel./Fax: +36 1 350 0963  
■ E-mail: gigi@gigicosmetic.hu ■ Internet: www.gigicosmetic.hu





**MONOCOQUE**  
Önított szén-szál és alumínium  
méhsejt-kompozit héjszerkezet,  
saját gyártmány, maximális erőre  
és maximális tömegrre tervezve

Hembergy, a Pirelli motorsport igazgatója. „Ha megnézzük a versenyteljesítményt, szinte minden körülmények között gyorsak voltak, és ez talán azért van, mert úgy döntöttek, inkább a versenytempóra koncentrálnak, mintsem az időmérőre. Amit abból látunk, ahogyan az abroncsokat használják a futamon, mindkét pilóta a legjobbak között van a szezonban. És általában keményebb munkába kerül a rajtpozíció a hidegebb pályákon.”

Hembergy szakértői véleménye részben a statisztikákon alapszik. Mindkét autó a legjobb hat közé kvalifikált Valenciában és Magyarországon – viszont Bahreinben Grosjean a 7., Raikkönen a 11. helyről indulhatott –, de Sakhirban kivételesen meleg volt. „Előnyünk, hogy a gumikat szépen munkára tudjuk fogni a versenyen, és ez az előny mind nagyobb, ahogy egyre melegebb lesz” – tette hozzá Allison. „Az időmérő edzésen fontos, hogy ne kelljen sokat menni ahhoz, hogy felmelegedjenek az abroncsok, és ez még könnyebb, ha melegebb a pálya. Tehát szerepet játszik a hőmérséklet, én így gondolom. Kíváncsi vagyok a szezon fennmaradó futamaira, és úgy látom, egyikén sem lesz valami hideg. Az egyik ok, amiért a szezon második felében jól érezzük magunkat, hogy igen meleg helyekre megyünk,

Ami az E20-ast a versenyeken jobbá teszi egy vagy két tizeddel, arra az időmérőn is szüksége lenne. ”

ahol reméljük, hogy mind az időmérőn, mind a futamon jók leszünk.”

Ez természetesen régi egyensúlygyakorlat, annak az autónak a teljesítménye, ami gyorsan felmelegíti a gumikat, jó lesz egy körön, de a hosszabb etapokban fennáll a túlmelegedés veszélye. Allison elégedettnek vallja magát a versenytempóval.

„Az autó nagyon vonzó tulajdonsága, hogy kíméli az abroncsokra. Ennek van a legnagyobb átlagsebessége a versenyeken, de nem a leggyorsabb az időmérő edzésen. Ez nem csupán balszerencse vagy a pilóták készségének tükröje, ez tükrözi az autó jellemzőit is. Ami a versenyeken jobbá teszi egy vagy két tizeddel, arra az időmérőn is szüksége lenne. Ha a csapatunk valamilyen varázslat folytán tudna rajta javítani, sikerülhetne, de ez nem ilyen egyszerű.”

Egy jó autó viszont a szezon ezen szakaszában nem is felel meg az alkotóinak? James Allison szerint maga a kérdés rossz. „Mindent az autóról beszélünk, viszont a csapatról is kellene egy-két szót ejteni. Mert a lényeges kérdés: milyen jó a csapatunk? S azt hiszem, vagyunk olyan jók, mint amennyi pontot eddig szereztünk. Talán két vagy három hellyel előrébb vagyunk, mint amire bárki is számított, így egy kicsit felülmúltuk a várakozásokat. Ez is jobb, mint amit év elején gondoltunk, mielőtt bármilyen szezon előtti tesztelésbe belevágtunk volna.”

„Viszont itt ülünk és azt mondjuk: 'Brilláns! Mindentszükségeset megtettünk.' Mindannyian láthatjuk, hogy tényleg sokkal többet tettünk, mint ahol tartunk. Erős a pilótapárosunk és reménykedek benne, hogy az autó tempója elég lesz a szezon előrehaladtával, hogy talán másodikak lehetünk a konstruktőrök bajnokságában, és egy kis szerencsével nyomás alá helyezhetjük az élen állókat.”

„A kérdés viszont az volt: Ön elégedett? Ebben a pillanatban azt hiszem, az egész csapat elmondhatja: 'Igen, és egy olyan szezon, ahol jól mennek a dolgok.'”

Monzát elhagyva nem igazán így gondolta a Lotus, viszont talán Interlagos után bármi lehetséges. 📌

## HIDEG ÉS MELEG

Eddig jól dolgozott az E20. Suzuka előtt a Lotus mind a 14 futamon pontszerző helyen végzett, valamint kilenc dobogós helyet is magának tudhatott. Amikor az autó elkészült, csak ritkán esett meg, hogy nem sikerült pontot szereznie (egyszer Raikkönennek, amikor a Pirelli sziklájáról leesett Kínában és egyszer Grosjeannak Németországban, amikor rajtrácsbüntetést kapott sebességváltó-cseréért és az első körben leamortizálta autóját). A legjobb eredmények Bahreinben és Magyarországon születtek, dupla pódiummal, Raikkönen második, Grosjean pedig harmadik lett mindkét alkalommal. Raikkönennek volt még egy második helyezése Valenciában, bár az Európai Nagydíjtól többet várt a Lotus, mielőtt Grosjean a generátor meghibásodása miatt szenvedett. Ezen eredmények miatt okkal hihetjük, hogy az E20 kíméletesebb az abroncsokkal, ha melegebb az idő.

„Szerintem a sikerek inkább az időmérőhöz kapcsolódnak” – mondja Paul

# Fizessen elő most az

## Autósport és Formula Magazinra, és az Öné lesz egy RIGHT GUARD ajándékcsomag!

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

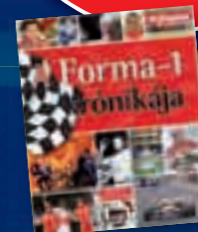
1 éves (11 szám) AFM előfizetés ajándékkal **6990 Ft**  
½ éves (6 szám) AFM előfizetés (ajándék nélkül) **3790 Ft**  
További lehetőség: ajándék nélküli éves előfizetés **5490 Ft**

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

### RÁADÁS

Előfizetőink között  
kisorsolunk egy  
A Forma-1  
krónikája című  
kötetet!



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 megjelenéséig érvényes! Ajánlatunk a postaköltséget tartalmazza!

## Világbajnoki akció november 26-tól! Részletek: [www.gpshop.hu](http://www.gpshop.hu)



További márkáink:



### Szezonzáró csomagajánlatok Különleges termékek egy csomagban, nagy kedvezménnyel!

Csak a webáruházban kapathatóak, limitált ideig!  
Bővebb információ: [www.gpshop.hu](http://www.gpshop.hu)

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

Hivatalos Forma 1, WRC, GT és MotoGP  
rajongói termékek legszélesebb választéka  
e-mail: [info@gpshop.hu](mailto:info@gpshop.hu), [www.gpshop.hu](http://www.gpshop.hu)

GPshop Budakeszi  
2092 Budakeszi, Fő u. 126.  
Nyitvatartás:  
H-P: 10:00 - 18:00, Szó: 10:00 - 13:00, Vasárnap zárva.  
Tel: +36 70 254 7906, e-mail: [megrendeles@gpshop.hu](mailto:megrendeles@gpshop.hu)

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

# MAGASSÁGOK ÉS MÉLYSÉGEK



Massa vajon ugyanaz a pilóta, mint a 2009-es szörnyű hungaroringi balesetét megelőzően volt? Bár az idei japán futam előtt nem sok jelét adta ennek, a Ferrari vezetése úgy döntött, elég jó ahhoz, hogy jövőre is megtartsa scuderias versenyülését. A következőkben részletesen bemutatjuk Felipe Ferraris versenyeredményeit, amelyeket maranellói karrierje kezdetétől az idei monzai versenyig produkált.

Év	2006	2007	2008	2009*	2010	2011	2012**
Világbajnoki helyezés	3.	4.	2.	5.	6.	6.	10.
Futamgyőzelmek	2	3	6	0	0	0	0
Egyéb dobogós helyezések	5	7	4	1	5	0	0
Pole-pozíciók	3	6	6	0	0	0	0
Leggyorsabb körök	2	6	3	1	0	2	0
Versenyek, amelyeken az élen állt	4	9	11	2	2	5	1
Körök az élen	154	300	363	6	42	9	1
Pozíció, melyben a legtöbb időt töltötte	2.	1.	1.	4.	4.	5.	9.
Körök száma kedvenc pozíciójában	179	300	363	91	196	245	113
Balesetek miatt kiállt	2	0	2	0	2	2	1
Átlagos rajtpozíció	7.	4.	3.	9.	8.	6.	11.
Átlagos versenyhelyezés	4.	4.	4.	7.	7.	6.	10.
Átlagos különbség az ő és csapattársa leggyorsabb versenyköre között	+0,495 lassabb, mint Schumi	+0,159 lassabb, mint Kimi	+0,322 lassabb, mint Kimi	+0,021 lassabb, mint Kimi	+0,412 lassabb, mint Alonso	+0,418 lassabb, mint Alonso	+0,183 lassabb, mint Alonso
Átlagos különbség az első versenykörön a csapattársához képest	+0,224 lassabb Schuminál	-0,074 gyorsabb Kiminél	-0,162 gyorsabb Kiminél	-0,015 gyorsabb Kiminél	+0,316 lassabb Alonsónál	+0,297 lassabb Alonsónál	+0,359 lassabb Alonsónál
Átlagos különbség a csapattársához képest a verseny végén	+14,250 hátrány	+14,399 hátrány	-1,220 előny	-12,769 előny	+24,392 hátrány	+34,191 hátrány	+37,493 hátrány

\*A 2009-es MagyarGP-t megelőzően \*\*A 2012-es GP-t megelőzően





## MAURICE HAMILTON INTERJÚ

Csevegés egy legendával – ebédszünetben



„Manapság kevesebb az érzelem az F1-ben. Az én időmben bármikor meghalhatott valaki, és erre nehéz volt nem gondolni.”

A biztonság egyik képviselője, F1-es csapatfőnök és mellesleg egy legendás, háromszoros világbajnok pilóta. **Sir Jackie Stewart** látta és csinálta is. De a mai napig elfogja a borzongás az F1-től...

SZÖVEG: MAURICE HAMILTON FOTÓ: LORENZO BELLANCA/LAT FORDÍTOTTA: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ

**E**ltölteni Sir Jackie Stewarttal egy ebédet kicsit szürreális élmény. Emlékszem, 1967-ben türelmesen vártam a BRM pályán, hogy kapjak tőle egy autogramot, utána pedig izgatottan figyeltem, ahogy gyakorol a Brit Nagydíjra, és erőből csúsztatja keresztül a Beckettsen a BRM H16-os modellt. Hét évvel később, mint rajongó és újságíró voltam jelen a BMW 7 Series egyik versenyén a Nordschleifén (Nürburgring régi, hosszú irányvonala), amikor a Német Nagydíjra edzett. Nem beszéltem vele egy szót sem, de írtam egy sztorit arról a kalandról, amit publikáltak is, és segített belépni a száguldó cirkusz újságírói körforgatába. Azóta sok idő telt el, és az utunk számos alkalommal keresztezte egymást. Amikor kommentátorként dolgoztam az ESPN csatornánál, és közvetítettem a versenyeit, vagy részt vettem a születésnap partijain, amelyeket általában a Kanadai Nagydíj idejében tartottak.

Most itt ülök, az Old Plow-ban, egy csendes kis buckinghamshire-i városkában, és figyelem, ahogyan Jackie Stewart megérkezik a kocma parkolójába. Ismerős a mozgása és minden vele kapcsolatban. Fontos megemlíteni, hogy eltekintve a pompától, amely övezte, a bajnoki címetől és szerencsés státuszától, ugyanaz a személyiség maradt, aki 1967-ben is volt. Szürreális érzés, ahogyan már fogalmaztam korábban is...

**MH:** Mielőtt belevágnánk, szeretnék gyorsan kérdezni a pódiuminterjúról Silverstone-ban. Honnan jött az ötlet?

**SJS:** Fogalmam sincs. Vasárnap reggel kértek fel erre a feladatra. Azt mondták: „Azt szeretnénk, hogy mindhárom dobogósnak tégy fel egy vagy két kérdést, de fogd rövidre a dolgot. A pilóták nem fognak tudni erről, és rögtön a pezsgőzést követően kell érkezned.” Akkor arra gondoltam, hogy köszönöm ezt a lehetőséget. Simán ment és mind →



**Stewart a bajnok Matra MS80-as modellben, az 1969-es zandvoorti futamon. Lent: Éppen a magasba emeli a győzelmi tróféát Silverstone-ban, ugyanabban az évben. Több mint egy körrel nyert**



„Most többet keresek, mint versenyzőként, de ez is a karrieremnek köszönhető.”

a három pilóta jól fogadta a dolgot. Lehetőséget kaptak, hogy megköszönjék a kilátogató tömegnek, hogy szurkoltak, a mostoha körülmények ellenére is.

**MH:** Milyen reakciókat véltél felfedezni?  
**SJS:** Nos, mindenki boldognak tűnt. Amikor végeztem, és elvonultam, Bernie bújt elő a számára fenntartott helyiségből, és közölte velem, hogy hálás, amiért vállaltam. Azt mondta, hogy a dobogó új stílust kapott, és kisebb is lett. Annyit válaszoltam neki, hogy rendben volt, csak mivel én lejjebb álltam a srácoknál, lévén ők a dobogón helyezkedtek el, folyamatosan felfelé kellett tartanom a mikrofont, és ez furán is nézhetett ki, plusz kényelmetlen volt. Tipikusan Bernie-re vall, hogy tanult az esetből.

**MH:** Sikerült kapcsolatot teremteni a nézőkkel és a pilótákkal, magával az F1-gyel, amire nem sokszor volt példa. Szerinted nem maga a sportág felelős azért, hogy nincs igazi kon-

taktus a rajongókkal, azokkal, akik a pénzüket adják érte?

**SJS:** Dehogynem, többet is lehetne tenni ennél. Sok pilótának például korábban kellene érkeznie és később távoznia, hogy autogramot osztogathasson. Igazából erre akkor van módjuk, amikor reggel megérkeznek a versenypályára, majd este távoznak. Szerintem nagyon fontos az, hogy a rajongók találkozhassanak a kedvenceikkel. Nagyon sokaknak van például gyűjteménye az aláírásokból, egy kis könyv. Nekem is megvan még a sajátom gyerekkoromból.

**MH:** Akárcsak nekem.  
**SJS:** A mai napig úgy írok alá, hogy ki lehessen olvasni, mit írtam a papírra. Persze, hogy kicsit több időt vesz igénybe, de sosem felejtém el, amikor egyszer Silverstone-ból értem haza. Abban az időben a bátyám versenyzett. Emlékszem, milyen csalódott voltam, amikor leülve az ágyamra, nem tudtam kiolvasni az aláírásokat. A pilóták manapság szinte csak így írnak alá, odafirkantanak valamit a lapra. Ezt hibának tartom.

**MH:** Most a pillanatnyi jelenről van szó, mert eltelt már 40 év azóta, hogy az utolsó versenyedet futottad.

**SJS:** A mostani srácok túlságosan is rövid távon gondolkodnak. Ha elmegyek Goodwoodba vagy egy nagydíjra Olaszországba, esetleg Spanyolországba, még mindig rengeteg autogramvadászt látok. Ha a csúcson van az ember, könnyű azt gondolni, hogy ezek az aláírások fölöslegesek, pedig a dolog valójában része az F1-nek, és kötelességük osztogatni azokat, ha világbajnok vagy sztárpilóta az ember. Másrészt sosem tudhatod, hogy hová sodor a szél a következő nap.

**MH:** Okosan kell tehát gazdálkodni, és a jövőre gondolni? Emlékszem, amikor elkezdte, a Stewart GP és Rubens Barrichello kézi varrása cipőben mászkált.

**SJS:** A pilóták nem gondolnak arra, hogy fontos lehet a jelen a jövő szempontjából. Jó pénzt keresnek, és onnantól nem gondolnak arra, hogy valaha is úrrá lenne rajtuk a szükség.

Ez hiba. A vezetés után is van élet, és szerintem a jelenlegi pilóták nagy része küzdeni fog és küzd jelenleg is a hiányfaktorial. Tisztán kell gondolkodni.

Ha most olyan emberekről van szó, mint a csúcsgazdagok a Microsoftnál vagy az Apple-nél, az nem érdekel. Mr. Microsoft most drága nyakláncot és nyakkendőt visel, mert már hatalmasabb ember annál a zseninél, aki egykoron volt. Lépett egy szintet. Mostanra már kormányokkal, monarchiákkal és a világ vezetőivel üzletel. Nézzék meg David Beckhamet. Hatalmasabb a hírneve, mint valaha, és jobban foglalkozik a jelenével, mint valaha, ami szintén a jövőre lesz jó hatással. Jean-Claude Killy korábban a Coca-Cola főnöke volt, és nem csak Franciaországban, hanem az Egyesült Államokban is. Most a Rolex vezetője. Egy nagyon szűk rétegen belül is a csúcson volt, és most 40 évvel később, ha lehet, még magasabban szárnyal. Az F1-es pilótáknak át kéne ezt gondolniuk.

**MH:** 73 évesen már tudnod kell, hogyan is működik mindez.

**SJS:** Elég szerencsés voltam ahhoz, hogy hosszú távú kapcsolatokat alakíthassak ki. A Rolex és én már 44 éve dolgozunk együtt, a Moëtten pedig azóta, hogy először locsoltam szét egy üveggel a dobogón az 1969-es Francia Nagydíjon. Jelenleg az igazgatótanácsnak is a tagja vagyok. Emellett a Forddal is 40 éves együttműködést zártunk le. Valószínűleg sokkal többet keresek most, mint pilótaként valaha, de természetesen mindez abból fakad, hogy az lehettem. Az üzleti kapcsolataim onnan származnak. Hülyeség lenne azt állítanom, hogy azért járok itt, mert simán egy jó üzletember vagyok. Nem, ez is igaz, de sokat számít, hogy ki voltam régebben.

**MH:** Említetted az autogramos könyvedet, és ahogy mondtam, nekem is megvan még a sajátom – amiben benne van a te aláírásod is –, és érdekes kicsit visszatekinteni a múltba. Manapság a srácok nagy méretben firkál-

ják oda a nevüket, ami az egész lapot betölti. Ti kiírtátok a teljes neveteket, mégis elfért egy oldalon akár három aláírás is.

**SJS:** Így igaz. Nem tartottam normális dolognak, hogy egy egész oldalt elfoglalják a saját szignómmal. Nem lett volna helyes.

**MH:** A mostani hozzáállásért lehet hibáztatni a rossz pilótamenedzselést?

**SJS:** Azt hiszem, mi vagyunk az egyetlen olyan sportág a világon – persze az autó- és motorsportra gondolok egészében –, hogy megengedhetjük magunknak azt a nagyképtűséget, hogy azt gondoljuk, itt nincs szükség edzőkre. Hogy lehet ez? Ez teljes mértékben nonszensz. A legjobb futballistáknak, krikettesteknek, rögbiseknek, csapatsportot űzőknek, bokszolóknak, teniszszőkeknak, úszóknak, de még a golfozóknak is vannak edzőik. A pilótáknak viszont nincs szükségük rájuk. Ez abszolút baromság. Egyedül Frank Williams próbálkozik, hiszen felvette Alex Wurzot, hogy segítsen Bruno Sennán és Pastor Maldonadón. Ez remek lépés volt, és Alex nagyszerűen végzi a munkáját. Intelligens, tapasztalt és van rálátása a dolgokra.

**MH:** Legtöbbször az elme pallérozásáról beszélsz. Akkor jön fel ez a téma általában, amikor Lewis Hamilton jön szóba...

**SJS:** Egyszerű a dolog, egy sportolónak fejben rendben kell lennie. Amint kiengeded az érzelmeidet a kis dobozkádból, megtörtént a baj. Ez főleg akkor lehet kínos, ha az ember a volán mögött ül egy versenygépjében.

**MH:** Nagyon érdekes területre tévedtünk. Szerinted hogyan lehetne megvalósítani ezt az edzői elméletet?

**SJS:** Nézzék meg a pilóták kezzeit a kormányon. Az egész egy kaland. Amire nincs szükséged, az a kihívás, amire szükséged van, az a csábítás. A Matra MS80, amivel megnyertem az 1969-es világbajnokságot, csábító volt. Időt adtam a gépnek és kettőnknek, hogy megismerjük egymást, ezért cserébe olyan dolgokra voltam képes vele, amire más versenygéppel nem lettem volna. Kordában tudtam tartani egy igazi vadállatot, ennek a hozzáállásnak köszönhetően. Ezt az állatot kellett bekényszerítenem a kanyarokba. Ha túlerőltettem a dolgot, fékezés közben túlságosan is merevvé és lekötötté vált a kanyar csúcspontjára. Ha viszont engedtem szépen beesni a fordítóba, akkor már nem a csúcsíven, hanem a kijáraton kellett csak gondolkodnom.

Egy fiatal pilótával nem mindig egyszerű ezt megértetni, mert azt hiszik, hogy az egyetlen dolguk az, hogy vezessenek. Amikor az ember bekerül az F1-be, szinte minden újdonság számára. Nincs már akkora tér egy kanyar kijárat és egy másik bejárata között. Úgy érsz be a soron következő fordítóba, hogy nem készültél fel rá. Időt kell találni. A legtöbb →



„Azt gondoljuk, hogy olyan okosak vagyunk, hogy nincs szükségünk edzőkre. Hogy lehet ez? Nonszensz.”



mostani pilóta túl gyorsan kanyarodik, ezt látni lehet a közvetítések során is. Vettel talán ezredekkel lassabban, mint a többiek és még talán Alonso van ezzel így. Ezek nagyon kis különbségek, de annyi idő alatt sok minden zajlik le az autóban. Ezek egyszerű dolgok, de nincsenek edzők, hogy erre megtanítsák azokat, akiknek meg kell.

**MH:** Ezt értem, de nem tudok elképzelni egy pilótát, aki másra hallgat versenyzés közben, pláne nem egy olyanra, aki mondjuk nem nyert versenyt sem.

**SJS:** Nem érted a lényegét. David Leadbetter életében nem nyert egy tornát sem, mégis ő volt minden idők legjobb golfedzője. Ez elmondható Butch Harmonról is, aki szintén nem nyert sok mindent, mielőtt össze nem állt volna Tiger Woodsszal. A pilóták miért olyan okosak, hogy nincs szükségük segítségre?

**MH:** Jelenleg a Lotussal állsz kapcsolatban és a Genii társasággal. Mihez kezdhetsz Romain Grosjeannel?

**SJS:** Van egy elméletem, amit a Forma-1-ben „második év faktornak” hívok. Sok esetben fordul elő, hogy a második szezon nem sikerül olyan jól, mint az első. Jelen pillanatban Grosjean a mezőny egyik leggyorsabb pilótája. Engem lenyűgözött. Nagyon remélem viszont, hogy idén sikerül nyernie, mert a történelem is azt mutatja, hogy minden esély megvan arra, hogy a második éve több csatlóást fog hozni neki, mint örömet. Tudom, hogy 2009-ben már versenyzett az F1-ben, de most ezt felejtés el.

1965-ben – ami a debütálásom is volt egyben – harmadik helyen zártam az évet. Megnyertem az Olasz Nagydíjat, és négy alkalommal végeztem a dobogón. Fantasztikus érzés volt, és azt gondoltam, hogy annyi mindent sikerült megtanulnom egy év alatt, hogy a következőben csúcsra érhetek. Aztán mégsem sikerült. Nem lehet senkit felelősségre vonni emiatt, egyszerűen így alakult.

**MH:** Fiatal versenyzőként, hogyan küzdöttél meg a váratlan helyzetekkel, amelyek előtted adódtak?

**SJS:** Szerencsém volt, mert amint beültem az autóba, ki tudtam zárni minden érzelmet magamból. Ez olyasmi volt, amit meg kellett tanulnom, és talán annak köszönhettem, hogy erre képes voltam, hogy korábban nagyon sokat lőttem, még a motorsport világába történő érkezésem előtt. Ha lövés közben elveszíted a célpontodat, akkor annak annyi, nem lesz még egy lehetőség. A versenyzésben, ha elhibázod a forduló csúcspontját, már nem fogod tudni megfogni az autót. Pályafutásom alatt voltak időszakok, amikor semmit nem sikerült nyernem. Akkor sokkal görcsösebben próbálkoztam, tele voltam érzelmekkel. Majd rájöttem, hogy ha ezeket sikerül kizárnom, sokkal jobb teljesítményre leszek képes.

**MH:** Ezzel azt akarod mondani, hogy a jelenkor pilótái teljes mértékben másfajta érzelmekkel küzdenek, mint az 1960-as években?

**SJS:** Így igaz. Akkoriban sokkal több mindent kellett kizárnunk a fejünkben. Azt hiszem ez a veszélyfaktor miatt történt így. Látod azokat a rajtrácsinterjúkat, amiket Martin Brundle készít a futamok előtt? A mi időnkben esély sem lett volna ilyenekre, mert akkoriban bármikor meghalhatott valaki a pályán. Mindegy, hogy ki is az ember valójában. Ha annyi temetésen és megemlékezésen kellett részt vennie, ahol látta valakinek az apját, anyját, az egész családját megtörve és sokkos állapotban, akkor egyszerűen megváltozik benne valami.

**MH:** Hogyan osztályoznád a mostani pilótákat? Például azokat, akik a silverstone-i pódiumon álltak. Mark Webber, Fernando Alonso és Sebastian Vettel. Utóbbi kettő a topkategóriába tartozik, nemde?

**SJS:** Abszolút, és azt hiszem, hogy ha képes kizárni az érzelmeit a pilótafülkéből, és jó



Sir Jackie Stewart éppen interjút készít a Red Bull pilótáival az idei év Brit Nagydíjának dobogóján. Jobbra: 1965-ös sikereit követően 1966-ban nem jöttek össze neki a dolgok

az autója, akkor Mark is van olyan jó, mint a többiek. Tavaly túlérőltette a kocsi, és megrögzötté vált. Idén sokkal nyugodtabb és összeszedettebb. Jobb, mint tavaly, ez egészen biztos.

**MH:** Korábban említetted a kormányt. A pilótáknak rengeteg dolguk van a versenyek alatt a kormányval, de szerinted a te idődben nem volt mégis több munka vezetés közben, hiszen manuális váltót használtak, kuplungot, és nektek kellett a leszorítóerőt is szinkronizálni a fékekkel. Nem volt mégis nektek több dolgotok a pilótafülkében?

**SJS:** Nem, azt hiszem, a jelenlegi srácoknak több mindenre kell figyelniük. Viszont az is igaz, hogy nekem például többet kellett dolgoznom az autón, mint Stirling Mossnak vagy Fangiónak. Nekünk egy kezünk volt a kormányon, a másikkal váltottunk, ezt a mostaniak elvégzik a kormányra tett kezükkel is, viszont sokkal gyorsabban mennek, így kevesebb idejük is marad rá.

**MH:** Vettelnek esélye lehet zsinórban három vagy akár több bajnoki címet is nyernie. Michael Schumacher és Fangio képes volt erre. Sebnek is sikerülhet?

**SJS:** Michael ezt a Ferrarinál tette meg, Fangio viszont a Mercedestől igazolt a maranelóiakhoz, miközben három címet is nyert zsinórban, ami fontos része a dolognak. Megnyerni a világbajnokságot nagyszerű dolog és kemény munka is egyben. Megduplázni ezt még jobb, de háromszor is elérni a célt, hatalmas terhet jelent, és nem csak a pilótának, de a csapat minden tagjának. Vettelnek szerencséje is van, mert a Red Bullnál versenyezhet, ami, hogy őszinte legyek, nem éppen egy szokványos csapat. Sebastiannak nem kell anynyi mindent csinálnia a versenypályán kívül, mint mondjuk Jenson Buttonnak vagy Lewis



Hamiltonnak, akiknek a McLaren világméretű szponzorációs feladatait is el kell látniuk.

**MH:** Kapcsolatod a Forddal azt eredményezte, hogy létre tudtad hozni a Stewart GP-t. Egy olyan területre tévedtél akkor, amit kevésbé ismertél, hiszen soha nem vezetél még istállót. Visszatekintve, nehezebb volt, mint amilyenre számítottál?

**SJS:** Sokkal nehezebb volt, mint amilyenre valaha is számítottam volna.

**MH:** Emlékszem még az 1997-es Brit Nagydíjra, ami katasztrofálisan sikerült. Rengeteg feles vendéget fogadtál, a Cosworth motorok pedig minden nyílásukból lángokat ergettettek.

**SJS:** Kettő közülük már a garázsban kigyulladt. Kent grófja is a vendégem volt, valamint több szponzori cég vezetője. Amikor az első erőforrás felrobbant, nem lehetett látni semmit a füsttől. A következő motor elszállt, rögtön azután, hogy pilótánk elhagyta a garázt. 20 métert tudott megtenni vele. Manapság nehéz ezt elképzelni, de akkoriban egy versenyre 12 motorral érkezünk.

**MH:** Nehezebb volt csapatvezetőként dolgozni, mint pilótaként?

**SJS:** Sokkal fárasztóbb volt. Nagyon nehéz meló volt, de remek kapcsolatokra tettem szert. Nagyjából 250 emberrel dolgoztunk a sikerért, és mindenki ismert mindenkit.

Ami azonban fantasztikus volt, hogy amíg Stewart GP-ként működött a csapat, egyetlen pennyt sem dobtunk ki az ablakon. Mindenki azt mondta, hogy elveszíték majd mindent. Sosem felejttem el, hogy egy angol F1-es pilóta azt mondta nekem: „Örült vagy, lerombolod a hírnevedet, és minden vagyonodat elveszíted.”

De már a kezdő évünkben profitot termeltünk, és minden egyes szezonban hoztuk a kötelező minimumot, ami 5 millió font volt. Nem hiszem, hogy hasonló történt volna korábban, és azt sem hiszem, hogy lesz még erre példa.

**MH:** Mit gondolsz arról, hogy a jelenlegi F1 túlságosan is drága?

**SJS:** Olyan magasságokon lendültek már túl a pénzügyi összegek, hogy kizártnak tartom, hogy Bernie életében, vagy amíg a CVC áll a sportág élén, csökkennének bármennyit is. El kell viszont ismerni, hogy Bernie Ecclestone Forma-1-e jelenleg a legjobban futtatott sport az egész világon. Globális szinten.

**MH:** Nagyon szeretném megkérdezni, hogy mi vezetett ahhoz, hogy szerződést kötöttél a Genii-vel vagy az RBS-sel? Szeretsz közel maradni a sporthoz, ezáltal elfoglaltságra →



**MAURICE  
HAMILTON  
INTERJÚ**



„Egy fillér  
túlköltekezésünk  
sem volt, míg  
a Stewart GP létezett.”

lenni? Mert legyünk őszinték, nem hiszem, hogy a pénzügyi része fogott volna meg téged...

**SJS:** Azt sem tagadhatom, hogy anyagilag is kifizetődő az együttműködés. 1968 óta kötődöm szorosán Svájcban. A második otthonom. Közel állok az Egyesült Királysághoz is, hiszen sok együttműködésem odaköt, amiért a brit törvényeknek megfelelően fizetem az adót. Nem szeretek viszont túlköltekezni, és ez nem is mondható el rólam. Nagyon is skót vagyok, ha azt nézzük, hogy nem költöm el azt, amit nem kerestem meg meg.

**MH:** A lényeg, hogy még mindig ugyanakkora rajongója vagy a sportágnak, mint egész életedben.

**SJS:** Nagyon is, imádom ezt a sportot. Büszke vagyok az F1-re és ezt az apró részletekkel is magyarázhatom. Elég megnézni a hatalmas kamionokat a paddockban, ahogy szinte egyetlen

centiméterre állnak egymástól. Tökéletes precizitás. Azt is meg kell említeni, hogy mennyire fontos és nagy a tisztaság. Hoztam már a motorhome-ok és a paddock környékére nem akármilyen vállalatigazgatókat, méltóságokat, hírességeket, akik mind elámultak a tisztaság láttán. Ilyet például a saját gyárunkban vagy a forgatások helyszínein el sem tudják képzelni. És ezt hétről hétre mutatják fel az F1 emberek. Elég benézni a garázsokba. Micsoda munka zajlik ott folyamatosan, mégis állandóan ragyog minden. Makulátlan a rend és a tisztaság. Hol lehet még ilyen látni ezen a szinten?

Szintén lenyűgöző a rajtrács, amikor kilép oda az ember. Mindegy, hogy mekkora hatalmas bíró személyről van szó, milyen sikereket ér el a saját területén, mekkora sztár és mennyi pénzt keres. Ha az F1-es paddock, a motorhome-ok és a rajtrács a futam előtt nem nyugtözi le, akkor valami egészen biztosan nincs rendben vele. Csapatmunka, eltökélt-

ség, motiváció és csúcsteljesítmény adódik össze egy egészzé és nagyon magas szinten.

**MH:** Hogyan képzeled el az F1 jövőjét?

**SJS:** Egyszerű. Bárki bármit mond, nincs ellenfele autónak. Lehet szó repülőkről vagy hajókról, akár vonatokról is, de a kerekekre mindig szükség lesz. Miért ne fejlődhetne tovább a motorsport úgy, ahogyan eddig is. Miért ne maradhatna az F1 továbbra is a csúcson? Miért ne akarna az F1 következő generációja is olyan utat bejárni, mint a jelenlegi. Miért ne akarnának a jövőben olyan szinten hatni a fejlődésre, mint Alfred Neubauer tette azt 1930-tól 1950-ig vagy mint Enzo Ferrari? Az F1 mindig is remek embereket termelt ki. Minden egyes ember, aki valaha érmet nyert egy olimpián, rengeteget áldozott fel az életéből azért az egy csúcsteljesítményért. Ugyanez vonatkozik az F1-es és más kategóriák versenyzőire is.

**MH:** Nos, mára akkor ennyit. A számlát én állom.

**SJS:** Egy ír meghívott egy skótot ebédelni. Valaki feljegyezhetné a mai nap dátumát. Elfogadom, és köszönöm szépen.

**MH:** Igazán nem tesz semmit. Én is köszönöm a beszélgetést, ezúttal is remekül éreztem magam. 🍷

**SPEND A MOMENT HERE**



**TO EXPERIENCE MORE HERE**



**eTrex - Legendás sorozat, új bőrben**

újratervezett ergonómia \* könnyebben kezelhető felhasználói felület \* papír nélküli geocaching \* kiterjesztett térképi képességek \* egyidejű GPS és GLONASS műhold követés \* 20%-kal gyorsabb helymeghatározás \* MicroSD memória bővítés

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

where next

**GARMIN®**

Suzuka – Suzuka International Racing Course
A pálya hossza: 5,807 km
Versenytáv: 53 kör – 307,471 km
Időjárás: száraz
Levegő hőmérséklete: 22-23 fok
Aszfalt hőmérséklete: 30-31 fok
Leggyorsabb kör: Sebastian Vettel 1:35,774

# Fordulópont?

A Red Bull kétszeres bajnoka Japánban nem hibázott

Sebastian Vettel szingapúri formáját Suzukára is átmentve megnyerte a Japán Nagydíjat, ráadásul egy szívességet is kapott Kimi Raikkönentől: a finn a rajtnál kiütötte a Ferrari vb-éllóvasát, Fernando Alonsót, így a Red Bull címvédő ásza 4 pontnyira redukálta hátrányát a tabellán.

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

penheimi módra, a Ferrari-fővezér Luca di Montezemolo tévéje – az, amelyet a két évvel ezelőtti zárófutam alatt összetört készülék helyére vásárolt – megint nincs biztonságban.

A Red Bull dupla DRS-ével lendületbe jött fenegyerek szombat reggeltől kezdve bizonyult kirobbanhatatlannak az élről. Az utolsó gyakorlásán 2 tizeddel utasította maga mögé csapattársát, Mark Webbert, és hasonló koreográfiával sajátították ki az első rajtsort az időmérő edzésen is: a német 1:30,839-es idővel csípte meg a pole-pozíciót, amelyet az összes eddigi szuzukai fellépése során – négy alkalommal – begyűjtött.

Jenson Button, a McLaren kiválósága közel fél másodperces hátránnyal zárt az energiatalos páros mögött, a 3. pozíció mégis Kamui Kobayashié lett, mivel a bri-

tet váltócsere miatt 5 helyes rajtbüntetéssel sújtották. Később kiderült: ez csak az első meglepetés volt a hétvége folyamán a Sauber helyi menőjétől, aki a Lotus versenyzőjével, Romain Grosjeannel osztozkodhatott a második rajtsoron.

Alonso a hétvége korábbi fázisában is csak szenvedő Ferrarival a 7. időt repesztette, azonban Button kálváriájából profitálva egy helyet előreléphetett. A spanyolnál gyorsabbnak bizonyult a másik Sauber, Sergio Perez is, míg őket Raikkönen és a visszasorolt McLaren-menő követte a rajtrácson. Befért a felső házba a másik McLaren, a Mercedes-szerződését a futam előtti napokban bejelentő Lewis Hamilton, valamint Alonso csapattársa, Felipe Massa is: a Ferrari brazilja annak köszönhet-e a 10. helyet, hogy a Force India németjét,



A visszavonuló Michael Schumacher pontot sem tudott szerezni Suzukában

Nico Hülkenberget – akárcsak Buttont – váltócsere miatt rajtbüntetéssel sújtották.

Vettel vasárnap viszonylag simán teljesítette a küldetést, s mivel a leggyorsabb kört is megfutotta, a tavalyi Indiai Nagydíj után pályafutása második grand chelemjét könyvelhette el. A német dolgát jelentősen megkönnyítette az a balesetsorozat, amely a rajt után következ-



## Sebastian Vettel

Őrületos hétvégén vagyunk túl! Már az időmérő edzésen is tökéletes volt az autó balansa, és ma sem kellett csalódnunk. A boksziállások során szinte semmit nem kellett változtatnunk, az autó annyira jól működött. Igazán sajnálom, ami Fernandóval történt. Sajnos ez bárkivel, így velünk is bármikor megeshet.

## Mindenféle

Vettel szezonbeli 3., pályafutása 24. győzelmét aratta Suzukában, amivel az örökranglista 9. helyén felzárkózott egy igazi legendához, Juan Manuel Fangióhoz. Míg az argentinnek 51 futam kellett ehhez, addig a németnek 96, az viszont szinte hihetetlen, hogy Vettel a Red Bull-színekben futott eddigi 70 futama közül 23-at nyert, vagyis majdnem minden harmadikat!

Felipe Massa nem kevesebb, mint 35 nagydíjat várt a 2010-es koreai verseny óta, hogy újra a dobogón locsolhassa a pezsgőt. Érdekeség, hogy ez volt az első alkalom, amikor a Ferrari brazilja kétszámjegyű rajtpozícióból tudott dobogós helyen zárni: az eddigi legjobb előretörését a 2009-es Német Nagydíjon produkálta, amikor a 8. helyről a 3. helyre lépett elő.

Érdekesen alakul a dobogós helyezések nemzetiségi leosztása, ugyanis Massa és Kobayashi révén 13-ra nőtt a pódiumon idén feltűnő nemzetek száma. 2009-ben 13, 2008-ban 14 nemzet fia képviseltette magát a dobogón, míg ebben a vonatkozásban a legtermékenyebb az 1982-es évad volt: akkor 18 nemzet versenyzői fordultak meg a pódiumon.

Nico Rosberg kiesése megszakította a Mercedes német tehetségének nagy sorozatát, ugyanis az egyszeres futamgyőztes Suzukáig az összes versenykört teljesítette. Versenytávok tekintetében fullosnak már csak Kimi Raikkönen számít. Rosberg egyébként legutóbb a tavalyi Olasz Nagydíjon búcsúzott idejekorán, amikor Vitantonio Liuzzi HRT-je ütötte ki.





**2 Felipe Massa**  
Közel két év után állhattam fel ismét a dobogóra, ami csodálatos érzésekkel töltött el. Néha a legnehezebb pillanatokban jönnek a legjobb élmények. Úgy érzem, hogy ez az eredmény pszichológiailag és a jövőm szempontjából is rendkívül nagy jelentőséggel bír. Köszönet a családomnak, a feleségemnek és a fiamnak.

cseréje mellett egy 10 másodperces stop & go büntetést is le kellett töltenie, és az ausztrálnak is a vártnál hamarabb kellett felkeresnie a Red Bull szervizeseit.

Történt a hátsó régióban is incidens: Bruno Senna, a Williams versenyzője Nico Rosberggel ütközött, aki Mercedesével azonnal kiesett. A 3. körig, amíg a pályabírók eltakarították a romokat, biztonsági autó vezette a mezőnyt.

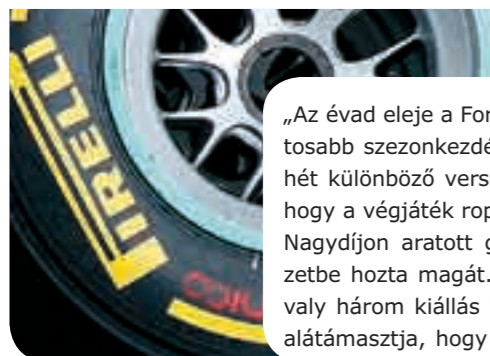
A lágyabb keverékű Pirelliken rajtoló Vettel az újraindításnál maga mögött tartotta Kobayashit, majd a 17. és a 37. körben kerekelt, mindkét esetben a keményebb összetételre váltott, és előnyét folyamatosan növelve, kényelmes autózott, és egészen a kockás zászlóig. Az első kiállításig Kobayashi és a rajtnál számos pozíciót nyerő Button haladt a Red Bull mögött, de a rajtbalesetekből szintén profitáló Massa mindkettejükénél jobban taktikázott: míg a brit a 13., a japán pedig a 14. körben tudta le a cserét, addig a ferraris a 17. körre halasztotta azt, így mind a Saubert,

mind a McLarent átugorva, a 2. pozícióba lépett elő. Ezt egészen a leintésig megőrizte, így az állásáért harcoló brazil a szezonbeli legjobb eredményét produkálta.

Button a kiállítások második hullámában hasonló húzással próbált Kobayashi elé kerülni: a brit 4 körrel tovább, egészen a 35. körig a pályán maradt, de így sem tudott a népes



Alonsónak ezúttal nem volt szerencséje, a rajtnál balesetbe keveredett és kiesett



**Pirelli-jelentés**

„Az évad eleje a Forma-1-es történelem legfordulatosabb szezonkezdését hozta, az első hét futamon hét különböző versenyző győzött. Most úgy tűnik, hogy a végjáték roppant szoros lesz, mivel a Japán Nagydíjon aratott győzelmével Vettel kiváló helyzetbe hozta magát. Két kiállással győzött, míg tavaly három kiállítás volt a preferált választás. Ez is alátámasztja, hogy P-Zero abroncsaink teljesítmé-

nye és tartóssága annak ellenére is sokat javult az évad legnehezebb helyszínén, hogy idén alapvetően lágyabbak a gumik összetételei, és most jóval melegebb volt Japánban, mint tavaly. Remek csatát vívott Kobayashi és Button is. Kamuinak gratulálunk pályafutása első dobogós helyezéséhez, amelyet a lehető legjobb helyen, a hazai versenyén ért el.”

*Paul Hembery, a Pirelli motorsport igazgatója*

**3 Kamui Kobayashi**  
Alig tudom elhinni, hogy megszereztem az első dobogós helyezésem, ráadásul éppen itt, Suzukában, a hazai versenyemen. A csapattársamnak már korábban összejött ez, s bár én is közel jártam hozzá párszor, mostanáig várnom kellett. A harmadik rajthely fontos volt, és magabiztossá tett a pénteki hosszú etapom is.



japán drukkerhad által üzött-hajtott Sauber elé kerülni. Kobayashinak köszönhetően Aguri Suzuki 1990-es 3. helyezése óta először állhatott helyi menő a suzukai dobogóra, míg a McLaren versenyzőjének a 4. pozícióval kellett beérnie.

Hamilton zárt az 5. helyen, maga mögé utasítva Raikkönt. A britnek előbb Perez volt kellemtelen pillanata: leendő utóda az első etapban megelőzte, de a kerékcserék első hullámában helyet cseréltek, míg végül Perez egy vakmerő manőverrel próbálkozott a hajtókanyar külső ívén, ahonnan a kavicságyra csúszott és kiesett. Miután megszabadult a mexikótól, a finnt vette üldözőbe: a 31. körben letudott második kerékcseré után a nagy sebessel-lobbal érkező Lotus mellé tért vissza, amit a második kanyarban egy hátrázott mozdulattal fékezett meg.

Hülkenberg futott be a 7. pozícióban, maga mögött tartva a barcelonai győzelmé óta első pontjait szerző Williams-versenyzőt, Pastor Maldonádót. A venezuelai mögött a korai incidens után egy kiállásos stratégiára váltó Webber futott be, maga mögé utasítva honfitársát, a Toro Rossóval az utolsó egységet felmarkoló Daniel Ricciárdót. A Red Bull-juniorok kenguruföldi tehetsége Michael Schumachert tartotta maga mögött: a szingapúri balesetért kapott 10 rajtpozíciós büntetés miatt a 23. helyről induló Mercedes-veterán előretört ugyan, a pontszerzők közé azonban már nem tudta beküzdeni magát.

**A Japán Nagydíj végeredménye**

<b>1</b>	<b>Sebastian Vettel</b> Red Bull RB8-Renault 53 kör, 1:28:56,242	<b>12</b>	<b>Paul Di Resta</b> Force India VJM05-Mercedes + 1:23,460
<b>2</b>	<b>Felipe Massa</b> Ferrari F2012 + 20,639	<b>13</b>	<b>Jean-Eric Vergne</b> Toro Rosso STR7-Ferrari + 1:28,645
<b>3</b>	<b>Kamui Kobayashi</b> Sauber C31-Ferrari + 24,538	<b>14</b>	<b>Bruno Senna</b> Williams FW34-Renault + 1:28,709
<b>4</b>	<b>Jenson Button</b> McLaren MP4-27-Mercedes + 25,098	<b>15</b>	<b>Heikki Kovalainen</b> Caterham CT01-Renault + 1 kör
<b>5</b>	<b>Lewis Hamilton</b> McLaren MP4-27-Mercedes + 46,940	<b>16</b>	<b>Timo Glock</b> Marussia MR01-Cosworth + 1 kör
<b>6</b>	<b>Kimi Raikkönen</b> Lotus E20-Renault + 50,424	<b>17</b>	<b>Vitalij Petrov</b> Caterham CT01-Renault + 1 kör
<b>7</b>	<b>Nico Hülkenberg</b> Force India VJM05-Mercedes + 51,159	<b>18</b>	<b>Pedro de la Rosa</b> HRT F112-Cosworth + 1 kör
<b>8</b>	<b>Pastor Maldonado</b> Williams FW34-Renault + 52,364	<b>19</b>	<b>Romain Grosjean</b> Lotus E20-Renault + 2 kör
<b>9</b>	<b>Mark Webber</b> Red Bull RB8-Renault + 54,675	<b>Nem értek célba</b>	
<b>10</b>	<b>Daniel Ricciardo</b> Toro Rosso STR7-Ferrari + 1:06,619	<b>Charles Pic</b>	Marussia MR01-Cosworth 37. kör
<b>11</b>	<b>Michael Schumacher</b> Mercedes F1 W03 + 1:07,769	<b>Narain Karthikeyan</b>	HRT F112-Cosworth 32. kör
		<b>Sergio Perez</b>	Sauber C31-Ferrari 18. kör
		<b>Fernando Alonso</b>	Ferrari F2012 1. kör
		<b>Nico Rosberg</b>	Mercedes F1 W03 1. kör

**Mindenféle**



Állva tapsolta a suzukai pálya közönsége Kamui Kobayashit, aki Aguri Suzuki és Takuma Sato után mindössze a **harmadik japán, aki dobogóra állhatott a Forma-1-ben.** Saját maga és hívei nagy csalódására ez sem jelent garanciát az új Sauber-szerződésre: „A dobogós helyezések előtt is tisztában voltunk a képességeivel!” – mondta Monisha Kaltenborn.

**Fernando Alonso a suzukai futam legnagyobb vesztese volt,** mégsem okolta Raikkönt a korai kiesés miatt. Annál inkább rápirított a kétszeres vb-első a Ferrarira, amely véleménye szerint nem fejleszti kellőképpen az F2012-es versenygépet: „Hat verseny óta ugyanazzal az autóval megyünk. Semmilyen új komponensünk nincs” – mondta a spanyol.

**Nagy felháborodást keltett Romain Grosjean újabb rajt utáni balesete,** a Spában okozott hasonló incidens miatt egy futamra eltiltott Lotus-menőre többen is káráltak. „Mi mindent megteszünk, de ezen csak ő tud változtatni. Senki más. Minél előbb magára kell találnia” – mondta Eric Boullier csapatfőnök a franciáról, akit Bernie Ecclestone látásvizsgálatra küldene.

**Michael Schumacher Suzukában jelentette be visszavonulását,** miután néhány nappal korábban kiderült, hogy a Mercedes Lewis Hamilton szerződési a helyére. A csillagos márka határozottan cáfolta, hogy „kirúgták” a hétszeres világbajnokot: „Ilyesmirel szó sincs” – jelentette ki Norbert Haug, a márka sportigazgatója, aki méltatta a 43 esztendőss klasszist.





# Már megint Vettel

Jeongam – Korea International Circuit

A pálya hossza: 5,615 km

Versenytáv: 55 kör – 308,630 km

Időjárás: száraz

Levegő hőmérséklete: 21-22 fok

Aszfalt hőmérséklete: 24-27 fok

Leggyorsabb kör: Mark Webber 1:42,037

## A Red Bull kettős győzelme átírta a bajnoki esélyeket

Újabb csapást mért az ellenfelekre Sebastian Vettel: noha csapattársa, Mark Webber megfosztotta a pole-pozíciótól, a Koreai Nagydíjon az ausztrál is csak asszisztálni tudott a németnek, és mivel Fernando Alonso a 3. helyen futott be, helycsere történt a bajnoki tabella élén.

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

Egyetlen hét telt el a suzukai és jeongami összcsepapás között, így drámai fordulatra nem is lehetett számítani: a Koreában aratott tavalyi győzelem, valamint a néhány nappal korábban, Japánban mutatott átütő forma Vettel sikerét ígérte – és be is jött a papírforma. A német csak a nyitónap első tréningjén, valamint az időmérőn szorult ki a legelőkelőbb pozícióból:

a pole-pozíciót épp a másik Red Bull, Webber hajtotta el az orra elől, amit a címvédő szemlátomást nehezen tudott megemészteni.

Míg a Q1-ben, a Q2-ben, valamint a Q3-as gyors körök első hullámában is Vettel volt a leggyorsabb, Webber 1:37,242-es körét utolsó próbálkozása során a gyengén sikerült harmadik szektor miatt képtelen volt felülmúlni:



## 1 Sebastian Vettel

„A jól sikerült rajt és a két kiválóan végrehajtott kerékcseré volt a siker kulcsa, nagyon boldog vagyok. Az idei bajnokság hullámmódon alakult számunkra, de most tettünk egy újabb lépést előre, és éppen ez az, amire szükségünk volt. Nagyon bízom benne, hogy a lendületünket a következő néhány versenyre is át tudjuk menteni.”



Hülkenberg látványos előzéssel rabolt pontokat Grosjeantól és Raikkönentől

## Mindenféle

Vettel pályafutása 25. győzelmét aratta Koreában, amivel az örökranglista 7. helyén olyan legendákhoz csatlakozott, mint Jim Clark és Niki Lauda. A német elhatalmasodó fölényét jól jellemzi, hogy a Szingapúri Nagydíj 23. köre óta kirobbanthatatlan a vezető pozícióból: ez összesen 145 kört jelent, amelynél jobbat legutóbb 1992-ben Nigel Mansell produkált.

Kobayashi egy hét leforgása alatt a mennyből a pokolba jutott: a Suzukában tömegek által tapasztolt japán egy csapásra fekete bárny lett azzal, hogy kibombázta Buttont és Rosberget. „Tudomásul kellene venni, hogy a futam nem két kanyarból áll. Nem tudom, hogy ezek a srácok képesek lesznek-e felfogni ezt valamikor” – bírálta a Sauber versenyzőjét Button.

Amit Koreában egyre intenzívebben pusztogattak a paddockban, két nappal a futam után valósággá vált: a Ferrari megerősítette, hogy megtartja Massát a 2013-as szezonra is. Bár a brazil korábban katasztrofálisan szerepelt, az évad második felére erősen feljavult: az utóbbi öt futamon 56 pontot gyűjtött, amelynél többre csak a címvédő Vettel volt képes.

Grosjean Koreában meghúzta magát: miután a sportfelügyelők jó előre figyelmeztették a balesetkirályt, hogy a legapróbb balhé okozása esetén is többfutamos eltiltással sújtják, a francia rendkívül óvatosan rajtolt, végigment, és még pontokat is szerzett. Eric Boullier, a Lotus főnöke a futam után azt is megszéllőztette: valószínűleg megtartják a franciát 2013-ra.



a Renault 200. pole-pozícióját szerző ausztrál 0,074 másodperccel bizonyult gyorsabbnak.

Alonsót a jól hajrázó Lewis Hamilton a 4. pozícióba szorította a McLarennel, míg a harmadik sorra a másik Ferrari, Felipe Massa, valamint a Lotus – matematikailag – bajnokesélyese, Kimi Raikkönen szerzett jogot. A fekete-arany egyletnél ezen a futamon használták először élesben a Coanda-kipufogórendszert, ami a csapat tájékoztatása szerint érdemi javulást eredményezett: erősítette ezt az a tény is, hogy Romain Grosjean a 7. rajtkockát csípte meg, maga mögé utasítva a Force Indiával újfent villogó Nico Hülkenberget. A felső ház a két Mercedeszel, Michael Schumacherrel és Nico Rosberggel egészült ki, míg a kvalifikáció legnagyobb csalódása Jenson Button volt: a brit a McLarennel nem jutott túl a második etapon, így a rajtrács 11. helyét foglalhatta el.

Nagy kérdés volt a rajt előtt, hogy alkalmaz-e csapatutasítás, a Red Bull vagy sem:

erre végül nem is volt szükség, ugyanis Vettel simán kilöve megelőzte Webbert, aki a 3-as kanyarnál sikertelenül támadott vissza, onnantól kezdve pedig a német – aki a mezőny zöméhez hasonlóan kétkiállásos taktikát alkalmazott – magabiztosan száguldott a mezőny élén, egészen a leintésig.

Webber a 2. helyen futott be, míg a dobogó legalsó fokára Alonso állhatott fel: a spanyol kiauxtózza a Ferrariból, amit csak lehetett, így is lassabb volt azonban csapattársánál, a kiváló formát kifogó Massánál. (A 4. helyen leintett brazilt a csapat rádió is utasította, hogy maradjon a listavezető státuszt elvesztő spanyol mögött.) A dél-amerikait Raikkönen és Hülkenberg követte: a remek



3



**Fernando Alonso**

„Javulnunk kell ahhoz, hogy legyen esélyünk a Red Bull ellen a hajrában. Jőmagam egyébként hozzá vagyok szokva az ilyen nehéz helyzetekhez, a pályafutásom legutóbbi öt szezonja éppen olyan volt, mint ez. A feladat adott, az utolsó négy futamon több pontot kell szereznünk Sebastiannál. Szerintem sikerülhet.”



A start utáni tülekedésben Kobayashi Buttont és Rosberget is kiütötte



teljesítményt nyújtó németnek sikerült némi látványosságot is becsempészni az egyébként unalmas versenybe, azzal a mozzanattal, amikor szemfüles módon egyszerre előzte meg az egymással csatázó Hamiltont és Grosjeant.

A Lotus francia tehetsége – aki ezúttal nem okozott semmilyen kalamajkát – a Force India versenyzője mögött zárt, míg Hamilton versenye katasztrófálisan alakult. Bár az első etapban még Alonso mögött hajtott, a második gumiszettel túlságosan lelassult, gondjai támadtak a hátsó keresztstabilizátorral is, így Massa és Raikkönen is megelőzte. A brit menet közben háromkiállásos stratégiára váltott, de ez sem javított a helyzetén, ráadásul a végén a felszakadozó műfü egy terebélyes darabja felakadt a McLarenre, felborítva az autó aerodinamikai viselkedését, így a 2008-as bajnok annak is örülhetett, hogy a két Toro Rosso,

**Pirelli-jelentés**

„Noha a lány keverékeink lágyabbak, mint 2011-ben voltak, a mezőny zöme két kiállást választott. Egyébként az egy kiállás is megvalósíthatónak bizonyult. Elégedettek vagyunk a gumik teljesítményével, a versenyen már a szemcsésedés sem volt annyira jelentős, mint az edzéseken. Gratulálunk Vettelnek, aki mindenki másnál több futamot nyert már idén, annak köszönhetően, hogy jól ért az abroncsok kezeléséhez. A mezőny más részében érdekes csatákat láthattunk, ráadásul a versenyzők változatos stratégiákkal próbálkoztak. A pálya a jobb első kerekekre nézve különösen erős megterhelést jelentett, ami a végén kulcsfontosságúnak bizonyult, de Vettel tökéletesen oldotta meg a helyzetet.

Paul Hembery, a Pirelli Motorsport igazgatója

2



**Mark Webber**

„Jó ez az eredmény, az érzéseim azonban vegyesek. A második helyért is jár sok pont és pezs-gő, mégsem az, amit szerettem volna. Próbáltam nyomást gyakorolni Sebren, de kímélnem kellett az abroncsokat. Manapság már csak így megy, hogy gyorsnak kell lenni, de közben figyelni kell ezekre a fekete miccsodákra is...”

Jean-Eric Vergne és Daniel Ricciardo mögött befutva megmentett egy pontot.

Hamilton hátránya négy fordulóval az évad vége előtt 62 pontnyira nőtt az élvonásá előlépő Vettelhez képest, így a brit az elméleti bajnoki esélyek ellenére a futam után nyilvánosan is letette a fegyvert. Megadta magát csapattársa, Button is, akinek idejekorán véget ért a versenye: a britet Rosberggel együtt Kamui Kobayashi rakta ki már a futam elején. A rajt után a Sauber versenyzője hibázott, és mindkét ellenfelével koccant: a McLaren azonnal,

a Mercedes egy körrel később esett ki, míg a szezoni álomprodukciónak után egy csapásra ámokfutónak nyilvánított japán továbbment ugyan, de áthajtásos büntetéssel sújtották, a 17. körben pedig az autó sérülései miatt feladta a futamot.

Rosberg kiesése után Michael Schumacher sem okozott sok örömet a Mercedesnek: a hétszeres világbajnok alatt látványosan lassú volt az Ezüstnyíl, így az évad végén távozó klasszis csak a 13. pozícióban futott be, Sergio Perez Saubere és Paul Di Resta Force Indiája mögött.



Schumachernek ezúttal sem jutott pontszerző hely, csak 13. lett

**A Koreai Nagydíj végeredménye**

1	<b>Sebastian Vettel</b> Red Bull RB8-Renault 55 kör, 1:36:28,651	12	<b>Paul Di Resta</b> Force India VJM05-Mercedes + 1:24,448
2	<b>Mark Webber</b> Red Bull RB8-Renault + 8,231	13	<b>Michael Schumacher</b> Mercedes F1 W03 + 1:29,241
3	<b>Fernando Alonso</b> Ferrari F2012 + 13,944	14	<b>Pastor Maldonado</b> Williams FW34-Renault + 1:34,924
4	<b>Felipe Massa</b> Ferrari F2012 + 20,168	15	<b>Bruno Senna</b> Williams FW34-Renault + 1:36,902
5	<b>Kimi Raikkönen</b> Lotus E20-Renault + 36,739	16	<b>Vitalij Petrov</b> Caterham CT01-Renault + 1 kör
6	<b>Nico Hülkenberg</b> Force India VJM05-Mercedes + 45,301	17	<b>Heikki Kovalainen</b> Caterham CT01-Renault + 1 kör
7	<b>Romain Grosjean</b> Lotus E20-Renault + 54,812	18	<b>Timo Glock</b> Marussia MR01-Cosworth + 1 kör
8	<b>Jean-Eric Vergne</b> Toro Rosso STR7-Ferrari + 1:09,589	19	<b>Charles Pic</b> Marussia MR01-Cosworth + 2 kör
9	<b>Daniel Ricciardo</b> Toro Rosso STR7-Ferrari + 1:11,787	20	<b>Narain Karthikeyan</b> HRT F112-Cosworth + 2 kör
10	<b>Lewis Hamilton</b> McLaren MP4-27-Mercedes + 1:19,692	<b>Nem értek célba</b>	
11	<b>Sergio Perez</b> Sauber C31-Ferrari + 1:20,062	Pedro de la Rosa HRT F112-Cosworth 17. kör	
		Kamui Kobayashi Sauber C31-Ferrari 17. kör	
		Nico Rosberg Mercedes F1 W03 2. kör	
		Jenson Button McLaren MP4-27-Mercedes 1. kör	

**Mindenféle**



**Mindkét Toro Rosso kitűnően szerepelt,** Ricciardo azonban különösen kitett magáért: miután a kvalifikációt a 16. helyen zárta, váltócsere miatt öt rajthelyet veszített, így a 21. pozícióból kapaszkodott fel a 9. helyre. „Határozottan javulunk az évad végéhez közeledve, az utóbbi négy futamon harmadszor szereztünk pontot” – mondta elégedetten Franz Tost csapatfőnök.

Noha a McLaren versenyzői Korea után lemondtak a vb-esélyekről, a 3. helyen álló csapat hátránya pedig 83 egységnyire nőtt az élvonás Red Bullhoz képest, **Martin Whitmarsh csapatfőnök megújítja harci kürtjét:** „Hihetetlenül nehéz dolgozni van, de Lewis küzdelme arra inspirál bennünket, hogy ne adjuk fel. Megpróbáljuk megnyerni a hátralevő futamokat.”

**Korea után Raikkönen bajnoki esélyei is elméletire csökkentek,** ám a Lotus versenyzője – aki szezonbeli első győzelmével is adós – 2007-es bajnoki hadjáratát szem előtt tartva nem adta fel a küzdelmet: „Akkor is csak a legutolsó futamon dől el a cím sorsa. Töreksem a lehető legjobb eredményekre” – mondta a finn, aki biztosan Lotus-pilóta lesz 2013-ban is.

**Nem csak a versenyzők tehetnek arról, hogy a Williams nem szerepel eredményesebben** – jelentette ki Koreában az egyszeres futamgyőztes Pastor Maldonado. „Úgy gondolom, hogy a többi csapat lehagyott bennünket a fejlesztési versenyben. Mindhárom szektorban lassúak voltunk, gyakorlatilag szenvedtünk. Ki kell találnunk valamit” – panaszkodott a venezuelai.







1



**Sebastian Vettel**

„Nagyot léptünk előre a bajnokságban, ez tény, viszont láthattuk azt is, hogy milyen gyorsan megváltozhatnak a dolgok. Az autóm szikrázott, de nem éreztem semmi különösöt a balanszán. Természetesen utána kell néznünk, hogy pontosan mi történt, de nem vesztettem semmit, nem lassultam le emiatt.”

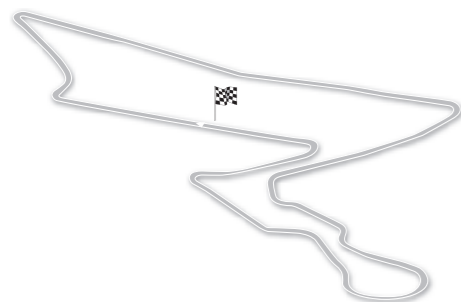
# Mesternégyes

Vettel megint nyert és növelte előnyét Alonso előtt

Megingathatatlan volt az Indiai Nagydíjon Sebastian Vettel: Újdelhiben a Red Bull címvédő-listavezető fenegyereke pályafutása első mesternégyesét ünnepelhette, ráadásul növelte előnyét a 2. helyen leintett, azonban a futam hőse címre joggal pályázó Fernando Alonsóval szemben.

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

Greater Noida – Buddh International Circuit
A pálya hossza: 5,125 km
Versenytv: 60 kör – 307,249 km
Időjárás: száraz
Levegő hőmérséklete: 29-30 fok
Aszfalt hőmérséklete: 32-36 fok
Leggyorsabb kör: Jenson Button 1:28,203



Van az úgy, hogy valaki bármit csinál, összejön neki, és Vettel mostanában az ilyen fickók közé tartozik. Mióta távozott Európából a Forma-1 mezőnye, a németen kívül még senki nem állhatott a dobogó legfelső fokára, a Buddh-versenypályához pedig mostantól biztosan még szorosabb szálak fűzik majd: a pole-t és a győzelmet tavaly is begyűjtötte, idén pedig még a szabadedzéseken sem tudták kiszorítani a legelőkelőbb pozícióból.

Hiába készült aero-fejlesztésekkel a Ferrari, hiába javult a McLaren, Vettel érinthetetlennek bizonyult. Legközelebb az időmérő edzésen jártak hozzá, de akkor is kizárólag a másik Red Bullt hajtó Mark Webber tudott a közélsőbe kerülni.

A Q3 elején halvány esély még mutatkozott arra, hogy a németnek nem lesz sima az első rajtkockához vezető útja: az első körét szokatlan módon elrontotta, de rögtön a következő fordulóban 1:25,283-nál állította meg a stoppert, amivel az élre ugrott. A véghajrájában kihajtott ugyan a pályára, újabb gyors kört azonban már nem kellett autózni: a McLarennek nem tudtak jobb időt futni, Webber pedig az utolsó próbálkozása során elszúrta a 2-es kanyart, és 4 századdal lassabbnak bizonyult, így az energiatalos ifjonc az idei ötödik, pályafutása harmincötödik pole-pozíciójának örvendezhetett.

A sormintás rajtrácson az első két kockát harmadszor kisajátító Red Bullok mögé Lewis Hamilton és Jenson Button révén a két McLaren sorakozhatott fel, míg őket a két Ferrari követte. Alonso gyorsabb volt Felipe Massánál, a közel fél másodperces hátrány azonban felborzolta a kedélyeket a Scuderianál: Pat Fry technikai igazgató tett egy kijelentést, amely szerint a versenyzők nem végeztek tökéletes munkát, amelyre a hármas fejlesztési munkálatok miatt idén már többször kifakadó spanyol pilóta olyannyira berágott, hogy a kiszivárgott hírek szerint Stefano Domenicali csapatfőnöknek hajnali 1 óráig kellett csitítgatnia.

Hamilton agresszív rajtot és győzelmi esélyeket ígért a futamra, Alonso pedig azt, hogy

hamar lelépi a McLareneket, és megpróbál nyomást gyakorolni a Red Bullokra. Mind a brit, mind az olasz csapat táborában egyöntetűen a rajtot titulálták kulcsfontosságúnak, nyugtázva azt, hogy amennyiben Vettel meglép a kialvó piros lámpák után, a folytatásban valószínűleg bottal üthetik a nyomát.

Így is lett: Vettel simán megtartotta az elősőséget, csak Webbernek volt esélye az elő-



Raikkönen ugyan ismét pontot szerzett, ám a vb-címre már csak matematikai az esélye

zésre, de az ausztrál nem indított érdemnek mondható offenzívát. A német végig az élen maradt, a 33. körben a Red Bull szerelőségárda a verseny legjobb idejével, 2,6 másodperc alatt végrehajtotta egyetlen kerékcseréjét, ettől kezdve pedig kevéske reménye maradt az üldözőknek. Bár az utolsó körökben az alacsony hasmagasságú RB8-as aljából szikrák törtek fel a DRS-zónában, Vettel fíkarcsnyit sem lassult le, és magabiztosan repesztett a kockás zászlóig.

Alonso betartotta az időmérő után tett ígéretét, és hősiessen hadakozva a 2. pozícióba küzdötte fel magát. A rajt után a spanyol gigászi csatát vívott a McLarenekkel: a hátsó egyenesben mindkét britet megelőzte, s bár a 4-es kanyarnál visszaelőzték, Hamiltont sikerült maga mögött hagynia, a 3. körben pedig – amikor a DRS aktiválását engedélyezték – elment Button mellett is.

Minden jel arra utalt, hogy a spanyol számára a 3. hely lehet a maximum Vettel és Webber mögött, mivel azonban az ausztrál RB8-asának KERS-e előbb rakoncátlanokodni kezdett, majd végleg megadta magát, a Ferrari rohamosan közelíteni kezdett a Red Bullhoz, és a 48. körben meg is előzte azt. Vettel ellen azonban – szikrázás ide vagy oda – nem volt esélye. A vörösök nagygátyája mindent megtett a siker érdekében, ám a hátránya így is 6-ról 13 pontnyira nőtt

## Mindenféle



Idei ötödik, pályafutása huszonhatodik győzelmével Sebastian Vettel előlépett a győzelmi örökranglista 7. helyére. A német 205 kör óta kirobbanthatatlan a vezető pozícióból: ez összesen 1111 kilométert jelent, és ebben a vonatkozásban csak három igazi legenda – Alberto Ascari, Ayrton Senna és Jim Clark – rendelkezik a Red Bull-ördögfióknál jobb mutatóval.

„Jelenleg nemcsak Seb, hanem Adrian Newey ellen is harcolok” – méltatta a Red Bull főtervezőjét Indiában Alonso, aki a kvalifikációt követő házi perpatvar során állítólag a Twitterrel is megfenyegette a Ferrarit: a spanyol közölni akarta 1,2 millió követőjével, hogy az autó hátsó része május óta nem fejlődött, de az üzenetet végül nem küldte el.

Politikai viharokat kavart a Ferrari gesztusa: a maranellóiak az olasz haditengerészet zászlaját festették az F2012-esek orrára, tisztelegve két, Indiában fogva tartott, állítólag helyi halászatot gyilkoló tengerész előtt. Az indiai külügyminisztérium és a helyi sajtó provokációnak minősítette a Ferrari lépését, és tiltakoztak az autókra festett zászlók miatt.

Michael Schumacher negatív rekordot állított fel: pályafutása során először fordult elő a hétszeres világbajnokkal, hogy négy, egymást követő futamon nem szerzett pontot. Érdekesség, hogy mióta a Mercedes Suzuka előtt bejelentette Lewis Hamilton jövő évi érkezését, azóta egyszer sem tudtak eredményesek lenni a versenyeken.





**3 Mark Webber**  
 „A 19-20. kör magasságában kezdődtek a gondok. Hol működött a KERS, hol nem, aztán végleg megadta magát. Emiatt játszadonnom kellett a fékerelosztással, és ügyeskednem kellett, hogy ne zökkenjek ki a ritmusból és a tempóból. Demoralizáló volt így hajtani, ezt nem igazán lehetett csatának nevezni.”

az összetettben. Nem csoda, hogy búskomor ábrázattal állt a pódiumra.

Webbernek a hajrában menekülnie kellett Hamilton elől: a brit – aki a 32. körben megejtett kerékcsereje során új kormányt is kapott a McLarenbe – keményen hajszolta az ausztrált, de a dobogóról nem tudta leszorítani. Button végzett az 5. pozícióban,

akinek meglepően gyorsan elkoptak az első gumijai, így már a 25. körben cserélnie kellett, és az időzítés miatt beragadt a kemény keverékű gumikon startoló Romain Grosjean Lotusa mögé: a maratoni etapot futó franciától túlságosan későn, csak a 37. körben szabadult meg, amikor kihajtott kereket cserélni.



A verseny leggyorsabb körével vigasztalódó Buttont Massa követte a célban, aki az egész futamon Kimi Raikkönennel csatázott: a 7. helyről startoló Lotus-menő a brazilnál egy körrel korábban, a 27. fordulóban cserélt kereket, így rövid időre sikerült a Ferrari elé kerülnie, a brazil azonban a DRS-zónában visszaelőzte, és a végén benzinspóroló üzemmódban kellett őriznie a 6. helyet. Ezt sikerrel véghez vitte, de a penge élén táncolt, mert a levezető körben a depóig már nem jutott vissza.

Nico Hülkenberg révén egy Force India ért célba a 8. helyen, míg a pontszerzők zónája Grosjeannal, valamint a Williams versenyzőjével, Bruno Sennával egészült ki. A brazil hajrában szorította ki a felső házból Nico Rosberget, így a Mercedes katasztrófális hétvégét zárt.



A Mercedes egyre hátrébb csúszik, Rosberg csak Schumacher legyőzésével vizsgálódhat

### Pirelli-jelentés

„A kemény és a lágy keverékű abroncsok is elképesztően jól bírták a strapát Indiában, a csekély mértékű kopásnak köszönhetően a versenyzők az egész táv alatt keményen taposhatták a gázt. Vettel és a Red Bull gumimenedzsment vonatkozásában újfent komoly leckét adott, mindent tökéletesen csináltak. Gratulálnunk kell Alonsónak és a Ferrarinak is, akik szintén kitűnő versenyt futottak. Grosjean és Kobayashi eltérő stratégiával próbálkoztak, hosszú etapot futottak kemény gumikon, ami kifizetődött és megmutatta, hogy a gumi-stratégia révén azoknak is van esélyük, akik a rajtrácson nincsenek a legjobb tíz között. Bár a keverékeink idén lágyabbak, a tavalyi kettőhöz képest idén egy kiállítás volt a jellemző.”

*Paul Hembery, a Pirelli motorsport igazgatója*



**2 Fernando Alonso**  
 „Tudjuk, hogy javulnunk kell, mert nem voltunk elég gyorsak, de remélhetőleg Abu Dhabiban vagy az Egyesült Államokban már jobbak leszünk. Mint láthattuk, Marknak ma gondolai támadtak a KERS-szel, de ugyanez megtörténhetett volna Sebbel, esetleg velem is, így szerintem van okom arra, hogy optimista legyek.”



A 14. helyről induló Michael Schumacher a rajtnál jobb hátsó defektet kapott, amikor hátulról Jean-Eric Vergne lekoccolta a Toro Rossóval. Esélyei ezzel már a futam elején elszálltak, később pedig még a kék zászlók figyelmen kívül hagyása miatt vizsgálat is indult a lekörözött klasszis ellen, aki végül néhány fordulóval a leintés előtt a boksza gördülve fejezte a futamot.

### Az Indiai Nagydíj végeredménye

<b>1</b>	<b>Sebastian Vettel</b> Red Bull RB8-Renault 60 kör, 1:31:10,744	<b>13</b>	<b>Daniel Ricciardo</b> Toro Rosso STR7-Ferrari + 1:26,064
<b>2</b>	<b>Fernando Alonso</b> Ferrari F2012 + 9,437	<b>14</b>	<b>Kamui Kobayashi</b> Sauber C31-Ferrari + 1:26,495
<b>3</b>	<b>Mark Webber</b> Red Bull RB8-Renault + 13,217	<b>15</b>	<b>Jean-Eric Vergne</b> Toro Rosso STR7-Ferrari + 1 kör
<b>4</b>	<b>Lewis Hamilton</b> McLaren MP4-27-Mercedes + 13,909	<b>16</b>	<b>Pastor Maldonado</b> Williams FW34-Renault + 1 kör
<b>5</b>	<b>Jenson Button</b> McLaren MP4-27-Mercedes + 26,266	<b>17</b>	<b>Vitalij Petrov</b> Caterham CT01-Renault + 1 kör
<b>6</b>	<b>Felipe Massa</b> Ferrari F2012 + 44,674	<b>18</b>	<b>Heikki Kovalainen</b> Caterham CT01-Renault + 1 kör
<b>7</b>	<b>Kimi Raikkönen</b> Lotus E20-Renault + 45,227	<b>19</b>	<b>Charles Pic</b> Marussia MR01-Cosworth + 1 kör
<b>8</b>	<b>Nico Hülkenberg</b> Force India VJM05-Mercedes + 54,998	<b>20</b>	<b>Timo Glock</b> Marussia MR01-Cosworth + 2 kör
<b>9</b>	<b>Romain Grosjean</b> Lotus E20-Renault + 56,103	<b>21</b>	<b>Narain Karthikeyan</b> HRT F112-Cosworth + 2 kör
<b>10</b>	<b>Bruno Senna</b> Williams FW34-Renault + 1:14,975	<b>22</b>	<b>Michael Schumacher</b> Mercedes F1 W03 + 5 kör
<b>11</b>	<b>Nico Rosberg</b> Mercedes F1 W03 + 1:21,694	<b>Nem értek célba</b>	
<b>12</b>	<b>Paul Di Resta</b> Force India VJM05-Mercedes + 1:22,815	<b>Pedro de la Rosa</b>	HRT F112-Cosworth 42. kör
		<b>Sergio Perez</b>	Sauber C31-Ferrari 20. kör

### Mindenféle



Egy nappal az Indiai Nagydíj után megerősítették, hogy **Raikkönen 2013-ban is a Lotus versenyzője marad.** Az F1-be idén visszatérő finn jól érzi magát a fekete-arany egyletnél, azt azonban megjegyezte, hogy az anyagi lehetőségek korlátozzák a gárda fejlesztési potenciálját: „A pénz nagyon komoly különbséget teremt ebben a sportágban” – fogalmazott 2007 bajnoka.

**Káprázatos gyorsasággal cserélt kormányt** Hamilton autójában a McLaren szervizcsapata a boksziállás alatt: míg Schumachernek a '95-ös Kanadai Nagydíjon kb. fél percig tartott egy hasonló művelet, azt most 3 másodperc alatt megoldották. „Korábban soha nem csináltunk ilyet, csak tesztelésen, egyszer Barcelonában. Remek munka volt” – mondta a brit pilóta.

**Meglepő ötlettel állt elő Bernie Ecclestone:** az F1-főmogul a Force India figyelmébe ajánlotta Narain Karthikeyant, a mezőny egyetlen indiai tagját, aki a HRT-nél szerepel. Bob Fernley csapatfőnök-helyettes csak nevetett az ötleten: „Pusztán patriotizmus miatt szerződtesük? Ha lenne egy jó indiai versenyző, már biztosan szerződtesztük volna!” – mondta a szakember.

**Először vezetett F1-es edzésen Esteban Gutierrez:** a Sauber a nyitótréningen adott lehetőséget a tesztpilótának, arra hivatkozva, hogy Sergio Perez meghűlés miatt nincs jól. A McLarenhez igazoló mexikói honfitársa – aki a volán fő várományosa – a 20. pozícióban zárt és 1,4 másodperccel volt lassúbb a gárda japán versenyzőjénél, Kamui Kobayashinál.



# Raikkönenen robbantott

Alonso faragott a hátrányból, de nem lehetett elégedett

Kimi Raikkönen a visszatérését követő első diadallal megtörte Sebastian Vettel hegemoniáját az Abu Dhabi Nagydíjon. A finn árnyékában a vb-éllovas is kitett magáért: a boksztucából rajtolva a 3. helyre kapaszkodott fel, így az előtte végző Fernando Alonso pusztán 3 egységgel tudta csökkenteni hátrányát az összetettben.

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



Raikkönen már Újdelhiben is jelezte: ha az időmérő előtt végrehajtott last-minute módosításokkal nem szúrja el a Coanda-kipufogóval első ízben felvértezett Lotus beállításait, a dobogóra is felállhatott volna. Mivel a fekete-arany egylet az utóbbi időszakban

a megtorpanás jeleit mutatta, kevesen hittek neki, Abu Dhabiban azonban fordult a kocka, és hat korábbi dobogós helyezése után a finn egy örült hétvégén megszerezte pályafutása második felvonásának első győzelmét.



Hamilton a rajtnál elhúzott, de a kocsija nem bírta ki a futamot. Vettel a boksztucából eredt a többiek után, végül harmadik lett

Mivel a szürkületből estébe nyúló összecsapáson az előző három évben kétszer is Vettel diadalmaskodott, a négy verseny óta veretlen német abszolút favoritként várta az újabb fordulót. A szabadedzések alapján egyértelműen kirajzolódott, hogy nem a fogadkozó Ferrari, hanem a McLaren lesz a Red Bull első számú ellenfele: bár a nyitónapon a német egyetlen tizeddel felülmúlta Lewis Hamiltont, szombaton már nem bírt a wokingiaknak az évad végén búcsút intő brittel.

Hamilton mindhárom etapban a legjobbnak bizonyult, és a Q3-ban futott 1:40,630-as köre pole-pozíciót ért. Vettel a 3 tizeddel gyorsabb Webber a 3. pozícióba szorította, de a német egy fatális hiba miatt ezt az eredményt is elbukta: mivel a szakasz végén, a levezető körben a csapat rádión érkezett utasításának megfelelően már a pályán leállította

az RB8-ast, az FIA – bár eredetileg csak Webber autójából akartak üzemanyagmintát venni – megcsapoltatta a listavezető gépét is.

Azt ugyan elfogadták a sportfelügyelők, hogy az üzemanyagnyomás csökkenése olyan rendkívüli helyzetet teremtett, hogy a német kénytelen volt leállítani az autóját, viszont a depóban a versenygép szétszedése nélkül a tankból az előírt 1 liter helyett csak 850 milliliternyi üzemanyagot tudtak kisajtolni. Négy és fél óras

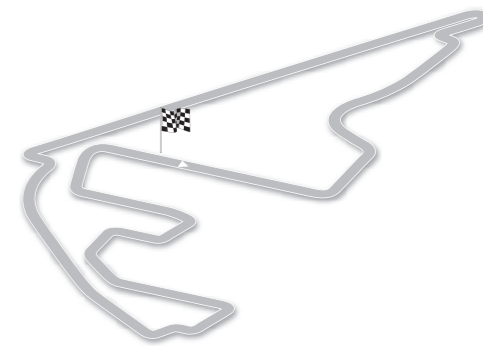
tanácskozás után a bírák törölték Vettel eredményét, így a világbajnok a rajtrács végéről indulhatott volna, a csapat azonban a boksztucái rajt mellett döntött: mivel az RB8 végsebesség tekintetében egész hétvégén a leggyatrábbak közé tartozott, a gárda váltócserevel, az áttételezés és egyéb beállítások módosításával igyekezett felgyorsítani a címvédőt.

A bajnok száműzésével a második sorba a Williams versenyzője, Pastor



## Kimi Raikkönen

„A csapat miatt nagyon örülök. A biztonsági autós fázisok rizikóssá tették a versenyt, de elég tiszta volt a pálya ahhoz, hogy kihasználjam az autó tempóját. Lehet, hogy nem mi voltunk a leggyorsabbak, de eléggé jó volt a tempónk és kiegyensúlyozottak voltunk ahhoz, hogy győzzünk.”



Abu Dhabi – Yas Marina Circuit
A pálya hossza: 5,554 km
Versenytáv: 55 kör – 305,355 km
Időjárás: száraz
Levegő hőmérséklete: 29-30 fok
Aszfalt hőmérséklete: 30-34 fok
Leggyorsabb kör: Sebastian Vettel 1:43,964

## Mindenféle

**Raikkönen karrierje 19. diadallát aratta**, az első a 2009-es Belga Nagydíj óta, és sikerével nyolcra nőtt az idei futamgyőztes pilóták száma. Lotus-felségjelű autó legutóbb az 1987-es detriti futamon győzött, Ayrton Sennával a volán mögött, míg az enstone-i csapat közvetlen jogelődje, a Renault legutóbb a 2008-as Japán Nagydíjon diadalmaskodott, Alonso révén.

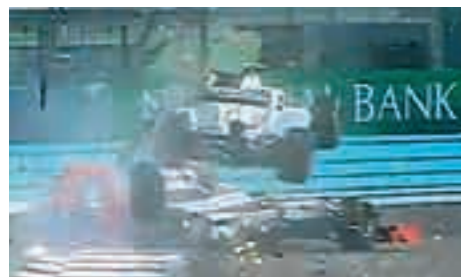
**Vetteléhez hasonló teljesítményt** – rajt a boksztucából, finis a dobogó 3. fokán – legutóbb Jarno Trulli produkált a 2009-es Ausztrál Nagydíjon a Toyotával. Rajtuk kívül csak Rubens Barrichello (2005, Montreal), Raikkönen (2003, Melbourne), Nigel Mansell (1989, Le Castellet) és Alain Prost (1984, Kyalami) tudott dobogón végezni a boksztucából indulva.

Bár Hamilton egyelőre lemaradt a McLarennek szánt búcsúgyőzelemről, **egy fontos mérföldkövet megajándékozta a wokingi csapatot**, ugyanis az első 19. vezető pozícióban futott körnek köszönhetően az együttes túljutott az 50 ezredik, élen lehúzott kilométeren. Az 50 051 kilométert vezető egyetlen csak a 70 549 élen töltött kilométert jegyző Ferrari jobb.

**Minden követ megmozgatott a Ferrari**: a vörösök – bár ezzel a regulák határait feszegették – két ízben is megszegtek a versenyhétvégékre vonatkozó kötelező éjszakai munkatiltalmat, hogy Alonso autója jobb legyen. „Javulnunk kell, mert nem hagyatkozhatunk kizárólag arra, hogy Vettel majdcsak történik valami” – mondta a csapatfőnök, Stefano Domenicali.

**Hidraulikai hiba miatt lassult le Karthikeyan**, akinek HRT-jét hátulról eltalálta Rosberg Mercedes, amely a levegőbe repült, és a landolás után falnak csapódott. „Nem tudtam kanyarodni, Nico pedig eltalált” – magyarázta az indiai, akit nem vádolt a német sem: „Narain kénytelen volt fékezni, én pedig nekimentem. Elkerülhetetlen volt az ütközés.”

**2** **Fernando Alonso**  
 „Elégedett vagyok a végkimenetellel. Igaz, hogy Sebastian visszasorolásával lehetőség kínálkozott a hátrányom jelentős csökkentésére, de az is igaz, hogy a teljesítményünk és a rajtpozícióknk fényében akár pontokat is veszíthetünk volna ezen a futamon. Harcolunk tovább, övük a gyorsabb autó, miénk a jobb csapat.”



Balra Rosberg és Karthikeyan bődületes ütközése, jobbra pedig Vettel időmérő utáni megállása, amely majdnem megváltoztatta a világbajnokság állását

A mozgalmas szombatot rendkívüli verseny nap követte. A rajtnál Hamilton megőrizte a vezetést, s az élen maradt akkor is, amikor biztonsági autós fázist rendeltek el Nico Rosberg és Narain Karthikeyan 7. körben történt látványos ütközése miatt. Noha a brit simán őrizte pozícióját az újraindításnál, a 19. körben a McLaren az üzemanyagnyomással kapcsolatos problémák miatt váratlanul gyalogossá változtatta, ami Raik-

kön számára kulcsmomentum volt: a finn – aki a kialvó piros lámpák után káprázatosan kilöve hagyta faképnél Maldonadót és Webbert – megőrkölte az első helyet, amit magabiztos vezetéssel egészen a leintésig megtartott.

Alonso a rajtnál és az első körökben számos pozíciót javítva lépett előre a 2. helyre, amelyet a mesés előretörést produkáló Vetteltől kellett megvédenie. A mezőny

**Pirelli-jelentés**

„Gratulálok Kiminek, az évad nyolcadik győztesének, illetve csapatának, a Lotusnak is. Ez volt az egyik legizgalmasabb verseny idén, amely két biztonsági autós fázis körül bontakozott ki. Az első hatással volt mindenki stratégiájára, mert a lágy gumikon lévő versenyzők tovább maradhattak a pályán, míg ketten a keményebbre váltottak, Vettel pedig a lágyra, elkezdve egy remek etapot.

Ezzel lehetővé vált az egy kiállítás, mert a biztonsági autó mögött töltött öt kör mérsékelte az egyébként is alacsony gumikopást. Akik korán cseréltek, a középkevény keveréken 30 kört is futhattak, és megelőzhetők a később cserélőket. Változatosak voltak a stratégiák, ami látványosságot jelentett a nézők számára is az egész versenyen.”

*Paul Hembery, a Pirelli motorsport igazgatója*

**3** **Sebastian Vettel**  
 „Fernandóék előtt komoly esély kínálkozott, de nem hagytuk magunkat! Élveztem a mai napot. Borzalmas volt a 13. helyről kiállni, és újrakezdeni az egészet előlről, de így is sikerült dobogóra kerülni. A biztonsági autó mögött figyelmetlen voltam, a lassuló Ricciardo mögött le kellett húzódnom, és nekimentem a DRS-táblának.”

nyomába eredő Red Bull-ász a futam elején összeszedett egy szárnysérülést, amivel a 13. körig maradt a pályán: akkor kerekét, valamint orrkúpot cserélt, és a lágy gumikon kísérletet tett a hátralevő táv teljesítésére. Ideig-óráig sikerült a kerékcseréjét a 28. körben megejtő spanyol elé, a 2. helyre ugrania, de amikor az energiaitalosok belátták, hogy a 36 körre szabott lágy Pirellik nem fogják kibírni a leintésig, újabb cserére hívták ki Vettel, így Alonso visszakapta a pozícióját.

A spanyol próbálta kergetni Raikkönt, és egy nem várt esélyt is kapott. A 37. fordulóban Sergio Perez a Sauberrel előzni próbálta Paul Di Resta Force Indiáját, de kisodródott: Romain Grosjean rosszkor volt rossz helyen, a Sauber mellett hiába próbált helyezkedni, és a nagy svunggal érkező Webber is eltrafálta. Perez megúsza kerékcserével és egy stop and go büntetéssel, a Lotus és a Red Bull viszont azonnal kiesett. A biztonsági autó a 43. körig volt pályán, Alonso az újraindításnál nem tudott élni a kínálkozó lehetőséggel, így kénytelen volt a célig kísérni Raikkönt.

Vettel 4 körrel a leintés előtt verekedte fel magát a dobogóra: a verseny során számos



előzést bemutató, ugyanakkor mások hibáiból is profitáló német egy bátor, határozott manőverrel gyűrte le Buttont a 11-es kanyarnál. Bár a visszasorolás miatt sokan egy lyukas garast sem adtak volna a dobogós helyezésért, a német brillírozott, és ezzel pontelőnye zömét sikerült megőriznie Alonsóval szemben az utolsó két összecsapásra.

Maldonado ért célba az 5. helyen, és Bruno Senna 8. helyének köszönhetően a Williams ezúttal kettős pontszerzésnek örülhetett. A kék-fehérek párosa a Sauber japánját, Kamui

Kobayashit és a ferraris Felipe Massát fogta közre, míg a pontszerzők közé Di Resta, továbbá egy Toro Rosso férközött be: Daniel Ricciardo a Mercedes-veterán Michael Schumacher szorította ki a felsőházból.

**Az Abu Dhabi Nagydíj végeredménye**

<b>1</b>	<b>Kimi Raikkönen</b> Lotus E20 Renault 55 kör, 1:45:58,667	<b>11</b>	<b>Michael Schumacher</b> Mercedes F1 W03 + 28,075
<b>2</b>	<b>Fernando Alonso</b> Ferrari F2012 + 0,852	<b>12</b>	<b>Jean-Eric Vergne</b> Toro Rosso STR7 Ferrari + 34,906
<b>3</b>	<b>Sebastian Vettel</b> Red Bull RB8 Renault + 4,163	<b>13</b>	<b>Heikki Kovalainen</b> Caterham CT01 Renault + 47,764
<b>4</b>	<b>Jenson Button</b> McLaren MP4-27 Mercedes + 7,787	<b>14</b>	<b>Timo Glock</b> Marussia MR01 Cosworth + 56,473
<b>5</b>	<b>Pastor Maldonado</b> Williams FW34 Renault + 13,007	<b>15</b>	<b>Sergio Perez</b> Sauber C31 Ferrari + 56,768
<b>6</b>	<b>Kamui Kobayashi</b> Sauber C31 Ferrari + 20,076	<b>16</b>	<b>Vitalij Petrov</b> Caterham CT01 Renault + 1:04,595
<b>7</b>	<b>Felipe Massa</b> Ferrari F2012 + 22,896	<b>17</b>	<b>Pedro de la Rosa</b> HRT F112 Cosworth + 1:11,578
<b>8</b>	<b>Bruno Senna</b> Williams FW34 Renault + 23,542	<b>Nem értek célba</b>	
<b>9</b>	<b>Paul Di Resta</b> Force India VJM05 Mercedes + 24,160	<b>Charles Pic</b>	Marussia-Cosworth 42. kör
<b>10</b>	<b>Daniel Ricciardo</b> Toro Rosso STR7 Ferrari + 27,463	<b>Mark Webber</b>	Red Bull-Renault 38. kör
		<b>Romain Grosjean</b>	Lotus-Renault 38. kör
		<b>Lewis Hamilton</b>	McLaren-Mercedes 20. kör
		<b>Nico Rosberg</b>	Mercedes 8. kör
		<b>Narain Karthikeyan</b>	HRT-Cosworth 8. kör
		<b>Nico Hulkenberg</b>	Force India-Mercedes 1. kör

**Mindenféle**



Grosjean ezúttal is belekeveredett egy balesetbe, de most nem lehetett felelőssé tenni a történetért: „Di Resta és Perez harcánál Perez kisodródott, majd visszatért, és nem tudtam hová húzódni. Aztán jött Mark, és a nagy, nagy ütközés” – mondta a francia, akit a korábbi balesetek miatt megfigyelés alatt tart a Lotus, ezért nem írták még alá az új szerződését.

Feljelentette egymást a Ferrari és a Red Bull: a vörösök szerint a Red Bull az időmérő és a verseny között variál két tartály folyadék szintjével, módosítva ezzel az autó súlyelosztását, míg az energiaitalosok szerint az olaszok olyan fékhűtést alkalmaznak, amely az igényekhez igazodva alakítja az átmérőjét. Az FIA mindkét megoldást szabálytalannak minősítette.

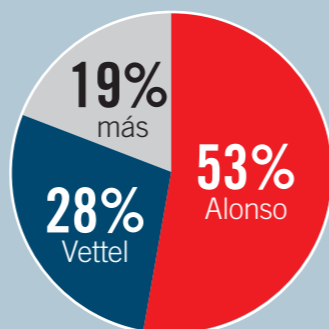
Charles Pic Marussiajának volánja mögött a pénteki első edzésen bemutatkozott a GP2-ből ismert Max Chilton, aki jelezte, hogy jövőre versenyezni szeretne: „Még nincs meg a volán, de édesapám talált két szponzort, két brit céget, így jövőre négy brit versenyző is lehet a rajtrácson” – mondta Chilton, aki 1991-ben, Michael Schumacher debütálásának évében született.

PILÓTÁK	AUS	MAL	CHN	BHR	ESP	MCO	CAN	EUR	GBR	DEU	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	KOR	IND	ABD	USA	BRA	
S. VETTEL	18	0	10	25	8	12	12	0	15	10	12	18	0	25	25	25	25	15	-	-	255
F. ALONSO	10	25	2	6	18	15	10	25	18	25	10	0	15	15	0	15	18	18	-	-	245
K. RAIKKONEN	6	10	0	18	15	2	4	18	10	15	18	15	10	8	8	10	6	25	-	-	198
M. WEBBER	12	12	12	12	0	25	6	12	25	4	4	8	0	0	2	18	15	0	-	-	167
L. HAMILTON	15	15	15	4	4	10	25	0	4	0	25	0	25	0	10	1	12	0	-	-	165
J. BUTTON	25	0	18	0	2	0	0	4	1	18	8	25	0	18	12	0	10	12	-	-	153
F. MASSA	-	0	0	2	0	8	1	0	12	0	2	10	12	4	18	12	8	6	-	-	95
N. ROSBERG	0	0	25	10	6	18	8	8	0	1	1	0	6	10	0	0	0	0	-	-	93
R. GROSJEAN	-	-	8	15	12	0	18	0	8	0	15	0	-	6	0	6	2	0	-	-	90
S. PEREZ	4	18	0	0	0	0	15	2	0	8	0	0	18	1	0	0	0	0	-	-	66
K. KOBAYASHI	8	0	1	0	10	0	2	0	0	12	0	0	2	0	15	0	0	8	-	-	58
N. HÜLKENBERG	-	2	0	0	1	4	0	10	0	2	0	12	0	0	6	8	4	0	-	-	49
P. DI RESTA	1	6	0	8	0	6	0	6	0	0	0	1	4	12	0	0	0	2	-	-	46
P. MALDONALDO	0	0	4	-	25	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	10	-	-	-	43
M. SCHUMACHER	-	1	-	1	0	0	0	15	6	6	0	6	8	0	0	0	0	0	-	-	43
B. SENNA	0	8	6	0	0	1	0	1	2	0	6	0	1	0	0	0	1	4	-	-	30
J.-E. VERGNE	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	0	0	-	-	12
D. RICCIARDO	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	1	2	0	1	-	-	10
H. KOVALAINEN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	0
V. PETROV	-	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	0
T. GLOCK	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	0
C. PIC	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	0
N. KARTHIKEYAN	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	0
P. DE LA ROSA	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	0
J. D'AMBROSIO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0

KONSTRUKTÓRÓK	AUS	MAL	CHN	BHR	ESP	MCO	CAN	EUR	GBR	DEU	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	KOR	IND	ABD	USA	BRA	
Red Bull Racing	30	12	22	37	8	37	18	12	40	14	16	26	0	25	27	43	40	15	-	-	422
Scuderia Ferrari	10	25	2	8	18	23	11	25	30	25	12	10	27	19	18	27	26	24	-	-	340
McLaren Mercedes	40	15	33	4	6	10	25	4	5	18	33	25	25	18	22	1	22	12	-	-	318
Lotus	6	10	8	33	27	2	22	18	18	15	33	15	10	14	8	16	8	25	-	-	288
Mercedes	0	1	25	11	6	18	8	23	6	7	1	6	14	10	0	0	0	0	-	-	136
Sauber	12	18	1	0	10	0	17	2	0	20	0	0	20	1	15	0	0	8	-	-	124
Force India	1	8	0	8	1	10	0	16	0	2	0	13	4	12	6	8	4	2	-	-	95
Williams	0	8	10	0	25	1	0	1	2	0	6	0	1	0	4	0	1	14	-	-	73
Toro Rosso	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2	1	6	0	1	-	-	22
Marussia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	0
Caterham	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	0
HRT	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	0

### Kinek szurkolunk?

Miután Facebook-oldalunk követőinek száma közel 75 000, megkérdeztük a Formula.hu rajongóit, hogy a kiélezett Vettel-Alonso párharc idején kinek szurkolnak a két világbajnoki aspiráns közül, illetve milyen arányban akadnak olyanok, akik nem a Red Bull vagy a Ferrari ászáért, hanem valaki másért izgulnak a közvetítések alatt. A több mint 2200 szavazatból akár a teljes magyar F1-es szurkolói tábor szívének színére is következtethetnénk, ha a minta reprezentatív lenne, de erről természetesen nem beszélhetünk. Arról viszont igen, hogy a nagy többség, 53% a spanyol versenyzőt szeretné év végén győzni látni, míg a fiatal német pilóta 28%-ot kapott a hazai fanoktól. Akár azt is gondolhatnánk, hogy ez az utóbbi nem túl nagy arány, ha nem ismernénk a harmadik mutatót, amely azt bizonyítja, hogy kettőjükön kívül az összes többi ellenfelükért csak a rajongók 19%-a szorít...



# TŰZ



A klasszikus felfogás szerint a téma az utcán hever (Jorge Amado szerint az igazság viszont egy mély kút fenekén, de erről majd máskor), és az újságíróknak csak le kell hajolnia érte (ha mer), s a többi már gyerekjáték. Mármost megírni.

Van azután, hogy a témák az ember feje körül száguldoznak, csak győzze kapkodni, mármint a fejét, nehogy véletlenül eltalálják és leüssék. Én itt most konkrétan arra a pillanatra gondolok az Abu-Dhabi-beli versenynek, amikor Nico Rosberg már a kilencedik körben úgy zúgott el mellettem Mercedesével, törött kormányával és irányíthatatlanul, mint „a győzelmi zászló”, hogy ezt a kissé divatjamúlt hasonlatot használjam, de amely meglehetősen pontosan adja vissza a látottakat, s magát az érzést is, amely a látványt követte.

Abban a pillanatban több lehetőség is felmerült bennem: írhattam volna a biztonságról (ha Sid professzor révén nem arról szónokoltam volna a minap), de lehetett volna téma a Mercedes csapat is, amely szinte szándékkal rombolja le a szemünk láttára, hétről hétre a világ legnagyobb múltú gyárának, márkájának a renoméját. Mert mi más azt megélni szinte minden alkalommal, hogy a kölcsönadott motorokkal futó autók rendre megelőzik, messze felülmúlják a gyári csapat autóit?!

És nem csak a McLarenekre gondolok. És milyen pompás csavart jelentett volna a történetben, hogy ráadásul Lewis Hamiltont

sem), annyira vártam már azt a percet, amikor újból és igazából felvirrad Kimi napja.

Mindezt annak ellenére, hogy sokszor leírtam már, hogy eleinte nemigen kedveltem ezt a gyereket (akkor még az volt), de amióta visszajött, benne reménykedem leginkább, az ő pályafutása érdekel a legjobban.

Valahogy sorsszerűnek érzem a visszatérését (majdnem azt írtam hazatérését), most is, hogy újra nyert, meglehetősen élénk fantáziában máris valami olyan képpel kötöttem össze a dolgot, mint amikor Churchillt újból kinevezték, és hosszú idő után újra megjelent a munkahelyén, a kapuórság ezt (per tu) úgy közölte a világgal, hogy: „Winston visszatért!” Kissé távoli hasonlat, de talán lesz valaki az olvasók között, aki érti vagy inkább érzi majd, mire gondolok.

Érkezőnek a hírét még sikerült zárszóként a tavalyi könyvembe beleszusakolnom, s akkor így írtam róla:

„Ha Kimi visszatérése csak feleannyira jól sikerül, mint Schumacheré sikerült, már akkor is sokat nyertünk. Elsősorban a versenybal-esetek számában, amiből Schumi hatot szedett össze.

Éppen annyit, ahány világbajnok lesz jövőre a mezőnyben.”

Úgy veszem ki a fentiekből, hogy éppen a humoromnál voltam, de tényleg sokat vártam Kimitől. Aminek aztán az idén megint hangot is adtam, amikor a fecskékről értekeztem: „Mára már kiderült, hogy a Lotusba ülve nagycsapatot csinált a zölddekből, és hogy nyerjen, az rajta nem fog múlni.

De ha nem nyer is, ő tette fel az i-re a pontot, ő emelte ennek a világbajnoki mezőnynek a színvonalát minden korábbié fölé. Azt mondják, hogy egy fecske nem csinál nyarat, de ez így nem igaz. Csak az elsőnek érkezett fecske nem csinál nyarat. Az, amelyik később, netán utoljára jön, a többivel együtt, az igen.

Olyan ez, mint az utolsó csepp a tele pohárban. Amelytől kicsordul a víz.

Remélem, ha az idén talán még nem is, de ez a fecske, s ez a csepp lesz Kimi Raikkönen.”

Hát kicsordult! Halleluja! A Jégember felengedett!

De hogyan is van ez?... Kimi szerint: „Tudom, hogy sokan jégembernek hívnak, és ez tök jó, csak nem igaz. Én nem így gondolkodom. Egyszerűen vigyázok arra, hogy mit mondok, mert nem szeretnék valaki olyannak látszani, akiből csak úgy dől a hülyeség!”

Még, hogy jég?!

Tűz! – uraim és hölgyeim.

Sőt, robbanó anyag.

„Sokszor leírtam már, hogy eleinte nem igen kedveltem ezt a gyereket, de amióta visszajött, benne reménykedem leginkább.”

is egy Mercedes tette hidegre, partra, vagy ahova tetszik, azaz fosztotta meg a már-már biztos győzelemtől. (Csak egy pillanatra láttam verseny közben – azt is hátulról – Ross Brawn erősen öszülő, és szemmel láthatóan még erősebben öregedő fejét, és mondhatom, a Mercedesek okozzák majd a korai halálát, ha netán bekövetkezik. Hacsak ott nem hagyja őket még időben...)

Mindez még csak a számba jöhető témák piciny csokra, de attól kezdve, hogy Kimi Raikkönen győzelmi esélyei kezdtek komolyra válni, őszintén mondom: semmi más nem érdekelt már igazán (még Vettel újabb bravúrja



Tonino Lamborghini  
SPORTIVO

az életem a verseny





H-2457 Adony,  
Dózsa György u. 5.  
email: info@beta-q.hu  
www.beta-q.hu  
Tel.: +36 25 514400

# SZÁRAZFÖLDI ÉS VÍZ ALATTI KOTRÁSOK

## HIDROMECHANIZÁCIÓS MEDERKOTRÁS

## SPECIÁLIS FÖLDMUNKÁK

## AUTÓ- ÉS RALIKROSSZ PÁLYÁK KARBANTARTÁSA



### A BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE

Bruno Spengler	149
Gary Paffett	145
Jamie Green	121
Mike Rockenfeller	85
Edoardo Mortara	82

### DTM

#### Paffett elvesztette

Bruno Spengler gyakorlatilag már a hockenheimi rajtnál megnyerte a bajnokságot: nem elég, hogy a kissé elalvó rivális, Gary Paffett mellett ellépvé rögtön a második helyen termett, az első kör végén élen álló márkatársa, Farfus is tárt kapukon át kínálta fel számára a vezetést. Paffett számára Ekström vetett ágyat a felzárkózáshoz, miután a Parabolicát követő hajtűben kitolta a képből a harmadikként autózó Joey Hand-et. 2005 DTM-bajnoka a boksziállásnál még egy helyet jóváírt, hiszen csapata (HWA) hajszálynival gyorsabban dolgozott, mint Farfusé, így a garázsok kijáratánál bemu-

tatott fej-fej melletti kakaskodásból Paffett került ki győztesen – és a felügyelők utólagos egyetértésével – büntetés nélkül. Az abroncs-cserék második sorozata már nem volt ilyen szerencsés a brit számára, az egyik kerék rakoncátlanokodása miatt így már 4,5 mp hátránnyal vette üldözőbe a hibátlanul szervizelő kanadait. Habár a hátralévő körökben szép számmal fogytak a két bajnokaspiránszt elválasztó tizedmásodpercek, Bruno Spengler végül 1,2 mp előnnyel hozta célba a BMW-t, és nyerte meg a bajnokságot – a 17 év távollét után bajnoki címmel visszatérő bajor márka számára pedig a konstruktóri címet. A dobogós Farfus mögött a verseny előtt még matematikailag bajnokesélyes Green, valamint Dirk Werner ért

célba, míg a lelazult kerék miatt kiállt Ekström helyett Mortara hozta az Audi legjobb eredményét. Az ingolstadtianál töltött elkeserítő évad miatt Ekström máris a BMW-nél kopogtat, míg a Mercedes a búcsúzó Coulthard és Wolff kisasszony utódát keresi. A bajnokság szervezői még ennél is messzebbre tekintenek, hiszen a nemrégiben tető alá hozott megállapodás értelmében a 2014-től életbe lépő új szabályrendszer lehetővé teszi majd a japán Super GT bajnokság és a DTM közötti átjárást, így három japán márka (Honda, Nissan, Toyota) autói is feltűnhetnek az európai versenypályákon – a DTM-konstruktőrök pedig szép számmal találnak majd vevőre a felkelő nap országában.

### Petit Le Mans

#### Rájuk fért a győzelem

Akár a nemrégiben csödeljárás következtében megszűnt Lola márka búcsúdálának is nevezhetnénk az ideji „pöttöm Le Mans” eseményeit.

A tradicionális brit márka LMP1-es autójával vendégfellépő Rebellion-Toyota és a bajnoki címre várományos Muscle Milk-HPD már az időmérőn is csak ezredmásodpercnyi különbséggel tudtak osztozni a pole-pozíció, a versenyben aztán a svájciak embere, Neel Jani



vérbeli formaautós „adok-kapok” árán védte az első helyet – egészen a 35. körig. Klaus Graf azonban mindössze nyolc körig vigyorgott az élen, hiszen az egyik lekörözött Porsche figyelmetlensége miatt a Honda felfüggesztése megsértült. Egy órányi „műhelymunkát” követően Luhr váltótársa, Klaus Graf visszatért a pályára, végül a szerencsés győztes Rebellion által megtett versenytáv 70%-át is sikerült teljesíteniük, így a harmadik LMP1-es pozícióval az ALMS bajnoki címe a német versenyzőpáros kezébe került. A dobogó második és harmadik fokára a Level5 csapat LMP2-es legénységei állhattak fel, míg a Le Mans-ban balserencsésen kieső – és az atlantai edzéseken újfent ripityára tört – Deltawing az atlantai versenyen dicsőséget szerzett a Nissan számára, hiszen Gunnar Jeanette és Lucas Ordóñez párosát az ötödik helyen intették le.

**MRF RACING SERIES**

**Hol késik az utód?**

Bernie Ecclestone hosszú távon gondolkodik a F1 és India kapcsolatában, ám a felépült chennai-i pálya, valamint a Force India csapata még nem jelent garanciát arra, hogy pár év múlva a versenyzők között is találunk majd hazai illetőségű személyt. Az indiai motorsport legjelentősebb támogatója, az MRF gumikonzern ezért az idei évben megújított formában indította útjára együléses formaautók számára kiírt bajnokságát. A 2008-as évjáratú F3-as Dallarak alapjaira épített újszerű,

kétliteres Renault-motorral hajtott monopostóról a tesztpilóta – a brit F3-as bajnokság éllovasa, Rupert Svendsen-Cook – máris „mini-F1-esként” beszél, elsősorban persze annak aerodinamikai adottságai miatt. Az első promóciós köröket természetesen a nemzet első számú autóversenyzője, Narain Kartikheyan „vállalta magára”, ám a téli hónapokat felölelő bajnokság évadnyitó – a F1-es Indiai Nagydíj betétfutamaként megrendezett – fordulóján már nem éppen az indiai tehetségekről szóltak a híradások. A rajthoz

álló között ugyanis a Formula 2 (indiai származású) idei bajnoka, Luciano Bacheta mellett a GP3-ból (főként monacói szolgáltatója miatt) ismert Connor Daly is ott volt, mi több, az első futamot megnyerte, míg a másodikban (a szintén F2-es „örökség” Jordan King és Bacheta mögött) bronzérmet szerzett. A mezőnyt egy hölgyversenyzőn (a GP3-ban próbálkozó Alica Powellen) kívül

mindössze két indiai pilóta jelenléte tette színessé, ám Parthiva Sureshwaren és Ashwin Sundar nevét hiába keressük az eredménylista legjobb hat helyén...



**WEC**

**Bajnok az Audi**

Japánban igazi stratégiai csata dűlt a két gyári alakulat között, hiszen az Audi R18-as minden kiálláskor új garnitúra gumit követelt magának (szemben a Toyota dupla „stint”-jeivel), míg a japánok hibridje az üzemanyag tekintetében volt sokkal kezelhetőbb – még a verseny utolsó fél órájában is ki kellett álljon egy gyors tankolásra. Az Audi-hármas azonban sokat hibázott, Lotterer és Treluyer is lekörözött autókkel keveredett ütközésbe (utóbbi még áthajtásos büntetést is kapott), így tehetetlenek voltak a Lapierre/Wurz/Nakajima-párossal szemben, akik Interlagos után másodsorú állhattak a győzelmi dobogó tetejére, a bronzéremért pedig az Audi-veteránok, McNish és Kris-

tensen küzdöttek meg (többszöri ütközés árán) sikerrel. A sanghaji vb-döntő már kevesebb izgalmat hozott a konyhára, hiszen Nakajimák magabiztos tempóval autózták ki a plusztankolás-hoz szükséges előnyt – ezúttal Kristensenékhez képest, hiszen

a vérszegényen vezető Le Mans-i győztes triónak a harmadik hely is elegendő volt a bajnoki címhez. Az LMP2-esek között mindkét távol-keleti versenyt az Alain Docking Oreca-Juddja nyerte (Martin/Beche/Graves), míg a Brazíliában megszerzett

GTE-bajnoki cím birtokában az AF-Corse Ferrarija nyeretlenül „telelte” végig az évadzáró versenyeket: Japánban a Lietz/Lieb kettős Porschéja, míg Sanghajban a gyári Aston Martin legénysége (Mücke/Turner) iratkozott a győztesek listájára.



**A BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE**

Benoît Treluyer	172,5
André Lotterer	172,5
Marcel Fässler	172,5
Allan McNish	159
Tom Kristensen	159

**City Challenge**

**Kerékcseré a zöldségesnél**

Hartmut Beyer és vállalkozása, a City Challenge Organisation pár évvel ezelőtt a bukaresti Elnöki Palota körül megrendezett FIA-GT futamok szervezőjeként tűnt fel, így tevékenységéből a 2009-es (épp az elmaradt romániai verseny helyébe lépő) hungaroringi GT-futamon a magyar nézők is ízelítőt kaphattak. Beyer azonban nagyobb léptékben gondolkodik, mint egyes versenyek megrendezése, ezért 2013-ra hat hétvéges sorozatot tervez, kizá-

rólag városi pályán lebonyolított GT-futamok számára. A nagyszabású – és a várható logisztikai nehézségeket tekintve meglehetősen utópisztikus – elképzelés első kézzelfogható eseméyére Azerbajdzsán fővárosában, Bakuban került sor: a City Challenge-sorozat hivatalos „pilot”-rendezvényére 24 GT3-as autó nevezett, nagyrészt a frissiben eltemetett FIA GT1-es és GT3-as bajnokságok állományából. A két, egyenként harmincperces minősítő futamot követően a vasárnapi egyórás küzdelemben a pole-ból rajtoló Hexus-McLaren két pilótája (Sepp Düsselcorp, illetve Fred Mako-

wietzki) uralta a versenyt, és csak a vége felé beküldött Safety Car miatt nem tudtak fél körös hátrányt mérni a teljes mezőnyre.



A sokáig második helyen autózó testvérautó (Parente/Bell) végül műszaki hiba miatt kiállt, így a dobogóra a Vita4One-BMW két legénysége – a lapunk hasábjain tavaly meginterjúvolt Mathias Lauda, Frank Kechele oldalán, valamint a Buurmann/Mayr-Melnhof páros – állhatott. A német csapat harmadik autójában két ex-F1-es „JV” is szerencsét próbált: az újabban szinte bármilyen versenyautót kipróbáló Jacques Villeneuve, valamint a (barátnője elleni gyilkossági kísérletért kiszabott!) börtönbüntetésétől épp-hogy megszabadult „Jos the Boss” Verstappen a 6. helyen ért célba.

**FORMULA RENAULT 3.5**

**Értékes tapasztalatokkal**

A BVM Target csapatnál mindenki elégedett Kiss Pál Tamás teljesítményével, így a holt-szezonban már csak azért kell izgulnunk, hogy a tárgyalásztalnál is sikerüljön pontot tenni a jövő évi WSR-szerződés végére. A fel-tűnést keltő hungaroringi bemutatkozás után KPT a sorozat fináléjában is rajthoz állt, ám a barcelonai aszfalton kezdetben csak a bal-szerencse szegődött társául. A teszteken még első tízben autózó magyar gyors köreit az idő-mérőn sárga és piros zászlók szabdalták szét,



a 21. rajtkockából való elrajtolást pedig egy lefultad versenyutárs tette kellemelenebbé. A pár pozíciányi visszacsúszást Kiss néhány előzéssel és 22.-ként való leintéssel feledtette, a másnapi versenyre – esős időmérőt követően – pedig már a reménykeltő 13. pozícióból készülhetett. Az idényzáró futam rajtjánál, illetve a későbbi boksziállás során Tamás néhány rutintalanságból eredő hibát vétett, így a rajtpozíciójánál előnyösebb eredmény elérése délibáb maradt. A csapat vezetősége azonban elégedett volt, így a versenyt követő barcelonai kollektív teszteken is részt vehetett, ahol GP2-es szintű időt autózva a negyedik

helyen végzett. A sorozat bajnoki címe a barcelonai hétvége utolsó futamában dőlt el – egy vetélytárs, Jules Bianchi kárára elkövetett vitatható előzést követően – a holland Robin Frijns javára, akire a Sauber F1-es istálló máris kivetette a hálóját, így lapzártánk idején már első F1-es tesztjén (Abu Dhabi) is túl van!



**GP2**

**Tehetségekből nincs hiány**

Képünkön éppen az F3 Euroszéria idei bajnoka, Daniel Juncadella (Rapax) száguld a barcelonai pályán, a GP2-esek év végi kollektív tesztjén. Az egy héttel korábban, Hockenheimben negyedik hellyel is bajnoki címet szerző spanyol a négy etap során háromszor is az első tíz közé verekedte magát, ráadásul vizes aszfalton harmadik is volt. A kétnapos teszt kezdetén a sorozattól búcsúzó Coloni-istálló színeiben Filippi és de Jong, míg a második napon az AutoGP-ből ismert Regalia, illetve az amerikai Rossi voltak a leggyorsabbak.

**Hitler csodamasinái**

**Versenysport a Harmadik Birodalomban**

A harmincas évek elején a nemzetiszocialisták hatalomra kerülése új lendületet adott a gazdasági válságtól megrokkant német autóiparnak. A Harmadik Birodalomban az autósport prioritást élvezett, amely egyrészt propagandacélokat szolgált, másrészt, mivel a németeknek az első világháború után megtiltották a repülőgépek gyártását, a náciak a versenyautók fejlesztésével próbálták szinten tartani a műszaki fejlődést a repülőgépipar számára. 1933-tól a német állam több mint félmillió birodalmi márkát bocsátott versenyzési célokra, amelyen a két nagy autógyár, a Mercedes-Benz és az Auto Union osztozott.

1934-től a Mercedes a W25-ös modellel szállt be a Grand Prix-versengésbe. A kecses ezüst szivart egy 3,4 literes kompresszoros motor hajtotta, amely kezdetben 325 lóerős teljesítményt adott le. A versenypályán egy másik német márka, az Auto Union lett a stuttgartiak egyetlen számottevő kihívója. A szintén a náci rezsim támogatását élvező autógyár Ferdinand Porsche mérnöki irodáját bízta meg a versenyautója megtervezésével. A középmotoros masinát egy 16 hengeres motor repítette, amely igaz, hogy

gyengébb volt, mint a csillagosok hajtóműve, de jobb fogyasztása előnyt jelentett. A német mérnökök folyamatosan fejlesztették a masinákat, a Mercedes-Benz 5,6 literes versenymotorja 1937-ben például félelmetes, 592 lóerős teljesítményt adott le, sőt speciális üzemanyaggal meg-



tankolva 646 lóerőt is sikerült kipróbálni belőle. Az iszonyatos teljesítmény láttán a nemzetközi szövetség 1937-től új szabályokat vezetett be, és a súly mellett a motorok lökettérfogatát is maximalizálta. A fejlődést azonban nem sikerült megállítani. A fejlesztések új irányt vettek, és a mérnökök már nem annyira a motor erejében bíztak, hanem a felfüggesztésnek és a fékeknek szenteltek nagyobb figyelmet.

A Mercedes versenycsapatánál már ekkor bevezették a mai Forma-1-et is meghatározó professzionális elemeket. A 220 alkalmazottból álló team magját két 25 fős szerelőgárda alkotta. Nyolc teherautó állt állandóan az istálló rendelkezésére, ezek közül az egyik mozgó szerelőműhelynek volt berendezve, esztergagéppel, hegesztővel, ipari fúrógéppel és a felfüggesztés beállítására szolgáló berendezéssel. Ezenkívül létezett még egy speciális kisteherautó, amelyet erős feltöltős motor hajtott, és az alkatrészek sürgős szállítására használták. A fejlesztési és tesztelés, amelyet Rudolf Uhlenhaut vezetett, elsősorban a technikai újítások kiállításával foglalkozott, a Neubauer vezette szerelőcsapat pedig a kocsik szervizelését és versenyre való felkészítését végezte. A Mercedes szerelői voltak az elsők, akik rendszeresen gyakorolták a boksziállást, és minden mozdulatot óramű pontossággal végeztek. A csillagos márka depójában elérték azt, hogy egy-egy kiállást átlagosan 40 másodperc alatt abszolváljanak, miközben az ellenfelek perceket veszítettek a tankolással és a kerékcserével.

További érdekességek a Mercedes motorsporttörténetéről a frissen megjelent *Ezüstnyilak* című könyvben. [www.adlibrium.hu/Mercedes](http://www.adlibrium.hu/Mercedes) (x)

**WTCC**

**Piszkos mozzanatok**

A suzukai rövid pálya megítélése nem sokat változott az elmúlt egy évben, hiszen gyakorlatilag minden versenyzőnek bőgyében van az előzésre és tempós autózásra alkalmas torzó. Ha valaki mégis támadásra száná el magát, abból egyhamar baj kerekedhet – kár, hogy ezt a tézist Tiago Monteiro a debütáló Honda Civic volánjánál épp Michelisz Norbert kárára igazolta a második futamban. Az elsőben mindössze néhány apró koccanás és kicsúszás fűszerezte az általános unalmat, a vonatkozás élén végül Menu–Muller–Huff sorrendben tették le a győztes „Chevy-mozdonyt”, míg Michelisz eredménytelenül küzdött Boardman mögött a 12. helyért. A második futam dobogóján már hiánycikk volt két overalloból, Stefano d’Aste mosolyából viszont nem: a pole-ból rajtoló olasz ezúttal nem szerencsével (lásd Salzburgring), hanem remek rajttal védte meg az

első helyet Oriolával és Tarquinivel szemben. Cikkünket nyitó megállapításunkra a Chevy hármasa cáfolt rá, bár az előttük autózók (Dudukalo és Behnani) hibája is közrejátszott abban, hogy a szűk „gokartpályán” Huff, Menu és Muller végül a negyedik helytől kezdve szerepelhettek az eredménylistán. A Suzukából üres kézzel távozó Zengő Motorsport – egy eredményes szlovákiai tesztet közbeiktatva – pontszerzési reményekkel érkezett a kínai FI-es pályára, ahol Michelisz szenzációs harmadik rajtpozíciót harcolt ki magának. Az első kanyarba még negyedikként forduló magyar sajnos egy összetorlódott szituációban meglökte a vb-aspiráns Mullert, amelyet a felügyelők áthajtásos büntetéssel sújtottak. A Zengő Motorsport pilótája végül a 15. helyen végzett, ám a privat küzdelemben veszélyes – de szintén balesetbe keveredett – Oriola még rosszabbul járt (dobogón: Menu, Huff és d’Aste). Sajnos a második sanghaji futam sem hozott pon-

tokat a magyarok konyhájára, Michelisz ezúttal is „túl jól rajtolt”, mert a privat Chevys MacDowall-lel egyszerre nyújtotta be a második helyre szóló kérvényt, az eredmény pedig ütközés és 24. hely lett. Az élre ugró Huff a futamban duplán nyert, hiszen az aranyérem és a tabella első helye mellett a vb-cím esélye is közelebb került a láthatáron, miután Muller ütközéssel takarította el Menut a második helyről – hogy aztán ő is megkapja a büntetését. A macaói idényszerre a privatok is pattanásig feszült idegekkel készülhetnek, hiszen a Yokohama-trófeára Michelisz és Oriola mellett az értékelés korábbi bajnoka, a Kínában bronzérmet és negyedik helyet „villantó” d’Aste is feni a fogát.

**A BAJNOKSÁG ÁLLÁSA**

Robert Huff	390
Alain Menu	355
Yvan Muller	349
Gabriele Tarquini	238
Tom Coronel	199



**Bilster Berg**

**Követendő példa**

Azt nem állíthatjuk, hogy Németország szűkolködné versenypályákban, az öt állandó helyszín mellett ráadásul megannyi kiváló tesztobjektum kínálja magát a verseny- és személyautók „talpa alá”. Novembertől egyel több, hiszen a most megnyílt „Bilster Berg Drive Resort” kifejezetten tesztlekerekre kínálja fel bőséges szolgáltatásait. Egy valamikori NATO hadianyagraktár 84 hektáros területén (és annak épületeit részben megtartva) valósult meg az a beruházás, amelynek során nem kevesebb, mint egymillió tonna földet mozgattak meg, ám a környező települések heves tiltakozása és sorozatos pereskedések miatt csak nemrég nyithatta meg kapuit a nyilvános-

ság előtt. Az észak-rajnai Westfalen tartományban úgy tűnik, néhány munkavállaló biztos munkahelyre számíthat, hiszen a pálya már a 2012-es idényre is teljesen be van táblázva, és többek között festői elhelyezkedésének is köszönhetően máris a „német Goodwood-ként” emlegetik üzemeltetői. És hogy mit is kínál vendégei számára a komplexum? Egy kétféle osztható, az FIA (versenypályákra vonatkozó) biztonsági szabványainak megfelelő, 4,5 km-es aszfaltcsíkot – Hermann Tilke tervezőasztaláról –, két bokszutcát, négy épületet, komplett vezetéstechnikai próba- és off-road pályát, és több száz négyzetméteres bérelhető csarnokokat. És ha jól beindul a „bolt”, akkor az sem kizárt, hogy – az eredeti elképzelésekkel szemben – izgalmas autóversenyeket is...



**International Superstars Series**

**Ki nevet a végén?**

Az indonéziai vendégjáték meghíusulása miatt a szicíliai Pergusában zárult a Superstars idei évadja. Az évtizedes kiharcolatlanság után újra nemzetközi versenynek helyet adó pályán nem mindennapi körülmények között dőlt el a bajnoki cím sorsa, a júniusi hungaro-



ringi futamon győztes Vitantonio Liuzzi, valamint Johan Kristoffersson között. Miután az első futamban a vendégként fellépő Raffaele Gianmaria győzedelmeskedett, a döntés az utolsó csatára maradt, amelynek rajtjánál Kristoffersson hatpontos előny birtokában engedte fel a kuplungot. A mercedeses Nico Caldarola azonban a legkevésbé volt tekintettel a bajnoki esélyekre, és egy jócskán elméretezett féktávval az egyik lassítóban rommá törte Kritofferson Audiját. A Safety Car-szakaszt követően

Liuzzi számára így az ötödik hely is elég volt a bajnoki címhez – pontosabban elég lett volna, ha a pálya egy másik pontján a mögötte autózó Andrea Larini át nem vágja a sikkant, és az ex-F1-es Mercedesese elé fordulva szét nem bombázza annak hűtőjét, valamint friss keletű bajnoki esélyeit. Johan Kristoffers-

son szája így fél órán belül görbült előbb sírásra, majd bajnokokhoz méltó nevetésre, a balesetért egymást hibáztató Liuzzi és Larini között pedig még lapzártakor sem csitult el az internetes sajtóban dúló nyilatkozatháború.

**A BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE**

Johan Kristoffersson	185
Vitantonio Liuzzi	181
Thomas Biagi	161
Gianni Morbidelli	128
Francesco Sini	92

**VDS GT 001-R**

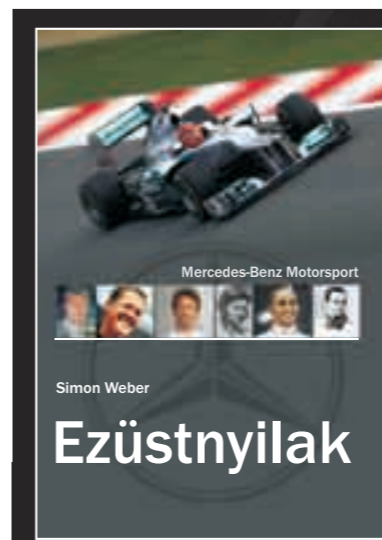
**Kinek a pap, kinek a a...**

Van Der Straten: a családnév nem csak Belgium dúsgazdag arisztokratáinak sorában cseng ismerősen, hanem a nemzetközi GT-sport világában is. Marc van der Straten csapata (Marc VDS) a Blancpain Endurance Series élményébe tartozik (BMW Z4, tabella 2. hely), míg unokabátyja, Rafael nevét különböző hosszú távú versenyek – mint pl. a korábbi hungaroringi 12 órás – kapcsán ismerhetjük csapatvezetőként. Az 1954-ben alapított, és az évtizedek során szinte minden földrészén szerencsét próbáló



VDS Adventures már az év elején bejelentette, hogy új típusú kívánja felváltani a korábban használt GT4-es és GT3-as Ford Mustangokat, azt azonban senki sem hitte volna, hogy Rafael

van der Straten egy saját konstrukcióval jelenik meg – terveit szerint nem csak a versenypályán, hanem (22 darab szériapéldány erejéig) az autószalonokban is. A képen látható újdonságot bizonyára nem szépségversenyre szánta tervezője, a belga Tony Gillett – akinek Gillett Vertigo Streiff nevű „lapostetvére” az FIA GT1-világbajnokság közelmúltja emlékeztet bennünket – ám a kocsik versenyképességéről csak a februári dubai 24 órás versenyt követően alkothatunk véleményt. A Vertigótól örökölt műszaki megoldások, valamint a nehéz, 4,2 literes, 480 lóerős Maserati V8-as erőmű miatt „látatlanban” egyelőre még csak a kétkedők tábora gyarapodik...



**MEGJELENT!**  
**A Mercedes-Benz**  
**versenycsapatának története**  
**1894-től napjainkig**

Megrendelhető közvetlenül a kiadótól: [www.adlibrum.hu/Mercedes](http://www.adlibrum.hu/Mercedes) vagy a [mercedeskonyv@gmail.com](mailto:mercedeskonyv@gmail.com) címen



# Pedrosa elvesztette

Motegi, Sepang, Phillip Island: Minden cím elkelt

Habár csak november második hétvégéjén ér majd véget a MotoGP 2012-es szezonja, mégpedig a valenciai évadzáró futammal, sok tétje már nemigen van az utolsó versenynek.

SZÖVEG: FORGÓ JÁNOS ARIEL, PERUSZA PÉTER (P1RACE.HU) • FOTÓ: GYÁRTÓK



Öröm a Yamahánál: Lorenzónak nyernie sem kellett, a vb-cím immáron másodszer így is az övé lett

Mondjuk ezt azért, mivel mindhárom kategóriában elkelt már a világbajnoki cím. A malajziai Sepangban Sandro Cortese lett a Moto3 legjobbjá, Phillip Islanden pedig Marc Marquez (Moto2) és Jorge Lorenzo (MotoGP) is megünnepelhetette az elsőségét. Talán ez is rávi-

lágít arra, hogy mennyire fontos és eseménydús volt az október hó a gyorsasági motoros világbajnokságon, hiszen egymást követően három távol-keleti nagydíjat is rendeztek.

A mezőny először Japánba látogatott, ahol a legnagyobbak között Dani Pedrosa, a Honda

hazai pályáján szerzett nagyszerű győzelmet. Igaz, hogy az ezt követő malajziai viadalon is a spanyol pilóta volt a leggyorsabb, ám miután a pontverseny élén álló honfitársa, Jorge Lorenzo rendre a második helyen ért célba, ezért Pedrosa tíz pontnál többet nem tudott hozni az

egyébként magabiztos előnnyel vezető yamaháson. Köszönhetően a 2010-es világbajnok ki-egyensúlyozott teljesítményének, Dani Pedrosa Ausztráliában mintegy kényszerhelyzetbe került, mivel csak egy győzelemnek köszönhetően tarthatta volna életben bajnoki esélyeit. A Repsol Honda spanyol motorosának a pechére azonban bombaformában volt a hazai futamát teljesítő Casey Stoner is, így a 26-os rajtszámmal versenyző pilótának nem csak Lorenzóval, de saját csapattársával is meg kell volna küzdenie.

Így utólag úgy tűnik, hogy ez a nyomás kicsit talán sok volt Pedrosának, ugyanis a verseny során az egyik kanyart elmérte és bukott, így egyúttal le is mondhatott az áhított címről. Ennek köszönhetően persze Jorge Lorenzo megszerezte pályafutása második királykategóriás, összesen pedig negyedik világbajnoki címét, hiszen 2006-ban és 2007-ben, az akkor még létező 250-es géposztályban is a spanyol motoros volt a legjobb.

## Magyarok

Még október első hétvégéjén véget ért a Superbike 2012-es szezonja, ezzel pedig a sorozatban szereplő magyar versenyzők is pihenőre vonultak, illetve egyúttal megkezdték a felkészülést a következő esztendőre. A Supersportban szereplő Tóth Iminek, Németh Balázsnak és Talmácsi Gábornak nagyszerűen zárult az év, hiszen a tizenharmadik, tizenkettedik és kilencedik pozíciókban érték célba a Francia Nagydíjon. Sajnos a Superstock1000-ben vítezkedő Győrfi Alen számára igen pechesen alakult a zárófutam, mivel már az első körben

bukott, és nem is tudta folytatni a viadalt. Alennek azonban úgy néz ki, hogy jövőre lesz még lehetősége bőven javítani, ugyanis 2013-ban is a Superstock1000-ben húzza majd a gázt az Adrenalin H-Moto Team versenyzője, azonban azt egyelőre még nem tudni, hogy csapata mely márka mellett teszi le a voksát. Ezzel szemben Talmácsi, valamint a Team Tóth két versenyzője (Tóth Imi és Németh Balázs) Hondával folytatja majd. Talmácsi Gábor és csapata, a ProRace Team október 10-én a Hungaroringen

egy exkluzív sajtótájékoztató keretében belül árulta el, hogy jövőre is együtt dolgoznak majd, egyszóval világbajnokunk 2010 után most új-fent teljes motoros szezont teljesíthet. A ProRace csapatfőnöke és egyben tulajdonosa, Milos Cihak elmondta, hogy a top5-öt veszik célba, aminek megvalósításához néhány dobogós hely is szükséges lenne. Ami pedig a Tóth-csapatot illeti: Németh Balázs hivatalosan még nem írt alá a magyar alakulathoz, azonban a Team Tóth egyértelműen számol a fia-

tal pilótával a következő évre vonatkozóan. Ennek értelmében 2013-ban is változatlan felállásban szerepelne a Supersport egyetlen magyar csapata, akik nem mellesleg az új motorblokkok vásárlásában látják az előrelépés lehetőségét. Lapunknak tett nyilatkozatában például ifj. Tóth Imre kiemelten beszélt az új, nullkilométeres alkatrészekről, mint a fejlődés kulcsáról. Ehhez azonban kétségkívül elengedhetetlen a nagyobb szponzori háttér, így a tél folyamán a Team Tóth megpróbál majd több támogatót szerezni.



### Információ

1088 Budapest, Rákóczi út 1-3.  
www.flytap.com vagy (1) 235 7891

LISSZABON...  
MIÉRT IS NE?

KÖZVETLEN JÁRAT  
MÁR

59 900 FT-TÓL



### TOVÁBBI ÚTI CÉLOK

MIAMI, NEW YORK  
RIO DE JANEIRO  
ZÖLD-FOKI-SZIGETEK



Eredmények	Eredmények
<b>Motegi</b>	<b>Phillip Island</b>
1. Dani Pedrosa	1. Casey Stoner
2. Jorge Lorenzo +4,275	2. Jorge Lorenzo +9,223
3. Alvaro Bautista +6,752	3. Cal Crutchlow +14,570
4. Andrea Dovizioso +16,397	4. Andrea Dovizioso +23,303
5. Casey Stoner +20,566	5. Alvaro Bautista +23,432
<b>Sepang</b>	<b>A világbajnokság állása</b>
1. Dani Pedrosa	1. Jorge Lorenzo 350
2. Jorge Lorenzo +3,774	2. Dani Pedrosa 307
3. Casey Stoner +7,144	3. Casey Stoner 238
4. Nicky Hayden +10,518	4. Andrea Dovizioso 208
5. Valentino Rossi +16,759	5. Alvaro Bautista 165

# MEGELŐZHETI A BAJT, hiszen most fillérékért javíthatat!

**A LEGOLCSÓBB  
MÁRKAFÜGGETLEN SZERVIZ!  
Olajcsere már 5 700 Ft-tól  
Javításra 1 év garancia!  
Futómű beállítás,  
gumiszerelés-centrírozás,  
riasztó-központizár beszerelés,  
autó-hifi, klímajavítás-tisztítás  
AUTÓVILLAMOSSÁGI JAVÍTÁSOK  
MOTORDIAGNOSZTIKA  
ÉS HIBAKÓD KIOLVASÁS  
GARANCIÁLIS-GARANCIÁN TÚLI  
SZERVIZELÉS MINDEN TÍPUSRA  
EREDETISÉGVIZSGA**

**LAKATOS – FÉNYEZŐ ÜZEM  
Helyszíni kárfelvétel minden  
típusra!  
Fényezésre 2 év garancia!  
Javítás idejére berautó  
kedvezményes áron!  
Szélvédőcsere  
ALKATRÉSZELEADÁS  
Alkatrész árakból akár 50%  
kedvezmény!  
BIZTOSÍTÁSKÖTÉS  
(KÖTELEZŐ-CASCO)  
AUTÓMOSÁS-TAKARÍTÁS**

**MŰSZAKI VIZSGA  
minden típusra  
akár 1 órán belül!**

## Mi lesz veled, MotoGP?

Gyártók a promóter ellen

Változás kell, ez nem kérdés. A királykategória versenyei rendre unalomba fulladnak, izgalmat csak az esések okoznak, és ez – legyünk őszinték - nem vet túl jó fényt a MotoGP-re. Mi lehet a megoldás?

SZÖVEG, FOTÓ: KOVÁCS NIKI



Vita a boksztucában: vajon sikerül közös nevezőre jutnia a sportág főszereplőinek?

A nézőszám csökken a helyszíneken és a televíziókészülékek előtt is, amit a MotoGP mindenható ura, Carmelo Ezpeleta nem néz, és nem is nézhet ölbé tét kézzel. Javaslati azonban nagyon messze állnak a gyártók szövetségének (MSMA) érdekeitől, így fordulhatott elő, hogy az Aragón Nagydíj hétvégéjén Ezpeleta igen hangos szóváltásba keveredett Shuhei Nakamotoval, a Honda versenyrésztelének igazgatóhelyettesével, aki már a kivonulással fenyegetőzik. Ám amikor Nakamoto-san megpendítette a MotoGP-ből való kilépés gondolatát (gondolva, hogy a WSBK-ban majd remek helyük lesz), még nem tudta, hogy pár nappal később a menekülő-útvonal is Ezpeleta kezébe kerül...

A Bridgepoint befektetői társaság, amely 2006 óta birtokolja a Dornát, és tavaly a Superbike Világbajnokságot birtokló Infrontnak is a tulajdonosává vált, most úgy döntött, hogy a két sorozatot egy kalap alá veszi a jövőben, ezt a kalapot pedig a Dorna viseli, a fejek feje pedig természetesen Carmelo Ezpeleta lesz.

Hogy ez milyen változásokat jelent majd a WSBK-ban, még nem tudni. Jövőre valószínűleg még nem érzékelünk nagy dolgokat,

az igazi újítások, ha lesznek, 2014-ben jöhetnek majd. Kérdés, hogy a spanyol vezérnek érdekében áll-e javítani a másik sorozat meglévő hiányosságain, és tovább erősíteni egyetlen konkurenciáját. De ami még nagyobb kérdés, hogy az új felállás milyen hatással lesz majd a Honda „B” tervére? Tud-e olyan lépéseket tenni Ezpeleta, amivel esetlegesen sarokba tudja szorítani a japánokat, és ezáltal győztesen tud kijönni a jelenlegi ellentétből?

Az ellentét nem idej. A Dorna már tavaly ultimátumot adott a gyáraknak, hogy találjanak megoldást a költségek csökkentésére. Ha pedig nem sikerül, akkor ők fognak beavatkozni. Az valóban tarthatatlan állapot, hogy ha nem vezettek volna be a CRT motorokat, tizenketten köröznének a pályákon, így viszont olyan, mintha két teljesen más kategóriát engedtek volna össze. A motorok közti különbség nem csak a versenyeket nem teszi nézhetőbbé, de a nagy sebességkülönbség sokszor még veszélyes is.

A CRT valóban egy jó út, de közelebb kell hozni őket az igazi MotoGP-s vasakhoz. Ennek egyik kulcsa lehet az egységes ECU (elektronikus vezérlőrendszer), ebben gondolkodik a Dorna.

Hiszen éppen az elektronikai fejlesztésekkel szaladtak el a gyárak a magáncapatokhoz képest, ezt a különbséget pedig lehetetlen behozni, legyen szó a költségekről vagy az eredményekről. Az egységes ECU-val a CRT-eket közelebb lehet hozni a valódi prototípusokhoz.

Azonban amióta 2002-ben megszűnt a régi királykategória, azaz véget ért az 500-as éra, és áttértek a mostani négyütemű MotoGP formátumra, a gyárak már nemcsak a marketing-büdzséből, hanem a fejlesztésre szánt keretből is finanszírozzák a versenyzést.

Ha bevezetik az egységes központi elektronikai vezérlést, a gyárak eleshetnek a fenti finanszírozási formától, ami csak egyet jelenthet, távoznak a gyorsasági motoros világbajnokságból.

Nem ez lenne az első ilyen eset a sportág történetében, hiszen 1969-ben a Honda mellett a Yamaha és a Suzuki is elhagyta a bajnokságot, amikor a szabályok gátolták a műszaki szabadságukat, éppen azért, hogy ne szaladjanak el a költségek.

A háború már zajlik, kérdés, hogy lesz-e béke, és ha igen, mi szerepel majd a paktumban.

„A MotoGP jelen pillanatban egy technikai harc, ami nem vezet sehová” – mondta Ezpeleta.

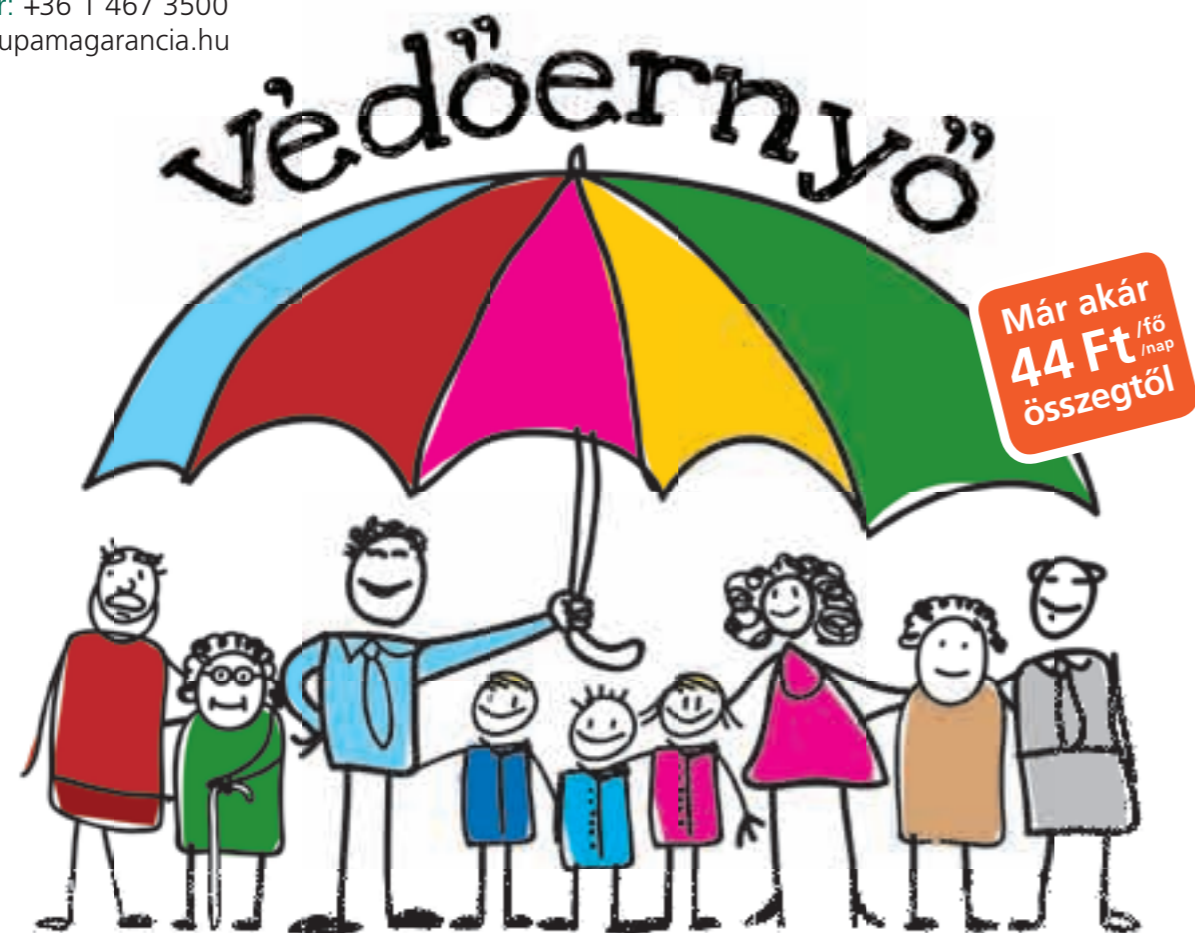
Bármi is lesz a megoldás, annak a valenciai hétvége során ki kéne derülnie, hiszen úgy nehéz a gyáraknak és a csapatoknak tervezni, hogy nem tudják, mik lesznek a 2014. évi szabályok. Nakamoto-san egyébként már sokat tett azért, hogy teljesítse a Dorna elvárását, ami egészen pontosan arról szólt, hogy legyen olyan csomag, aminél egy privát csapat éves szinten 1 millió euróért hozzájut egy motorhoz, teljes anyagköltséggel együtt. A Hondánál éppen ezért 2014-től megint lesz production racer, azaz az RC213V-nek lesz egy leegyszerűsített változata, amit a fenti összegért kínálnak, teljes alkatrészcsomaggal.

A Yamaha, amely eddig nem szólalt meg a csatározás kapcsán, szintén gondolkozott a megoldáson. A Hondától eltérően azonban nekik eszük ágában sincs legyártani és eladásra kínálni az YZR-M1-nek még az egyszerűsített változatát sem, azonban a blokkot és a hozzá tartozó elektronikai csomagot lízing formájában az érdeklődő csapatok és vázgyártók rendelkezésére bocsátanák.

„Nem lesz egységes ECU 2014-től. A Dornának először az MSMA-val kell megvitatni a technikai szabályváltoztatásokat. Ötéves szerződésünk van a Dornával, ami 2016-ban jár le, és speciális záradékokat is tartalmaz. A szerződés értelmében a Dorna a belegegyezésünk nélkül nem tud semmit sem csinálni” – keményített be Nakamoto-san.

Hogy ebből milyen konszenzus születhet? A MotoGP életben maradásának reményében csak annyit mondhatunk: reméljük, még idén kiderül...











Már akár  
**44 Ft** /fő  
/nap  
összegtől

## 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



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 panaszaiakkal 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.

### Lány

Név: Szentesi Henrietta

Kor: 35

Lakhely: Nyíregyháza

Foglalkozás: logisztikus

### Motor

Név: Suzuki Intruder

Gyártási év: 2012

Teljesítmény: 125 LE

Motor: 1783 cm<sup>3</sup>

Fotó: Janics Attila



További képek: Formula.hu

Szentesi  
**Henrietta**  
és a Suzuki Intruder

# Pontegyenlőség

Nyáregyháza: A HTS és a KTM Kecskemét nagy csatája

A hazai motokrossz bajnokság utolsó állomása hagyományosan a csapatbajnoki forduló. Az eseményt idén az időjárás is megtisztelte: gyönyörű napsütés fogadta a mezőnyt. Az izgalmak csak ráadást jelentettek.

SZÖVEG, FOTÓ: VARGÁNÉ M. ÉVA, VARGA ZOLTÁN WWW.MXFOTO.HU



A versenyen szinte mindenki ott volt, aki a hazai motokrosszban számít. Az első futamon Németh Kornél (KTM Kecskemét) a mezőny közepére csúszott vissza, és többször is hibázott, végül azonban hatalmas iramot kezdett el dikálni és megnyerte a futamot Szvoboda Bence (HTS Team I.) és Czúni László (KTM Kecskemét) előtt. A második futam simább menet volt Németh számára, a rajtot egyértelműen ő nyerte, a verseny további részében pedig magabiztosan haladt az élen. A második helyet sokáig Czúni tartotta, de Szvoboda Bence végül el tudott menni mellette, amivel biztosította második helyét. Az eredményeket követő összesítés során kiderült, hogy a HTS Team I. és a KTM Kecskemét ugyanannyi, 25-25 pontot gyűjtött a két forduló alatt, ám a szabályok szerint a második futamon elért jobb eredményeket kellett figyelembe venni, ez alapján pedig 2012-ben a HTS I. nyerte a csapatbajnokságot a KTM Kecskemét, és az OKR KTM Rede előtt. Negyedik helyen a HTS Team II., ötödiken pedig a SIC Yamaha Fehér csapat zárt.

## Nemzetek krossza

Idén 33 ország nevezte legjobb 3 versenyzőjét a Motocross of Nations-re. Az esélylatolgatások szerint az amerikai versenyzők mellett a házigazda belga, a szintén nagyon erős francia, és nem utolsósorban két-két stabil versenyzővel a német és holland csapatot tartották esélyesnek a trófea megszerzésére. A magyaroknak az „A” csoportba jutás jelentett volna nagy áttörést, de már a kvalifikációs futamokon akadtak gondjaink. MX1-ben Szőke Márk a 29., MX2-ben Hugyecz Erik esett és a 31., MX Openben Németh Kornél motorhiba miatt kényszerült feladni versenyt, így a 32. helyen végezett. Innentől már csak a „B” fináléban reménykedhettünk, és ugyan vasárnap délelőtt a srácok megtették mindent (Németh Kornél az igen előkelő negyedik helyen, Hugyecz Erik köröken keresztül a tizenkettedik hely körül motorozott, majd egy újabb esés miatt feladni kényszerült futamát, Szőke Márk a huszonhatodik

helyen hozta be motorját), nem jött össze a bravúr, az ellenfelek közül Új-Zéland került az elit döntőbe. A háromversenyes erőpróba után aztán a németek örülhettek a legjobban (25), mögöttük a belgák (29) és az amerikaiak (39) végeztek. A további sorrend: Hollandia (44), Olaszország (45), Franciaország (47), Észtország (56), Nagy-Britannia (56), Portugália (80), Ausztrália (83).



# Furcsa szezon(zárás)

Slovakia Ring és Pannonia Ring

A tavalyi gyorsasági motoros magyar bajnokság kurtán-furcsán ért véget, mivel az utolsó két verseny, amelyeket a Hungaroringen rendeztek volna meg, a pályalicensz hiánya miatt elmaradt. Idén nagy reményekkel és kölcsönös ígéretekkel indult az évad, melynek a vége ezúttal ha kurta nem is, de furcsa lett.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: GÉMESI

Az utolsó két megmérettetésre idén szintén a mogyoródi pálya volt kijelölve, a szeptember eleji ráadásul egyttal Alpok-Adria bajnoki futam is lett volna. De 30 nappal a verseny előtt a Slovakia Ringre módosult a helyszín. Augusztus közepén pedig a magyar bajnokság naptára is megváltozott, így az utolsó két futam a szlovák pályán, majd október közepén a Pannónia-ringben zajlott.

A Superbike kategóriában Sárkány Dezső távollétében már csak Kispataki Viktornak és Rizmayer Gábornak maradt esélye a bajnoki címre. A kettejük között zajlott hatalmas csatából végül Rizi jött ki jobban, aki a célra fordítóban előzte meg Viktort, így a futamgyőzelem mellett a végső cím is az övé lett.

A Supertstock600-asoknál a verseny felében egy hölgy, Kovács Niki vezetett, de végül az edzéseken is jobban teljesítő Tarjányi Ádámot intette le elsőként a kockás zászló, aki ezzel az év végi dobogó harmadik fokára is felállhat majd Kurucz Ferenc mögött.



## Husqvarna: Ismét az élmezőnyben

Egy nagyon sikeres Marokkó Ralin van túl a Speedbrain Husqvarna ralis csapata. Joan Barreda, a csapat sztárpilótája a nagyszerű második helyen zárta a versenyt, Paulo Goncalves és Matt Fishpedig az ötödik és a nyolcadik helyen értek célba, ami szintén megsüvegezendő teljesítmény. Barreda az egész verseny alatt kiemelkedően nyújtott és végig nagyon gyors volt, amit mi sem bizonyít jobban, mint hogy mindössze pár perces hátrányban ért célba a győztes, sokszoros Dakar-győztes francia Cyril Despres mögött.



# Loeb címe és Hirvonen elsősége



Francia és Olasz Rali: Dupla Citroen-siker

Loeb kilencedik bajnoki címét is begyűjtötte hazai raliján, a francia futamon, míg csapattársa, Hirvonen Olaszországban nyerhetett a világbajnok konstruktőr segítségével.

SZÖVEG, FOTÓ: AMBER PR



„A Ford-armadának nem sok oka volt az öröme.”



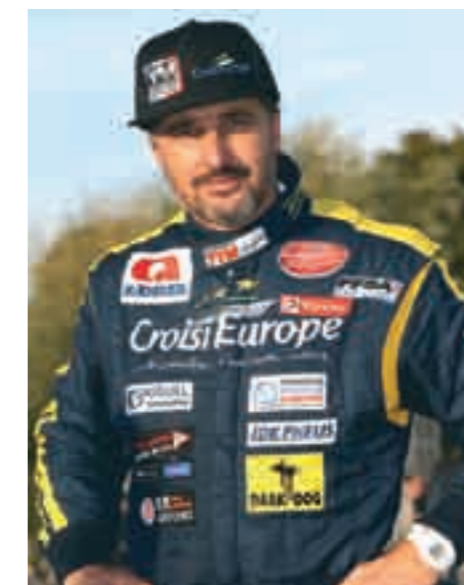
Mivel Loeb 2013-ban mindössze néhány ralin vesz majd csak részt, így ennek a világbajnoki címnek még nagyobb az értéke, hiszen valószínűleg ez az utolsó számára. Franciaországban lett volna az utolsó alkalom arra is, hogy riválisai versenyben előzzék meg a francia klaszist, de ez már nem fog összejönni számukra. Loeb és csapata maradéktalanul boldog lehet, hiszen a Citroen is megszerezte a konstruktóri világbajnoki címet Strasbourgban.

„Hihetetlen. A rali elején megálmodtuk ezt a pillanatot, ami már két éve is megtörtént velünk. Ismét megszereztünk egy győzelmet és a világbajnoki címet ezek előtt a csodás emberek előtt. Lehetetlen ennél jobbat elérni, ez az álom egész hétvégén a rajongóink szeme előtt lebegett. Nem hittük el, hogy milyen jó a hangulat itt két éve, akkor is és most is fantasztikus” – nyilatkozta meghatódva az immár kilencszeres világbajnok ralis klaszisz.

A dobogó két maradék helyén a fordos Jari-Matti Latvala és Loeb márkatársa, Mikko Hirvonen végeztek. Bár mindketten kitűnő eredményt nyújtottak az aszfaltos futamon, egyikőjük sem tudta igazán megszorongatni a hazai vizeken evező Loeb-öt. Kettejük közül Latvala állt közelebb ahhoz, hogy utolérje a 38 éves franciát, de szombat reggel hibázott, és ezzel elszállt minden reménye a Ford

finn pilótájának, így kénytelen volt beérni az ezüstérmes hellyel.

Mikko Hirvonen akkor nyugodhatott meg végleg, mikor az öt üldöző Petter Solberg karambolozott Fordjával szombat reggel, mert ekkor már rivális nélkül maradt a bronzérmes helyen. A Citroen Junior csapatában versenyző Thierry Neuville pályafutása legszebb ered-



A francia versenyen Yvan Muller is rajthoz állt egy Mini WRC-vel, amellyel a 14. helyen zárt

ményét érte el a negyedik helyével. A belga pilóta sokáig a dobogós helyezettekre is vesztélyt jelentett, de később egy megpördülés és egy büntetés miatt sok időt és pozíciókat veszített. Az utolsó nap a többszörös gyorsasági szakaszgyőzelmek segítettek vissza a negyedik helyhez úgy, hogy közben Mads Östberget és Dani Sordót is megelőzte a fiatal tehetség.

Östbergnek így az ötödik hely jutott, míg Sordo – a tavalyi Francia Rali második helyezette – autójának törött szervókormányja miatt kénytelen volt feladni a ralit. A hatodik helyet Ott Tanak gyűjtötte be, ráadásul a fiatal észt pilóta lett a meglepetés Power Stage-győztes is, ezért ő kapta a három bónuszpontot. Tanakot márkatársa, Jevgenij Novikov követte a hetedik helyen, majd a minis Chris Atkinson következett.

★★★  
Két hét múlva a győztes személye változott, de az autó maradt: Hirvonen nyert Olaszországban a világbajnok konstruktőr segítségével, így a második számú pilóta begyűjthette idej első győzelmét. Ezzel az ex-fordos második helye is biztossá vált az egyéni ponttáblán. A meglepetés második és harmadik helyezett az M-Sport két pilótája, Jevgenij Novikov és Ott Tanak lett. Loeb és a jövőre a Volkswagenhez igazoló Jari-Matti Latvala célba sem ért. ➔

## IRC

Nasser Al-Attiyah magabiztos győzelemmel fejezte be az IRC sorozat legutolsó futamát. A katarai versenyző első napi előnyét több mint kétszeresére növelte azzal az Andreas Mikkelsennel szemben, aki a sorozat bajnoka lett az idei évben. A széria legjobbjára a nap elején még úgy kelt fel, hogy megszorongatja fordos versenytársát, ám végül nem akart Fortuna a pilóta mellé szegődni – a defekt ismét nem kerülte el, amely mellett a felfüggesztéssel is adódtak problémák. A nap végére a norvég színekben pompázó Skodát már nem Mikkelsen irányításában láthattuk, hanem navigátora, Ola Floene vette át a szerepét. A csapat e gesztussal köszönte meg az eddigi munkáját.



Hirvonen végre nyerhetett: miután világbajnok csapattársa idő előtt búcsúzott, a finn pilóta behúzta magának az olasz futamot

74-75



Loeb elégedett, ennél többet már nem érhet el a raliban

„Nagyon, nagyon jól érzem magam. Ezt a célt tűztem ki a rali előtt, és végül minden jól alakult. Már ötször voltam második ezen a helyszínen, és az, hogy végül nyertem, nagy örömmel tölt el” – szögezte le a versenyző Hironen. S hogy mi történt Hironen frissen kilencszeres világbajnokká avatott csapattársával? Sebastien Loeb még a pénteki nap nyitószakaszán karambolozott és kiesett.

A rali előtt a Rali Világbajnokságból való kiszállását bejelentő gyári Ford csapat nem nyújtott emlékeztetést. Petter Solberg csak a kilencedik lett, a félprivát fordos pilóták is megelőzték őt. Jari-Matti Latvala célba sem ért az első tíz között, melynek eredményeként az egyéni ponttáblán megelőzte őt a most negyedik helyezett Mads Östberg. A norvég tehetség egyébként bármennyire is törekedett arra, hogy a Gallura gyorsasági szakaszon másodsorra is a leggyorsabb legyen s ezzel meg-

nyerje a Power Stage-et és begyűjtse az extra pontokat, egy defekt hátráltatta.

A Volkswagen Motorsport tehetsége, Sebastien Ogier nagy harcot vívott az ötödik helyért Chris Atkinsonnal, de a francia végül megtartotta a helyét a Skoda Fabia S2000-essel. Így az ausztrál kénytelen volt beérni a hatodik helyre és az azért járó pontokkal. A másik Fabiával versenyző Andreas Mikkelsen négyszer is rajthoz állt Szardínián, de most először sikerült – a hetedik helyen – célba érnie. Martin Prokopnak rengeteg problémával kellett szembenéznie, így végül a nyolcadik hely jutott a cseh pilótának. Petter Solberg kiesett pénteken, de miután megnyerte a ralit záró Power Stage-et, bebiztosította magának a kilencedik helyezést. Tizedik, a helyi hős, Luca Pedersoli lett. Nem is rossz ez a ralis veterántól, aki majd 10 éve nem állt rajthoz, s most is egy privát Citroen volánja mögött igyekezett teljesíteni.

**A Francia Rali eredménye**

1. Sebastien Loeb	Citroen DS3	3:32:53,0
2. Jari-Matti Latvala	Ford Fiesta RS	3:33:08,5
3. Mikko Hirvonen	Citroen DS3	3:33:37,1
4. Thierry Neuville	Citroen DS3	3:34:00,3
5. Mads Östberg	Ford Fiesta RS	3:34:09,4
6. Ott Tanak	Ford Fiesta RS	3:35:20,9
7. Jevgenij Novikov	Ford Fiesta RS	3:38:44,6
8. Chris Atkinson	Mini Cooper WRC	3:39:35,4
9. Martin Prokop	Ford Fiesta RS	3:41:39,8
10. Sebastien Chardonnet	Citroen DS3	3:41:52,7

**Az Olasz Rali eredménye**

1. Mikko Hirvonen	Citroen DS3	3:23:54,9
2. Jevgenij Novikov	Ford Fiesta RS	3:25:15,5
3. Ott Tanak	Ford Fiesta RS	3:26:16,0
4. Mads Östberg	Ford Fiesta RS	3:27:37,8
5. Sebastien Ogier	Skoda Fabia S2000	3:28:22,4
6. Chris Atkinson	Mini Cooper WRC	3:29:17,1
7. Andreas Mikkelsen	Skoda Fabia S2000	3:30:07,4
8. Martin Prokop	Ford Fiesta RS	3:33:24,2
9. Petter Solberg	Ford Fiesta RS	3:33:47,2
10. Luca Pedersoli	Citroen DS3	3:44:30,5

**A világbajnokság állása**

Piloták		
1. Sebastien Loeb	Citroen WRT	244
2. Mikko Hirvonen	Citroen WRT	198
3. Mads Östberg	Adapta WRT	137
4. Jari-Matti Latvala	Ford WRT	133
5. Petter Solberg	Ford WRT	124
6. Jevgenij Novikov	M-Sport Ford WRT	87
7. Thierry Neuville	Citroen Junior WRT	53
8. Ott Tanak	M-Sport Ford WRT	52
9. Martin Prokop	Czech Ford Rally Team	46
10. Sebastien Ogier	Volkswagen Motorsport	41

Gyártók		
1. Citroen WRT		413
2. Ford WRT		281
3. M-Sport Ford WRT		170
4. Citroen Junior WRT		72
5. Adapta WRT		71
6. Qatar WRT		71
7. Mini WRC Team		26
8. Brazil WRT		20

# IRC-menő

Bujdos szép eredményt ért el a széria utolsó előtti fordulóján

Október közepén rendezték az IRC-szezon utolsó előtti fordulóját, a Sanremo Ralit, amelyen három magyar páros is rajthoz állt. Köztük volt Bujdos Miklós, egy Mitsubishi Lancer Evo IX-es volánja mögött, mellyel kategóriája második legjobb idejét érte el.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: MAURIZIO BARZAGHI (RALLYAREA.COM)



A Sanremo Rali hagyományosan az egyik legnehezebb verseny az évben, ezért különösen nagy kihívást jelent az indulók számára. Főleg az első napon kijelölt szűk pályák nehezítik meg a versenyzők dolgát. „A pályabejárás

nagyon jó idő fogadott minket. Sikertelenül végeztünk a kijelölt szakaszon, és megállapítottuk, hogy nagyon nehéz pályáról van szó. A shakedown aztán tökéletes alkalmat nyújtott arra, hogy kipróbáljuk az autót, és egy-két

új beállítást is alkalmazunk. Miután ezzel is végeztünk, már csak a rajt járt a fejünkben” – fogalmazott Bujdos.

„Az első gyors nagyon kanyargós és szűk volt, ezért kicsit változtatnom kellett a vezetési stílusomon, de ezután minden rendben éreztünk. A második szakaszon aztán akadt egy kis gondunk. A bal első keréken lefordult a gumi a felniről, és defektet kaptunk. Mondanom sem kell, hogy ez kellő időhátrányt jelentett. Ezt követően úgy döntöttünk, hogy az éjszakai szakaszra kemény gumit rakunk az autóra, és ez jó húzásnak bizonyult. Jól éreztük magunkat a pályán, de mégis kaptunk egy kis hátrányt a többiekől” – mondta a pilóta, aki nem felejtette el megemlíteni azt sem, hogy milyen jó érzés volt látni magyar zászlókat a pálya mentén.

„Reggel, a zárónapon már szélesebb és gyorsabb szakaszok vártak ránk. Sokkal jobban is ment a vezetés, sokat gyorsultunk. Ettől függetlenül nagyon technikás pályáról volt szó, hiszen összesen 990 kanyart számoltunk, 44 kilométeren. Ez a pilótát és a navigátort is nagyon megviseli. Végül sikerült feljönni kategóriánk második helyére, ami elégedettséggel töltött el minket. Az eredmény persze nagyban köszönhető a szervizcsapatunknak, akik igen keményen dolgoztak, és minden gondot sikerült rövid idő alatt orvosolniuk. Megúsztuk komoly technikai hiba nélkül a versenyt, ami mutatja, milyen jól felkészítették az autót” – zárta mondandóját Bujdos Miklós, aki csapattársával együtt nagyon hálás a támogatóinak is. A pilótát a következő megmérettetés Cipruson várja, ahol a szezon utolsó IRC-futamán is rajthoz állnak.



## Albán túra

Idén is megrendezték azt az albániai túrát, amire Borsi Gergő és Nagy Sándor is meghívást kapott. Az összesen 41 főből álló 18 csapat 7 nap alatt teljesítette a közel 3000 km-es távot. A viszontagságos terepszakaszok teljesítésén felül különböző feladatok megoldása nehezítette az útvonal megtételét. Gergő és Sanyi társa a kihívás alatt egy Nissan Navara Pickup terepjáró volt, amely rezzenéstelenül vette az akadályokat, ezzel megkönnyítve a két népszerű műsorvezető sorsát. A szervezők a Balkánturisztól részéről egy jó hangulatú, ugyanakkor sportértékben is magas mércét állító versengést hoztak létre, amelyen minden résztvevő kiélhette kalandvágyát.



# Bajnoki címvédés

Adrenalin Kupa: Murczin nyert Nagykállón

Tavaly az év versenye volt a nagykállói futam, és idén sem volt túl sok panasz a tereprali országos bajnokság hatodik fordulójára: a rendezvény többek szerint visszaidézte a régi szép idők hangulatát. A papírforma sorrend ugyan nem jött be, de ezt a közönség a legkevésbé sem bánta.

SZÖVEG: TEREP-RALLYE.HU • FOTÓ: KUMMER, KOVÁCS-BARNA, JANICS



Pénteken az ünnepélyes rajtceremónia után egy 13 kilométeres szelektívvel kezdődött az Adrenalin Kupa, amely az esélyeknek megfelelően Fazekas Károlynak és Somfai Mátyásnak hozott szakaszgyőzelmet. „Nem mentünk igazán jó időt, a bányában egy kicsit bizonytalanokodtunk, amiben közrejátszott, hogy sokszor úgy szembesültünk a nap, hogy alig láttunk valamit. Azért jöttünk, hogy egy jóízűt autózzunk, holnap már biztosan bátrabban megyünk” – nyilatkozta Fazekas az esti szervízben.

Sporttörténeti eseménynek is tanúi lehetek, akik kilátogattak a helyszínre, ugyanis

nem csupán egy új jármű, de egy új kategória is bemutatkozott a bajnokságban. A tavalyi quados európa-bajnoki ezüstérmes Hangodi Zoltán járművet váltott, és Nagykállóban mutatta be először T3-as versenygépét, ezzel ő lett az első pilóta, aki egy ilyen könnyű buggyval állt rajtba a magyar bajnokságban. A debütálás jól sikerült: Hangodi a harmadik helyen ért célba.

Másfél éves kihagyás után tért vissza a mezőnybe Murczin Zsolt, aki pénteken az ötödik helyre hozta be a Mitsubishit, Varga Imre mögött. Az újonc Kaposi Zoltán a hatodik,



Sólyom Olivér sárga versenygépe egy abszolút negyedik helyet hozott a csapatnak

Horváth „Gombi” Béla a hetedik, Sólyom Olivér a nyolcadik időt autózta, bár néhányan később gyorsajtásért büntetést kaptak, így a sorrend némileg módosult.

Szombaton aztán szinte egész nap vezetett a címvédő. De csak szinte, ugyanis mindössze néhány száz méterre az utolsó szelektív céljától megúszott a piros BMW háta, és némi forgás után a bal oldalára borulva állt meg. „Túl nagy volt az igyekezet, folyamatosan javítani akartunk az időinken. Egyelőre magunk sem igazán tudjuk, hogy mi történt, de megcsúsztunk, megakadt a hátsó futómű, és már repültünk is az út felett keresztbe. Végül az oldalán állt meg az autó, és kiszakadt a bal hátsó futómű. Mivel a kuplungunkkal is baj van, mindkettőt biztosan nem tudjuk megjavítani, így sajnos nem tudjuk folytatni a versenyt” – mondta az ettől függetlenül ismét bajnok Fazekas.

A balatonfürediek kiesése után Lónyai Pál állt az élre. A Bioextra csapat egy eltévedéssel kezdte a napot, utána azonban nagyon rákapcsoltak, és gyorsan behozták az első szelektívén elvesztett négy percet. „Nagyon tetszett az egész nap,



kiválóak a pályák, igazán élvezetes a verseny. Sok kockázatot vállaltunk ma, elég izgalmas volt a nap, de összességében elégedettek vagyunk az eredményünkkel” – értékelt a pilóta.

A második helyre a Murczin Zsolt–Bagics Róbert duó hozta be a Mitsubishit. „Egy csomó mindenre rájöttünk a saját autónkkal kapcsolatban. Délelőtt szétment az egyik gátlónk, de azt sikerült megcsinálni, a délutáni szelektívetek már nagyon élveztük, percek

„Somfai végig vezetve nyerte meg a futamot.”



javultunk saját magunkhoz képest, és a hangulat is egyre jobb már az autóban” – mesélte a versenyző, aki tavaly áprilisban egy horrosztikus baleset után akasztotta ideiglenesen szögére a bukósisakot.

A harmadik helyre kiváló versenyzéssel az első terepralis idényét teljesítő Kaposi Zoltán futott be, tapasztalt navigátorával, Tóth Györggyel. „Minden rendben van velünk és az autóval is. Délelőtt egy kicsit óvatosan kezdtünk, délután igyekeztünk gyorsulni, de jelenleg az autó még többet tud, mint én” – mondta a versenyző.

A dobogóról éppen csak leszorulva a Sólyom Olivér–Galbács Mátyás páros következett. „Még délelőtt elment a kettes a váltónkból, és a napközbeni szervízben nem tudtuk kicserélni. Végül egészen jól bírta a délutáni gyorsokat, bár főleg a mély homokban elég nehéz volt kettes nélkül versenyezni, úgyhogy örülnék neki, hogy bent vagyunk a napi célban” – nyilatkozott Olivér.

A Varga Imre–Szegedi Ferenc páros sokáig kiváló időket autózott (az első szelektívét meg is nyerték), azonban délután utolérte őket a technika ördöge: kuplungprobléma miatt a délutáni szelektívetek közül kettőt nem tudtak teljesíteni, így, bár folytatják a versenyt, többórás hátrányba kerültek riválisaikhoz képest.

Még két nagy vesztese volt a napnak. Horváth „Gombi” Béla Dodge Dakota Mercedesben a motor ment tönkre, Hangodi Zoltán T3-as Klement Mosquitójában pedig a kuplung adta meg magát, egyikük sem tudta folytatni a versenyt.

A motoros-quados kategóriában Somfai Mátyás megőrizte első helyét Heiszler Károlylyal szemben. Somfai délelőtt kissé óvatosan kezdett, nem is volt elégedett a saját teljesítményével, azonban délután jelentősen javított időeredményein. Heiszler délelőtt eltévedések miatt vesztett sok időt, amit a nap második felében már nem sikerült behoznia.

Vasárnap aztán újabb meglepetés következett: Lónyai Pál elment az első hajtás, így Murczin állt az élre, mögötte a negyedik versenyt teljesítő Kaposival, ➔





Lónyaiék nem sokon múlt a futamgyőzelmük, ám a technika megtréfálta a csapatot

akit gyorsan ki is zártak a végellenőrzés során szabálytalanság miatt. Lónyaiék így az ezüstérmes pozíciónak örülhettek. A Varga Imre-Szegedi Ferenc páros versenyére a szombati kipufogóprobléma és az ebből eredő forfajt erősen rányomta a bélyegét: vasárnap már csak becsületből mentek, igaz, egyáltalán nem rosszul, sőt: jutalmuk egy abszolút harmadik hely lett.

A Sóllym Olivér-Galbács Mátyás duó vasárnap sem örülhetett felhőtlenül, annyit módosult a helyzet, hogy az első szelektíven végképp megadta magát a váltó: immár nem

egy fokozat hiányzott belőle, hanem ennyi maradt. Nem volt mit tenni, beevickéltek a szervizparkba, és igyekeztek olyan gyorsan lebonyolítani a cserét, hogy még vissza tudjanak állni az utolsó két szelektívra. Sikerült, s végül egy abszolút negyedik hely lett a kintartás jutalma.

A motoros-quados kategóriában Somfai Mátyás gyakorlatilag végig vezetve nyerte meg a futamot, s ezzel ő lett a nagykállói verseny eddigi rövidke történetének első duplázója. „Élvezetes hétvége volt, nagyon jól éreztem magam. Ezúton szeretnék elnézést kérni azok-

tól a szurkolóktól, akiknek a verseny közben nem tudtam visszaintegetni, és üzenem nekik, hogy köszönjük, hogy ott voltak a pályák mellett!” – nyilatkozta a célban Somfai.

Mivel a szeptemberi Internext Ralit a szakági bizottság törölte a magyar bajnokságból, a Baja Slovakiát pedig engedélygondok miatt nem rendezik meg, a nagykállói Adrenalin Kupával véget ért a Tereprali Országos Bajnokság jubileumi, huszadik szezonja. A bajnoki címet az autósoknál a Fazekas Károly-Horn Albert páros, a motoros-quados kategóriában pedig Somfai Mátyás szerezte meg.

A bajnokság végeredménye	
<b>Autó</b>	
1. Fazekas Károly-Horn Albert	146
2. Lónyai Pál-Garamvölgyi Zoltán / Gyulai Eszter	110
3. Zapletal Miroslav-Maciej Marton	100
4. Korda Erik-Tóth György / Czeglédi P. / Fábrián Cs.	95
5. Porizek Zdenek-Sykora Marek	80
6. Varga Imre-Szegedi Ferenc	72
7. Szalaj Balázs-Bunkoczi László	63
8. Pelc Josef-Pelcova H3 Evo	52
9. Sebestyén Sándor-Bognár József	53
10. Murczin Zsolt-Bagics Róbert	40
<b>Motor/quad</b>	
1. Somfai Mátyás	236
2. Heiszer Károly	150
3. Hodola Richárd	126
4. Fekete László	80
5. Marczinek Zsolt	76
6. Horváth Laller	72
7. Nyeste Róbert	45
8. Dr. Gerencsér / Dr. Horváth Andrea	30
9. Hangodi Zoltán	24
10. Mojzes József / Mojzes Dániel	4



# Dobogós befejezés

Varga Imrét a technika hátráltatta, mégis harmadik lett

A Varga Racing Team párosa, Varga Imre és Szegedi Ferenc jól kezdett a 2012-es Adrenalin Kupán, Nagykállón, de a technika ördöge ezúttal is kibabrált velük. Ők azonban nem adták fel, és egy remek versenyzést és hajrát bemutatva felállhattak a forduló dobogójára. A zárófordulóról a pilótát faggattuk.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: JANICS, KBK



## Mi történt?

A másodjára sorra kerülő, egyben a három kör első szakaszának vége előtt az autó kipufogója nemes egyszerűséggel úgy döntött, hogy nem folytatja tovább a versenyzést velünk, és eltört. A hiba mértékének tudatában, azt bevállalva kellett folytatnunk a további küzdelmeket.

## Hogyan kezdődött számotokra a nagykállói hétvége?

A prólogot ismét a homokbányában rendezték, amit személy szerint nagyon szerettek, és az autónak is feküdt. Jó eredményt értünk el, és ez a forma kintartott a szombati nap első három szelektív szakaszán is. Kifejezetten jó időket mentünk, ezért volt fájó, hogy aztán ismét önhibánkon kívül veszítettünk időt.

Arról is lehetett hallani, hogy többen megóvták az eredményeket, és zavar támadt a verseny leintését követően. Mi az igazság ebből?

Alapból egy kis létszámú mezőny vágott neki a nagykállói futamnak. Nyolcan indultunk. Azt azonban szeretném tisztázni, és ez nagyon fontos, hogy a verseny közben és a végén senki nem nyújtott be óvást senki ellen. A felügyelőtestület felé kizárólagosan észrevételeket tettek az érintettek. Szerény véleményem szerint a nem egyértelműen leírt szabályok vezethettek odáig, hogy ezeket eljuttatták a hivatalos személyeknek.

## Az idei szezon véget ért. Milyen elképzelésekkel várjátok a következőt?

A következő év még kidolgozás alatt áll, és legfőképpen a finansziális oldalát kell még részletebben megvitatni. Remélem a támogatóink kitartanak mellettünk, hiszen idén is nekik köszönhetjük, hogy minden versenyen ott lehettünk. Nélkülük nem ment volna, és persze a szurkolóink nélkül sem. Jövőre szeretnénk ismét minden magyar bajnokin elindulni, és tervezzük néhány nemzetközi esemény meglátogatását is.

Az Autós Gyorsasági Bizottság együttműködésében a Vöröskereszt Budai Régiójával, az S20 Humanitarian Racing-el, a Zöldhajtás Produkcióval, Greensite International Zrt.-vel, AC2000 Kft.-vel és a Hungaroring Zrt.-vel egy új kezdeményezést valósított meg, melynek keretén belül a rendezvény minden résztvevője és a kilátogató nézők által generált károsanyag-kibocsátást zöld beruházások használatával ellensúlyozták.

**Zöld hajtás**  
Fenntarthatósági és alternatív autós magazin  
www.zoldhajtás.hu

**Sponsors:** B!, XLAVINA, Ride, Art, s20, TT RISK, HARUM INVESTMENT ZRT., SYBASE, BEST MEDIA, ARKUS, Szil COMI, Professzionál, SRT, PAPER, MOB X, R40, 106, DUBO, CREW AGENCY.





# Sikeres finálé

Lónyai–Garamvölgyi: Elmaradt a bravúr, de elérték a célt

Az igazi bravúr, az első futamgyőzelem ugyan elmaradt, de kitűzött céljait sikerrel teljesítette a Bioextra GarZone Racing párosa, Lónyai Pál és Garamvölgyi Zoltán. Az Országos Tereprali Bajnokság T1.1.2 géposztályának bajnoki címe mellett az abszolút értékelésben a második helyen végeztek.

SZÖVEG, FOTÓ: SZÁNTÓ FRIGYES



A nagyállói Adrenalin Kupa befejező napja több szempontból is rendkívüli jelentőséggel bírt Lónyai Pál és Garamvölgyi Zoltán számára. Az első két napon mutatott kiváló teljesítményüknek köszönhetően vasárnap már nem csak kategóriájuk bajnoki címe és az abszolút második hely volt a tét, de karnyújtásnyira kerültek pályafutásuk első futamgyőzelmének megszerzéséhez is. Az első helyről vághattak neki a vasárnapi pályáknak, és a nap nagy részében minden a legnagyobb rendben zajlott, hiszen három szakaszból kettőt meg-

nyertek, előnyüket pedig egészen a legutolsó szelektív rajtjáig őrizni tudták.

Azonban a kőkevény nagyállói pályák a Bioextra GarZone Racing Nissanját sem kímélték, és alig 30 kilométerre a céltól a differenciálmű megadta magát. „Úgy látom túl nagy kihívást jelentettek ezek a pályák a terepralis autóknak”

– kezdte összegzését Lónyai Pál, utalva arra, hogy a mezőnyből mindössze két versenyautó teljesítette csont nélkül a teljes versenytávot, de ebből is az egyiket a felügyelőtestület kizárta a versenyből. „Volt egy rövid rész, ami folyamatosan ismétlődött, és ez sok autót tönkretett. Nyilván ez a sport arról szól, hogy le kell győzni az akadályokat, akármilyen nehezek is, de a magyar mezőnynek ez talán egy kicsit sok volt. Sajnos, 30 kilométerre a céltől mi is kiszálltunk a versenyből, a hajtásláncunk nem bírta az itteni terhelést.”



A bajba jutott versenyzők segítségével a Kaposi–Tóth kettős sietett, a szakaszt ugyan ennek köszönhetően sem tudták teljesíteni, de legalább sikerült beállniuk a parc fermébe. Így háromórás büntetésükkel is megszerezték az Adrenalin Kupa abszolút második helyét, valamint a bajnokságban megfogalmazott célkitűzéseket is teljesítették. „Még ebben a mostani kis mezőnyben is azt mutatják az időeredményeink, hogy Magyarországon képesek vagyunk a dobogós helyezésekért harcolni. Nagyon sajnálom, hogy Fazekas Károly kiestek, de ezúton is szeretnék gratulálni a csapat nevében második abszolút bajnoki győzelmükhöz. Szeretném megköszönni a Kaposi–Tóth kettős segítségét, valamint gratulálni nekik, hogy végigküzdötték az évet, remélem, hogy jövőre is együtt versenyezhetünk. Természetesen kicsit csalódott vagyok amiatt, hogy a futamgyőzelemtől le kellett mondanunk. Emiatt nem biztos, hogy látszik rajtam, mennyire örülök annak, hogy sikerült megszereznünk a kategória bajnoki címet és az abszolút második helyet. Nagyon büszke vagyok a csapatomra, mert gyakorlatilag a semmiből építettünk várat.”



#### A GarZone Racing partnerei:

Bioextra ZRt., MetalCom ZRt., Negarent Kft., GarZone R.O.P., HunGarian Baja, garzoneracing.com



## Dupláztak

Megvédte bajnoki címét a Fazekas–Horn páros

Jól kezdte a hétvégét a Fazekas–Horn duó Nagykállón, hiszen megnyerték a prologot, és a szombati napot is lendületesen indították. Végül azonban feladni kényszerültek a versenyt, ám a bajnokságot így is ők nyerték meg.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: KBK, KUMMER



Jól indult a záróforduló Fazekas Károlyéknak, hiszen a prologon nagyszerű teljesítményt nyújtottak. „Kicsit spóroltunk pénteken, de így is sikerült nagyjából három másodperces előnyre szert tennünk. Ez már csak azért is fontos volt, mert mi indulhattunk

láltuk, ami defektet eredményezett. A hátralévő hat kilométert ilyen állapotban kellett teljesítenünk.” A szombat további része jól sikerült, a páros próbálta növelni az előnyét, de a feketeleves még hátra volt. „Ismét kisodródunk, saját hiba volt. Az úszó autó

hátsó felével találtunk el egy fát, az ütközés ereje pedig visszadobott minket az útra úgy, hogy kilencven fokkal megpörgette az autót. Ahogy földet fogtunk, rögtön fel is borultunk. Azt már tudtuk, hogy a bajnoki cím a zsebünkben van, ezért úgy döntöttem, hogy vasárnap már nem folytatjuk a küzdelmet. Nagyon sajnálom, hogy fel kellett adnom, hiszen ilyenre nem volt példa 2010 óta, akkor az első versenyen borultunk. Lett volna esély arra, hogy rendbe rakjuk az autót, de inkább nem kockáztattam, és kínlódni sem akartam a mezőny végén, tudván, hogy teljesen más ritmusban autóztunk, mint a többiek. Nagyszerű pályák voltak ezúttal is Nagykállón, az erdő viszont most kifogott rajtunk” – fogalmazott Fazekas, aki Hornnal a jobbán zsinórban a második bajnoki címet szerezte meg 2012-ben.

„Nagyon boldogok vagyunk, hiszen duplázni tudtunk két év alatt, amit eddig nem sokan mondhattak el magukról a magyar terepralisok között. Egész évben élveztük a vezetést, és a közönségnek is versenyeztünk. Az autó folyamatosan jó volt, ez a szervezeseink munkáját dicséri. Műszaki hiba szinte nem is adódott ide. Jövőre ismét mi szeretnénk lenni a legjobbak, ez nem titok, ahogy az sem az, hogy már készül az új autónk, ami szintén BMW lesz, és amit 2013-ban a Baja Itáliai szeretnénk először bevetni” – nyilatkozott Fazekas Károly, a tereprali szakág immár kétszeres magyar bajnoka.





24 Hours Rally Raid 2012 Greece

# Görögország: újratöltve

A Sóllyom Team Nagykálló után Athén mellett versenyez

Az országos bajnokságban az abszolút 11., kategóriában a 7. helyen zárta a 2012-es esztendőt a Sóllyom Team. Mivel az év nagy része a sárga versenyautó, a HAWKIA átépítésével telt, és a csapat a hat futamból így mindössze két versenyen tudott részt venni, Sóllyom Olivér az eredménnyel több mint elégedett.

SZÖVEG: STMSE • FOTÓ: PATAKY PÉTER

Januárban még csak annyit lehetett tudni, hogy a Sóllyom Team fura, felemás évnek néz elébe. A Sóllyom Olivér-Galbács Mátyás páros 2011-ben főként külföldön, Görögországban, Bulgáriában és Albániában versenyzett, és a Dél-Európában kialakult barátságoknak és kapcsolatoknak köszönhetően a csapat lett a 24 Hours Rally Raid Greece európai promotere. Az új feladatokkal egyidejűleg azonban a HAWKIA-t is teljesen át kellett építeni ahhoz, hogy fel tudja venni a harcot a kategóriájában.

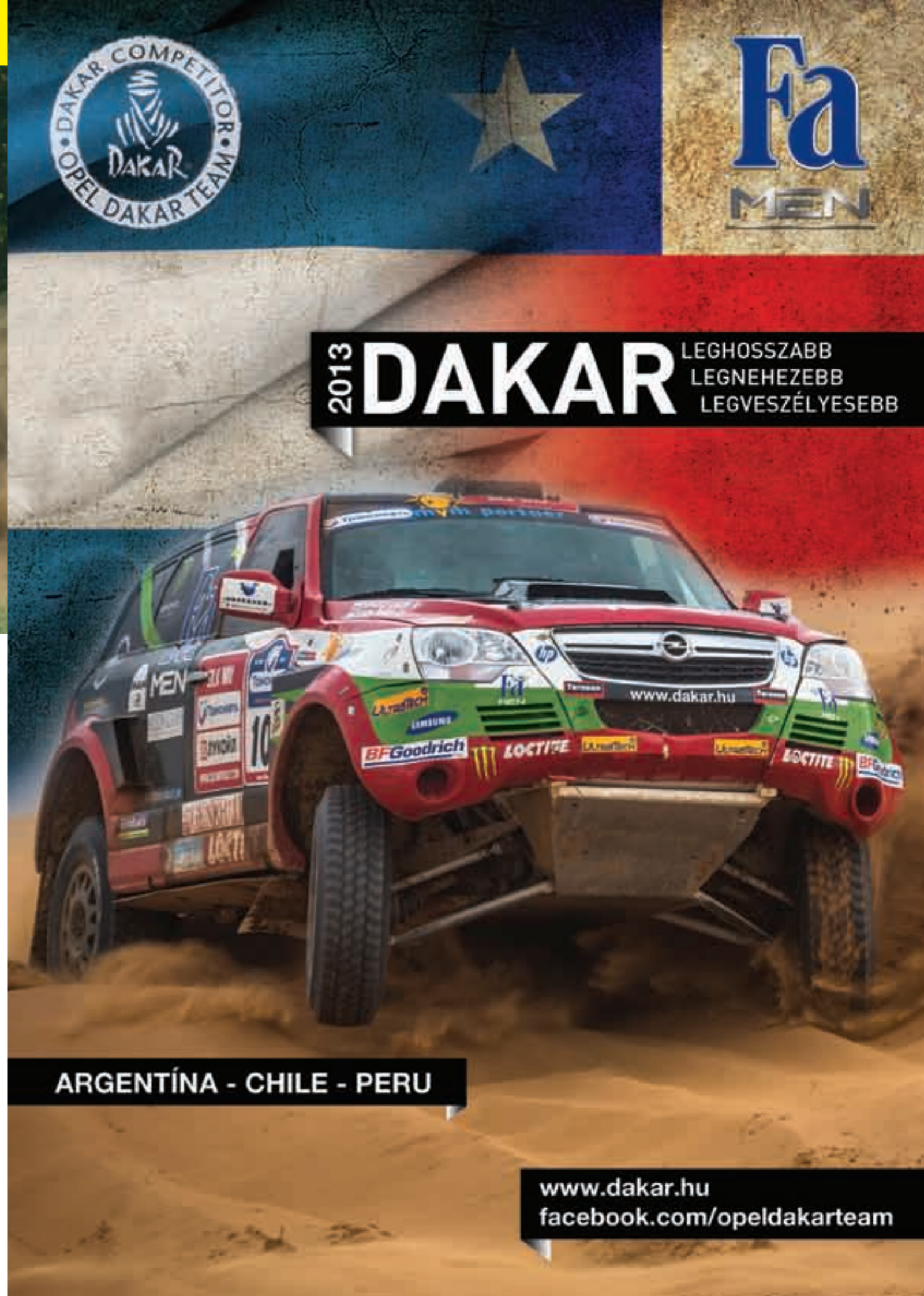
„Támogatónk megértették, hogy idén rengeteg időre van szükségünk ahhoz, hogy a jövőben könnyebben érthessünk el sikereket. Előre láttam, hogy a sok fejlesztés több

finomítást kíván majd, éppen ezért a 2012-es évet a szponzorokkal közösen úgy terveztük meg, hogy november 24-25-én biztosan kijussunk Görögországba, a 24 órás versenyre, ahol szeretnénk jó eredménnyel szerepelni” – mondta Sóllyom Olivér. „Az év utolsó magyar futamán, a nagykállói Adrenalin Kupán világhossz vált, hogy az eddigi váltó nem bírja már el ezt a terhelést, és a motor is kevés levegőt kap. Már csak ezt a két problémát kell megoldanunk a versenyautón, és minden jó lesz a görög hegyekben.”

A 24 Hours Rally Raid Greece 900 kilométeres távján eldől majd, hogyan sikerült újjáépíteni a csapat versenyautóját.

„Ez egy fantasztikus verseny, amit nagyon nem szerettem volna kihagyni. Csodálatos élmény, hogy Athén belvárosából elrajtolva 24 órán keresztül küzdesz, hogy aztán Athén belvárosába visszatérve felgurulhass a dobogóra. Nem is beszélve arról a 900 kilométerről a hegyekben, amelynek a felét ráadásul éjszaka, sötétben kell leküzdeni. Kemény, de korrekt viadalra számítok, és ha az égiek is velünk lesznek, jó eredménnyel zárhatjuk az évet.”

**SÓLYOM TEAM**  
CROSS COUNTRY RALLY HUNGARY



2013 **DAKAR** LEGHOSSZABB LEGNEHEZEBB LEGVESZÉLYESEBB

ARGENTÍNA - CHILE - PERU

www.dakar.hu  
facebook.com/opeldakarteam

# Trónfosztás

Komló Rali: Herczig Baranya, Kazár az ország bajnoka

A szezonzárót Herczig Norbert nyerte, de ez aligha vigasztalta a címvédőt: a 2012-es bajnoki elsőséget ugyanis ellenfele, Kazár Miklós gyűjtötte be a Komlón megrendezett futamon elért harmadik helyezéssel.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI • FOTÓ: KUMMER GYULA, KOVÁCS-BARNA KÁROLY, GALADRIEL



Botkákék úgy lettek másodikak, hogy „száz százalékot hoztak ki magukból”. A pilóta bevallása szerint ennél többre egyszerűen már nem lettek volna képesek, nem tudtak tovább gyorsulni



Kazár Miklós és piros-fekete Mitsubishije úgy érkezett meg Komlóra, a 2012-es Baranya Kupára, hogy 14 pontos előnnyel várhatta a záróforduló kezdetét, amelyből végül 9 maradt, de ez is bőségesen elegendő volt a bajnoki címhez

színeiben – következett a kilenc kilométeres Camping–Árpádtető szakasz. Ezt kétszer kellett teljesítenie a mezőnynek. Ezen a terepen első alkalommal Herczig Norbert bizonyult a leggyorsabbnak, második nekifutásra pedig Kazár Miklósnak sikerült győznie, így senki nem csalódott, aki a tavalyi bajnok és az idei trónkövetelő csatájára számított. Az első napot végül az S2000-es Skoda Fabiát irányító Herczig zárta jobban, és 2,1 másodperces előnnyel készülhetett a folytatásra. Az abszolút második helyre mind a két szakaszon a hosszú szünet után visszatérő



Az első napon egy rövid városi és két gyorsasági szakasz szerepelt az országos ralibajnokság utolsó, szezonzáró fordulójának programjában. A futam az előzetes pletykákkal ellentétben gond nélkül lezajlott, sőt a nevezők száma is jól alakult, különösen, hogy a másodosztály, a Historic-mezőny és az AllStars mellett egy komoly ralisprint mezőny is helyet kapott az indulók között. A versenyt megelőzően nem csak Herczignek és Kazárnak, de Botkának is volt még matematikai esélye a bajnoki címre, azonban tudni lehetett, hogy valójában két-esélyes lesz a végső küzdelem.

Szombaton a rövid prologót követően – melyet nagy meglepetésre Király Gábor és Molnár Alexandra nyert meg egy Lada VFTS-sel a Maximun Racing Team





A Rongits–Hannus kettős Komlón spórolósan vezetett, hiszen rá egy hétre a Waldviertel Ralin kellett bizonyítaniuk. Ausztriában aztán abszolút negyedik és kategória-győztesek lettek

Kakuszi testvérek értek oda Ford Fiestájukkal, így vasárnap ők indulhattak a második helyről. Az S2000-es kocsikat Botka Dávidék R4-es Mitsubishije, majd Kazár és Hadik követték a negyedik és ötödik pozícióban.

Herczig mindent megtett annak érdekében, hogy ő emelhesse majd a magasba a bajnoki trófeát. A tizenegy gyorsasági szakaszból összesen hetet nyert meg a Skoda Rally Team Hungaria pilótája (1; 3; 4; 6; 7; 9; 10), ami mutatja igyekezetét. Kazár Miki azonban amellet, hogy a biztonságra és óvatosságra is törekedett, még így is odaért a maradék szakaszok első helyére (2; 5; 8; 11), ráadásul az utol-

só gyorsasági legjobb idejéért pluszpont is járt. A Herczig–Bacigal páros így összesen 24 pontot gyűjtött a Baranya Kupán, de ez sem volt elég ahhoz, hogy Kazárék előtt végezzenek, akik túlteljesítve a kitűzött negyedik helyes célt (még így is övök a végső diadal), végül a dobogóra is odaértek, hat másodperces hátrányban a második helyen záró Botka Dávid–Mihalik Péter páros mögött.

Kakuszi Zsolt és Csaba ezúttal be kellett hogy érjék egy negyedik helyezéssel, az ötödik pozícióban pedig Bútor Róbert és Tóth Imre zárt, mögöttük Balogh, Osváth, Pethő, Matics és Szíjj volt a sorrend.

A díjátadón azonban nem rájuk, hanem a Kazár Miklós–Ferencz Ramón kettősrre figyelt mindenki, akik ebben a felállásban első országos rali bajnoki címüknek örültek. A volán mögött harcoló sportoló ezzel az elsőséggel beírta magát a ralisport történelmi könyvébe. Illusztris társasághoz csatlakozott, ráadásul egy szempontból teljesen egyedülálló dologgal is büszkélkedhet: ő az egyetlen olyan versenyző, aki navigátorként (2008) és pilótaként is a csúcsra ért a magyar mezőnyben. Idén (és korábban már többször) ráadásul a Short Track Quad Magyar Bajnokságot is megnyerte, a 2012-es év ezzel igazán kiemelkedőnek nevezhető a karrierjében.

A futamot követően így nyilatkozott a bajnoki címtől búcsúzó Herczig Norbert: „A komlói futamgyőzelemmel együtt a 2012-es évadban összesen három alkalommal állhattunk a dobogó legfelső fokára, illetve egyszer a másodikra. Ezzel az eredménnyel az év végi abszolút értékelésben a második helyre értünk oda, amiről azt gondolom, hogy

„Egy ilyen szélsőséges évad után, amelyen túl vagyunk, mindenkinek köszönet jár.”  
Herczig Norbert



egy ilyen szélsőséges évad után, amelyen túl vagyunk, mindenkinek köszönet jár. Az idei évben mind a szervizcsapatunk (BRR), mind navigátorom, Igor, a csapatvezetőnk Kajcsa Zsolt és a csapat-koordinátorunk, Baranyai Laci olyan valódi egységet alkotott mögöttem, amelyre azt gondolom, minden sportember vágyik. A 2012-es évad volt számomra az az év, amikor voltam legfelül és nagyon lent egyaránt. Amikor voltak nagyon szép és nagyon fájdalmas pillanataim, de a végső eredményre tekintve mindig egy gondolat cseng a fülemben: „Tudom, hogy az életben mindig küzdeni kell, és az álmainkat soha nem adhatjuk fel!”



A Komló Rali végeredménye			A bajnokság nem hivatalos végeredménye		
1.	Herczig–Bacigal	Skoda Fabia S2000	57:17,4	1. Kazár–Ferencz	99
2.	Botka–Mihalik	Mitsubishi Lancer EVO IX	57:50,9	2. Herczig–Bacigal	90
3.	Kazár–Ferencz	Mitsubishi Lancer EVO IX	57:56,1	3. Botka–Mihalik	85
4.	Kakuszi–Kakuszi	Ford Fiesta S2000	58:06,7	4. Bútor–Tóth	50
5.	Bútor–Tóth	Mitsubishi Lancer EVO X	58:56,7	5. Matics–Viczena	40
6.	Balogh–Holczer	Mitsubishi Lancer EVO IX	59:21,4	6. Osváth–Farnadi	34
7.	Osváth–Farnadi	Mitsubishi Lancer EVO IX	59:45,8	7. Balogh–Holczer	33
8.	Pethő–Rubóczky	Mitsubishi Lancer EVO IX	1:00:02,5	8. Hadik–Kertész	32
9.	Matics–Viczena	Mitsubishi Lancer EVO IX	1:00:40,4	9. Pethő–Rubóczky	32
10.	Szíjj–Nyírfás	Mitsubishi Lancer EVO IX	1:01:00,1	10. Turán–Zsiros	29



A Max-Immún Kft., a Vanilin Kft. és a Szemerey Transport Zrt. gratulál a bajnoki címhez



**sparco** Fantasztikus szezonvégi árak,  
extra meglepetések



Hívj vagy írd, és elmesélem a részleteket!

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

rendeles@sparcocucc.hu - +3620-213-4141

# Csúcsra a Maximmun

Kazár Miki és Ferencz Ramón a magyar bajnok

Folyt a pezsgő, ünnepelt a Maximmun Racing Team. Tudatos és kemény munkának arathatták le a gyümölcsét Komlón. Kazár Miklós és Ferencz Ramón a csúcsra ért.

SZÖVEG: MAROSRÉTI ERVIN • FOTÓ: GALADRIEL

Számos ténnyel alá lehet támasztani, hogy jó helyre került a ralisok idei bajnoki címe. Az esélyesek közül ők voltak azok, akik a legmegbízhatóbb teljesítményt nyújtották. Mind a hat futamot befejezték, ebből pedig a pályán háromat meg is nyertek. A komlói záróversenyen csupán arra kellett figyelniük, hogy a meglévő 14 pontos előnyüket beosszák. Ez sikerült, hiszen harmadikként zártak, az utolsó szakasz megnyerésével pedig a tizenkettő mellé újabb öt egységet gyűjtöttek. Így végül 99 ponttal nyerték meg az éves összetett.

„Nagyon boldog vagyok, hiszen a csapat valamennyi tagja egész évben komoly energiát mozgósított ezért az eredményért” – tekintett vissza Kazár Miklós. „Tudtuk, Komlón az a legfontosabb feladatunk, hogy célba érjünk, de így nagyon nehéz versenyezni. Az elején megpróbáltunk takarékon üzemelni, ám ez nem annyira sikerült. A verseny második napján ezért ráléptünk a gázpedálra, és olyan tempót diktáltunk, amit a szurkolók egész évben megszokhattak tőlünk. Az idei szabályok értelmében külön jelentősége volt az utolsó gyorsaságnak, hiszen aki ezt megnyeri, további öt pontot zsebelhetett be. Nekünk ez nagyon fontos volt, hiszen az én olvasatomban egy bajnoknak így kell befejezni egy sikeres évet. Nagy kockázatot vállaltunk vele, de végül sikerült, ezután pedig jöhetett az ünneplés.”

Kazár Miklós a szezon előtt a mezőny egyik legtapasztaltabb navigátorát ültette maga mellé. Ferencz Ramón már több mint egy évtizede diktál a legjobbak között, ám korábban még futamot sem tudott nyerni. 2012 számára is tökéletesen alakult. Rögtön az elején Bükfürdőn



sikerült győznie, év végén pedig az abszolút elsősegnek is örülhetett. „A csapat nagyszerű munkát végzett egész évben” – foglalta össze érzéseit az újdonsült bajnok. „Az esztendő középső részében voltak ugyan nehézségeink, de ezen sikerült átlendülni, és innentől kezdve csak a versenyzésre koncentráltunk. Miki végig nagyon precíz és alapos volt, de ez igaz mindenkire, aki hozzásegített minket ehhez a szép sikerhez. Örülök, hogy ilyen megbízhatóan autóztunk, mert erre nagy szükség volt. Egy ilyen szoros, kielezett csatába ugyanis nem fér bele, hogy akár egyszer is kiessen az ember,

mert az nagyon sokba kerülhet. Nekünk minden mesésépen alakult, de tettünk is érte, hogy minket ünnepeljenek a többiek. Azt gondolom, hogy így érdemes ralizni. Szívvel, lélekkel, teljes odaadással.”

Kazár Miklós ezzel az elsőseggel abszolút beírta magát a ralisport történelemkönyvébe. Illusztris társasághoz csatlakozott, ráadásul egy szempontból teljesen egyedülálló „címmel” is büszkélkedhet. Ő az egyetlen olyan versenyző, aki navigátorként (2008) és pilótaként is a csúcsra ért a magyar mezőnyben. Idén ráadásul a Short Track Quad Magyar Bajnokságot is megnyerte, sportolói karrierje szempontjából a 2012-es év ezzel teljesült ki.

„Feszült voltam az utolsó verseny előtt, de felnőtünk a feladathoz” – vélekedett a miskolci versenyző. „Érdekes volt, hogy legalább annyira örültem az utolsó szakasz megnyerésének, mint a bajnoki címnek. Nagyon remélem, hogy a jövő szempontjából is sokat jelent majd ez az elsőseg. Szeretnénk a tudásunkat átadni a fiataloknak, mert jó lenne, ha minőségi utánpótlás jelenne meg a sportágban. Éppen ezért, ezután ezt is fontos szempontként kezeljük, bízunk benne, hogy egy bajnok tanácsaira kíváncsi lesz a feltörekvő nemzedék. Boldog vagyok, hogy Miskolcnak, a csapatnak és a szurkolóinknak sikerült dicsőséget szerezni, hatalmas öröm számunkra ilyen kielezett bajnokságot az élen zárni. Rendkívül jó színvonalú komlói versenyen vehettünk részt. Azt szeretném, ha a sportág a jövőben ilyen irányba mozdulna el. Fontos lenne, hogy mindenki félretegye a sértettségét, és a 2013-as esztendőre valamennyi szakág érdekét szem előtt tartva, egy színvonalas sorozatot szervezzenek meg.”



## A legnehezebb verseny

A Matics–Viczena páros Komlón lett kategóriabajnok

A 2012-es szezon utolsó bajnoki fordulója nem a körülmények miatt volt nehéz Matics Mihály és Viczena Gábor számára, hanem a feszült hangulat miatt, ami a csapat háza táján uralkodott. Kategóriájukban szerzett 11 pontos előnnyel érkeztek meg Komlóra, amit tartani kellett ahhoz, hogy bajnoki címnek örülhessenek a Baranya Kupa végeztével.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ, VICZENA GÁBOR • FOTÓ: KUMMER, KOVÁCS-BARNA



„Az év utolsó bajnoki futama, a Baranya Kupa talán a szezon legnehezebb versenye volt számunkra. Kicsit furcsán hangzik ez, mivel 11 pont előnyünk volt a második helyezett szemben, és igazából a komlói versenyen 'csak' célba kellett érniük. De most ez a 'csak' szócska igen nagy hangsúlyt kapott, és ezt lehetett is érezni rajtunk” – kezdte mondanóját a páros navigátora, Viczena Gábor.

„Év elején konkrétan nem fogalmazódott meg bennünk, hogy bajnokságot szeretnénk nyerni. Annyi biztos volt, hogy a tavalyi eredménnyel előrébb szeretnénk végezni. Tettünk is ennek érdekében, kicsit más szellemben és felfogásban versenyeztünk idén. Kezdődött azzal, hogy minden verseny előtt teszteltünk, pontosabban egy rövidebb versenyyel készültünk, ami vagy ralisprint, vagy RTE futamok voltak. Így az előző évhez képest majdnem kétszer annyit ültünk az autóban. Éreztük is, hogy gyorsulunk, jó volt az összhang, nem voltunk görcsösek. Sorra jöttek a jó eredmények, és már féltávnál kezdett

körvonalazódni, hogy ebből akár nagyon nagy eredmény is lehet év végére” – fogalmazott Viczena.

„Talán pont emiatt vált szinte a legnehezebb idei versennyé a Baranya Kupa. Komlón, ha nem higgadtan és megfontoltan versenyeztünk volna, egy hibával két nap alatt az egész éves munkát dobhattunk volna ki az ablakon. Mindenre vigyáztunk, figyeltünk, folyamatosan számoltunk. Feszültebbek voltunk, mint eddig bármikor. Ehhez jött hozzá az időjárás kiszámíthatatlansága is. Vajon lesz pára, nem lesz? Mikor és meddig lesz sötét? Mennyire hűl le az aszfalt? Ezek a kérdések jártak a fejünkben folyamatosan. Az első gyorsaságitól kezdve a biztonságos autózás volt a hangsúly, mert nem nekünk kellett rohannunk. A technikai sportokban viszont bármi megtörténhet, és erről nem volt szabad megfeledkeznünk. Elég egy szerencsétlen defekt, egy elmért féktáv, és vége lehet az egésznek” – összegezte hozzáállásukat a versenyző a mitfahrer.

„Szerencsére az autó is jól működött” – egészítette ki Matics Mihály. „Kisebb beállítási problémáink azért akadtak, de ezek nem befolyásolták a végeredményt. Teljesítettük az erre a versenyre kitűzött célunkat, abszolút értékelésben a kilencedik, kategóriánkban a negyedik helyen zártunk. Ezzel a 2012. évben a 3. kategóriában bajnokok lettünk, és az abszolút értékelésben az 5. helyen végeztünk.”

„Maga a verseny is nagyon jó volt. Remekül megszervezték, jó pályákon zajló küzdelmeket hozott. Igaz most kicsit jobban csúszott, mint nyáron, de mindig az adott feladatot kell megoldani. Jó volt látni újra, hogy rengeteg néző állt a pályák mellett, sötétben és nappal is. Sokkal jobb érzés így versenyezni, köszönjük mindenkinek, aki kilátogatott az eseményre. Végezetül szeretnénk megköszönni partnereink egész éves bizalmát és támogatását! Köszönjük a csapatunk munkáját, családjainknak pedig külön köszönet jár az egész éves segítségért, türelméért és biztatásért. A győzelem nekik is szól” – zárta mondanóját a pilóta.



# 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, Hajo U. 1. [www.kovesdan.hu](http://www.kovesdan.hu)

Tel.: 061-229-2500/12m. [szerviz@kovesdan.hu](mailto:szerviz@kovesdan.hu)

Nyitva tartás: H-P: 7:30-16:30



## Nem ért még véget az év

A László Racing Team és az utolsó idei kihívások

Országos bajnokság, RTE- és több sprintfutam: a László Racing szinte egy percre sem állt meg a 2012-es szezonban. Ha valahol versenyt rendeztek, ők szinte biztosan ott voltak, miközben több új taggal is bővült idén az egyesület. Ám még nem ért véget a szezon, hátra van még a Mikulás Rali és a Szilveszter Rali is. A csapat vezetőjével, László Istvánnal beszélgettünk.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: KUMMER, BENCZE



**Milyen elhatározásokkal vágtatok neki az idei szezonnak?**

Nagy célokkal indultunk neki az évnek. Részen sikerült tartani magunkat az elvárásainkhoz, de sok minden nem úgy alakult, ahogyan előzetesen terveztük. Idén rengeteg technikai gondunk akadt, és mellé még egy totálkáros futam is becsúszott. Maga a csapat viszont nagyon megerősödött. A szervizmunka rengeteget fejlődött, és partner szinten is jobbak

vagyunk. Több új versenyzőpáros is csatlakozott az egyesülethez, és idén a versenyrendezésben is segédkeztünk.

**Milyen versenyeken álltatok rajthoz a 2012-es idényben?**

Az országos bajnokság keretein belül Kurtos Robi indult, én pedig mint navigátor működtem közre a szereplésben. Emellett ralitúra futamokon pilótaként indultam, és Szabó Gabi ült a jobbomon. A csapat maga pedig több ralisprint futamon is képviseltette magát nevezőkkel.

**Hogyan alakult a bajnokság? Milyen eredményeket sikerült elérni?**

Sajnos a bajnokságban nem tudtunk labdába rúgni, ami nagyrészt a technikai problémák-

nak tudható be. Viszont megnyugtat kicsit minket, hogy ahol indultunk, ott igen jó hangulat fogadott minket. Szintén nagyon örülök az új tagoknak.

**Elégedett vagy az eredményekkel?**

Lehetett volna jobb is, de nem bánkódunk. Talán a következő évben több szerencsénk lesz.

**Ha már itt járunk, mik a célkitűzések, tervek a következő szezonra?**

Elsődleges célunk az, hogy még több páros induljon a László Racing Team színeiben. ORB-, RTE- és sprintfutamok egyaránt tervben vannak. Technikát is váltunk, hiszen jelenleg is egy Mitsubishi EVO IX-es beszerzésén dolgozunk. Azzal a versenygéppel Rali I-ben Kurtos Robi, Ralitúrán pedig én fogok indulni. 2013-ban nagyon szeretnénk Robival néhány külföldi, nemzetközileg is elismert versenyen is nevezni.

**Idén látunk még titeket valahol versenyezni?**

Igen, még a Mikulás Rali és a Szilveszter Rali hátra van a 2012-es évből. Ezeket a futamokat soha nem hagynánk ki. Minden évben kötelező program, hiszen fantasztikus hangulat uralkodik mindig. Azt sem bánánk, ha a hó is esne a versenyek alatt. Végezetül szeretném megragadni az alkalmat, és köszönetet mondani egész éves munkájukért a partnereinknek, szervizcsapatunknak, fotósainknak, videósainknak, médiapartnereinknek és természetesen a családomnak, hiszen nélkülük nem tudtam volna összehozni ezt a 2012-es szezont. Jövőre találkozunk!

Targo Trans Kft.

MISAWA SRO

KZ Invest Kft.

CORWOOL KFT

OSIPI

Vissz-Wall Kft.

ARCHEOCOMPLEX KFT.  
HÁZ-PLUSZ 2006 KFT.

CLASSIC TRUCK & BUS KFT.

Animax 2006 Kft.

CLASSIC TRUCK & BUS KFT.

Animax 2006 Kft.

# Borongós idő, felhőtlen jókedv

Zsámbékon járt a Bakó Team

Idén már ötödik alkalommal rendezték meg az örömautózást, mégpedig egy vadonatúj vezetéstechnikai pályán, Zsámbékon. Igaz, hogy az idő nem volt kegyes a résztvevőkhöz, de úgy gondoljuk, senkit nem zavart az eső és a kissé lehűlt levegő. A gyerekek kezdetben kicsit félve, majd később annál több izgalommal váltották egymást a versenyautókban. Szívet melengető dolgok történtek velünk 2012. október 14-én, amelyet soha nem feledünk el.

SZÖVEG: TIBA ANITA • FOTÓ: BAKOTEAM.HU



A mesefigurákkal díszített Citroënek nagyon népszerűek voltak a gyerekek körében

Nem mondjuk, hogy fitek és üdék voltunk a rendezvény előtt, de tudtuk, ha lemaradunk, soha nem bocsátjuk meg magunknak. Tehát nem volt mit tenni, mint előző nap útra kelni, hogy ne a hajnali órákban kelljen indulnunk. Mivel úti célunkhoz útba kellett ejteni Budapestet, nem volt kérdéses az sem, hogy meglátogatjuk Veres Csabikát és családját. Meglepődtek, amikor megjelent a csapat ismét egy kis aprósággal, de nagyon örültek nekünk. Ezt egy baráti kávézgatás követte, majd tovább kellett mennünk. Amikor megérkeztünk az Espa Bio & Art Hotelbe Zsámbékon, nagyon éhesek és fáradtak voltunk.

Reggel viszont már kipihentem készült a csapat a nagy eseményre. Félve érkeztünk meg

a versenyautókkal a rendezvényre, tartottunk a kicsi létszámtól, a rossz idő miatt. De mihamarabb elkezdtünk kipakolni, a félelmünk elszállt, tudtuk, ma semmi nem szegheti kedvünket, hogy örömet okozunk a gyerekeknek. Mire mindennel elkészültünk, már ott is voltak a gyerekek, és kíváncsian mustrálták a mesefigurákkal felmatricázott Citroën C2R2 versenyautókat. Legtöbbször arra lettünk figyelmesek, hogy egy-egy csengő-bongó hang azt mondja: „Anyá nézd, ott van... én azzal szeretnék menni.” Mi csak mosolyogtunk, és tudtuk, ismét jól döntöttünk. Ott volt a helyünk. Annál semmi nem lehetett fontosabb számunkra, minthogy egész nap kuncogó és szaladgáló gyerekeknek okozhassunk feledhetetlen élményt. Mert ugye



ezeknek a beteg gyerekeknek a pillanatnyi boldogsága sok más dolognál többet ér. Reméljük, hogy segíthetünk azzal a sok kis aprósággal, melyet a gyerekeknek ajándékoztunk. A meglepetések közül a legjobban a névre szóló oklevél tetszett mindenkinek, amely szerint az újdonsült kis navigátorok sikeresen teljesítették a körversenyt.

Csapatunk legújabb tagjai, Növényi Norbert és Erdélyi György friss ralis pályafutásuknak köszönhetően először vettek részt öröm-autóztatáson. Legalább olyan bátoran érkeztek meg, mint a gyerekek, és körülbelül olyan gyorsan is oldódtak fel, mint a kis lurkók. Egyszer csak azt vettük észre, hogy Norbi rakja az autóra egymás után a kis csemetéket, és Gyuri már indult is. Aztán a fiúkat le sem lehetett löni, egész nap pörögtek, és mosolyt mosoly követett. De így volt ez rendjén, így volt kerek ez a nap.

Volt még egy számunkra igen megtisztelő lehetőség az autóztatás alkalmával. Kléri Ádámnak, a magyar ralisport legismertebb szurkolójának édesanyját, Enikőt is megautóztattuk, hogy érezze, mit is szeretett annyira Ádám. Enikő nem bánta meg, hogy beült, és ezt láttuk is az arcán.

Köszönjük, hogy részt vehettünk a rendezvényen, és tanulhattunk azokról a beteg gyerekektől, akik napi szinten küzdenek valamilyen betegséggel, és sokszor érettebben és kitartóbban viselkednek, mint mi felnőttek. A Bakó Rally Team nevében mondom, hogy ismét egy tanulságos hétvégén vagyunk túl, és ígérjük, jövőre is megyünk.

Köszönjük a Espa Bio & Art Hotelnek a szállást, és a Tomi Sütödének a sok finomságot!

# Fuglauri finis

Ausztriában zárt a magyar bajnokság

A hazai ralikrossz ob befejező futamára az ausztriai Fuglauban, a Nordringen került sor. A verseny egész napos esőben, az évszázó zónafutam részeként zajlott.

SZÖVEG: LEGEZA MIKLÓS • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA



A SuperCars kategóriában rajtolt álló nyolc versenyzőből ketten (Pallag Bozsák Csaba és Vnousek László) technikai problémák miatt nem teljesítették értékelhetően futamot, így hat versenyző küzdött a helyezésekért. Ahogy az várható volt, az osztrák Alois Höller és a rajtolt már magyar bajnokként álló Harsányi Zoltán harcolt az első helyért, míg a további helyezésekért a lengyel Kabacinski, illetve Mózser Attila és Kotán Péter nyomta a gázpedált. Az első hely az „A” döntő első 100 méterén dőlt el. A döntőbe első helyen

bejutó Höller az aszfalt végén mintegy „véletlenül” kiütötte a második helyről szenzációsan rajtoló Harsányi alól az autót és némi „hazai pálya” támogatással elment elől, és nyert. A kipördült és a mezőnyt követő Harsányi 5., míg a rajtban harmadik Kabacinski (PL) a 2. és az 5. helyről nagyszerűen rajtoló Kotán Péter a célban harmadikként látta meg a kockás zászlót, mögötte Mózser végzett.

A tavalyi zóna eredménye alapján Super1600-ban négy magyar versenyző várta az indítást a végül is kilencfős mezőnyben. A rajt-

## A bajnokság végeredménye

SuperCars	
1. Harsányi Zoltán	107 pont
2. Mózser Attila	82 pont
3. Kotán Péter	74 pont
Super 1600	
1. Ország Zsolt	95 pont
2. Bánkúti Gábor	86 pont
3. Ujházi Béla	70 pont
SuperNational	
1. Roman Castoral	100 pont
2. „Luigi”	68 pont
3. Gerald Woldrich	60 pont
Magyar Kupa	
1. Csendes Zsolt	107 pont
2. Csirmaz Brúnó	95 pont
3. Peitler Zsolt	93 pont

számok nem tükrözték az erőviszonyokat. Az osztrák Freudenthalerrel, Veverka (Cz) és Panhauzer (A) EB szintű autói utolérhetetlenek voltak. A magyar versenyzők közül végül is Bánkúti Gábor a megszerzett 4. hellyel lett a legeredményesebb magyar, mögötte meglepetésre Ujházi Ádám az 5. és Ujházi Béla a 7., Ország Zsolt pedig a 9., de ezzel is bajnok.

A Magyar Kupa létezése folytán az SN továbbra sem a mi kategóriánk. A 26 rajtolt álló versenyző között egyetlen magyarként a ralikrosszban második évét teljesítő Luigit találhattuk. Versenyzőnk az előfutamok után a 8. helyen került besorolásra a döntőbe, ahol végül a 11. pozícióban végzett. Végeredmény: 1. Castoral Roman (Cz), 2. Gerald Woldrich (A), 3. Karol Sedivy (SK).

A Magyar Kupán nyolc magyar versenyző vívta csatáját Fuglau sarában. A legeredményesebb ezen a versenyen a bajnokság első két futamát kihagyó Varga Viktor volt. A pilóta a 306-os Peugeot-ban az időmérő kihagyása ellenére megnyerte az előfutamokat, majd rajt-cél győzelemmel besöpörte az első helyet. 2. Peitler Zsolt, 3. a döntőbe 6. helyen bejutó Csirmaz Brúnó lett.

A sáros, nehezen autózható pályán nagy csatákban dőltek el a bajnoki címek és a végső helyezések. Képeinken az abszolút magyar bajnok, Harsányi Zoltán



# Túl az első szezonon

## Vnoucek László és a Mitsubishi tanulóéven

A ralikrosszosok számára is véget ért a 2012-es évad, amelyen belül Vnoucek László első mitsubishis szezonját teljesítette. Idén a cél a tapasztalat- és a kilométerszerzés volt, a pályák megtanulása és ismerkedés a versenygéppel. Mindez sikerült, így ideje a következő idényre összpontosítani.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA



a szervezők kitétek magukért. Sajnos a B-döntőbe nem sikerült bejutnunk, de ez annak köszönhető, hogy nem is rendeztek ilyet. Egyetlen célom volt Ausztriában, mégpedig az, hogy tovább gyorsuljak az addigi tempómhoz képest. Minden helyszínen minél több tapasztalatra van szükségem.

A nyári szünetet követően Kakucson rendeztek először futamot, ahol a körülményekhez képest jó eredményt értél el. Utána a mezőny Grenbachba utazott, a soron következő fordulóra. Hogyan sikerült az osztrák futam?

Nem adódott műszaki hibánk, ami már alapból pozitív hatással bír. Sikerült végigmenünk a versenyen. A Nissant használtuk, és minden rendben volt. A pálya nagyszerű volt,

Utána következett Fuglau, szintén a „sógóroknál”. Ott is minden zökkenőmentesen zajlott?

Nem egészen. Már a bemelegítő körök alatt megtalált minket a baj. Sajnos szétégett a hengerfej, és nem állt módunkban motort cserélni. Ki kellett állnom, és feladni a versenyt, még a valódi verseny megkezdése előtt. Ez sajnos így sikerült, de felesleges bánkódni: ilyen az autó- és motorsport világa.

## Hofi-könyv

Vnoucek László idén nem csak versenypályákon jeleskedett, 2012-ben megjelentette Hofi Gézáról szóló könyve második, bővített kiadását is, amelyet a nyirádi ralikrossz Eb közönségének mutatott meg először. A kötet címe, amelyet az Alexandra könyvtárakban lehet a legkönnyebben megtalálni: Ajtón belül – Négy évtized Hofi Géza mellett.

## Összességében milyenek jellemeznéd az idei szezonot?

Tudtam, mire vállalkozom, amikor belevágtam az új kihívásba. Korábban már említettem, hogy két évet adtam magamnak ahhoz, hogy eredményeket mutassak fel. Idén csak egy valamit szerettem volna elérni, mégpedig azt, hogy gyorsuljak. Futamról futamra magabiztosabban és gyorsabban tudjak vezetni. Ezt, úgy érzem, sikerült is elérnem. Jól érzem magam a lezajlott szezonban.

## Mi várható a következő szezontól?

A várakozások 2012-ben talán kicsit túlzóak lettek. Az autó gyors volt és erős, és hozzászoktam ugyan, de sokat kellett még állítgatni a gépen, ami nem kevés időbe került. Végül azonban sikerült összerakni egy olyan gépet, amivel jövőre esélyem lehet remek eredmények elérésére, így kiegyensúlyozott teljesítményt várok magamtól. Eredményes téli szervizelés után el szeretnénk indulni minden hazai bajnoki futamon és a közönség miatt a nyirádi Európa-bajnoki versenyen is.



# Well



✓ Reklám

✓ PR

✓ Online

www.well.hu





# Győzelemmel zártak

**Bánkuti ismét legjobb magyarként végzett**

Az osztrák Nordringen rendezték az idei magyar országos ralikrossz bajnokság utolsó fordulóját, amelyen a Bánkuti MotorSport nyolcszoros magyar bajnok pilótája, Bánkuti Gábor – egyenes ágon egyedüli magyarként – a Super 1600-as kategória A-döntőjébe jutott. Ott legjobb magyarként a kiváló negyedik helyen végzett, amivel az év végi összesítésben a második helyet szerezte meg. A Magyar Kupában szereplő Varga Viktor mindeközben élete első abszolút győzelmét aratta, amivel kategóriájában az ötödik, géposztályában a harmadik helyet kaparintotta meg az év végi értékelésben.

SZÖVEG: BORBÁS BÁLINT • FOTÓ: BANKUTIMOTORSPORT.HU

„Szombaton a száraz pályán kevésbé tudtam felvenni a versenyt az erősebb technikák ellen, ám vasárnap jött az örömteli fordulat: egész nap esett. Szeretek ilyenkor versenyezni, mert jórészt eltűnnek a motorteljesítmények közötti különbségek, jobban előtérbe kerülnek a pilóták képességei. A második előfutamban a vizes pályán olyan rajtot vettem, ami jó, ha évente egyszer sikerül. Mindenkit állva hagytam, és sikerült egy abszolút első időt mennem. Sajnos, a harmadik

előfutamban belekerültem „az osztrák C2 – Fabia szendvicsbe”, így elúszott a döntőbeli pole lehetősége” – mondta el a versenyző, Bánkuti Gábor.

„Egyedüli magyarként így is egyenes ágon jutottam be az A-döntőbe, ahol aztán csináltam egy korai rajtot, és annak ellenére zártam ki, hogy a lámpa nem jelzett. Ezt hiába mondtam a starternek, látszólag hajthatatlan volt, és már-már beálltam a parc fermébe, amikor – a magyar vezetők hathatós tiltakozása ered-



ményeképpen – mégis felállhattam az új rajtra. Az újraindítást követően a hatodik helyen fordultam el az első kanyarban, de a sok sár miatt szinte semmit sem láttam. Végül a negyedik – magyarok közül a legjobb – helyen

érttem célba” – elevenítette fel a szezon utolsó versenyének történéseit Gábor.

„Aminek viszont legalább ennyire örültem, az az volt, hogy a csapattársam, Varga Viktor megszerezte élete első abszolút győzelmét, miután elsőnek intették le a Magyar Kupa A-döntőjében. Nagyon szépen ment, főleg az esőben, úgyhogy le a kalappal előtte.”

„Örülök, hogy ilyen pozitív módon zárult ez az évad az egész csapat számára, mindegyik autó jól működik, és ez bizakodással tölt el minket a jövőre nézve” – tette hozzá végül a versenyző, átadva ezzel a szót csapattársának, a Magyar Kupában az évet csodálatos győzelemmel záró Varga Viktornak.

„Rosszul kezdődött, de annál jobban végződött számomra ez a hétvége” – válaszolt egy mondatban a fuglaui eseményeket a pilóta, majd hozzátette: „Az időmérőn műszaki problémáink adódtak, és nemigen jöttünk rá, hogy mi okozta a bajt. Végül Laczkó Tibor mérnökünk megtalálta a hibát, a komputer zárlatát, amit rövid úton orvosolt is. Ezt kö-

## Dominik nem pihen

A ralikrossz junior kategóriájának idei (és jövő évi) résztvevőjének, a mindössze 10 esztendő Vaskó Dominiknak ellenfeleihez hasonlóan ugyan befejeződött a 2012-es bajnoki küzdelem, de a fiatal tehetség nem sokat pihen, továbbra is rengeteg időt tölt versenyautóban. Előbb a zsámbéki Örömautózásón vett részt, ahol egyfelől ő is megkocsikáztatta a vele egykorú, esetenként nála is idősebb beteg gyermekeket, másrészt a lehetőséget kihasználva ő is igyekezett minél több versenyautóba beülni, és megfigyelni a felnőtteket. Ezt követően Szatmárnémetiben már egy igazi versenyen, egy ralisprint futamon indult, ahol a 16 év alatti kategóriában a negyedik leggyorsabbnak bizonyult. Az esztendő során szerzett eredmények hírei valószínűleg szülővárosának önkormányzatához is eljutottak, hiszen néhány napja arról értesítették Dominikot, hogy ő is hivatalos a nyíregyházi városházán tartandó ünnepségre, amelyen a megye eredményes sportolóit díjazták.



vetően jobban nem is alakulhatott volna ez a hétvége a szempontunkból, a háromból két előfutamat is meg tudtam nyerni. A rajtot leszámítva, a döntő is sima volt. Nem kockáztatva annyit mentem, amennyi a győzelemhez kellett. Tetszett a pálya is, és az AVON-ok is jól működtek az esőben, úgyhogy tényleg egy szavam nem lehetett semmire. Ez életem első

abszolút győzelme és egyben az egyik legnagyobb élménye, úgyhogy nagyon örülök, és köszönöm az egész csapatnak a lehetőséget, külön is támogatóimnak, Sivó Gyulának és Szabó Lászlónak” – fogalmazott a Bánkuti MotorSport versenyzője.

A csapat számára tehát jobban nem is alakulhatott volna a szezon utolsó futama, amit a csapatfőnök, id. Bánkuti Gábor is elégedetten konstatait. „Bár az időjárás nem, de a versenyzőink ezen a hétvégén is sok örömet okoztak nekünk. Hiszen Gábor ismét legjobb magyarként ért célba, idén már harmadszor győzte le az aktuális magyar bajnokot, Ország Zsoltot (az előtte végzett cseh és osztrák Eb-s autók más kategóriát képviselnek!), és ha a 206-osnak nincs az év eleji két műszaki hibája, akkor mi is lehetett volna az év végén...? Viktor pedig, ha valamennyi futamon el tudott volna indulni, szintén jó eséllyel feljebb állhatna az év végi díjkiosztó dobogóján. Végül is – mint minden technikai sportban – a fenti körülményeket tudomásul kell vennünk, és azon kell dolgoznunk, hogy a jövő esztendőben ezeket kiküszöbölve, még sikerebb évadot tudhassunk magunk mögött.”



**Köszönjük Támogatóink önzetlen segítségét, közülük is kiemelve a Duna Autó Zrt.-t, valamint szerelőink, segítőink áldozatos munkáját, hogy lehetőséget biztosítottak az immár tizennyolcadik versenyidényünk sikeres teljesítéséhez.**

# BÁNKUTI Motorsport

## EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREI

**HORVÁTH**  
WWW.HORVATHBORHÁZ.HU  
Horváth Borház • Zánka, Tágony-hegy



**SÁS**

**MINDEN EGY HELYEN!**  
BÁRMELY TÍPUSÚ GÉPJÁRMŰVET VÁLLALUNK!

- TELJES KÖRŰ BIZTOSÍTÁSI DÍGYINTÉZÉS
- KAROSSZÉRIA JAVÍTÁS
- KAROSSZÉRIA FÉNYEZÉS
- KLIMATÖLTÉS
- MŰSZAKI VIZSGÁZTATÁS
- SZERVIZ
- ÁTVIZSGÁLÁS
- DLAJCSERE
- 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

**KARÁSZY LENGÉSCSILLAPÍTÓ SPECIALISTA**

**KONI KARÁSZY.HU**

*Válasszon minket, nem bonyolítja meg, nálunk a minőség magas, az ár alacsony!*

**KARÁSZY KFT.**  
1033. Budapest Szőlőkert u. 11.  
Tel: +36-1 349-8193  
Fax: +36-1 320-3836  
www.karaszy.hu



**VIP CONTROLL SYSTEM**

**-Könyvelési szolgáltatás**  
**-Adó- és gazdasági tanácsadás**  
**-Teljeskörű közigazgatási, jogi képviselet**

1062 Budapest, Bajza u. 45. Mobil: +36-70-9400-771  
Tel./fax: 06 1 301 0883 Email: vipcontrollsystem@gmail.com  
301 0884 Web: vipcontrollsystem.hu

**A biztos partner a változó világban!**

**FER-VILL**  
Autóvillamoság  
Autóklíma  
Alkatrészek  
Javítás

**Minden egy helyen!**

www.fervill.hu Bp. X. Fertő u. 14. Tel.: 264-2044

**A MOTOROKAT AZ AFR BIZTOSÍTTJA – info@afr.sk**

**OBUDA KONI AFR Gelbert SANDER LA FERZAR Elbrach SPS XSRD Rototest**

**DUNA AUTÓ Zrt. culevit MAGYAR TURIZM WÓRÓD www.kitartasparc.hu KARÁSZY HÖRVIKUTI SLIME**

# A bajnok feljebb lép

Kőváry Barna interjúja Góth Viktorral

A ralikrosszosok kitalálták, hogyan lehet magukhoz csábítani a fiatalokat, és idén sikerrel lebonyolították az első junior kupát. A széria bajnokát az SRTeam központjában a sorozat híres szpikere faggatta.

FOTÓ: BERNÁTH ZSOLT (FACEBOOK.COM/BERNATHPHOTOGRAPHY)



Viktor, először is gratulálok az idei bajnoki címhez. A gokartos pályafutás után mindenképpen komoly kis lépcső volt, hogy ezt is meg tudad lépni a junior kupában. A hatból három versenyt sikerült megnyerned, és ez elég volt a sikerhez. Hogyan látod ezt belülről, mennyire volt emberpróbáló, mennyire volt baráti a hangulat, és mennyire volt komoly ez a kihívás?

Az átállás a gokartból nem jelentett problémát, a kuplung kezelését és a sebességváltó használatát kellett megtanulnom. Először csak „lajtosan”, utána pedig versenyszerűen gyakoroltuk a folyamatot az időközben megkapott edző Suzuki Swifttemmel, ami bár csak egyliteres volt, de a célnak megfelelt.

Mentetek ilyenkor pályán is?

Igen, a Kakucsringen tudtunk gyakorolni, ahol mentorom, Majerszky Gábor is sokat segített a versenyzői ismeretek elsajátításában.

Milyen volt belülről a hangulata a sorozatnak, hiszen mind a kilenc fiatal más-más környezetből érkezett. Nagy csaták voltak? Igen, az első junioros győzelem és a bajnoki cím szerintem nagy érték, azt hiszem, így mindenki odatette magát rendesen.

Születtek-e barátságok, és ha igen, megmaradtak-e?

Egyrésztől igen, másrésztől viszont az év közben kialakult szimpátia is sokat változatta a kapcsolatokat.



Milyen volt a technikai háttér az egésznek? Hiszen Ujházi László – „Tyuki bácsi” – egy kézben tartotta ezt az egészet, ami a csalást teljesen kizárta. Egyenlő feltételekkel indultatok?

A feltételek egyenlőek voltak. A kocsik és a rajtszámok is ki lettek sorsolva még az év elején. De hát mindig van, aki panaszkodik! Én azt gondolom, hogy Laci bácsi és csapata megtette a tőle telhetőt.

Sokan a technikát szidják, ha nem megy jól nekik, pedig egy jó versenyzőnek magában is keresnie kell a hibát. Neked volt-e valami technikai problémád, ha már itt tartunk?

Igen, sajnos akadt, főleg a második versenyen, Kakucsra, ahol még az időmérőt sikerült megnyernem, de a váltó végig dobálta a sebességi fokozatokat, és az egyik előfutamban szét is hullott. Az íróasztalom most is van egy alkatrésze, amit Laci bácsi adott emlékébe. A fiúk kicsérték két futam között a váltót, de sajnos a kuplung nagyon csúszni kezdett, és ha ez nem volna elég, megállt a hűtőventillátor motorja, felforrat a víz, így fel kellett adnom az előfutamot és a döntőben sem tudtam rajthoz állni. Ezt a napot az utolsó helyen zártam.

Alapvetően ennek a junior kupának a megítélése minden szempontból szimpatikus, a nézők, a rendezők és a média szempontjából is. Te hogyan látod, milyen fejlődési lehetőségek vannak a kupában? Megvéded a bajnoki címedet?

Nem maradok, a junior kategóriás küzdelmeket ráhagyom a következő nemzedékre. A Magyar Kupában, a div.9-ben folytatom a versenyzést. A jövő évi autóm egy 1600-as Opel Corsa, amelyet Gorác Béla épített és állított be a számomra. Tesztelni is sikerült a KOMI Ralin, ahol kategóriagyőztes lettem a géppel, és abszolútban is sikerült a hatodik helyen végezniem.

Elképzelhető, hogy akár az autós gyorsasági, akár a rali világában is találkozhatunk majd Góth Viktor nevével?

Azt gondolom, talán a rali a legelérhetőbb számomra a későbbiekben, de a pályaversenyzés sem megvetendő dolog, főleg, ha jó szponzori támogatást kaphatnék. De egyelőre a ralikrossz a legfontosabb, ezt az elmúlt egy év bizonyította számomra. Az élményeket szeretném megköszönni Ujházi Laci bácsinak, aki lehetőséget biztosított számomra a versenysorozatban. Hálás vagyok Tar Ádámnak és a kitűnő csapatnak az egész évi szorgos munkáért. Köszönöm mentoromnak, Majerszky Gábornak a sok jó tanácsot és biztató szavakat, TQS Hungary csapatának, Gorác Bélának és Papp Gergelynek a sok segítséget. És minden kedves újságíró, fotós és videós szakembernek a nyilvánosságát. További információk: www.gothviktor.com

**KAKUCS SRT XL/VINA**

# Mindenre fény derült

Kecskeméten véget ért az országos gokartbajnokság

Október közepén rendezték a magyar országos gokartbajnokság utolsó fordulóját, méghozzá a megújult kecskeméti komplexumban. Több géposztályban még nyílt volt a küzdelem, így az utolsó két futamon kard ki kard küzdhettek egymással az ellenfelek.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: TDK

A legkisebbek, a MicroMax géposztály indulói között már nem is annyira az első helyért, mint az azt követőkért küzdöttek egymással az indulók. Az már majdnem biztos volt, hogy Barkóczy Kevint nem fogják tudni megszorítani, és a két magabiztosan begyűjtött második hely már az ünneplést is garantálta. A bajnokság második helyén Tuzson Bence végzett, a harmadikon pedig Kun Ruben. A futamokon Körnöczy Balázs volt a leggyorsabb, akinek idén a kecskeméti forduló volt az első fellépése a kategóriában, bár sem az ő, sem a testvére neve nem ismeretlen a szakág szerelmesei előtt.

A DD2-es kategóriában is izgalmasan alakult az idényzáró. Az osztrák Jan Wünschek egy harmadik hellyel nyitott az elődöntőben, a döntőben viszont már kicsit visszavett, és csak a hatodik helyen zárt, de ez is elég volt ahhoz, hogy kétpontos előnyt spóroljon össze, és így végül a bajnoki címért járó trófeának is örülhessen. A nagy ellenfél, Hargitai Győző egy negyedik helyet követően a döntőt ugyan megnyerte, de igyekezete ellenére sem tudott odaérni az első helyre a végelszámolást illetően. Az összetett harmadik helyét Németh Csaba szerezte meg.

Schöll örülhetett, aki az összetettben hét pontos előnyt halmozott fel magának az utolsó futam leintésére. Pedig az első versenyen csak az ötödik helyen végzett, és a döntőben sem szerepelt sokkal jobban, hiszen ugyanebben a pozícióban intették le a kockás zászlóval. A ponteldobások miatt azonban ő került jobb helyzetbe Kovács Zsomborral szemben, így 2012-ben bajnoki címmel jutalmazták a teljesítményét. Az összetett ponttáblázat harmadik helyén ifjabb Szalontai Attila neve olvasható.

Talán az egyik leginkább késhegyre menő küzdelmet a magyar bajnoki címért a Rotax Max Junior kategóriában vívta egymással Hercsik Vince és Mick Wischofer. A Hell Racing Team és a Kálmán Motorsport pilótája ezúttal is nagy csatát vívott osztrák csapattársával, de végül ebben a szezonban is az ország bajnoka lett. Vince az első futamon a második helyen zárt, ami talán annak köszönhető, hogy a harmadik helyen haladó Wischofert figyelte fél szemmel, nem az öt közben megelőző és az elődöntőt ezzel megnyerő Rónai Tamásra. Ellenfelét persze maga mögött tartotta, ami az első számú célkitűzés volt. A második futamon biztosra ment, és magabiztosan győzött, amivel együtt a bajnoki címet is ünnepelhette. A végelszámolásnál Bende Dániel végzett a harmadik helyen.

A Rotax Max Masters kategória legjobbjai idén Fekete Balázs lett, tetemesebbnek mondható 24 pontos előnnyel, a második helyen

záró Fodor Gézával szemben. Balázs az első futamot elrontotta, de a másodikon már egy bajnoki címet érő harmadik helyre hozta be gokartját. Az összetett harmadik helyén Ellenés László végzett.

A Nemzeti DD2-es mezőny Kovács Gábor Roland bajnoki címéhez gratulálhatott a pilótának és csapatának, a CRG Gokart SE-nek. A második helyen Mókusz Szilveszter végzett, aki ezt a hétvégét minden bizonnyal kitörőnlé az emlékezetéből, hiszen utolsó helyen ért célba mindkét futamon. Igaz, hogy dobta is pontjait, de végül így is 18 pontos hátrányban zárta a szezont Kovácshoz képest, aki a döntőben győzni tudott. A harmadik helyezést Lantos Zoltán szerezte meg az idényzáró hétvégén.

A KZ2-es géposztály bajnoka 2012-ben Solymosi Gábor lett, aki két harmadik helyezéssel is hozni tudta a címet Kecskeméten. Az elődöntőt és a döntőt is az összetett második helyén záró Viszló Csaba nyerte. Hangai Tamásnak idén meg kellett elégednie a harmadik hellyel.

A DD2 Masters kategória küzdelmei is véget értek, mégpedig Hargitai Győző győzelmével. Az elődöntőbeli második helyezését még megfajta egy nagyszerű futamelsősséggel a döntőben, így esélyt sem adott az évet a második helyen záró csapattársának, Németh Csabának. A harmadik Madár Róbert lett.

A csapatversenyt kimagasló teljesítménnyel és előnnyel a Kálmán Motorsport nyerte, a Hargitai Racing SK és a Visual Motorsport SE előtt.

A bajnokság végeredménye			
<b>MicroMax</b>			
1. Barkóczy Kevin	538	1. Hercsik Vince	520
2. Tuzson Bence	483	2. Mick Wischofer	514
3. Kun Ruben	481	3. Bende Dániel	470
4. Surányi Márk	475	4. Rónai Tamás	466
5. Válint Bence	468	5. Kele Evelin	452
<b>Rotax Max</b>			
1. Kancsár Ferenc	541	1. Fekete Balázs	524
2. Ferencz Márk	516	2. Fodor Géza	500
3. Sípós István	468	3. Ellenés László	493
4. Beke Olivér	466	4. Gyutai Péter	477
5. Fodor Árpád	447	5. Tuzson Ádám	470
<b>DD2</b>			
1. Jan Wünschek	512	1. Kovács G. Roland	535
2. Hargitai Győző	510	2. Mókusz Szilveszter	517
3. Németh Csaba	479	3. Lantos Zoltán	488
4. Gaál Pál	460	4. Losonczy Csaba	408
5. Madár Róbert	459	5. Miskolczi Zsolt	339
<b>Super World Formula (SWF)</b>			
1. Baló András	291	1. Solymosi Gábor	201
2. Tuzson Attila	242	2. Viszló Csaba	178
3. Attramini Mirko	201	3. Hangai Tamás	170
4. Béres Csaba	178	4. Szűcs László	81
5. Vadász Péter	100	5. Drugda Zoltán	70
<b>Rotax MiniMax</b>			
1. Nicolas Schöll	520	1. Hargitai Győző	530
2. Kovács Zsombor	513	2. Németh Csaba	506
3. ifj. Szalontai Attila	509	3. Madár Róbert	496
4. Sövérs László	483	4. Mókusz Szilveszter	462
5. Gellér Axel	464	5. Lantos Zoltán	457
<b>Csapatverseny</b>			
Az osztrák Jan Wünschek (nagy képen) DD2-ben megtréfálta a magyarokat és elvitte előlük a bajnoki címet		1. Kálmán Motorsport	1097
		2. Hargitai Racing SK	988
		3. Visual Motorsport SE	912
		4. TOP Motorsport	841
		5. C.R.G. GSE	831



Hargitai Győző (fent) ideai eredményével ismét ott lehet a Rotax Világkupa döntőjén, Fekete Balázs a hazai bajnoki címnek örülhet



„A csapatversenyt kimagasló teljesítménnyel és előnnyel a Kálmán Motorsport nyerte.”

A Rotax Maxban ketten küzdöttek az első helyért és még ketten a harmadikért. Kancsár Ferencnek valamit persze nagyon el kellett volna rontania, hogy ne ő legyen 2012 bajnoka, de erre nem került sor. Az elődöntőben még alulmaradt Ferencz Márkkal szemben, és másodikként hajtott át a célvonalon, de a döntőt már megnyerte, így pár év kihagyást követően ismét bajnoki címnek örülhetett. Az összetett második helyén Ferencz Márk, a harmadikon Sípós István végzett.

A Super World Formulásoknál nem született meglepetés, már a kecskeméti fordulót megelőzően is mindenki borítékolt Baló András ideai bajnoki címét, és két magabiztos győzelemmel ezt csak még biztosabbá tette. A második helyen mindkét alkalommal és az összetettben is nagy vetélytársa, Tuzson Attila végzett, a bajnoki táblázat harmadik pozíciójában pedig Attramini Mirko zárta a szezont.

A Rotax MiniMax kategória nagy küzdelmet hozott, melynek végén az osztrák Nicolas



# A terveknek megfelelően

A Visual Motorsportnál jövőre a második hely a cél

Baló András, a Visual Motorsport vezetője idén bajnoki címnek örülhetett az országos gokartbajnokság Super World Formula kategóriájában. A csapat uralta a géposztályt, de más szériákban is az előzetesen eltervezetteknek megfelelően alakult számukra a szezon. Jövőre azonban ennél jobb eredményeket terveznek.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: TDK

**Mik voltak a szezon előtti célkitűzések? Sikertől ezeknek megfelelően teljesíteni?**

Nagyrészt sikerült, bár a felkészülési időszakban nem tudtunk annyit tesztelni, amennyire szükségünk lett volna. Indítottunk versenyzőket DD2 Mastersben, Super World Formulában, Rotax Max Mastersben, DD2-ben és Rotax MiniMaxban is. Több kategóriában a tisztas helytállás és a lehető legjobb eredmények elérése volt a cél, az SWF-ben pedig a bajnoki címvédés. A Rotax Max Masters géposztályban két újoncot is indítottunk idén, Ellenés László és Gorzó

Zsolt személyében, mindketten kiválóan teljesítettek.

**Milyennek írnád le a 2012-es szezont?**

Elégedettek vagyunk, legfeljebb azért szomorkodhatunk, mert jövőre megszűnik a SWF kategória, amit az elmúlt években tényleg uraltunk. Béres Csabával a Pénzes Ase csapatából nagy csatákat vívott Attramini Mirko, Tuzson Attila, valamint jómagam is.. Úgy néz ki, hogy akik eddig a Super World Formulában harcoltak, azok a Rotax Max Mastersbe mennek át, ahol Ellenés Laci

bemutató évében összesített bajnoki harmadik helyezést tudott elérni úgy, hogy kétszer még technikai hiba is hátráltatta, sőt az aktuális verseny feladására is kényszerítette. Tehát biztosan lesz ott is keresnivalónk.

**Mi a helyzet a MiniMax kategóriával? Ott is indítottatok pilótát...**

Így igaz, Major Bence egy abszolút 10. helyet ért el úgy, hogy az utolsó, kecskeméti fordulóban MicroMax géposztályban állt rajthoz. Az elődöntőben, valamint a döntőben rögtön szerzett is egy harmadik, valamint egy negyedik helyezést. Ezen felbuzdulva döntötünk úgy, hogy 2013-ban ebben a kategóriában bizonyíthat Bence, és nagy reményeket fűzünk a személyéhez.

**Mik a tervek az osztályváltásokon kívül 2013-ra?**

Egyértelműen az idei idénynél jobb szereplés az elsődleges cél. A csapatbajnokságban a harmadik helyet szereztük meg, a KMS és a Hargitai Racing SK mögött. A KMS befogására nincs esélyünk, de a második hely elcsúszása abszolút reális cél. Mindent meg fogunk tenni ennek érdekében, amihez persze szükségünk lesz a szponzoraink további támogatására, hiszen nélkülük idén sem érthettünk volna el sikereket. Ezúton is szeretnénk megköszönni az ő, szerelőink és szurkolóink hathatós segítségét.



# Ismét magyar bajnok

Kancsár Ferenc idén visszatért és nyert

Egy osztrák kitérő után, háromszoros magyar bajnokként, többszörös dobogósként tért vissza idén a hazai gokartsorozatba Kancsár Ferenc. Szinte egyértelmű volt, hogy abban a csapatban folytatja, ahol korábban két évet már versenyzett, ahogyan az is, hogy a végső győzelmet tekinti csak elfogadható célkitűzésnek.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: TDK

Ferenc többszörös magyar és osztrák bajnok, a német kiírást is megnyerte, a Közép-Kélet-Európai Zóna Trófea Kupát szintén több alkalommal hazavihette. Győzött már a neves Winter Cup Trófeán Campillosban, és a Rotax Grand Finals Világdöntőn is elért egy harmadik helyezést, ami talán a legkomolyabb eredménye. A még mindig csak 17 éves versenyző idén tavasszal a Kálmán Motorsporthoz, régi és új ismerőseihez tért vissza.

**Hogyan értékeled az idei szezonedat?**

Mindenképpen pozitívnak, hiszen a céomat teljesítettem, megnyertem a magyar bajnokságot, és az Európa-bajnokságon is az első húsz-

ban végeztem. Az évet még az osztrák csapatomnál kezdtem, de úgy éreztem, váltanom kell, ezért jöttem vissza a KMS-hez, ahonnan kellemes emlékeket őriztem.

**Milyen a légkör a csapatnál?**

Itt szinte mindig családi, baráti hangulat uralkodik. A csapattársaimmal, a szerelőkkel, mindenkivel jó kapcsolatot ápolok.

**Mi a helyzet az ellenfelekkel? Idén nagy csatát vívtál Ferenc Márkkal...**

Így van, jó volt vele harcolni, de ettől függetlenül vele is ugyanolyan jó a viszonyom, mint a többiekkel általában.



**Milyen eredményeket emelnél ki az idei szezonból?**

Mindenképpen a Rotax Max elsőségemet, különösen, hogy a KMS is megnyerte a csapatbajnokságot. Az idei Winter Cupon tizedik helyet értem el, bár azt még osztrák színekben. Az Euro Challenge wackersdorfi futamán is sikerült a hetedik helyet szerezni, igaz ott egy rajtbalesetbe sikerült belekeverednem, amiért utólag engem okoltak és megbüntettek.

**Zajlik már a felkészülés az idei Rotax Világdöntőre?**

Igen, a napokban kezdtük el az erőnléti felkészülést Matics Zsolttal. Idén Portugáliában rendezik a Világdöntőt, szeretnék jól szerepelni. Aztán egy kis ideig a pihenés lesz a főszerep. Azt pedig, hogy utána, a következő szezonban mi vár rám, még nem tudom: a folytatást illetően egyelőre még teljes a bizonytalanság.



Kancsár Ferenc 2012-ben magabiztosan szerezte meg a Rotax Max kategória bajnoki címét, ezzel ő lett Magyarországon a királykategória legjobbja



# Bajnokavatás

## Hungaroring: Frank Tamás Emlékverseny

Október elején rendezték a mogyoródi pályán a gyorsasági autós szakág sorozatainak háromfordulós zárófellépését, amely a pálya idén elhunyt alelnökének nevét viselte.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: GÉMESI BALÁZS, KUMMER GYULA

Az RRC Suzuki BIO Kupa utolsó erőpróba-  
nak indulói létszáma felduzzadt, 20 verseny-  
ző nevezett a hétvégére, így igen szoros volt  
a napirend. A pilóták ismét az osztrák Suzu-  
ki Kupával együtt rótták az edző- és verseny-  
köröket, amelynek volt előnye és hátránya is.  
Akinek szerencséje volt, kifoghatott egy gyors  
külföldit, és annak szélárnyékában hozhatott  
saját legjobbján még pár tizedet, de voltak,  
akiket éppen ők tartottak fel az igen kényelmes  
kanyarsebességükkel. Az időmérőt Bárkovics  
Zoltán nyerte meg több mint két tizedes előny-  
nyel Tözsér Áron előtt. Az első rajtot követően  
Bárkovics, Tözsér, Takáts és Nagy hatalmas  
csatát vívott a pozíciókért, és végül célba értek  
ugyan, de a végeredményre még várni kellett,  
hiszen a versenybírók büntetéseket osztott ki  
a leintést követően a négykerekű pályaelhagyá-  
sokért. A végeredmény végül Bárkovicsot hoz-  
ta ki első helyre, mögötte Tim Gábor és Takáts  
Ákos végzett. A második időmérőre a nevek  
nem sokat változtak, Takáts nyert Bárkovics  
és Tim előtt, mint ahogyan a versenyen elkö-  
vetett szabálytalanságok száma sem csökkent:



Fent az egyik kistúrás bajnok,  
Mohácsi Ákos, balra a hétvége  
díszvendége, Michélsz Norbert



13 pilóta összesen 261 percnyi büntetést ka-  
pott, a végeredmény pedig végül így alakult:  
Takáts, Tözsér, Bárkovics. A nap második  
futamán az előző verseny első nyolc helye-  
zetje fordított sorrendben rajtolt, és akadtak  
izgalmak itt is bőven, még a biztonsági autó  
is pályára gördült. Végül Tözsér Áron örülhe-  
tett a győzelemnek, aki Takáts Ákost és Tim  
Gábort tudhatta maga mögött. Az eredmé-  
nyek alakulása egyben azt is jelentette, hogy  
2012-ben Bárkovics Zoltán lett a széria orszá-  
gos magyar bajnoka.

A Seat Leon Kupa 2012-es kiírása finoman  
szólva sem bővelkedett indulókban. A bajnoki  
címet itt Nagy Norbert gyűjthette be, mögötte  
Czenkár Béla zárt, a harmadik Birizdó Imre lett.

Az UNIQA Lotus Ladies Cup mezőnyéből  
tavaly kiemelkedett Bús Edina, hiszen 2011-ben  
szinte egyeduralnokként vezette a bajnoksá-  
got. Idén azonban többen is felnőttek mellé,  
legfőképpen Bende Adrienn, aki nem egy alkal-  
lommal került Edina elé, legyen szó ver-  
senyről és az összetett állásról egyaránt, ➔

www.facebook.com/titanicegyuttas

# MEGJELENT

## Fekete Krisztián rockzenekarának CD-je!



Kapható a lemezboltokban,  
valamint megrendelhető  
a [titanicegyuttas@gmail.com](mailto:titanicegyuttas@gmail.com)  
e-mail címen!





A bajnokság végeredménye	
<b>A csoport – 2000 cm<sup>3</sup></b>	
1. ifj. Ficza Ferenc	80
2. dr. Laczkó László	70
3. Laczkó Levente	62
<b>F csoport – 2000 cm<sup>3</sup></b>	
1. Gáspár Csaba	60
2. Tim Gábor	28
3. Tomsics Gábor	26
<b>F csoport – 1600 cm<sup>3</sup></b>	
1. Mohácsi Ákos	93
2. Laczkó Lehel	81
3. Karajannisz Manolisz	59
<b>E csoport – 2000 cm<sup>3</sup></b>	
1. Fekete Krisztián	88
2. Eszenyi László	76
3. Balogh Zsolt	55
<b>Suzuki Swift Kupa</b>	
1. Bárkovics Zoltán	223
2. Tözsér Áron	193
3. Farkas Roland	169
<b>Lotus Ladies Cup*</b>	
1. Bús Edina	200
2. Bende Adrienn	199
3. Budaházi Nóra	155

\*fellebbezés alatt



Bárkovics Zoltán lett az idei Suzuki Kupa győztese



sőt, a zárófordulóra is hárompontos előnnyel érkezett. A finálét aztán Bús Edina, Bende Adrienn, Sas Szilvia, Kőváry Anett, Budaházi Nóra sorrendben kezdte meg a mezőny. Edina és Adrienn a rajttól a célig fej-fej mellett küzdtek, körönként hol egyikük, hol másikuk száguldott át előbb a célegyenesen. A kockás zászló végül a következő sorrendben intette le a hölgyeket: Bende, Bús, Budaházi, Sas, Kőváry, ráadásul a leggyorsabb kör is Bende Adrienné lett. Ez elvileg azt jelentette, hogy új bajnokot kell avatni, ám Bús Edina óvást nyújtott be, mert

a verseny közben az egyes kanyarban összeérték Adriennel, ekkor tönkrement Edina autójában a sportfokozat, megnehezítve ezzel helyzetét, ezt követően szakadt el tőle az élen haladó Adrienn. Az állítást Adrienn megvívta, majd a bírók úgy döntöttek, hogy összeszámolják, melyik lány hányszor hagyta el a pályát a futam alatt, ezekért pedig plusz másodperceket adnak az idejükhöz. Eszerint Adrienn 57, míg Edina 7 másodperces büntetést kapott, így a futamot Budaházi Nóra nyerte, Bús Edina a második, Sas Szilvia a harmadik, Bende Adrienn a negyedik és Kőváry Anett az ötödik – így a bajnokság elvileg egy pont előnnyel ismét Edináé. Ám még ez az eredmény sem biztos, hiszen nincs vége lányok közti „háborúnak”, Adrien 30 napon belül fellebbezheti a döntést...

A lányokkal együtt elrajtoló Lotus Eastern Cup ezen a hétvégén Vizin Tamásról szól. A bajai fiatalember a születésnapján ugyanolyan ellenállhatatlan volt, mint vasárnap, így Major Benedek és Válint Tibor is csak a hátát látta a Hungaroringen.

A kistúraautók szintén pályára gördültek. Az A-s kocsik között ifjabb Ficza Ferenc ví-

vott nagy csatát dr. Laczkó Lászlóval a bajnoki címért. A School Team Hungary ifjú pilótája azonban nem bízta a véletlenre a hétvége eredményeit, és az összes versenyét megnyerte, amivel a 2012-es szezon bajnoka lett. Az összetettben a második helyen dr. Laczkó László zárt, aki a hétvége első két versenyén a második helyen végzett, de a harmadik futamon nem indult el. Az év harmadik legjobbjának Laczkó Levente bizonyult. Az F-es kategória bajnokaként Gáspár Csaba végzett megelőzve Tim Gábort, míg Mohácsi Ákos az 1600 cm<sup>3</sup> alatti osztály királyává koronázták.

A formaautósok között Fekete Krisztiánt ezúttal sem lehetett megfogni. Szombaton nem érkezett célba, de másnap mindkét versenyt megnyerte, a mögötte mindkét alkalommal az a Pődör Balázs zárt, aki hosszú kihagyást követően tért vissza, és a háromfutamos finálé első erőpróbájában a dobogó tetejére állhatott. A bronzserlegek sorrendben Lőrincz, Balogh és Eszenyi kezeibe kerülhettek, ami egyben azt is jelentette, hogy ismét a szekszárdi Fekete Krisztián nyerte a 2012-es bajnokságot, Eszenyi László és Balogh Zsolt előtt.

# Nagyszerű szezonzárás

Vizin Tamás a Hungaroringen kiválóan szerepelt

Nagy várakozással készült a szezon utolsó megmérettetésére Vizin Tamás, a futamokat a Hungaroringen rendezték október első hétvégéjén. A bajai pilóta két versenyből kettőt nyert, így méltóképpen búcsúzhatott a 2012-es szezontól.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: TDK, KUMMER



„Nagyon készültünk a csapattal az utolsó megmérettetésre. A pénteki edzésen nagyszerű köröket tudtam autózni, és ez kicsit meg is lepott. Korábban is tisztában voltunk vele, hogy csak egyetlen gond van az autóval, azt pedig a benzinellenítés okozta, de bíztunk benne, hogy ezt sikerült megoldanunk. Nos, olyannyira sikerült, hogy az edzés végén meg is kérdeztem a srácoktól, hogy ez az autó ugyanaz-e, mint amivel az egész szezonban versenyeztem. A válasz természetesen az volt, hogy igen, csak

ilyen érzés az, amikor nem hátráltat a technika” – kezdte mondandóját Vizin Tamás, a Lotus Cup Eastern Europe sorozat indulója.

„Ezekkel a kilátásokkal úgy éreztem, hogy megérte eljönni erre a hétvégére is, és minden esélyem meglehet a remek szereplésre. Szombat reggel aztán az első futam időmérőjén nagyon jónak éreztem az autót vezetés közben. Kijöttem a boksza, és kiderült, hogy az eddigi leggyorsabb lotusos köridőt tudtam autózni a Hungaroringen, ami természetesen rajtelsőséget is ért. A pályára már vissza sem mentem, csak a versenyen. Az első helyről startolhattam, és szerencsére a célegyenes végén ezt a pozíciót meg is tudtam tartani, amit aztán már nem engedtem ki a kezeim közül a kockás zászló lengetéséig” – fogalmazott a 24h Service Kft.,

a Bács-Trans Kft. és a Jamex Kft. által is támogatott pilóta, aki győzelmének köszönhetően a második versenyt a fordított rajtpozíciós elosztás miatt nem az élről várhatta.

A versenyszervezők azonban ennek ellenére ismét az első rajtkockára állították Tamást, akinek azonban így nem sikerült túl jól a futam kezdete. „Vasárnap is az élről indulhattam, amit azóta sem nagyon értek, de nem vitakoztam. A rajtnál kicsit beragadtam, és az első kanyarban a harmadik helyen találtam magam. Végig nagy csatát vívtam Major Benedekkel, de végül sikerült a második futamot is megnyernem. Nagyszerű szezont tudhatok magam mögött, és ezért hálával tartozom a támogatóimnak, így az eddigi felsoroltakon kívül a Magtár Kft.-nek, a Kaloplasztik Kft.-nek és az Optimum Solar Kft.-nek” – zárta mondandóját Vizin, aki a hétvégén még egy bravúrt bemutatott: Major Benedekkel együtt megnyerte a 2000 köbcenti alatti Endurance-bajnokságot a Lotus Exige csapat színeiben.

## Hosszútáv

**Az Endurance-bajnokság legjobbjai** 1600 cm<sup>3</sup> alatt Szigeti Attila és Merk József, 2000 cm<sup>3</sup> alatt Vizin Tamás és Major Benedek, 3500 cm<sup>3</sup> alatt Walterné Dancsó Adrienn és Walter Csaba, 3500 cm<sup>3</sup> felett Bódis Kálmán és Rác István, RRC Suzukis Swift Kupában pedig Füge Krisztián és Budaházi Gábor lettek.



Vizin Tamás és Lotusa az utolsó hétvégére megtámaszkodott



# Bajnok lett

Ifjabb Ficza a kistúrások között utolérhetetlen volt

A hazai autósport egyik nagy reménységének számít a 16 éves ifjabb Ficza Ferenc, aki az idei szezon az ETCC sorozatban kezdte, az év közepén azonban váltott. Nem bánta meg, hiszen végül országos bajnoki címnek – immár a negyediknek örülhetett. A fiatal tehetség pályáját nagyban segíti édesapja is, akivel közösen hozzák meg döntéseiket, így együtt faggattuk őket.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: SPEEDLIGHTPHOTO, KUMMER



A szezonnak az Európai Túraautó Kupa résztvevőjeként vágta neki. Egy versenyt követően azonban mégis a váltás mellett döntöttél. Mi készítetted erre a lépésre? – kérdeztük a pilótát.

Az első verseny még jól ment, nagyon jól éreztem magam, de a másodikon már nem annyira. Úgy éreztem jelenleg még nem erre van szükségem, ezért döntöttünk végül a hazai túraautó-bajnokság mellett.

Milyen volt a hangulat az ETCC-ben?

Egyértelmű, hogy másabb, mint itthon. Az már egy komolyabb sorozat, az emberek sokkal inkább a munkájukra koncentrálnak, másra nemigen. Sok kommunikáció ennek

köszönhetően nem volt, inkább az autó fejlesztésével, tökéletesítésével foglalkoztak a résztvevők. Hazai körülmények között viszont a teljes mezőnnyel jobban vagyok, szinte mindenkit ismerek, és tudunk beszélgetni, nem csak a szerelésről és a beállításokról szól a hétvége.

Milyen különbségek vannak a két bajnokság között?

Itthon egyértelműen lassabbak az autók, de ez természetes. A versenyzők is másképpen állnak a feladathoz, hiszen az ETCC-ben vezető pilóták szinte egytől egyig csak a versenyzéssel foglalkoznak, míg itthon sokaknak ez csak hobbi. Én azonban itt érzem otthon magam. Héthónapos korom óta hordanak, járok a versenyekre. Mindenkit ismerek, és nagyon jól érzem magam ebben a közegben.

Idén rögtön össze is jött a bajnoki cím.

Milyen érzésekkel tölt ez el?

Természetesen nagyon boldog vagyok a győzelem miatt. Az Integrával sikerült mindent megnyernem. Az első versenyhétvégén ráadásul nem is tudtam jelen lenni, hiszen még az ETCC mezőnyében indultam, ezért különösen örülök, hogy így is bajnok lettem. Ezen túl sikerült életem legjobb Hungaroringes körét is teljesítenem idén, amely mostantól kategóriámban rekordnak is számít. Büszke vagyok a csapat és a saját teljesítményére egyaránt.

Mindeközben hogyan élte meg az édesapa az ideai eredményeket? – fordultunk idősebb Ficza Ferenchez.

Boldog vagyok. Főleg azért, mert izgalmas körülmények között sikerült győznünk. Sokan mondták, hogy az ETCC után visszalépés a hazai bajnokság, és nem lesz ellenfelünk. Nos, ez nem igaz. Laczkóék folyamatosan ott loholtak a nyakunkban, nagyon jó versenyeket mentek. Persze elhiszem, hogy ők most kicsit csalódottak, mi is azok lennénk a helyükben. Ha jól tudom, jövőre váltanak az 1,6-os géposztályra, hiszen ott több induló, nagyobb izgalmak várhatóak. Mi még nem tudjuk, mit hoz a jövő.

Feri idén bebizonyította, hogy érett versenyző. Látsz még hiányosságokat vele kapcsolatban?

Idén Feri csúcsmódban teljesített. Persze vannak hiányosságok, van még mit tanulnia. Sok esetben a nyilatkozatai sem elég átgondoltak, de ezt az ő korában meg lehet érteni. Az ETCC mezőnyében ő volt a legfiatalabb induló és a legfiatalabb dobogós helyezett is. Persze a dízeles versenygépeket esélye sem volt befogni. A váltásra több ok is volt, de ezeket nem szeretnénk részletezni. Az biztos, hogy Feri karrierjének jót tett ez a kis kiruccanás, és tapasztalatszerzésnek sem volt utolsó.



„Büszke vagyok a csapat és saját magam teljesítményére.”

Említetted, hogy nem tudjátok még, mit hoz a jövő. Kilátások vannak?

Több lehetőség is adódhat, de egyelőre egyik sem biztos. Lehet, hogy mi is 1,6-osra váltunk és itthon versenyzünk. Ajánlottak már Ferinek formaautós lehetőséget is, azt azonban egyelőre még hagynánk kicsit. Az sem kizárható, hogy újra megpróbálkozunk az ETCC-vel, de Zengő Zoliék is gondolkoznak egy második csapat kialakításán a WTCC-n belül,

és Feri neve is a kalapba kerülhet, hiszen véleményem szerint jelenleg Michelisz Norbi után egyedül Kiss Norbi az, aki a rangsorban Feri elé kerülhet. Az mindenesetre biztos, hogy Zolit régóta érdekli Feri pályafutása. Meglátjuk, hogyan alakulnak a dolgok a jövőben, ám a mögöttünk álló szezon miatt szeretnénk köszönetet mondani támogatóinknak, szponzorainknak és minden szurkolónak is, akik kilátogattak a versenyekre.



A Honda Integra idén bajnoki címig repítette ifjabb Ficza Ferencet, de a jövő évi folytatásról még nem tud nyilatkozni a versenyző

# A zöld csapat

Az E30 Motorsport idén új felállással vágott neki a szezonnak

A Laczkó család jellegzetes zöld színéről ismert autói 2012-ben Makai György istállójának, az E30 Motorsport neve alatt szálltak harcba az autós gyorsasági szakág különböző géposztályaiban – a két csapat ugyanis összefogott, hiszen így sokkal költséghatékonyabban tudtak működni. A közös team tagjai közül László, Levente, Lehel, Fazekas Péter és Deli György itthon szerepelt, a másodosztályba Kaján Tamás és Molnár Béla nevezett, az alakulat vezetője pedig Ausztriában képviselte az egylet színeit.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: GÉMESI, KUMMER

Hogyan épül fel az E30 Motorsport, és mi-ként értékelnéd az idei teljesítményeket? – kérdeztük dr. Laczkó Lászlótól.

A csapatnál mindenki szereplésére nagy hangsúlyt fektetünk. Ausztriában idén egyedül Makai Gyuri indult a BMW Challenge sorozatban, de nem akármilyen teljesítményt tett le az asztalra. Rengeteg dobogós helyezést szerzett, és több futamgyőzelmet is aratott, viszont az összes versenyhétvégén nem tudott jelen lenni. Talán ennek is köszönhető, hogy végül csak az összetett ötödik helyét tudta megszerezni a szezon végén, de ez így is megüvegező teljesítmény, joggal lehet rá

büszke Gyuri. Harminc indulóból az ötödik helyen zárni, egy mondhatni csonka szezonban nem semmi.

A csapat többi tagja hazai fronton képviselti magát. A legfiatalabb pilótánk a kisebbik fiam, Lehel, aki a kis túraautósok géposztályában a második helyen zárta a szezont, egy G-s Opel Astra volánja mögött. Idősebb fiam Levente az A-kategóriában indult csakúgy, mint én. Jó szezon van mögöttem, de talán öt sűjtotta legtöbbször a balszerencse. Három versenyt is feladni kényszerült, de végül így is a harmadik helyen fejezte be az idényt. Jómagam második lettem ifjabb Ficzó Feri mögött.

Rajtunk kívül Fazekas Peti és Deli Gyuri bácsi is tisztessen helytálltak, de ők nem tudtak minden futamra elutazni velünk.

Beszélnél kicsit az átalatok használt versenygépekről? Ha jól tudom az egyik igen különleges modell...

Így van, a G-s Opel Astráról van szó, amit idén a középső fiam, Lehel használt F-1600-ban. Új építésű, 1,6-os szívómotoros versenygép, ami 185 lóerős, és egy teljes egészében általunk tervezett és gyártott versenyváltóval fut. Szinte hiba nélkül bírta a szezont, egyedül az első versenyen akadt vele gond a Hungaroringen, amikor hűtési problémáink voltak. De megoldottuk őket, és onnantól tökéletesen működött a gép. A rajtolással akadtak kisebb gondjaink még, a kuplungon fejlesztenünk kellett kicsit, de ezt a szezon második felére orvosoltuk, így már rendben van a kocsi. A nagyobb fiam, Levente és én egyaránt Clióval versenyeztünk idén A-2000-ben. Számomra talán a Szlovákia Ringen úszott el a bajnokság, amikor egy filléres alkatrész egyszerűen eltört. De ez benne van a pakliban, hiszen technikai sportról beszélünk.

Mik a tervek a következő szezonzra?

Egyelőre nincs még kiforrott koncepció. Abban már szinte biztosak vagyunk, hogy F-1600-ban



Makai György piros-fehér-zöld motorháztető BMW-je kiválóan szerepelt az osztrák bajnokságban, a harminc fős mezőnyben a csapatvezető ötödik lett

indulunk mindhárman. Levente és Lehel szuper 1,6-os Suzukival, én pedig a G-s Astrával, amin van még mit fejleszteni, sőt a karosszérián is karcsúsítani szeretnénk. Vannak terveink, de még nem dönt el sok minden.

Összességében lehet azt mondani, hogy sikeres éven vagytok túl?

Természetesen lehet. Elégedettek vagyunk. A srácok is előreléptek a tavalyi évhez képest, és fejlődtek. Voltak páran, akik még nem bíztak a 14 éves Lehel és a 16 éves Levente érettségében, egy időben veszélyben volt az indulásuk is, de meggyőztem az illetékeseket, és büszke vagyok rá, hogy a fiaim rácsáfoltak a rosszindulatú feltételezésekre, nekem lett igazam. Végigfutották úgy a szezont, hogy szinte egy kontaktjuk sem volt. Akadt elég baleset és ütközés anélkül is, hogy ők belekeveredtek volna.



És mi volt a helyzet a másodosztályban versenyző pilótákkal?

A másodosztályban szereplő versenyzőink, Kaján Tamás és Molnár Béla is odatették magukat, második és harmadik helyen végeztek az összetettben. Végeredményben tehát jó szezonunk volt, amit persze nagyban köszön-

hetünk a fantasztikus szervizcsapatunknak is, akik nagyon gyors és jó munkát végeztek egész évben, külön kiemelve vezetőjüket, Monori Gyulát. A támogatóink is végig mellettünk voltak, hálásak vagyunk ezért nekik, és reméljük, jövőre is együtt örülhetünk a sikernek. A célunk a bajnoki cím lesz.

„Új építésű, 1,6-os szívómotoros versenygép, ami 185 lóerős, és egy teljes egészében általunk tervezett és gyártott versenyváltóval fut.”





# Túl egy nehéz éven

Szigetvári Mátvás és a 2012-es formaautós évad

A tavaszi hungaroringi szezonnyitón még kicsattanó jókedvvel nyilatkozott Szigetvári Mátvás csapatvezető a magyar formaautós versenyzés feltámadásáról, aztán folyamatosan egyre rosszabb lett a hangulata. És a kilátások szerint még azzal együtt sem biztatóak, hogy az autója és a pilótája az évadzárón abszolút győzelmet és két második helyet is szerzett...

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: KOLLÁR ATTILA



A kecskeméti gokartpályán, az ob fináléjának ebédszünetében beszélgetünk. Ugye még nem fordult elő, hogy hiányoztál volna erről az eseményről? Mi az oka, hogy mindig megnézed a fiatalokat?

Egyrészt itt élek, másfelől nagyon érdekel a sportág. A gokart és a formaautózás közeli rokonságban vannak. Számtalan tehetség került már ki innen, akik később a pályaver-

senyzésben folytatták, és olyan is akadt, aki formaautóba ült, közülük számosan hozzánk szerződtek. Így minden szempontból fontos, hogy itt legyenek.

A gyorsasági autós szakág már befejezte a 2012-es évadot, nektek ráadásul nem is sikerült rosszul a szezonzáró. Mi történt veletek a Hungaroringen?

Galambos Szabolcs sajnos egészségügyi problémák miatt nem tudott autóra ülni, így az istálló korábbi versenyzője, Pődör Balázs ugrott be a helyére. Ismét kiderült a szakma számára, hogy a srác nem csak a saját gokartcsapata irányításában, hanem az együlékes autók terelgetésében is nagyon tehetséges. Három-négy éve nem ült autóban, mégis úgy vezetett, mintha csak két hete szállt volna ki a Formula Renault-ból. Szombaton az első futam abszolút értékelését megnyerte, másnap pedig csak egy jóval erősebb kocsi tudta elverni, és begyűjtött két második helyet. A kategóriában viszont végig utolérhetetlen volt.

Lehetséges, hogy jövőre is ő vezeti majd az autót?

Egyelőre csak annyit tudunk, hogy neki is tetszik a dolog. Gözerővel azon dolgozik, hogy megteremtse a versenyzése anyagi feltételeit, és ha sikerül neki támogatókat szereznie, én leszek a legboldogabb, hogy megint együtt dolgozhatunk.

Mi lesz Szabolccsal?

Az első szezonja után megpróbálkoztunk egy másodikkal is, mert azt gondoltuk, hogy kell ennyi tapasztalat az eredményes versenyzéshez. De a 2012-es produkcióval sem ő, sem mi nem voltunk elégedettek, váltani kell.



Legutóbb annak a lehetőségét elemeztük ki, hogy az istállón belül esetleg egy F3-as autóval szállna harcba a magyar bajnokság legjobb helyezéseire, de ennek megvalósulása még nagyon sok összetevőtől függhet.


Idén versenyzett nálad egy osztrák fiú, Oliver Ofner is. Órá is számítás jövőre?

A srác nagyon tehetséges, és az 1,6-os autóval több futamon is bebizonyította, hogy érdemes vele foglalkozni. Az ő terve is az, hogy jövőre egy erősebb kocsival, valószínűleg

egy Formula Renault-val indul a magyar mezőnyben, de biztosat csak tavasszal lehet majd mondani.

És hogyan látod, mi lesz azzal a formaautós mezőnnyel 2013-ban?

Nem tudom. Mint az autós gyorsasági szakág formaautós bizottsági tagja, áprilisban még boldogan újságoltam mindenkinek, hogy az első rajtrácsunkon 14 kocsi sorakozott fel, aztán szépen elfogytunk. Ez a versenyzés is komoly technikát, így biztos anyagi bázist igényel.

Az autót akár béreli, akár megvásárolja a pilóta, nagy terhet jelent számára. Én azonban azt mondom, hogy ezt még csak-csak mindenki kigazdálkodná, aki ebben a műfajban szeretne elindulni. A sportvezetésnek arra kellene törekedni, hogy az egyéb költségekből vállaljon át minél többet, mondjuk a licenz kiváltásánál, a nevezési díjak kifizetésénél álljon a jelentkezők mellé, biztosítson elfogadható áron edzéslehetőséget a versenyzőknek. Mert csak ez tudja meghozni a fiatalok, a családjuk és a támogatóik kedvét az autósportozáshoz... 

„Úgy vezetett, mintha csak két hete szállt volna ki a Formula Renault-ból.”



# „Hogy mindenben Ő legyen az első” (Kol 1:18)

Balogh Zsolt visszatért, és jövőre támadni fog

2009-es visszavonulását követően Balogh Zsolt idén úgy döntött, hogy visszatér a Formula autók világába. Baleseteit követően akkor szögbe akasztotta a sisakját, idén azonban adódott egy olyan lehetőség, aminek nem tudott ellenállni. Az eredmény nem is maradt el.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: KOLLÁR, KUMMER



**2009-ben ültél utoljára Formula autóban. Mi történt akkor pontosan, amiért a visszavonulás mellett döntöttél?**

Mindig imádtam versenyezni. Komoly gokartos múlttal rendelkezem, és 2008-ban még Kiss Pál Tomival teszteltem együtt. A következő évben aztán két igen komoly balesetem is volt a bajnokság évadnyitó futamain. Az elsón az előttem haladó lengyel versenyző komplett első légtérrelje szakadt le a Hungaroring célegyenesében, és ütötte szét a versenygépem elejét és tépte ki a kereket nagy sebességnél. Először le-törtem az anyagi kár miatt, de később belegondoltam, hogy ha kicsivel beljebb csapódik az alkatrész, akkor ott is maradtam volna. A második verseny rajtja után, a célegyenes végén Tukora Pisti elnézte a féktávot mögöttem és belülről nekem csapódva átszállt fölöttem úgy, hogy még a kívülről érkező Kiss Norbi is átugratott rajtam. Ez sem volt egyszerű szituáció és látvány. Úgy gondolom, hogy ez valamilyen jelzés lehetett, hogy hagyjam abba a versenyzést, így a következő futam után befejeztem.

**Idén azonban mégis visszatértél a versenypályákra. Miért változtattál a döntéseden? Míután tavaly eladtam az autót, ennek fejében az idei első két futamon vezethettem egy autót a Gender Racing csapatánál. Egyetlen**

fordulóra terveztem a visszatérésemet. A kikötés a csapat részéről annyi volt, hogy ne törjem össze a technikát. Ehhez képest majdnem sikerült győzelmet aratnom. Használt gumikkal vágtam neki az első futamnak a Forma Renault volánja mögött, a rajtom pedig olyan



jól sikerült, hogy a nyolcadikról a harmadik helyre jöttem fel. Aztán rövidesen a második pozícióban autóztam, és már csak csapattársam, Eszenyi Laci volt előttem. Nem akartam kockáztatni azzal, hogy megtámadom, a csapat volt az első. Talán ezért is ajánlotta fel



a Mogul Racing Team, hogy tartsak velük az egész szezon során. Volt bennem motiváció, hiszen három éve Isten úgy alakította a körülményeket, hogy befejezzem a versenyzést, idén pedig, amikor már nem számítottam rá, visszaadta a lehetőséget. Ezért írtam a ruhámra egy bibliai idézetet, mert neki köszönhetünk mindent. Akár nyerünk, akár veszítünk, mindennek megvan az oka. Éppen a balesetek miatt kerültem közelebb Istenhez és utólag őszintén mondhatom, hogy nem bántam meg semmit, sokkal többet nyertem vele.

**Sikerült az idén futamot is nyerned. Mi a fontosabb, az eredmény vagy az izgalom? Győzelmet a külön is értékelt Formula Renault Kupában szereztem. Mindig jobban örültem egy izgalmas futam utáni gyengébb befutónak, mint egy unalmas, verseny nélküli jobb eredménynek. Persze a győzelem a cél, de számomra a küzdelem és a versenyzés adja a kihívást. Eszenyi Lacival az egész évben nagyokat csatáztunk, és sokszor nehéz volt rábírnom magam arra, hogy a csapat érdekeit helyezzem előtérbe. Ez a szezon azonban még erről szólt, bár ezután is a csapatért, a barátokért és az örömeért fogok versenyezni. Ezért éri meg.**

**Ezek szerint vannak terveid 2013-ra is. Milyen célokat tűztél ki magadnak?**

Idén megszereztem az abszolút harmadik és a Forma Renault Kupa második helyét. Ha Isten is úgy akarja, jövőre a támogatók segítségével a Renault Kupa bajnoki címe és a Formula autók második helye lesz a cél. Természetesen utóbbiban is szeretnék nyerni, de vannak olyan versenygépek, amelyekkel motorerő tekintetében nehéz felvenni a harcot. Bízom benne, hogy a Mogul Racing Team támogatásával jövőre a győzelemért fogok küzdeni.

# Nem kell mindig nagyot harapni



Lőrincz Péter és a Formula Renault első közös éve

Már öt esztendeje versenyez az autós gyorsasági szakágban Lőrincz Péter, de idén nagyot lépett előre: a Metalex Hondáról Formula Renault-ra váltott. Ehhez mérten a fő célkitűzés a tapasztalatszerzés és a tanulás volt. Az utolsó fordulóban azonban sikerült így is kimagasló teljesítményt nyújtania a Hungaroring aszfaltján.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: GÉMESI BALÁZS

„Nem kell mindig nagyot harapni, néha elég a kicsi is” – kezdte beszámolóját Péter a 2012-es szezonnal kapcsolatban. „A tanulás volt az elsődleges cél, valamint a költségvetés szempontjából nézve az, hogy törésmentesen hozzuk a versenyeket. Ki kellett ismernem a technikát, hiszen az első szezonomat töltöttem a Forma Renault-sok között. A mezőny persze erős volt, de így is jól éreztem magam. Az első versenyhétvége előtt tartottunk egy kis tesztelést, ahol sikerült mennem egy 1:54,1-es időt. Ezzel elégedett is voltam, kezdetnek nem volt rossz. Nagyon nehéz dolgom persze nem volt a kétliteres versenygéppel, ezelőtt is versenyeztem már, igaz, másfajta autóval.

A szezon közepén, a Pannónia Ringen szenvedtem egy kicsit, hiszen nagyjából három másodperces hátrányban követtem az élme-



zőnyt, és csak 1:59-es időket tudtam autózni az első futamon. A rajtom viszont így is nagyon jól sikerült, és ez többször is így alakult. Ebből le tudtam vonni azt a következtetést, hogy általában jobban rajtolok a többiekkel. Augusztusban második alkalommal látogattam a mezőny a Slovakia Ringre, az elsőre nem tudtam elutazni. Őszinte leszek, nem éreztem jól magam, és nem ment a versenyzés. Fékproblémáim is akadtak, amelynek megoldásában nagyon sokat segített a többi csapat is, ezért külön hálával tartozom nekik. A Formula Renault kategória harmadik helyét még így is sikerült megcsípnem” – összegezte az évad történéseit Lőrincz Péter.

A nagy kiugrás azonban az utolsó fordulón jött össze, a Hungaroringen, ahol az idény indul. „Fontos volt az utolsó hétvége, hiszen Mogyoródon kezdtünk és ott is zártuk az évadot, ezért külön lehetőség adódott arra, hogy lemérjük, mennyit is fejlődtem. Kisebb gondok adódtak ugyan, de az időjárás és a körülmények is kedvezőek

voltak. Az első futamon aztán elrontottam a rajtot, és lemaradtam. Így is sikerült konstans 1:54-es időket futnom, de eredménnyel nem járt. A második futamon jól rajtoltam, még Fekete mellé is bementem az első kanyar előtt. Végig tudtam tartani a tempót Eszenyi Lacival, akit nagyon tisztelek, hiszen az idei bajnokról beszélünk. Jó volt egy ilyen volumenű pilótával harcolni. Sajnos azonban kicsit elszámoltuk magunkat, hiszen a 15 fokos hőmérséklet-csökkenés miatt két körrel a vége előtt elfogyott az üzemanyag az autóból, a fogyasztásnövekedés miatt. A harmadik, vasárnapi futamon ismét Eszenyi-lacival harcoltam a pozíciókért. Ő, Rátkai Feri és én egy hármas bolyt alkottunk. Nagyt küzdöttünk mindhárman, de ketten párharcából én jöttem ki nevető harmadikként, és a fűre kihajtvva sikerült elmennem Eszenyi mellett. Így végül a formaautósok között abszolút harmadik helyen értem célba, Forma Renault kategóriában pedig másodikként. A legjobban mégis az esett, hogy mindenki dicsért és méltatta a teljesítményemet, miszerint tisztán és ügyesen oldottam meg a feladatot. Megfutottam a leggyorsabb körömet is, ami 1:53,8-ra sikerült. Természetesen, erre is nagyon büszke vagyok.”

„Jövőre szeretnék ismét versenyezni, ami az idén sokat segítő támogatóimtól is függ. Hálával tartozom nekik, a szerelőimnek, a csapatfőnökömnek, a többi istállóknak, a barátainknak, és mindenkinek, aki velem volt. Ami engem illet: fizikálisan jobban rá kell készülnöm a szezonra, legalább 15 kiló leadását tervezem a téli felkészülési időszakban” – zárta mondandóját a bajnokság abszolút ötödik helyén végző Lőrincz.

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

Akár autószervezek, építőipar, fémmegmunkálás,

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

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

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

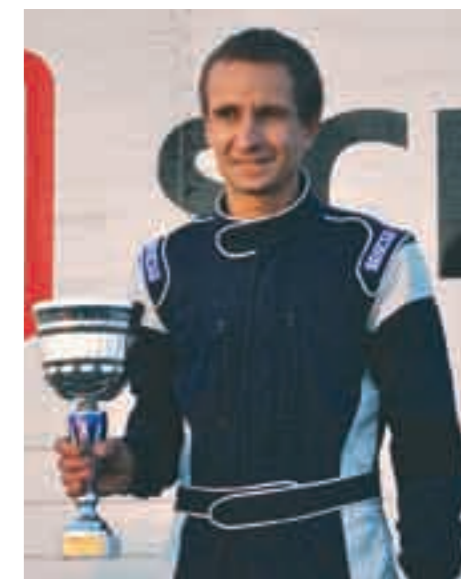


## Quadról driftre

A stílus hasonló, a technika viszont teljesen más

Benes László 2011-ben még a quadosok között róttá a köröket, mégpedig olyan eredményesen, hogy Kazár Miklóst is sikerült megfognia. Ennek ellenére idén csak egy versenyen indult, majd váltásra szánta el magát, és a driftesek között kötött ki. Az AFM kiderítette ennek okait.

SZÖVEG: NÉMETVÁRI LÁSZLÓ • FOTÓ: SZAUERVEIN ATTILA



**Tavaly még aktívan versenyeztél a quadosok között. Miért döntöttél végül a váltás mellett?**

A fő oka az volt, hogy teniszkönyököm lett, ez pedig abszolút gátol a versenyzésben. Ráadásul rengeteg a munka a hétköznapi életben is, így a kettőt nem tudtam összehangolni. Ez volt a fő ok, de más is közrejátszott. Nem találtam már izgalmasnak a quados versenyeket. Korábban voltak olyan futamok, ahol tizenketten is rajthoz álltunk, hatalmas csatákat vívtunk. Előfordult, hogy az utolsó helyről rajtoltam, a tizenkettedikről, és végigküz-

döttem magam a mezőnyön, egészen a harmadik helyig. Az még élvezetes volt. De tavaly már olyan is megesett, hogy hárman, négyen indultunk, és aki jó rajtot fogott, megőrizte a helyét. Számomra egyszerűen unalmassá vált.

**Hogyan vetődött fel a drift lehetősége?**

Egy jó barátom hívott, hogy menjek oda, mert ő is nagyon élvezi. Összesen négy versenyből állt az idény, és én a harmadiknál kapcsolódtam be. Egyedül én indultam összkerekes versenygéppel, így vetélytársam sem akadt a bajnoki címért folytatott küzdelemben. Elmondhatom tehát, hogy országos magyar bajnok vagyok, de idén ezt nem volt nehéz megszerezniem.

**Mik a meglátásaid a sportágról?**

Tetszik, nem tagadom. Bár nem ártana, ha 2013-ban már lenne ellenfelem is, akivel küzdhetek. Egyelőre a közönségnek autózom, pró-

bálok minél látványosabban vezetni, és minél több gumit elfüstölni. A pálya viszont sok esetben túl szűk, a jövőben beszélni fogok a versenyrendezőkkel, hogy ha már úgyis egyedül vagyok, egy-két elem kihagyásával tegyék számomra szélesebbé a teret, így még látványosabb elemeket tudok becsempészni a köreimbe.

**Ezt tehát a cél a jövőre nézve? Maradsz a driftesek között a következő szezonban is?**

Igen. Az autót még bütykölni kell kicsit. Bár jelenleg 450 lóerős, szeretném, ha elérné a 600-at. Amatőr raliversenyeken is elindulnék az EVO IV-es géppel, és van egy EVO IX-es karosszériám is, amiből szeretnék még igazi versenyautót csinálni. Munka és tervezéssel akad bőven, a téli időszakban sem fogunk unatkozni.



**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](mailto:info@foerch.hu)  
internet: [www.foerch.hu](http://www.foerch.hu)





„A cél az volt, hogy közelről szemügyre vehessem napjaink új sikersportját.”

# Füst az aszfalt felett

## Santa Pod: Monster Energy Gymkhana Grid

Ken Block Gymkhanája Európában is divatba jött, sőt az extravagáns sport szervezői 2012 októberében már egy sorozatot és egy hétköznapiak több szempontból sem nevezhető döntőt is összehoztak az Egyesült Királyságban. Ott voltunk, és tátott szájjal bámultunk.

SZÖVEG: BETHLEN TAMÁS • FOTÓ: TDK

Milton Keynes-be eljutni egy autósport rajongónak elvileg mennyei örömet jelent, hiszen itt székel a jelenlegi F1-es világbajnoki alakulat, ennek a településnek az utcáin parádézott tavaly év végén Vettel és Webber. Az én utazásom azonban duplán kivételes alkalom volt, mert egyrészt a Monster Energy vendégeként szó sem eshetett bármilyen konkurens energiától, másfelől egészen más sportágak miatt utaztam hajnalok hajnalán Angliába, és ez a város csupán a szállodánkhoz adott otthont.

A cél ezúttal az volt, hogy közelről szemügyre vehessem napjaink új sikersportját, a driftből és a szlalomból kinőtt gymkhanát, annak is a legsikeresebb képviselőit, no meg legnagyobb ikonját, nem mellékesen részt vegyek egy hamisítatlan szigetországi motorsport-fesztiválon, a Santa Podban megrendezett Flame & Thunder-en.

Előrebocsátom: az ott töltött három nap a hideg, szeles, esős időjárás ellenére életem

egyik legnagyobb élményét jelentette. Állítom ezt akkor is, ha néha gyomorforgató élményekben volt részem, és a helyszínen zajló gyorsulási futamok ép ésszel felfoghatatlan technikával készülő járművei a jövőben sem jelentik majd számomra az autóversenyzés csúcását.

De végre a saját szememmel láttam a britek hihetetlen rajongását a motorsportok iránt. Ahogyan a majdnem fagyos hétvégén is sátrakat húztak fel a sáros földeken, ahogy pokrócokba bugyolálva, kisgyerekekkel az ölükben üldögéltek órákig a lelátókon, és egyáltalán, ahogyan zsúfolásig megtöltötték az óriási, de talán éppen ezért nagyon huzatos betonplacot, egyszerűen élvezve a technika és a benzingöz, no meg a gumifüst közelségét.

A fesztivál betétprogramjának számító Monster Energy Gymkhana Grid Európa egyik leghíresebb gyorsulási pályája mellett, egy használaton kívüli kisebb világháborús reptéren, egy hatalmas parkolóban kapott helyet.



A szörnylogókkal alaposan felturbózott területen a szponzor hatalmas mobil vendéglátóhelyén kívül néhány szervizsátor, olajshordók, bolyák, kerítések és egy páncélos is helyet kapott, utóbbiakat gyakorlatilag három napon keresztül kerülgette a meghívott mezőny.

A pénteki nyitónap a sajtóé volt, ami azt jelentette, hogy testközelből szemügyre lehetett venni a technikát és a kiszolgálóbázist, emellett olyan pilóták mellett ücsöröghetett az ember, mint Ken Block, Vaughn Gittin Junior, Liam Doran, Buttsy Butler vagy Terry Grant. Beszélgetni csak néhányukkal adódott lehetőség, mert a társaság tagjai körül páran több fronton is szolgálatot teljesítettek a hétvégén, így tényleg elfoglaltak voltak, egyesek pedig szupersztár-státuszt élveztek, és ennek megfelelően is viselkedtek – bár ez utóbbi nem jelentette azt, hogy a beígért hivatalos interjú idején ne lettek volna vérprofilok, és nem álltak volna szívesen minden kérdés elé.

(Az így készített Ken Block-beszélgetésünk a következő lapszámban lesz olvasható.) Maradt azonban nekünk így is bőven csevegő-partner, például a kettes számú amerikai, aki egy V8-as Mustang gazdájaként kápráztatott el mindenkit, no meg egy magyar páros, amely a Monster támogatottjaként a hétvégén ugyanúgy ott ülhettek az autogramvadászok előtt, mint a már felsorolt nagy nevek. (A King of Europe idej bajnokáról, Kerényi Ádámról és konstruktőréről, Besnyi Tamásról keretes írásunkból tudhatnak meg többet.)

Az újságírók kényeztetési kényszerét szerencsére itt is magukon érezték a szervezők, így a kollégáknak sorra lehetőségük nyílt arra, ami után emberek milliói csak a videómegosztók lejátszóit előtt sóvároghatnak: a sokszáz lóerős kocsikban ülve, belülről megtapasztalni, milyen is egy gymkhana-élmény. Az autókban kikapcsolódó sok vigyorgó arc láttán engem sem kellett sokáig kérlelni, hogy sisakot húzzak, de férfiasan bevallom, az én gyomrom gyengének

bizonyult a nagy kalandhoz. A szomorú végben közrejátszhatott persze az is, hogy elsőre nem a leghíresebb autókhoz tessékelték, hanem egy Mitsubishi bal első üléséhez. Kormány ugyan a brit szokások szerint nem volt előttem, ellenben az alkalmi volánbűvész a Terry Grant nevet viselte. Nos, a különleges mutatványairól híres showman nem kímélte sem az abroncsokat, sem utasát. Pár másodperc alatt egyértelművé vált, hogy nem az én szórakoztatásom az első számú cél, hanem a kameráknak történő meg-

felelés. Ez azzal járt, hogy gyorsan fehér füsttel telt meg az utastér, én pedig hajszál híján elvesztettem a kontrollt a saját gyomrom tartalmának irányítása felett, és hiába könyörögtem megállásért, a kedves ember tudomást sem vett a kérésemről. Aminek egyenes következménye lett, hogy ezután hiába ajánlkoztam Ken Blocktól kezdve az összes zseniális pilóta, a továbbiakban nemet mondtam minden fuvarra...

A kőjáték azonban nem befolyásolta a jókedvemet, másnap is nagy



## A világ legkoncentráltabb autósportja

Gymkhana (dzsim-ká-na): a hindi szóból származó indiai kifejezés olyan sportot ír le, amelyben a résztvevők képességei, ügyessége számít, ha akadályokat, kihívásokat kell legyőzni. Egyszerűsített jelentése: sportünnepély. A Gymkhana a világ legkoncentráltabb mo-

torsportja. A gyorsulás, a drift és a szlalom akrobatikai látványosságainak legjava egy szinkronpályára sűrítve, amelyben a hátramenet is követelmény. A gymkhana lesz az autósport világának új nagygéjűje. A hatvanas években indult útjára, de csak a nyolcvanas években lett

igazán népszerű. Az USA és Kanada is csak mostanában kezdi felfedezni látványosságát, miután a japán és európai tuningautók fejlődése, valamint a driftbajnokságok a fókuszot kezdik a vezetési tudásra/technikára irányítani, a nyers lóerők helyett.

Forrás: gymkhana.hu



lelkesezéssel indultam a pályára, hogy megtapasztaljam, milyen az, amikor a tömeg is birtokba akarja venni a bázist, és az esőben is hatalmas sorokat képes kivárni, annak érdekében, hogy láthassa imádott sztárjait, vagy éppen forintban tízezreket költ arra, hogy az ismert zöld logókkal díszített ruhadarabokat, sapkákat vásároljon, majd tetőtől talpig szőnyrajongóvá váljon.

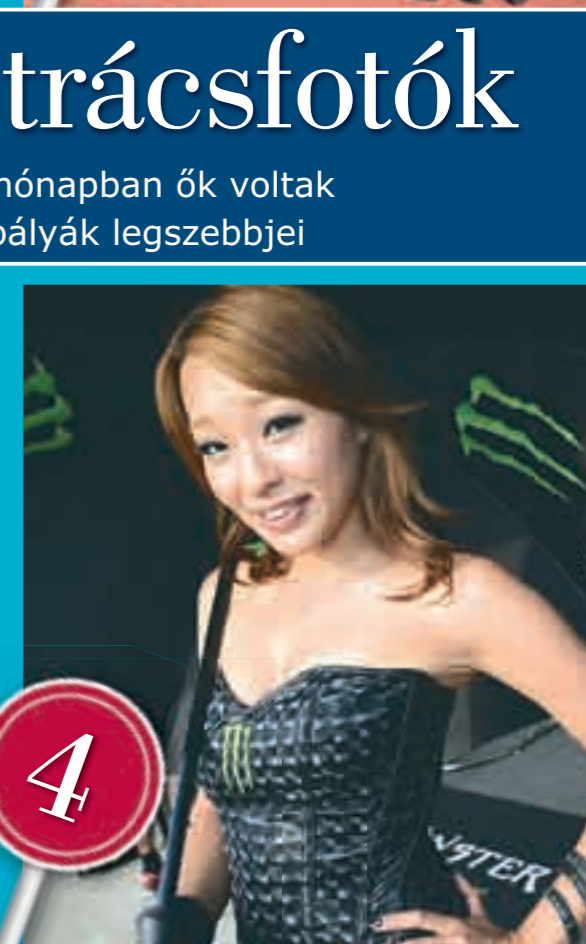
A szombati Show Day a bemutatkozás napja volt, így amíg a gyorsulási pálya negyed mérföldjén hihetetlen méretű turbókkal és a tudományos-fantasztikus világból érkező hajtóművekkel próbálták úridőket autózni és motorozni a számomra nyilvánvalóan eszüket vesztett pilóták, a gymkhana-területen a driftelő kamionok és kocsik, a miniszoknyás Monster-lányok, este pedig a party-time következett. A vállalkozó kedvűek (voltak ilyenek) ingyen magukra tetováltathatták az energiáit logóját, ordított a zene, durrogtak a tűzijátékok, aki pedig ezt is megunta, kiszórakozhatta magát a bázis mellé települt vidámparkban, tömhette magába a fish and chipset, és dönthetett utána kedve szerint megfelelő italokat. A fázósoknak vagy a hideg sártól elázottaknak egy jó tíz méter magas farakásból táborfüzet is gyűjtöttak, amitől az élmény már-már szürreálisá vált, de negatívnak a legkisebb mértékben sem volt nevezhető.

A cikkünk elején említett Gymkhana Grid döntőre vasárnap került sor. A kétkerekes és összkerekes kategória legjobbjai a szabályoknak megfelelően, annak rendje és módja szerint sora megküzdöttek egymással, a győzteseknek pedig az 5000 eurós fődíj és a nem mindennapi trófeák mellé még az is osztályrészül jutott, hogy egy

szuperdöntőben Vaughn Gittin és Ken Block ellen is harcoljanak. Nos, a történelmi hűség megkívánja, hogy lejegyezzük: a barátságos Vaughn kikapott egy BMW-s versenyzőtől, míg Ken legyűrte kihívóját, hogy aztán mindketten a szokásos pózolásal gratuláljanak a sportág legsikeresebb európai képviselőinek.

### Magyar Európa-bajnok

Szégyen vagy nem, be kell vallanunk: annak ellenére, hogy autósport magazint írunk, korábban nem sokat hallottunk Kerényi Ádámról, pedig egy magyar Európa-bajnokról van szó. A King of Europe ugyan nem FIA kategóriájú versenykategória, de a legmodernebb technikát jelenti, egyre népszerűbb és komoly háttérrel igényel. A magyar fiú autója egy 700 lóerős BMW, amelyet egy 3800 köbcmentis, kompresszoros motorral szereltek, az erőforrás és a technika Besnyai Tamás és műhelye (TomWorkShop) munkáját dicséri. A Kerényi Drift Team az esztendő során keresztül-kasul bejárja Európát, de azoknak sem kell szomorkodniuk, akik nem tudnak messzire utazni: tavaly Máriapócsra, idén pedig a Hungaroringen és a Slovakiaringen is felléptek a széria legjobbjai, és reméljük, mindez jövőre is hasonlóképpen alakul. További információ: [www.kerenyidrift.com](http://www.kerenyidrift.com)



# Rajtrácsfotók

Az elmúlt hónapban ők voltak a versenypályák legszebbjei

1. WSBK Portimao
2. IRC Sliven
3. F1 Yeongham
4. MotoGP Motegi



# Konnektoros Porsche

Panamera Sport Turismo: Élmény, praktikum és környezettudatosság

A Párizsi Autószalonon különleges modellel rukkolt elő a Porsche: a Panamera kombi konnektorról is tölthető hibrid meghajtást kapott. A Sport Turismo egyelőre csak tanulmány, de már nem kell sok idő, hogy a szériaérett verzió az utcán is megjelenjen.

SZÖVEG: TDK • FOTÓ: PORSCHE



Ha valaki nem akar károsanyag-kibocsátást, a 9,4 kWh-s lítium-ion akkumulátorokat kell használnia, igaz így csak 130 km/óra a végsebesség és 30 km a hatótávolság



A legnagyobb őszi szalonon bemutatott újdonság nagyon hasonlít ugyan az ötajtós Panamerára, ám a formáját tekintve már inkább a következő generációs Porschék stílusát vetíti elő. Akárcsak a Mercedes CLS Shooting Brake esetében, nagy valószínűséggel nem ezt a kombit fogják venni majd a nagycsaládosok, mert a Sport Turismo inkább hasonlít egy kupéra, mint egy kombi-

ra, ráadásul a csomagtartó jó részét elfoglalja a hibrid hajtáslánc.

Ami a méreteket illeti, a kombi egy kicsit alacsonyabb és rövidebb a jelenlegi Panameránál, de kicsinek így sem mondható, mert közel öt méter (4950 mm) hosszú és majdnem két méter (1990 mm) széles. Természetesen nem csak a külseje, hanem a tanulmány utastere is jelentősen eltér az eddig ismert Panamerától. A műszerfal

teljesen digitális, de a német autógyártók Apple-mániája tetten érhető a középkonzon is, itt egy iPad-szerű érintőképernyőt sikerült rakniuk, kiváltva ezzel a megszokott gombokat.

A luxuskombi a Panamera hibrid változatának továbbfejlesztett hajtásláncát kapta. Elöl a jól ismert 3 literes V6-os motor dolgozik, 333 lóerővel, de ennek már egy 95 lóerős elektromos erőforrás segít be a hajtásba

(összesen 416), ami azt jelenti, hogy kétszer erősebb, mint a Porsche párhuzamos hibridjeiben jelenleg használt megoldás. A gyártó állítása szerint a csomagtartó alá épített lítium-ion akkumulátorokat két és fél óra alatt is fel lehet tölteni konnektorról, ami után akár 30 kilométert tudunk tisztán, elektromos üzemmódban haladni, a kombinált átlagfogyasztás pedig a tervek szerint 3,5 liter.

Szélesebb, laposabb és rövidebb, mint a napjainkban futó Panamera, de mindez a kihasználhatósági jellemzőkön aligha csorbít



**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 szolgáltatás-csomaggal állunk ügyfeleink rendelkezésére.

**További információ:**

1013 Budapest, Krisztina krt. 32. | Tel.: +36 1 472 2130 | Fax: +36 1 269 3552

[www.aquaprofit.com](http://www.aquaprofit.com)

# Első a legjobbak között

## BMW 640d Gran Coupé

A német prémium márkák közül a BMW érkezett legutoljára a négyajtós kupék piacára, az autó tesztje során szerzett tapasztalataink alapján azonban kijelenthetjük: az utolsóból így lesznek elsők.

SZÖVEG: BENEDEK ATTILA • FOTÓ: TDK



A BMW 640d Gran Coupé a plusz két ajtó mellett a 113 mm-rel nagyobb tengelytávjában tér el a hatos kupétól. Az öt métert valamivel meghaladó autó vevőköre egyaránt érkezhethet az ötös vagy a hetes szériával és a hatos kupéval szimpatizálók közül – no meg a konkurenciától. A formára a lenyűgöző a legjobb jelző,

hozzájön a fagyott bronz metál matt „fényezés”: ebben a kombinációban rendkívül feltűnő az autó. Az utastérben is találhatók a külsőhöz hasonló látványos megoldások, többek között a varrott barna bőr műszerfalborítás, a vele harmonizáló hasított bőr tetőkárpit, a hófehér bőr ülészet, a kormányba dolgo-

zott fehér kerámia és az itt-ott elszórt hasonló betétek: ezek mind az Individual részleg tudását dicsérik. Persze nem ingyen, hiszen az egyéni szabott belső és a számtalan extra felszerelés miatt az alapára esetünkben rákerült 13,2 millió forint extra, így jött ki a 38 (!!!) milliós vételár.

A praktikum szerepe ezen a szinten persze nem pont úgy vetődik fel, mint egy átlagautó esetében, de nem lehet elhallgatni, hogy az autógyártás ezen csúcsterméke a felsoroltak miatt különleges külső tisztítást és gyengéd belső karbantartást is igényel. A világos belsővel kapcsolatban a reményt az adja, hogy több tucat újságíró használta már előttünk a modellt, de ennek nyomát alig látni.

A vezető felé hajló műszerfal BMW színvonalú, az iDrive menürendszere és a navigáció nagyon könnyen kezelhető. A külvilágból származó információ egy óriási monitoron és a magyar nyelvű hangutasításokon keresztül jut az utastérbe, de mintha még a bennünket útba igazító hölgy is megfelelő neveltetést kapott volna, olyan arisztokrata és finom stílusban diktálja a gép a kanyarokat. Ha pedig éjszaka autózunk, a rejtett belső világításoknak köszönhetően akár egy hangulatos bálterembe is beleközelíthetjük magunkat...

A felsorakoztatott technika passzol a külsőhöz: két turbó, több mint 300 lóerő, 630 Nm, nyolc sebességes, villámgyorsan kapcsoló váltó.



Hihetetlen, de mindemellett a fogyasztás kis odafigyeléssel a neveltes kategóriába (7 liter) is leszorítható, no nem mintha ennél az autónál a benzinkúton hagyott összeg komoly szempontot képviselne. Az élvezetekről így inkább az engedékenyre hangolt menesztabilizáló, az elektronikus úton állítható motor/váltó reakció és a hátsóhajtás gondoskodik. Magyarországon persze nem minden körülmény olyan, mint a nagyobb piacok tükörsima útjain, így alkalmanként kihívást jelent a rossz minőségű utak és a feszes felüggesztés, illetve a 19-es, peres gumik kombinációja.

Az alacsony ülés helyzet, a hosszú orr és a négyüléses kivitel kupés tulajdonságok, ezt jól kiegészíti a 465 literrel 1265 literre bővíthető csomagtartó és a négy ajtó. Így a Gran Coupé használhatósága is tökéletes.

Kérdés csupán annyi marad a végére: ki tud hibát találni egyáltalán egy ilyen összeállításban?

Műszaki adatok	
Hossz/szél./mag.:	5007x1894x1392 mm
Motor:	2993 cm <sup>3</sup> , 313 LE/4400, 630 Nm/1500
Gyorsulás (0-ról 100 km/h):	5,4 s
Alapár:	23 818 000 Ft
Tesztautó:	BMW Magyarország Kft.

„A formára a lenyűgöző a legjobb jelző, és még ehhez jön a fagyott bronz metál matt fényezés.”



## La Contessa\*\*\*\*

Hol kell fotózni egy ilyen autót, hogy a gépcsoda érzékeny lelke se sértődjön meg a méltatlan környezetben? Természetesen egy kastélyhotel mellett. A fényképezéshez az ország egyik legszebb ilyen szállodáját, a szilvásváradit La Contessát választottuk.

Mert nemcsak maga a hely, de már az odavezető út is egy élmény: Eger felől érkezve, gyönyörű tájon vezet végig a kanyargós aszfaltcsík, amely során megcsodálhatjuk a Bükk gyönyörű zöld erdősávjait, a Belső hegy 800 méter feletti magasságba nyúló fehér szikláit. Szilvásváradra beérve a falu közepétől meredeken kaptat fel az út a kastély felé, s a fák lombjai között lassan előtűnik a méltóságtelep épület.

A La Contessa Kastélyhotel és Rendezvényközpont – a Pallavicini örgrófi család egykori birtoka – a rég letűnt idők eleganciáját és nyugalma kínálja, 80 kétágyas szobájával és 650 m<sup>2</sup>-es wellness részlegével. A szobákban elegáns olasz bútorok és nemes anyagú függönyök garantálják a hamisítatlan kastélyélményt, melyek a modern kor elvárásainak megfelelően kerültek kialakításra. A Bükk lábánál, a közel 7 hektáros ös-parkban fekvő, több száz éves múltra visszatekintő neobarokk épület 2009 óta megújulva, ugyanakkor régi pompáját megőrizve várja vendégeit.

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



# Middle COURSE

## Fuvarozó, Kereskedelmi és Szolgáltató

Korlátolt Felelősségű Társaság

- Szóródó anyagok közúti szállítása
- Gépi földmunka
- Építési terület előkészítése
- Út-, térkö- és járdaépítés

3412 Bogács, Viola utca 18.

Tel.: 30/303-5484

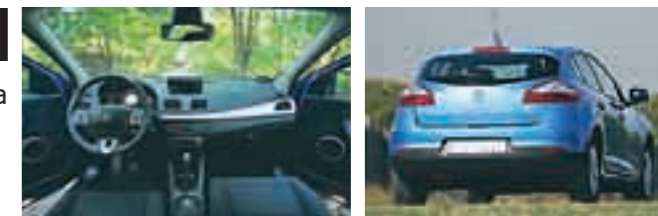
www.middlecourse.hu

# Kényelmes és takarékos

## Renault Mégane Dynamique 1,2TCe

A nemrégiben ráncfelvarráson átesett Mégane a karosszéria mellett a beltartalomban is megújult: mostantól 1,2 literes turbós erőforrás duruzsol a motorházban.

SZÖVEG, FOTÓ: KUMMER GYULA



A 2012-ben bemutatott Mégane tetszetős formatervet tudhat magáénak: markáns orrképzésével, emelkedő övonalával egyszerre sportos és elegáns. Az új fejlesztésű, 1,2-es turbós benzines motor emellett most dinamikus haladást is biztosít a kocsinak, erre bizonyíték

a 190 km/órás végsebesség és a 10,9 másodperces százra gyorsulás.

Az erőforrás emellett takarékos is. Ez nem csak a hengerűrtartalom javára írható, hanem a stop&start rendszernek is betudható. És ha nem lenne elég a spórolásból, még a váltás időszertűségére is figyelmeztet az elektronika. A felvonultatott technikának köszönhetően az átlagfogyasztás 6,4 liter, javarészt országúthasználatban, a szén-dioxid-kibocsátás emellett pedig 119 gramm/kilométer.

A Mégane-t élmeny vezetni, jó

a kormányzás, a futómű és a hatsebességes kézi váltó kezelhetősége is. A tárcsafékeknek köszönhetően meggyőző a fékhatás.

A beltérben jó minőségű anyagokat használtak, az ülések kényelmesek, bár hátul a helykínálat mérsékelte. A műszerfal, a központi konzol és a kapcsolók áttekinthetőek és jól kezelhetőek. A felszereltséget illetően nincs okunk panaszra: Renault-kártya, gombbal indítás, elektromos parkolófék, emelkedőn indulás segítővel, sávelhagyás-figyelő rendszer, tolatóradar, kikapcsolható menetstabilizátor, kétfázisú automata klíma, négy irányban állítható kormány, esőérzékelős ablaktörlő és automata fényszóró-kapcsolás.



Műszaki adatok	
Hossz/szél./mag.:	4302x1808x1471 mm
Motor:	1199 cm <sup>3</sup> , 115 LE/4600, 190 Nm/2000
Gyorsulás (0-100 km/h):	10,9 s
Alapár:	4 740 000 Ft
Tesztautó:	Renault Hungária Kft.

# A forradalom jegyében

## Mazda CX-5 2.0 AWD Revolution

Megérkezett a legfrissebb, Skyactive-technológiával szerelt Mazda, amelyet a konkurencián kívül mindenki nagyon várt.

SZÖVEG, FOTÓ: ÖSZ LÁSZLÓ

Nagy várakozás előzte meg a Mazda Skyactive technológiáját, amely könnyű karosszériával és újragondolt hagyományos motorokkal száll be a vásárlókért folytatott küzdelembe.

A környezetvédelem jegyében született a külső is, a Mazda mérnökei a forma megalkotása során nagy figyelmet fordítottak a légellenállás csökkentésére.

A modern motor és váltó számos újdonsággal lehetővé tette, hogy olyan dolog valósuljon meg, ami szinte lehetetlen: a testes szabadidő-autót dinamikus mozgatja a benzines erőforrás, és ehhez nem társul elviselhetetlen fogyasztás: tesztünk alatt a CX-5 átlagosan

8 litert engedett át száz kilométerenként a befecskendező fűvókákon. Az eredmény imponáló, ugyanis ezt az értéket egy kétliteres, 160 lóerős benzines motor, egy automata váltó és egy 1,4 tonnás szabadidő-autó triója hozta össze. A technológiának és a jó felszerelésnek persze megkérik az árát, a rendelkezésünkre bocsátott modell



ára 9,1 millió forint volt.

Az autó 2,7 méteres tengelytávja miatt alkalmas a nagy

testvér CX-7 leváltására is. Belsejében a tér mellett a minőség dominál. A kezelőszervek kialakításában és az utastér elrendezésében látszik, hogy a fiatalosabb vevőrétegeket célozták meg vele. Plusz opció, hogy a kocsiból a hátsó ülések ledöntésével könnyedén áruszállítót varázsolhatunk. A kormányról vezérelhető sebességtartó automatika megkönnyíti az országúti és autópályás meneteket, a szélső sávokból érkező esetleges „fenyegetésről” pedig időben értesültünk a külső tükrökből jövő figyelmeztető jelzés jóvoltából.

Műszaki adatok	
Hossz/szél./mag.:	5007x1894x1392 mm
Motor:	1998 cm <sup>3</sup> , 160 LE/6000, 210 Nm/4000
Gyorsulás (0-100 km/h):	9,6 s
Alapár:	6 880 000 Ft
Tesztautó:	Mazda Motor Hungary Kft.





#### Lány

**Név:** Nicole Scherzinger

**Kor:** 34

**Lakhely:** Los Angeles

**Foglalkozás:** énekesnő

#### Autó

**Név:** Lamborghini Diablo

**Gyártási év:** 1998

**Teljesítmény:** 499 LE

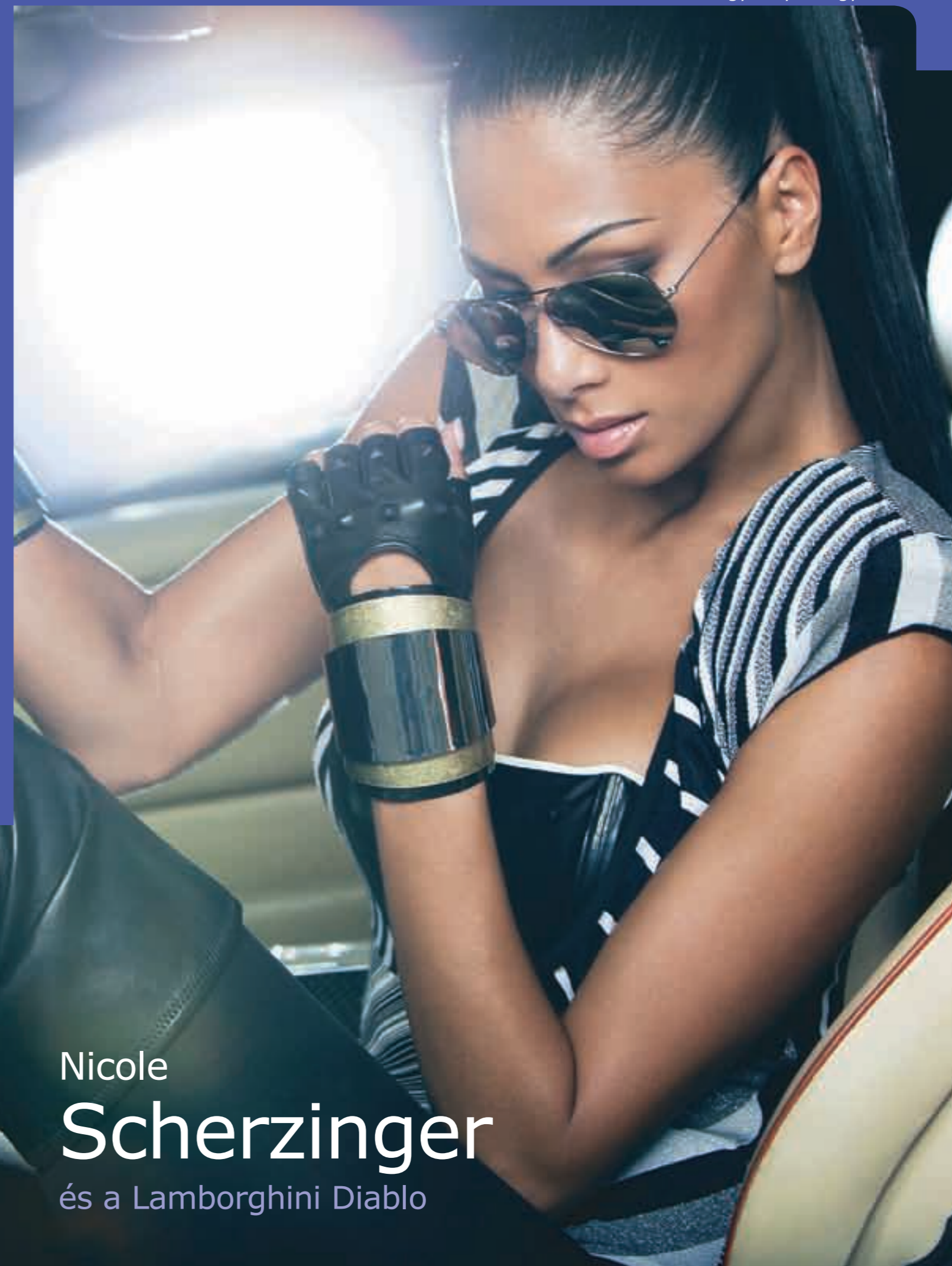
**Motor:** 5698 cm<sup>3</sup>



Fotó: portalnicole.com



További képek: [Formula.hu](http://Formula.hu)



Nicole  
**Scherzinger**  
és a Lamborghini Diablo

## OLVASÓINKTÓL

### Hamilton a Mercedesnél

Kizárt, hogy ne nyerjen legalább egy-két futamot. A Hungaroringen például lehet rá esélye. Alonso is Lewist tartja a legtöbbször. Tudja, hogy Hamilton az, aki képes úgy nyerni futamot, hogy nincs alatta a legjobb gép. Persze Alonso is ilyen. Év elején jók a Mercedesek, aztán lemaradnak a fejlesztési versenyben, szóval szerintem jövő év elején várható pár győzelem tőle, meg talán Magyarországon is, ahol Lewis a kiráááá!

Bakos Balázs

### Schumacher végleg visszavonul

Csak örülhetünk, hogy egyáltalán visszajött. Miatta kezdtem el újra nézni az F1-et, és most már megint nem fogom... Az egyetlen, aki igazi értékeket, igazi tudást, szakmai hozzáértést is képviselt a Forma-1-ben. A sikereket, amiket elért, nem veheti el senki, és nem fog soha senki a nyomába érni! Schumi ist am besten!

Altman Anett

### Raikkönen és a végső győzelem

Sokat olvasni arról, hogy Kimi még akár világbajnok is lehet idén, 2007-ben is behozott egy nagy lemaradást. Az igazsághoz hozzátartozik azonban, hogy akkor még régi pontrendszer volt, szóval valójában, nagyjából ugyanakkora a hátránya, mint akkor volt. Más kérdés, hogy futamot kell nyernie, hogy ledolgozza a hátrányát – és ettől most igen messze van sajnos a Lotus.

Haluska Péter

### Nem a dupla DRS a titkuk

A Forma-1-es fejlesztés nem úgy történik, hogy fogsz egy találmányt, berakod a kocsiába, és minden jó lesz. Millió meg egy dolgot kell figyelembe venni, mindennek illeszkednie kell a karakterbe, a dinamikába, a súlyelosztásba, az autó leszorítóerejébe és nem utolsósorban a pilóták stílusába is. Plusz előfordulhat, hogy egy kezdeti fázisban lévő új fejlesztés többet árt, mint használ. Lehet, hogy a pályák egyes részein pluszt jelent, de máshol inkább mínuszt. Elég, ha azt nézed, hogy a Red Bull az egyetlen nagy csapat évek óta, akik az egyenesekben relatíve lassúak, és a pálya technikás részeire van belőve az autó. Hogy eddig ezt nem használták, az azért volt, mert ki kellett alakítaniuk, fejleszteniük, fazonra szabniuk.

Horváth Juventino Bence

## 10 ÉVE ÍRTUK

– Felfüggesztett börtönbüntetésre ítélték Michael Schumacher egyik megszállott rajongóját, aki a Schubert központjából ellopta a világbajnok 50 ezer eurót érő sisakját. Az 53 éves német férfi, aki egyébként pszichiátriai kezelés alatt áll, két nappal a tett elkövetése után egy papnál jelentkezett az eltulajdonított tárggyal, és a rendőrségnek azzal védekezett, hogy „bálványozza” Schumachert. A felfüggesztett szabadságvesztés mellett a bíróság arra kötelezte a rossz útra tért rajongót, hogy 2000 eurót fizessen be jótékony célra. Schumacher sisakja azért volt a gyártó Schubert üzemében, mert a versenyző egyik januári tesztbalesete után átvizsgálásra odaküldték. A Ferrari ásza persze nem maradt fejevédő nélkül, ugyanis összesen nyolc sisakja van. A világbajnok egyébként 2001 elején váratlanul váltott a Bellről új márkára.

– Miután az F1 Bizottság törölte a Belga Nagydíjat a versenynaptárból, az Európai Unió közegészségügyi bizottságának vezetője azzal vádolta a sportág vezetőit, hogy piszkos pénzzel tartják fenn magukat. „Milyen üzenetet hordoz ez a döntés? Ezek szerint az F1-ben fontosabb a dohánygyárak pénze, mint az egyik legérdekesebb pályára kilátogató rajongók versenyszeretete.” Az EU-ban 2001 májusa óta tilos a dohánytermékek reklámja nemzetközi sporteseményeken, de a Formula-1-et irányító Bernie Ecclestone megegyezett az európai közösséggel, hogy 2006-ig az autós világbajnokság mentességet élvez a törvény alól.

– Carlo Azeglio Ciampi olasz államelnök Rómában a lovagi címmel egyenrangú kitüntetésben részesítette Michael Schumachert és csapatfőnökét, Jean Todtot. Magas állami elismerést kapott Luca di Montezemolo is. Schumi mostantól viselheti a „Commendatore” címet, sőt az elnök biztosította afelől – reagálva a világsajtóban tapasztalható kritikára –, hogy öt egyetlen Ferrari-győzelem sem untatta.

– A McLaren-istálló vezető Ron Dennis szerint a technikai szabályok között sem lesz olyan radikális változás, mint ahogy a súlybüntetéstől és a pilóták vándorlásáról szóló elképzelések előrevetítették a sportszabályokkal kapcsolatban. A technikai előírások módosítását egy decemberben tartandó csapatvezetői találkozóra halasztották, mert azokhoz a gárdák egyhangú döntése szükséges. Dennis úgy véli: „A változások nem lesznek olyan szélsőségesek, mint ahogyan azt sokan remélik. Fontos, hogy megartsuk a technikai fejlődés folytonosságát, és ne büntessük azokat, akik elérik őket.” Lehetséges, hogy a kétirányú telemetriát betiltják, de kevésbé valószínű a tartós alkatrészekről szóló szabály elfogadása.



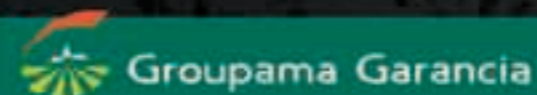
## SZÁMTAN

- 7 **EURÓPAI FUTAMOT** rendeznek 2013-ban az F1-ben, ez 35%-a a teljes naptárnak. Ilyen keveset utoljára 1969-ben futottak a csapatok az öreg kontinensen
- 9,5 **MILLIÓ** font fizetést kapott évente Hamilton a McLarennél, ennél a frissen szerződött Pérez biztosan kevesebbet keres majd
- 12 **TARTALÉK** motorral érkeztek egy nagydíjra a csapatok akkoriban, mikor Jackie Stewart csapatfőnökként tevékenykedett
- 26 **FORMULA-1-GYŐZELMET** aratott eddig Sebastian Vettel az Indiai Nagydíjjal bezárólag
- 35 **VERSENYT** futott dobogós helyezést nélkül Massa az idei Japán Nagydíjat megelőzően
- 51 **MILLIÓ** dollárt kaszált Raikkönen 2009-ben a Ferrarinál, többek között azért, hogy utat engedjen Alonsónak
- 200 **EZER** Lego kocka kellett ahhoz, hogy a Shell egy életnagyságú F1-es autóval ünnepelhesse 500. közös futamát a Scuderiaival
- 600 **LITER** hidraulikus folyadék áramlik egy F1-es gyár padlója alatt a rázópad csőrendszerében



## HÁZUNK TÁJA

A Monster meghívására az angliai Santa Podban, az európai gyorsulási versenyek egyik legnevesebb helyszínén járt magazinunk, ahol Ken Block Gymkhana-tudását is volt szerencsénk megtapasztalni. A tengerentúli sztár feltehetően pózolásban is világsztár, így semmilyen gondot nem okozott számára, hogy októberi lapszámunkkal fényképezkedjen...



Vezetéstechnikai Centrum

# BIZTONSÁGRA TÖREKVŐKNEK HATÁROKAT KERESŐKNEK FEJLŐDNI VÁGYÓKNAK

VEZETÉSTECHNIKAI ÉS OFF-ROAD KÉPZÉS  
MINDENKINEK AKI SZERETNÉ MEGISMERNI  
A JÁRMŰVE ÉS SAJÁT HATÁRAIT



# TANULJ A LEGJOBBAKTÓL A HUNGARORINGEN ÉS A TANPÁLYÁN!

# 15 ÉVE A BIZTONSÁGOS KÖZLEKEDÉS SZOLGÁLATÁBAN!

Groupama Garancia Vezetéstechnikai Centrum  
"Tanpálya" Vezetéstechnikai Centrum Kft.

Cím: 2146 Mogyoród Pf.49 Hungaroring  
Tel: (06-28) 441-951  
Fax: (06-28) 441-961  
E-mail: tanpalya@tanpalya.hu



WWW.TANPALYA.HU

A TANPÁLYA ARCAI ÉS A BIZTONSÁGOS  
KÖZLEKEDÉS ELKÖTELEZETTJEI



**FORD ABU DHABI**  
WORLD RALLY TEAM  
wrcford.com

**PULSAR**

OFFICIAL WATCH PARTNER



# PULSAR

Tell it your way