

Autósport és **10** **Formula**

2000-2010

MAGYARORSZÁG AUTÓSPORT MAGAZINJA

HI/4. szám, 2010. április



Az MNASZ
kiemelt
médiapartnere

Motocross ob:
Szikrázó
szezonzkezdés



GARÁZS: KÖNYVEBB ÉS ERŐSEBB LAMBORGHINI

10 ÉVESEK VAGYUNK

Játsszon a 100+1+1 nyereményért!

WWW.FORMULA.HU

FI:
Bahrein,
Ausztrál és
Maláj GP



Rali: Eger, Mexikó, Jordánia
MotoGP: Vége a teszteknek
WTCC: Michelisz első pontjai
Tereprali: Mohácsi kalandok

VETTEL ÉVE KÖVETKEZIK?

A németet eddig csak
a technika tudta megállítani



795 Ft

Egy gokart és egy lány:
ANTÓNIA ÉS A TONY KART



FORMULA 1™ MAGYAR NAGYDÍJ

2010. július 30. - augusztus 1.



1986 2010



A 25. Formula 1™ Magyar Nagydíj rendezője, a Hungaroring Sport Zrt. szeretettel várja a 10 éves Autósport és Formula Magazin olvasóit a jubileumi futamra!



Ticket hotline:

+36 1 266 20 40 www.gpticketshop.com

JEGYZET

BETHLEN TAMÁS

EGY ÉVTIZED

Öt perc ünneplés a tíz éves AFM születés(hó)napján

Kíváncsiságból visszalapoztam a szakmai körökben alapműnek számító Deschenaux-féle Grand Prix Guide-ban a 2000-es évadnyitó futamokra, mi is történt akkor az első három versenyen.

Nos, Mika a McLarennek szerzett három pole-t, ellenben Schumacher a Ferrarinak három győzelmet. A németnek Silverstone előtt 30 pontja volt, csapattársának csak 9, az üldözőbolygnak számító Hakkinennek, Fisichellának és Coulthardnak 8-8-7.

Ha megnézzük a jelenlegi ponttáblázatot, azt látjuk, hogy ugyancsak három futamot követően ismét egy Ferrari-versenyző vezet, de csak minimális pontszámmal. Massa nyakán ott lohol Alonso és Vettel, Button és Rosberg, sőt Hamilton és Kubica is. Legfeljebb Webber lemaradása tűnhet nagyobbacsának, de igazából az is kicsi, el lehet tüntetni egy pódiumos helyezéssel.

Beérett volna az FIA legújabb elgondolása az új szabályokról, a nagyobb pontszámokról, a több résztvevős mezőnyről? Ezt pillanatnyilag nem lehet pontosan megmondani, hosszabb időnek is el kell telnie ahhoz, hogy kiderüljön a rendszer életrevalósága. Ha azonban csak ennyi izgalom jut majd számunkra az F1 61. évadja során, mint amennyit eddig láttunk, feltehetően akkor is elégedettebbek lehetünk majd, mint 10 évvel ezelőtt, amikor két nagy istálló adok-kapokjából az esztendő végén végül Schumi került ki fölényes győztesen. Van persze még valami, amit szóba kell hozni 2000 áprilisával kapcsolatban: akkor került utcára az első Formula magazin. Az alapító kiadó még mit sem sejtett az elkövetkezendő öt esztendő vörös uralmáról, és – elsősorban Hakkinen kétszeres elsőse kapcsán – nagy lelkesedéssel fordította finn eredetiből a lapot. És ugyan jöttek az unalmas futamok, de összességében nem számított rosszul: egy F1-es újságra mindig volt és lesz igény Magyarországon. Egy olyan piacon, amelyeknek saját nagydíja és televíziós közvetítése is van, ráadásul az emberek imádják a motorsportokat, nagy baj nem érheti az ilyen lapot.

Én 2002-ben kerültem a főszerkesztői-kiadói székbe (álljanak itt a nevek: Misur Tamás és Vági József munkáját folytattam), és bár nem volt minden esztendőnk diadalmenet, egy valamire mindenképpen büszkék lehetünk: a magazin még mindig létezik. A nehéz időkben segített Baumgartner Zsolt F1-es szerződése, aztán Alonso csillagának felemelkedése, az utóbbi esztendőkből meg az évről-évre változó erőviszonyok. A körülményekhez, hogy mást ne mondjak, a másfél éve beköszöntött világválsághoz persze nekünk is alkalmazkodni kellett, nevet váltottunk, tartalmat alakítottunk, de aki 2010 áprilisában egy újságostól Formula magazint kér, ma is biztos lehet benne, hogy értéket kap a pénzéért, és az árus sem bámul rá értetlenül.

Egy dolgot kívánok végezetül az idén 60 esztendő F1-nek, a 25 éves Hungaroringnek és a 10. születésnapját ünneplő Autósport és Formula Magazinnak minden sportszerető szurkoló nevében: éljen valamennyi még legalább ugyanennyit. Aztán majd meglátjuk.



Grafika: Szűcs Csaba



"A nehéz időkben segített Baumgartner Zsolt F1-es szerződése, aztán Alonso csillagának felemelkedése, az utóbbi esztendőkből meg az évről-évre változó erőviszonyok."



Ízelítő a 2010-es választékból:

Galléros póló "Team"
cikkszám: V05T1
ár: **10.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% polyester

Póló "Hamilton"
V05D2T5
ár: **6.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Póló "Button"
V05D1T5
ár: **6.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Sapka "Team"
cikkszám: V05TC
ár: **6.990,-**

Hátitáska "Team"
cikkszám: V05RS
ár: **11.990,-**

Sportzsák "Large"
cikkszám: V05DB
ár: **5.490,-**

Ing "Team"
cikkszám: G35007
ár: **21.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Top "Lewis"
cikkszám: V05D2LT5
ár: **6.990,-**
méret: XS, S, M, L, XL
anyaga: 100% pamut

Sapka "Lewis"
cikkszám: V05D2C
ár: **6.990,-**

Top "Jenson"
cikkszám: V05D1LT5
ár: **6.990,-**
méret: XS, S, M, L, XL
anyaga: 100% pamut

Esernyő "Team"
cikkszám: V05U
ár: **9.990,-**

Póló "Track"
cikkszám: G31028
ár: **10.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Top "Track"
cikkszám: G31030
ár: **10.990,-**
méret: XS, S, M, L, XL
anyaga: 97% pamut, 3% spandex

Sapka "Team"
cikkszám: G60015
ár: **6.990,-**

Póló "Nico"
cikkszám: G31027
ár: **10.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Top "Nico"
cikkszám: G31029
ár: **10.990,-**
méret: XS, S, M, L, XL
anyaga: 97% pamut, 3% spandex

Sapka "Michael"
cikkszám: G60017
ár: **7.990,-**

Nyakpánt "SF"
cikkszám: fekete: 320512101
piros: 320512102
ár: **2.790,-**

Sapka "Nico"
cikkszám: G60014
ár: **7.990,-**

Póló "Michael"
cikkszám: G31033
ár: **10.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Top "Michael"
cikkszám: G31034
ár: **10.990,-**
méret: XS, S, M, L, XL
anyaga: 97% pamut, 3% spandex

Sapka "Driver - MS"
cikkszám: MS-10-001
ár: **7.990,-**

Sapka "100% Alonso Fan"
cikkszám: 320139002
ár: **7.990,-**

Póló "First on Track"
cikkszám: piros: 320037302 / fekete: 320037301
ár: **9.490,-**
méret: S, M, L, XL, XXL, anyaga: 100% pamut

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

Póló "Big Scudetto-Alonso"
cikkszám: 320038902
ár: **8.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Póló "Alonso Dynamic"
cikkszám: 320039002
ár: **9.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

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

Cipő "Drift Cat II SF R/W"
cikkszám: 30263801
méret: 40, 41, 42, 43, 44, 45
ár: **26.990,-**

Top "Felipe Massa"
cikkszám: 320051802
ár: **8.990,-**
méret: S, M, L, XL
anyaga: 95% pamut, 5% elasztan

Top "Fernando Alonso"
cikkszám: 320052402
ár: **8.990,-**
méret: S, M, L, XL
anyaga: 95% pamut, 5% elasztan

Bögre "Scudetto"
cikkszám: sárga: 320700107
piros: 320700102
fekete: 320700101
ár: **3.490,-**

Nyakpánt "Alonso"
cikkszám: 320512402
ár: **2.790,-**

Zászló "Scudetto"
cikkszám: 1,4 x 1m: 32.025.05.01
2 x 1,4m: 32.025.05.05
ár: **6.990,- és 8.990,-**

Hátitáska "Alonso"
cikkszám: 321242402
ár: **9.990,-**

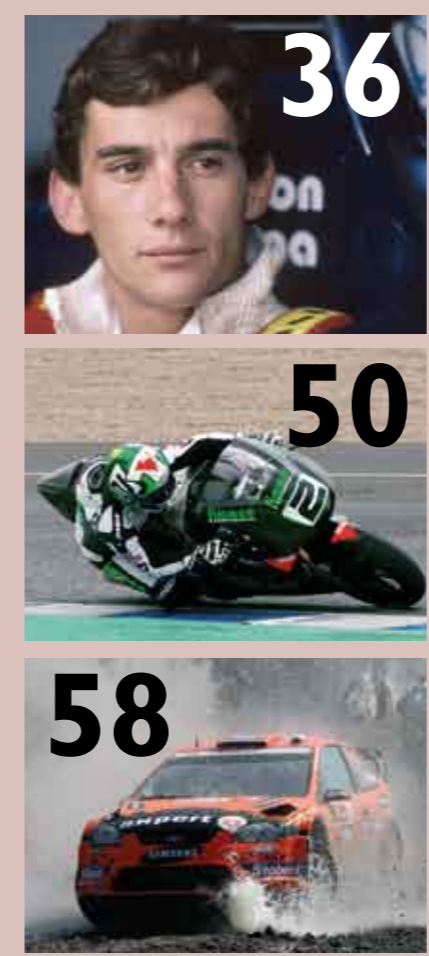
Zászló "Alonso"
cikkszám: 320251902
méret: 1,4 x 1m
ár: **6.990,-**

Hátitáska "Small Backpack"
cikkszám: 320570302
ár: **12.990,-**

A termékek 2010 tavasza folyamán érkeznek raktárunkba, a pontos beérkezés megtalálható weboldalunkon, illetve tájékoztatás kérhető a megadott elérhetőségeken. A feltüntetett árak bruttó árak és forintban értendők - az árváltoztatás jogát fenntartjuk.

TARTALOMJEGYZÉK

2010. április



ÉRDEKESSEGEK AZ FI VILÁGÁBÓL 6	KÜLÖNBŐSÉG	58
Ez történt márciusban	Rali vb: Loeb magasabb fokozatba kapcsolt	
KÜLÖNVÉLEMÉNY 13	TURI ELVESZÍTETTE 62	
Dávid Sándor rovata	Rali ob: Egerben Asi volt a legjobb	
VÖRÖS NYITÁNY 14	VISSZATÉRŐ 70	
FI - Bahrein: Alonso ölébe pottyant a győzelem	Rali ob: Janika első 2010-es futamán dobogóra állt	
SZÜLETÉS NAP 18	EZ CSAK A KEZDET 72	
60 esztendő lett a száguldó cirkusz	Rali ob: Hadik elégedett, de Miskolcon előrébb lépne	
FORDULATOS FUTAM 20	KÖZÖS NYITÁNY 74	
FI - Ausztrália: Vettelt ismét elkerülte a szerencse	Rali-Túra: Együtt a nagyokkal	
SZÁRNYALÓ RED BULL 24	BOLDOGAN A CÉLBAN 75	
FI - Malajzia: Vettel és Webber megállíthatatlan volt	Rali-Túra: A Makita Racing Team jó kezdése	
ÜNNEPELJEN LAPUNKKAL 32	MOHÁCSI TEREPIJÁRÁS 78	
10 év - 101+1 nyeremény!	Tereprali ob: Korda maga mögé utasította a sztárokat	
„ÉN IS MEGHALHATOK” 36	SZÁZ SZÁZALÉK 82	
Ayrton Sennára emlékezünk	Kiválóan szerepelt az Opel Dakar Team a szezonnyitón	
LÓERŐK EZREI 38	OLASZ KALAND 84	
A sportautó világbajnokság sikerei és bukása	Garzone, Italian Baja: „Hamar megettük a pizzánk javát”	
HÁROM MAGYAR PONT 49	JOBB ÉV KÖVETKEZIK 85	
WTCC: Michelisz sikeres brazil hétvégéje	Fazekas Károly BMW-je rangos sikert ért el Itáliában	
RAJT ELŐTT 50	TÚL A TÁBORON 90	
MotoGP: A Doktor a legesélyesebb, de...	A drift szerelmeseit tavasszal is várják a programok	
SZIKRÁZÓ SZEZONKEZDÉS 54	KÖNNYED SZÁGULDÁS 94	
Monster Országos Motocross Bajnokság, Monor	Lamborghini Gallardo Superleggera	

24



SZÁRNYALÓ RED BULL

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

www.GPSHOP.hu
Hivatalos Forma 1, WRC és MotoGP rajongói termékek legszélesebb választéka
Üzletünk: GPshop 2092 Budakeszi, Fő u. 126.,
Tel./sms: 06 70 254 7906, e-mail: info@gpshop.hu
Nyitvatartás: H-P: 10:00 - 18:00, Szo: 10:00 - 13:00, Vasárnap zárva.
www.gpshop.hu

DJ ALGUERSUARI

Jaime Alguersuarinak nem csak az autózéshoz van tehetsége: a Formula-1-es Toro Rosso spanyol pilótája nemrégiben

lemezlovasként is bemutatkozott egy madridi divatbemutatón.

A 20 éves versenyző gyerekkori hobbi a zene keverése, de az autóversenyzés elitkategóriájában is szeretne bizonyítani, és reméli,

idén sor kerülhet az áttörésére. „Már tizenhárom éves korom óta gyakorlom a lemezlovas szakmát, amit nagyon szeretek, de jobban kedvelem a hosszú, kétórás fel-lépéseket” – mondta fiatal pilóta.



Fotó: Reuters



MÉG EGY CSEH

Jan Charouz, a Renault cseh tesztpilótája első ízben vezethette a francia csapat tavalyi, R29-es modelljét, amelyet egy silverstone-i bejáratás alkalmával próbált ki. „Csodálatos élmény volt. Összesen húsz kört teljesítettem. Az első tíz körben az új vezetési stílushoz próbáltam alkalmazkodni. A következő öt körben önbizalmat szereztem, majd az utolsó ötben egyre jobban kezdtem érezni az autót” – értékelte a menetpróbát a Le Mans Series bajnoka.

KEREK SZÁM

Várhatóan 20 futamból áll majd a Formula 1-es világbajnokság a 2011-es szezonban, ugyan- is a szakági főguru, Bernie Ecclestone kijelentette: a jövőre debütáló Indiai Nagydíj miatt egyik verseny sem kerül ki a programból. „Miért, többet szeretnének? Kerek szám, megjegyezni is nagyon könnyű”



– válaszolta az impresszárió, amikor az évadnyitó Bahreini Nagydíj helyszínén arról faggatták az újságírók, hogy valóban 20 futamos lesz-e a következő szezon. Ha a brit üzletember betartja ígéretét, a 2011-es minden idők legsúfoltabb szezonja lesz, felülmúlva a 2005-ös és az idei, egyaránt 19-19 futamból álló szezonokat. További bővülés is várható a közeljövőben, Ecclestone ugyanis leszögezte: továbbra sem tett le arról, hogy az F1-nek az Egyesült Államokban is legyen állomása.

HÍRESEK

Jelentős partnerrel erősített a Lotus, amely szövetségre lépett a CNN-nel, így a gárda várhatóan gyakran feltűnik majd a vezető amerikai hírcsatorna képernyőjén. Tony Fernandes tulajdonos-csapatfőnök áttörésként könyvelte el a megállapodást: „Csodálatos, hogy egy ilyen komoly presztízsű, hírszolgáltatása révén világszerte milliók által jól ismert brand csatlakozik hozzánk. Ez annak a jele, hogy pozitív a hatásunk a globális üzleti életben” – fogalmazott a maláj üzletember, aki légitársaságával, az Air Asiával egyelőre nem jelenik meg a csapatnál, ugyanis a légitársaság cégnek egyelőre érvényes szponzori szerződése van a Williams istállóval.

SCHUMACHER SAPKÁI

Folyamatosan érkeznek a GPshop Budakeszin található üzletébe a 2010-es évad hivatalos rajongói termékei, melyekből ízelítőt lapunkban is láthatunk. Az újdonságok között már megtalálható például mindkét sapka, amit Michael Schumacher hord, de kapható már az új McLaren-es csapatpóló és számos új Ferraris sportcipő is a Pumától. Sőt, már a Fernando Alonso nevét viselő termékekre sem kell sokat várni! Ahhoz, hogy elsőként értesüljünk arról, mit mi-

kortól lehet a www.gpshop.hu weboldalon vagy a boltban megvásárolni, elég feliratkozni a webshop hírlevelére vagy megkeresni a GPshop-ot a Twitteren (GPshopFI néven).



www.GPSHOP.hu

WHO WORKS

Az idei esztendő a nagy változások éve az F1-ben. Hogy pontosan mekkora is a különbség, arról egy immáron 21. alkalommal megjelenő



zsebkönyv tanuskodhat, amely tökéletes rendben tárja a száguldó cirkusz rajongói elé az F1-es körforgás minden résztvevőjének nevét, fotóját és elérhetőségeit. A „Ki dolgozik a Formula-1-ben 2010-ben” könyv már zsinórban a 21. kiadás, az évente megjelenő sorozat legújabb darabja, igazi útmutató, a leginkább jegyzett és legnagyobb példányszám-

ban fogyó F1-gyel foglalkozó könyv. Csapatok, pilóták, csapatvezetők, kulcsfontosságú mérnökök, stábtagnak, szerelők, technikai specialisták, pályák, szponzorok, média szakemberek, támogatók, fotósok, és még ennél is több adat, illetve információ található meg a remekműben. A kötet megvásárolható: www.whoworksin.com

Visszavásárolta a Mercedes-Benz által birtokolt tulajdonrész zömét a McLaren istálló – tudatta a továbbra is csillagos erőforrásokat használó, de a márka exkluzív támogatását elvesztő wokingi istálló. „Azt hiszem, körülbelül 11 százalék maradt még a Mercedes tulajdonában, de ez nem komoly tulajdonrész” – idézte Ron Dennis csapatfőnököt a Reuters hírügynökség. A visszavásárolt tulajdonrész felül Dennis és társa, Mansour Ojeh 15-15 százalékot birtokolnak, míg 30 százalékkal egy bahreini befektetési társaság, a Mumtalakat rendelkezik.

Újra apa lett a Renault ex-vezére, a Szigapúr-botrány kapcsán az F1-ből távozott Flavio Briatore. Az 59 esztendő olasz 30 esztendő supermodell-felesége, Elisabetta Gregoraci egy 4,1 kilogramm született kislának adott életet Nizzában, a kis Falco Nathan világra jövetelénél jelen volt az apuka is. Briatorénak már van egy gyermeke: az 5 esztendő kislány, Leni édesanyja a szintén supermodell Heidi Klum.

Megkapta a V8-asának fejlesztésére kérvényezett különleges engedélyt a Renault: az FIA a fejlesztési tilalom ellenére olyan módosításokat engedélyezett a francia márkának, amely a megbízhatóság javítását teszi lehetővé. Az ügy kapcsán egy kisebb botrány is kibombant, ugyanis a Renault V8-asa a becslések szerint 30 lóerővel gyengébb, mint a Mercedesé, ami a Red Bull-főtervező szerint annak tudható be, hogy „bár befagyasztott motorról van szó, a Mercedes mégis elég erőteljesen fejlesztett”. A csillagosok természetesen cáfolják a brit szakember vádjait: „Minden, amit a mérnökeink csináltak, összhangban van a szabályokkal és az FIA is tud mindenről. Az FIA ezt meg is erősítheti” – reagált szóvivője újtján a Mercedes.



HILL IS BÍRÁSKODHAT

Alain Prost bahreini színre lépése után 1992 világbajnoka, Nigel Mansell és az 1996-os világső, Damon Hill is kipróbálhatja magát idén az FIA versenybírósgának tagjaként. A szövetség a következetesebb ítélezés érdeké-

ben invitál ex-versenyzőket a futamok felügyelő testületébe, de a nemzetközi sajtó szerint ebből akár bonyoldalmak is támadhatnak. Példaként Hillt említik, aki steward-ként talán Michael Schumacher felett is ítélez-

het, holott köztudott, hogy a '90-es évek közepén zajlott, botrányoktól sem mentes riválizálásuk óta egyáltalán nem szíveleik egymást. A Williams egykori sztárja fotónkon fiával látható a bahreini paddockban.

EGYENSÚLY



Mivel az üzemanyag-hatékonyság kiemelten fontos tényező ebben a szezonban, a Ferrarival szövetséges Shell a teljesítmény-optimalizálás és a fogyasztás csökkentése közötti egyensúly maximalizálásán munkálkodott. Mike Evans, a Shell F1 üzemanyag-fejlesztő projektvezetője elmondta: „Teljesítmény szempontjából a motorok gazdag, nehéz típusú üzemanyaggal működnek

optimálisan, de az egyszerűbb összetétel is megfelelő – így kissé csökken a teljesítmény, viszont a hatékonyság nő. Ez biztosítja a megfelelő egyensúlyt. Megváltoztathatjuk az üzemanyag-komponensek arányát, így egyszerűsödik az összetétel, viszont optimalizáljuk a hatékonyságot – az utóbbi kilenc hónapban ezen dolgoztunk, a legújabb FIA-szabályok értelmében.”

MONSTRUM-TESZT

Oroszországban vendégeskedett az F1-es idény rajtja előtt a korábbi versenyző, David Coulthard, aki felkereste a Kamaz kamiongyárat. A Red Bull szaktanácsadójaként és a BBC szakértőjeként tevékenykedő skótnak alkalma nyílt kipróbálni a kilencszeres Dakar-győztes márka versenykamionját is. „DC” számára nem ismeretlenek a mosnturumok, családjában ugyanis komoly hagyományai vannak a kamionozásnak: 1916 óta jólmenő fuvarozó céget üzemeltetnek Nagy-Britanniában.



KERESIK A 13. CSAPATOT

Várja a nevezéseket az FIA azoktól a csapatoktól, akik a következő két évben a kudarcba fulladt USFI helyén, az F1-es mezőny 13. csapataként akarnak versenyezni. A szövetség április 15-ig szeretné megkapni a kandidálók jelentkezését, az érdeklődők 1000 eurós adminisztrációs díj ellenében jelezhetik szándékukat. A szelektációs folyamat részleteit csak az érdeklődőkkel ismeretik, de mint azt az FIA tudatta: a sikeres nevezéshez az szükséges, hogy a próbálkozó csapat rendelkezzen „megfelelő technikai és humán háttérrel, legyen képes növekedésre és a részvétel pénzügyi háttérének megteremtésére”. Várhatóan próbálkozik majd a nevezéssel a tavaly elutasított Prodrive és Epsilon Euskadi is, de nem adja fel a Stefan GP sem: a szerb csapat elveszítette a Toyota csomagját és műszaki támogatását, de a nagyfőnök Zoran Stefanovics a pletykák szerint a USFI felvásárlásával próbálja megoldani a problémát.

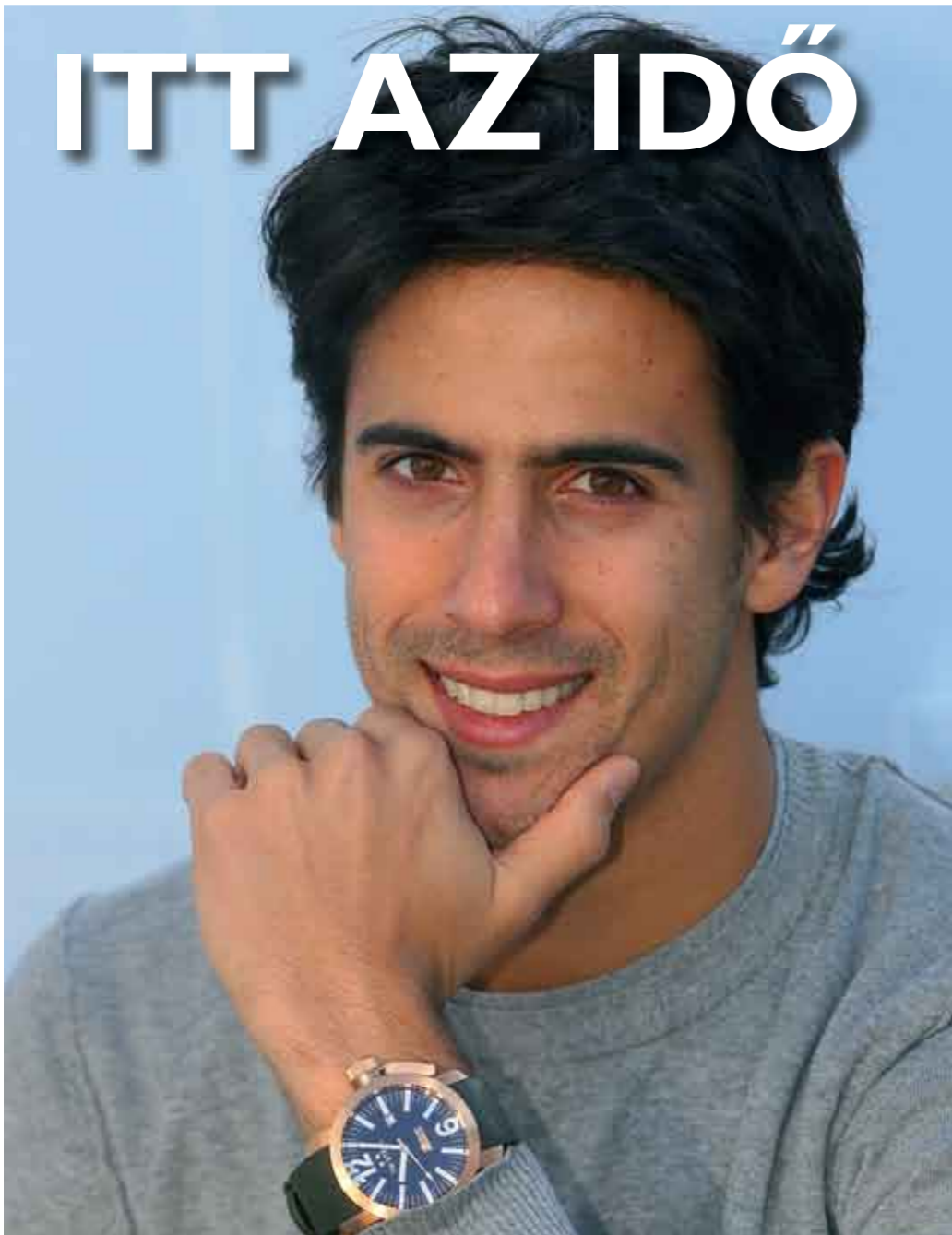


James Key, a Force India műszaki igazgatója távozott a silvers-tone-i csapattól és április 1-től a Saubernél tölt be hasonló tisztséget. A szakember a szárguldó cirkuszról búcsúzó Willy Rampfot váltja, míg helyét a Force India struktúrájában a tervezési részleg főnöke, Mark Smith veszi át. Key új munkaadója felkarolt egy ifjú tehetséget is: a 18 esztendőös mexikói, Esteban Gutierrez idén a GP3-ban versenyez, s közben a svájci egységénél is gyűjtheti a tapasztalatokat. Az évad folyamán több futamra is ellátogat, részt vehet a mérnöki értekezleteken, hallgathatja a csapatrádiót és az együttes kiemelt figyelmet szentel a kondíciójának is.

Nem valószínű, hogy a Bridgestone változtat eredeti tervein, így az F1 exkluzív gumiszállítója az évad végén távozik a sportágból – árulta el a sportigazgató, Hiroshi Yasukawa. Mint ismetes, a csapatok azt kérvényezték a gumiipari mamuttól, hogy maradjon, ennek ellenére minimális az esélye annak, hogy a cég változtat álláspontján. Sajtóértesülések szerint a koreai Kumho és Hankook biztosan, a Michelin pedig – miután a vállalat képviselője is kilátásba helyezte – valószínűsíthetően próbálkozik majd arra a gumiszállítói tenderrel, amelyet az FIA ír majd ki.

Lewis Hamilton újra összeemegetett barátnőjével, a Pussycat Dolls frontlányával, Nicole Scherzingerrel, s egyúttal eldöntötte, hogy a továbbiakban már nem számít menedzserként édesapjára, Anthony-ra. A McLaren kiválósága cáfolja, hogy párja javasolta a papa „nyugdíjazását”: „Szó sincs ilyesmiről, én döntöttem így” – mondta Hamilton – „Végre visszakapom az apámat, aki nyolc éves korom óta a menedzserem volt, s bár mindenütt ott volt velem, mindig az üzleti ügyek kötötték le, nem maradt időnk apa-fiú dolgokra.”

ITT AZ IDŐ



A TW Steel, a nagyméretű karórákra specializálódott holland órágyártó bejelentette, hogy szerződést kötött Lucas di Grassival. A 25 éves pilóta a Bahreini Nagydíjon mutatkozott be a Formula-1-ben, és remélhetőleg követi majd a híres brazil pilóták által kitaposott utat. A márka már nagy népszerűségnek örvend Dél-Amerikában, de a sikerek fokozhatóak az újabb „nagy-

követtel.” „Különösen örülök, hogy a TW Steel márkával Brazília egyik fiatal sportolója mellé állhattunk” – mondta el a vállalat főigazgatója, Stewart Bain. „A legnagyobb dolog azonban az, hogy Lucas már rajongott a termékeinkért azelőtt, hogy közvetlen kapcsolatba került volna velünk. Szenvédélye és elkötelezettsége lenyűgözőt minket, ezt azonnal meg akartuk ragadni.”



CSÖKKENŐ LESZORÍTÓERŐ

2011-től eltűnnek a dupla diffúzorok a Formula 1-ből – döntött az istállók műszaki igazgatóit tömörítő Technikai Munkacsoport. A szakemberek a szakemberek olyan aero-módosításokat fogadtak el, amelyeket végrehajtva a tavaly nagy port kavart eszköz használatát már nem lesz lehetséges. A következő idényre életbe lépő változtatásoknak köszönhetően a leszorítóerő jelentős csökken majd, így a becslések szerint két másodperccel is nőhetnek a köridők.

A tavaly botrányt okozó cseles diffúzorokat jövőre nem használhatják az istállók

GITÁRKIRÁLY

Különleges vendége volt január végén a Ferrari főhadiszállásának, ahová a világhírű gitárművész, Eric Clapton látogatott el. A brit köztudottan rajong az autózásért, az autósportért, s elsősorban az olasz márkáért: „Imádom a Ferrari hangját és megerősítem, hogy a Ferrari motorjainak hangja valódi muzsika. Elárulhatom, hogy az utcai modellekben



dolgozó 12 hengeres erőforrások zenéje az egyik gyengém” – mondta a Grammy-életműdíjas művész, aki találkozott többek között az F1-es istállót irányító Stefano Domenicalival is.

BEFEKTETÉS

Hosszú távon számít Nico Hülkenbergre Sir Frank Williams, aki nagyra értékeli fiatal versenyzőjét: „Nico a mi nagy sztárunk. Minden szériában győzött, ahol eddig elindult, márpedig erre mostanáig csak Lewis Hamilton volt képes. Ez mindent elárul a képességeiről. Minden adott ahhoz, hogy fejlődjön és mindent megteszek annak érdekében, hogy minél tovább maradjon nálunk” – mondta a szakvezető. Nem véletlen, hogy a grove-i

csapat vezére ragaszkodik a GP2-bajnokhoz, a fiatal német ugyanis csábítóbbá teheti az alulatot a Volkswagen számára. Williams ösztökéli az F1-es szerepvállalásra a wolfsburgi márkát, német sajtóértesülés szerint csapata többségi tulajdonját is felajánlotta a konszernnek, amely csak csökkenő költségek és stabilabb szabályok mellett szállna be a királykategóriába. „Egy gyártóval sokkal erősebbek lehetünk, mint privát csapatként. Természetesen van affinitásunk a németekhez. Jól emlékszem,

hogy a kezdet kezdetén VW buszokkal jártunk a versenyekre, néha még azokban is aludtunk. A német autók egyébként is csodálatosak” – idézte a Bild a brit szakembert.



MONZA MARAD

Meghosszabbították a jelenleg is élő szerződést, így egészen 2016-ig Monza adhat otthont a Olasz Nagydíjnak. A szervezők már Bernie Ecclestone-nal

is aláírták a szerződést. Mint ismert, a monzai szervezők korábban aggódtak a futam sorsa miatt, mivel sokáig úgy volt, hogy a viadalt egy római utcai verseny váltja majd az F1-es naptárban.



SZÓTÁR

Wéber Gáborról eddig is tudtuk, hogy sokrétű a tudása, szimulátorbajnokként és autóversenyzőként, újságíróként, főszerkesztőként és kommentátorként egyaránt megállja a helyét, de most egy különleges könyvvel is meglepett bennünket. Az angol–magyar és a magyar–angol szótárrészben 3000 magyar és 3500 angol szócikk, valamint irányonként 7000 ekvivalens tartalmazza az autósport legfontosabb kifejezéseit. A témához kapcsoló-

dó 1500 példa és 700 kifejezés közelebb hozza az olvasóhoz az autóversenyzés világát. A szótár valódi különlegessége azonban a nagyszámú magyar nyelvű értelmezés és kiegészítő információ, melyeknek köszönhetően nem csak szótárként, de kézikönyvként, értelmező szótárként is használható a könyv. A kiadványban

288 oldalon jelenik meg az autósport legfontosabb szériáinak a szókincse. Megtalálhatjuk benne a Forma-1, a Rally Világbajnokság (WRC), a Túraautó Világbajnokság (WTCC), a NASCAR és az USA elsőszámú formautósorozata, az IndyCar szériák kifejezéseit. A Grimm Kiadó kiadványa kapható minden könyvesboltban és a Formula.hu Webshopjában.



Nyár elejére elkészülhet a Formula 1-es versenynaptárban várhatóan idén debütáló Koreai Nagydíj helyszíne – tudatta a promotőre, miután elterjedt, hogy a viadalt az elcsúszó építési munkálatok miatt 2011-re kell halasztani. „A pálya 70 százalékban már elkészült és telepítve lett a tribünök 80 százaléka is. Leghamarabb júniusra befejezhetjük a munkálatokat” – mondta a Yeongam-tartományban készülő új, 5621 méter hosszú ringgel kapcsolatban a szervező KAVO szóvivője, Yung Cho Chung. Mint ismert, a Koreai Nagydíj október 24-i időponttal szerepel a versenynaptárban, igaz, csak feltételesen, az FIA-pályahomologizációjától függően.

Jó üzletet csinált a Santander azzal, hogy szponzori szerződést kötött a Ferrari istállójával – derült ki egy marketing-elemzésből, amelyet a Sofres nevű elemző cég tett közzé az évadnyitó Bahreini Nagydíj után. A Spanyol pénzügyet a becslések szerint évi 40 millió euróval támogatja a maranellóiakat, s a Sofres szerint a vörösök számára jól sikerült előszezonnak, illetve a nyitányon aratott kettős győzelemnek köszönhetően az eddigi megjelenés 25 millió eurót ér a vállalat számára. Érdeklőség, hogy tavaly, amikor a McLaren kiemelt támogatója volt a Santander, az egész szezon során ért 80 millió eurót a pénzügyet megjelenése.

Bővítette tehetség gondozó programját a Ferrari: a vörösöknel a már korábban felkarolt Jules Bianchi mellett Mirko Bortolotti, Daniel Zampieri és Rafaele Marciello is gyarapíthatja tudását, egy márciusi, egynapos fioranói teszten mindhárom sofőr vezethette az F2008 kódjelű konstrukciót. Bortolotti idén a GP3-ban indul az Addax pilótájaként, Zampieri a Pons versenyzője lesz a Formula-Renault 3.5-ben, míg Marciello a Formula Abarth bajnokságban versenyezhet.

ELŐFIZETÉSI AKCIÓ!



**INTENSO,
a megállíthatatlan
férfi illata**

**Fizessen elő kedvezménnyel
az Autósport és Formula Magazinra
és az Öné lesz a Tonino Lamborghini
legújabb illata, az Intenso.
Hűséges olvasóink most egy ilyen,
fémdobozba csomagolt eau de toalett
tulajdonosai lesznek.**

Érték: 3200 Ft

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

Áraink: **1 éves (11 szám) 6490 Ft**
AFM előfizetés ajándék EDT-vel
½ éves (6 szám) AFM előfizetés 3790 Ft
(ajándék nélkül)
További lehetőség: **5490 Ft**
ajándék nélküli éves előfizetés

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

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

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

**Autósport és
Formula**
Előfizetés!

A fentiek szerint megrendelem
az Autósport és Formula Magazinra:

egy évre - 5490 Ft fél évre - 3790 Ft
 egy évre, ajándékkal - 6490 Ft

Név: _____
Lakcím: _____
Tel.: _____
E-mail: _____

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

HÜLÖNVÉLEMÉNY

DÁVID SÁNDOR

TÍZ

„Tíz perc az nagy idő, Elemér! / Tíz percbe annyi minden belefér...” – Boldog úrfi koromban (mert ilyen is volt), nagyjából tíz percenként harsogta valamely rádióból Kazal László a fenti rendkívül nevelő hatású slágert, amely az „idő pénz!” sűrített bölcsességének némileg felturbózott változata. Most azonban nem is tíz percről, hanem éppenséggel tíz hosszú évről kívánok értekezni, mégpedig ennek a lapnak a tíz éves jubileumáról, amelyben ezek a sorok megjelennek, s amelybe az elmúlt tíz évben bizony sok-sok minden belefért, sőt még azon túl is néhány dolog.

Először is, ez a világszínvonalú magazin, amikor Finnországból idekerült, még messze nem volt az a minőség, mint ma, és nem is azzal a szándékkal készült, mint az utóbbi, nem teljes évtizedben a jelenlegi tulajdonos-főszerkesztő életre kelti. Majdnem azt írtam, mert az lett volna a pontosabb, hogy „életre lehel”. Mert az esetek, akarom mondani a hónapok egy részében, különösen a válság verte utolsó éveiben a lap csak úgy tud elkészülni, hogy a kiadó szó szerint a „lelkét” lehelje bele, áttételesen természetesen, mert a lelkét előbb eladja az Ördögnek (lásd Belzebub), és az érte kapott pénzt öli bele a magazinba. Amikor az Ördög nem ér rá, vagy éppen nincsenek vételi szándékai, akkor szokott jönni valami más fufang, hogy a lap időben megjelenjen.

Ennek a szenvedélynek a kieléséhez természetesen nem elég egy ember, hanem kellenek hozzá például az olyan családtagok, mint egy türelmes és igen jó idegzetű feleség, akinek a szeme se rebben a nem mindig hétköznapi üzleti tranzakciók vagy az egy hétvégébe zsúfolt, családi utazásokkal összevont, 2-3 különböző versenyt is magába foglaló körutak esetén. És kellenek a belső és külső munkatársak, akik szintén érzik, hogy nem a jelenlegi esztendő a legalkalmasabbak a lapkészítéshez, mégis bíznak, dolgoznak, kitaranak, egy szebb jövő reményében.

Mindezt a háttér persze az Olvasó nem feltétlenül látja, sőt. A magazin ma szebb, mint valaha, bár azt a színvonalat, amelyen a főszerkesztő szeretné látni, még nem érte el – anyagiak híján. De ami késik, nem múlik. És így is elmondható, hogy az a szerény újság, amelyet a finnek 2000-ben csak azért hoztak át Magyarországra, mert így könnyebb volt az akkor a csúcson pompázó

Mika Hakkinent, s vele a finneket népszerűsíteniük, ma már világszínvonalú autós szaklap. Ráadásul: magyar! És ezt minden különösebb mellődöntés nélkül írom le, de nagyon jó érzéssel, és annak tudatában, hogy egyre több „magyar” autós lap valamelyik külföldi újság magyar fordítása csupán, némi magyar betéttel!

Nem véletlenül utaltam fentebb arra a „cifra nyomorúságra”, amely mellett ma Magyarországon egyáltalán újságot lehet készíteni – külföldi tőke nélkül! De ez a mi lapunk esetében mégis sikerült! És a kiadó annak ellenére vállalja, hogy viszi tovább ma is rendületlenül a magazint, hogy szinte minden egyes lapszámért ugyanúgy meg kell küzdenie, mint eddig. Az azonban, hogy még ma is vállalhatja, mert van (és lesz) lap, rendkívüli szerkesztői, vagy inkább szervezői képességeinek, és állhatatos, bulldog természetének köszönheti.

Nyolc évvel ezelőtt, amikor a finn változatot író és fordító, egyébként remek újságírók megriadtak attól, hogy magyar kiadványként tovább vigyék a Formulát, akkor a mi főszerkesztőnk „ráharapott”, és azóta, nagy szerencsénkre, nem enged! És minden szenvedés, mellőzés és lekicsinylés ellenére felhozta és fenn is tartja. És akik nem értik, nem értéke-



▶ **„Ez a magazin ma már világszínvonalú autós szaklap. Ráadásul: magyar! És ezt minden különösebb mellődöntés nélkül írom le.”**

lik, hogy mit jelent a magyar olvasóknak, hogy a Magyar Nagydíj, és az igen gazdag magyar autósport mellett van egy magyar tulajdonú, és egészében magyar szemléletű, azaz a mi szempontjainkat figyelembe vevő, magas színvonalú szaklap, azok nem érdemlik meg, hogy a Nap rájuk süssön! Amikor ez a lap nálunk megszületett, a világ éppen Coulthard repülőbalesetétől volt hangos, „gyilkossági kísérletről” írt a brit sajtó, amelynek oka állítólag az a sok millió dollár lett volna, amelyet a maffia(?) elveszített abban a pillanatban, amikor a skót Ausztráliában előre engedte Mikát, a csapattársát. Hát innen valahonnan indultunk. Tovább viszont nem is írom, mert ami ebbe a tíz évbe belefért, ide biztosan nem fér bele. „Elemér!”



Bahrein
Bahrain Inter-
national Circuit

A pálya hossza:	6,299 km
Versenytáv:	49 kör – 308,405 km
Időjárás:	forró, száraz
Levegő hőmérséklete:	35-36 fok
Aszfalt hőmérséklete:	33-41 fok
Leggyorsabb kör:	
Fernando Alonso	1:58,287



VÖRÖS NYITÁNY

A sivatagban Alonso és a Ferrari ölébe pottyant a győzelem

Fernando Alonso győzelemmel mutatkozott be a Ferrarinál az évadnyitó Bahreini Nagydíjon, ahol a vörösök Felipe Massa 2. helyével is demonstrálták, hogy a biztató előszezonbeli forma nem volt véletlen. Ehhez azonban kellett Sebastian Vettel és a Red Bull kálváriája is.

Mészáros Sándor, Nicholas Frankl

HochZwei, ATP, Hraeing, FOP, Reuters

Négy hivatalos teszt után átalakulva, kibővülve érkezett meg az F1-es mezőny a 19 futamos évad nyitányára, amelyre 2006 után újfent Bahreinben került sor: Az eseményre megújult a sivatagi aszfaltcsík is: az „Endurance” nyomvonalon bonyolították a viadalt, amely egy 887 méter hosszú kanyargós szekcióval hosszabb az eddigiekben használatnál. A nyitónap a Mercedes-erőforrásoké volt: az első edzésen némi meghökkenésre a télen is több ízben villogó Force India versenyzője,

Őket Schumacher és a McLaren vb-címédője, Jenson Button követte, míg a legjobb tízbe a „nagy négyes” nyolc versenyzőjén kívül egy Renault és egy Force India került be: előbbieket Robert Kubica, utóbbiak az előző évből egyedülként keményebb gumikat választó Adrian Sutil révén végeztek a felső házban. Extra érdekesség volt az időmérőn Karun Chandok szereplése: mivel az autója a szabadedzéseken még nem állt készen, a HRT újonca a Q1-ben vezette először



Ahogy meg lehetett jósolni, az újonc csapatok nem sok vizet zavartak az éles futamon



Adrian Sutil végzett az élen, míg délután Nico Rosberg vezérletével a két Mercedes és a két McLaren foglalta el az eredménylista első négy helyét. Szombat délelőtt egy késői gyors körrel Alonso is behúzott egy elsőséget, ami Ferrari-főlényt ígért az időmérőre, de végül másként alakultak a dolgok. Noha a pénteki edzéseken műszaki gondjai is adódtak, s szombat délelőtt sem került a legelőkelőbb helyek közelébe, a pole pozíciót végül Vettel szerezte meg, aki 1:54,101-es idővel verte a Q3 résztvevői közül egyedülként a hajrára két gyors kört is időzítő Ferrarikat. A Red Bull ördögfiókája Alonsót taszította le a tabella éléről, akit következő próbálkozásuk során Massa a 3. helyre szorított vissza. Noha az éltitót követők hátránya már jelentősnek bizonyult, az üres tankos zárótap jól kidomborította a négy csúcsistálló főlényét. Lewis Hamilton 1,116 másodperces hátránnyal végzett a 4. helyen McLarenjével, századokkal utasítva maga mögé a Mercedes GP ifjú reménységét, Nico Rosberget, valamint a másik Red Bull hajtó Mark Webbert.

a Dallara-Cosworth-t. Ennek megfelelően tökutolsó lett, míg az elsőévesek ligájában a Virgin Racing bizonyult a leggyorsabbnak: a 19. helyen záró Timo Glock a két Lotust, Heikki Kovalaint és Jarno Trullit, saját csapattársát, Lucas di Grassit, valamint a másik HRT-s reménységet, Bruno Sennát utasította maga mögé.

Vettel a versenyen is legyőzhetetlennek tűnt: rakéta módjára lött ki a rajtnál és a kerékcserék első - és a vártnál klasszikusokkal megbízhatóbb Bridgestone gumik miatt egyetlen - hulláma után is a Ferrariik előtt maradt. Alonso az indulás után, a 2-es kanyar külső ívén legyűrte Massát, Vettelt viszont hiába hajszoalta. Talán soha nem érte volna utol, ha a technika ördöge nem szól közbe: a 33. körben a Red Bull egy meghibásodott gyújtógyertya miatt lelassult, így előbb a spanyol, majd a kör végén brazil márkatársa is elment mellette. A hátralevő 16 körben a vörös duó kényelmes tempóban autózott, igaz, Massát hátráltatta az F10-es túlmelegedése is. A németet végül Hamilton szorította le a dobogóról, aki a rajt után, a 4-es kanyarnál lecsúszott az ívről és Rosberg mögé került, majd miután a boxkiállításoknál visszaelőzte lassabb vetélytársát, hatalmas vágatába kezdett, és 11 körrel a vége előtt a problémás

MINDENFÉLE

Sebastian Vettel pályafutása 6. pole pozícióját szerezte az évadnyitón, míg Fernando Alonso 22. diadalát aratta. Ez volt a Ferrari-történelem 794. nagydíja és 211. győzelme. Baljós előjelekkel várta a futam rajtját a Ferrari, ugyanis „elővigyázatosságból” mindkét F10-es hajtóművét kicserélték. Az „abnormális paramétereket” mutató erőforrások az idény hátralevő részében a szabadedzéseken használhatja a Scuderia.

Elmaradt a botrány Sakhirban, ugyanis szabályosnak minősítette az FIA a McLaren MP4-25 hátsó szárnyával kapcsolatos aero-megoldást, amelyet többek között a Red Bull és a Renault is szabálytalannak sejtett. A két együttes továbbra is úgy véli, hogy nem szabályos az autó orrán át beáramló levegőt a pilótafülkén és a cápauszony-motorborítás felső, üreges részén át a hasítékolt hátsó szárnyra vezetni, mert az flexibilitást idéz elő, ami tiltott.

Számos híresség tette tiszteletét az évadnyitón, Clive Owen színész és az egykori legendás teniszező, Szeles Mónika mellett I. János Károly spanyol király keltette a legnagyobb feltűnést. A köztudottan motorsport-rajongó hispán uralkodó a versenynapon golfautóval közlekedett a paddock-ban és látogatást tett többek között a Ferrarinál, ahol Fernando Alonsóval cseverészett, valamint az újonc Hispania Racingnél is felbukkant.



Tévés fronton rekordot döntött Michael Schumacher visszatérése hazájában: a németek átlagosan tíz és fél millióan kísérték figyelemmel a hétszeres világbajnok bahreini szereplését. A versenyt a német tévévezérlők közel fele követte, a közvetítés ideje alatt volt olyan is, hogy 11,6 millióan figyelték az eseményeket.

Két versenyzőt büntettek a bírák a hétvége folyamán, mindkettőt boxutcai gyorshajtás miatt. Pedro de la Rosát 2000, míg Jaime Alguersuari 400 dollárra büntették, amiért a harmadik szabadedzésén gyorsabban mentek a megengedettnél a boxutcaiban.

Karun Chandok, a Hispania Racing indiai újonca egy brit lap szerint a sportág történelmének legdrágább körét futotta. A londoni Times a Chandok szponzorai által fizetett, hangsúlyozottan becsült összeg alapján arra a következtetésre jutott, hogy a debütáns sofőr első futamán teljesített egyetlen kör 500 ezer dollárba került. A korábbi GP2-es sofőr az első kört még teljesítette, a második fordulóban viszont a sakhiri aszfaltcsík új, kanyargós részén ráhajtott egy bukkanóra és leszakította az autó orrát. „Az volt a negyedik mért köröm a hétvége folyamán, a pályát sem ismerem” - mentegetőzött az újonc. Chandok társa, Bruno Senna 16 körrel később hidraulikai gondok miatt adta fel a harcot, míg a Virgin Racingnél Lucas di Grassi a 3., Glock pedig a 16. körben fejezte be a futamot. Előbbi a VR01-es hidraulikai rendszerének meghibásodása, utóbbit a rakoncátlankodó váltó kényszerítette kiállásra.

Bár mindketten komoly esélyt szalasztottak el a rajtot követő ütközés miatt, Robert Kubica és Adrian Sutil nem okolta egymást a Webber autójából feltört füstköd leple alatt történt incidens miatt. „Épp előttem jött ki jókora füst Webber autójából. Szerintem Sutil nem lassított, mert nem is látott engem és ütköztünk” - mondta az esetről a lengyel. A német - akitől sokan meglepetést vártak, mert az élmezőny tagjai közül egyedülként rajtolt kemény gumikon - hozzátette: „Hajtottam, aztán egyszerűen csak jött a hatalmas füst és vakon mentem bele. Valakivel koccantam és megpördültem, ennyi. Igazán sajnálom, hogy ez lett a vége.”



Alain Prost, a korábbi négyszeres világbajnok volt az első ex-versenyző, aki az FIA idejében rendelkezésének jegyében csatlakozhatott a versenybíróshoz. A franciák legendája - aki versenyzői karrierje után csapatvezetőként is megjárta a sportágat - a helyi szövetséget képviselő Mazen Al-Hillivel, a svájci autósport szövetséget képviselő Paul Gutjahrral és a venezuelai tagszervezet irányító Enzo Spanóval együtt alkotta a sakhiri összecsapást felügyelő testületet.



Volt már, hogy ilyen Ferrari-főlényel induljon egy év, de 2010-ben nem lesz Scuderia-dominancia, ezzel mindenki tisztában van

Red Bull elé került. Az ifjabb Merc-i menőt az 5. helyen intették le, így - akárcsak egész hétvégén - újfent Schumacher előtt végzett: a veterán klasszis a 6. pozíciót szerezte meg. Button közel volt ugyan Schumacherhez, támogatást azonban nem tudott indítani ellene, így a 7. helyen végzett, maga mögött tartva Webbert. Az immáron tízautós pontszerző zóna Vitantonio Liuzzi Force In-

diájával és Rubens Barrichello Williams-ével egészült ki. Az újoncok közül csak a két Lotus teljesítette a távot, míg a legnagyobb incidens rögtön a rajt után történt. Webber autójából sűrű füstköd tört elő, amelynek leple alatt Kubica és Sutil ütközött egymással: bár mindketten teljesítették a távot, a biztatóan sikerült kvalifikáció után pontot nem tudtak szerezni.

A Bahreini Nagydíj végeredménye

1. F. Alonso	SS-M	Ferrari F10	49 kör, 1:39:20,396
2. F. Massa	SS-M	Ferrari F10	+ 16,099
3. L. Hamilton	SS-M	McLaren MP4-25-Mercedes	+ 23,182
4. S. Vettel	SS-M	Red Bull RB6-Renault	+ 38,799
5. N. Rosberg	SS-M	Mercedes MGP-W01	+ 40,213
6. M. Schumacher	SS-M	Mercedes MGP-W01	+ 44,163
7. J. Button	SS-M	McLaren MP4-25-Mercedes	+ 45,280
8. M. Webber	SS-M	Red Bull RB6-Renault	+ 46,360
9. V. Liuzzi	M-SS	Force India VJM03-Mercedes	+ 53,008
10. R. Barrichello	M-SS	Williams FW32-Cosworth	+ 1:02,489
11. R. Kubica	SS-M	Renault R30	+ 1:09,093
12. A. Sutil	M-SS	Force India VJM03-Mercedes	+ 1:22,958
13. J. Alguersuari	M-SS-M	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 1:32,656
14. N. Hülkenberg	SS-M-SS	Williams FW32-Cosworth	+ 1 kör
15. H. Kovalainen	M-SS	Lotus T127-Cosworth	+ 2 kör
16. S. Buemi	M-SS	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 3 kör
17. J. Trulli	M-SS	Lotus T127-Cosworth	+ 3 kör

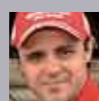
Nem értek célba:

P. de la Rosa	SS-M	Sauber C29-Ferrari	28. kör
B. Senna	SS-SS	HRT-Cosworth	18. kör
T. Glock	M	Virgin VR01-Cosworth	16. kör
V. Petrov	M	Renault R30	13. kör
K. Kobayashi	M	Sauber C29-Ferrari	11. kör
L. di Grassi	M	Virgin VR01-Cosworth	2. kör
K. Chandok	SS	HRT-Cosworth	1. kör

A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1. Fernando Alonso: „Ma a keményebb gumikon nagyon jól mentünk, de a lágyabb keveréken nem tudtam közel maradni Vettelhez. Azt terveztem, hogy az utolsó tíz körben támadom meg, de a szerencse a kezei közé fogadott. Később is elég szerencsés voltam, mert nem volt gondom az autómmal, ellentétben a csapattársammal, akinek sokkal több nehézséggel kellett megbírkóznia.”



2. Felipe Massa: „Harminc körön át kordában kellett tartanunk az autó hőmérsékletét, így nem nyomhattam olyan keményen a gázt, mint ahogyan tudtam volna. A rajtnál veszítettem egy helyet Fernandóval szemben, de aztán az autó mindkét gumitípuson jól ment. Lágyabb keveréken a Red Bull gyorsabb volt nálunk, a keményebben viszont egyértelműen jobbak voltunk. Elégedett vagyok.”



3. Lewis Hamilton: „Remek eredményt értünk el és úgy érzem, hogy jól dolgoztunk. A megbízhatóságunk csodálatos és az autó tempója is kitűnő volt, de keményen kell dolgoznunk, hogy még közelebb kerüljünk az élen végző autókhoz. Ha nem tanyázok olyan sok körön át Nico mögött, talán a második helyért is harcolhattam volna felépével. Elégedett vagyok, de mielőbbi fejlesztésekre van szükség.”

BAHREIN

A sivatagi ország ugyan nem vonz százezres nézősereget, de volt az a pénz, amiért elhalászta az évadnyitó versenyt Ausztráliától. Rádászként itt ünnepelheték az FI 60. születésnapját.



SZÜLETÉS NAP

18 60 esztendő lett a száguldó cirkusz

A bahreini szervezők a Formula One Managementtel összefogva úgy döntöttek, hogy Sakhirban ünneplik meg a sportág 60. születésnapját.

Mészáros, Pémetvári

Ferrari, Hochéwei

Bár az első futamnak otthont adó Silverstone optimálisabb helyszín lett volna, a szervezők 18 világbajnokot utaztattak a helyszínre: a meghívásnak csak Nelson Piquet és Kimi Räikkönen nem tett eleget. Akik megjelentek, jó hangulatban töltötték az időt és klasszikus versenygépekkel száguldoztak a pályán. A 76 éves John Surtees egy csendes, szelíd és modoros öregúr látszatát keltette, de amint lehajtotta sisakrostélyát, minden megváltozott. Az 1964-es világbajnok Ferrari 158-ban ülve úgy nézett ki, mintha nem öregedett volna semmit. Emerson Fitti-

paldi és Mario Andretti is megannyi csodáló pillantást zsebelt be, mikor elfoglalták helyeiket a JPS Lotusokban, melyekkel egyéni világbajnoki címet szereztek. Jody Schecter 312T4 Ferrariját az utóbbi időben túl sokszor nem használták, a pilóta így nyilatkozott róla: „Az utóbbi tíz évben mindössze háromszor ültem benne”. Jackie Stewart viszont imádta, hogy újra találkozhatott az 1973-as Tyrrell 006-al és régi társaival: „Annyira szép, hogy újra azok között lehetsz, akikkel régen ellenfelek voltatok. Emerson, Mario, Niki, John, Jack Brabham.

Még Jody Schacterrel is versenyeztem. Ő volt a kis zöldfülű. Nem is. Ő volt a kölyök, boc, Denny Hulme pedig a papa maci.” Akadt néhány kívülálló is a volt világbajnokok között, például Fangio II., a legendás pilóta fia, akire apja Maseratiját bízták, vagy Coulthard, aki egy 1954-es Mercedest vezetett. Szintén meglepetést okozott a 19 éves Josh Hill, aki



a Formula Ford széria versenyzője, és az 1996-os bajnok Damon Hill fia, mert szintén lehetőséget kapott egy fellépésre. Alig akarta elhinni, mekkora szerencséje van, amikor a Lotus felkérte őt, hogy vezesse nagyjapja, a kétszeres világbajnok Graham Hill „Gold Leaf 49-es” modelljét. Az ifjú így nyilatkozott: „Hogy őszinte legyek, erősebb, mint a Formula Ford, amit vezetek. Sokkal gyorsabb. Apa semmilyen tippet nem adott nekem, csak annyit, hogy ne törjem össze.” Damon is kifejtette érzéseit a Williams Renault FW18-cal kapcsolatban, mellyel baj-

A 18 hős közös fotója olyan lett, mint egy osztálytalálkozó csoportképe. De micsoda osztályé...

nokságot nyert. Elmondása szerint az évek segítenek átlátni, miket is vitt végbe. „Nehéz most összehasonlítani a világbajnokságok megnyerését. Olyan ez, mint a jó bor. Gondosan tárolsz egy palackkal, és az évek során egyre jobb lesz. Ilyen számmomra is visszagondolni a vb-címekre” – nyilatkozta Michael Scumacher egykori legnagyobb ellenfele.

SZERENCSESAPKA

Szerencsét, azaz dupla célbaérést hozott a régi-új Lotusnak a legendás innovátor, Colin Chapman sapkája, amit az egykori szakvezető fia, a csapatért a helyszínen szorító Clive adományozott Tony Fernandes csapatfőnöknek. „Ez nagyon sokat jelent nekem, csodálatos gesztus volt részéről és olyan, mintha átadta volna a motorsport egyik legcsodálatosabb dinasztikájának palástját” – fogalmazott az újonc csapatok közül egyedülként a versenytávot mindkét autójával teljesítő egyet maláj főnöke.



Maxximális fordulaton!

INTERWEST
ital nagykereskedés

maxxenergy.hu
info@interwest2000.hu



FORDULATOS FUTAM

Vettel hiába vezetett, ismét elkerülte a szerencse

Jenson Button, a McLaren vb-címvédője nyerte az Ausztrál Nagydíjat, amely izgalmaival mindenkit kárpótolt a bahreini unalomért. Csak Sebastian Vettel maradt csalódott, miután a Red Bull újabb műszaki hibája miatt ismét elbukott egy biztosnak tűnő győzelmet...

Mészáros Sándor, Nicholas Frankl

Hochŕwei, ATP, Hraeling, FOP, Reuters

Melbourne Albert Park Circuit

A pálya hossza:	5,303 km
Versenytáv:	307,574 km
Időjárás:	eső, száraz
Levegő hőmérséklete:	26-27 fok
Aszfalt hőmérséklete:	23-25 fok
Leggyorsabb kör:	
Mark Webber	1:28,358



Fent Alonso megpörgése, lent Schumacher fűnyírása, középen Kobayashi nagy ütközése. Melbourne idén sem volt unalmas



németjét, Nico Rosberget és Michael Schumachert. Legrosszabbul Hamilton járt a négy csúcsstálló versenyzői közül: az előző napi teljesítményét nyomokban sem idéző brit a tapadás-sal bajlódott, az utolsó szektorban különösen sok időt bukott, így a Q2-ben búcsúzva a 11. rajthelyet szerezte meg. Ebből profi-

Sakhir után a csapatok az unalom elűzésének lehetőségeit mérlegelték, míg a közvélemény azon rágódott, ha az Albert Parkban megbízható lesz a Red Bull, lehet-e bárkinek esélye a nyitányon egy gyújtógyertya-hiba miatt végül csak a 4. helyen befutó Vettel ellen. A nyitónapon aztán előbb Robert Kubica, majd az eső került a figyelem középpontjába: a lengyel azzal, hogy az első tréningen az élen végzett a Renault-val, az égi áldás pedig azzal, hogy két ízben is megbolygatta a délutáni gyakorlást, amelyen a McLarennek, Lewis Hamilton és Jenson Button meggyőző fölényrel zártak az élen a Red Bull helyi menője, Mark Webber előtt. Webber szombat délelőtt az elsőség megszerzésével turbózta fel a sikeréért szorító ausztrál drukkerok reményeit, de az időmérő végül nem a helyi kiválóságról és nem is a jelentős kvalifikációs formajavulást váró McLaren-tandemről szólt. A jóslatokat valóra váltva Vettel mindenkit lesöpört a színról: az energiatároló ördögfióka a Q1-ből és a Q2-ből is a legjobb idővel jutott tovább, majd a Q3-ban 1:23,919-es idővel megszerezte a pole-t, s egyúttal átadta a múltnak Michael Schumacher 2004 óta fennálló 1:24,125-ös körrekordját is. Vettel 0,116 másodpercet vert Webberre, akinek köszönhetően a Red Bull kisajátította az első rajtsort. Az energiatárolókat csak Fernando Alonso tudta megközelíteni a Ferrarival, míg a 4. helyen végző Button hátránya már több mint 0,7 másodperccnyire rúgott. Az ötödik helyre a másik Ferrarival Felipe Massa iratkozott fel, maga mögé utasítva a Mercedes két

átalva a Williams veteránja, Rubens Barrichello az előkelő 8. helyen végzett, maga mögé utasítva Kubicát és a Force India versenyzőjét, Adrian Sutilt, akik – akárcsak Sakhirban – a 9-10. helyen zárták a kvalifikációt. A futam aztán Button váratlan sikerét hozta, miután a sors – Vettel bánatára – megismételte önmagát: a rajt előtti eső miatt nedves pályán a német könnyedén autózott a mezőny élén, de csak a 26. körig volt versenyben, akkor ugyanis egy fékhiba miatt a 13-as kanyar kavicságyában fejezte be a futamot. Ez a címvédő brit álmainak megtestesülése volt, bejött ugyanis bátor stratégiai húzása: elsőként, már a 6. körben felrakatta a McLarenre a slick gumikat, s mivel a riválisok csak 3-4 körrel később tették ugyanezt, a boxkiállások első köre után a 2. helyre lépett elő, Vettel kiesésével pedig megőrkölte a vezető pozíciót is. A szigetországi ász elképesztő érzékkel kímélte a gumikat, így újabb cserére már nem is volt szüksége a kockás zászlóig. Kubica hasonló stratégiával, hasonlóan nagy meglepetést okozva végzett a 2. helyen, míg a dobogó legelső fokára Massa állhatott fel, aki lassabb tempóját



MINDENFÉLE

Sebastian Vettel pályafutása 7. pole pozícióját szerezte a melbourne-i Albert Parkban, míg Jenson Button karrierje 8. diadalát aratta. A brit tavaly is megnyerte az ausztrál futamot, így mostanáig ezen a helyszínen a legsikeresebb.

Tom Kristensen, a nyolc Le Mans-i győzelmet jegyző dán sofőr volt a versenyző-tagja az FIA versenybíróinak az Ausztrál nagydíjon. A hosszú távú versenyek világában továbbra is aktív, a DTM-nek viszont a tavalyi évad végén búcsút intő skandináv a német FIA-tag-szervezet, az ADAC igazgatósági tagjával, Dr. Gerd Ennserrel, a helyi szövetség által delegált, a V8 Supercars bajnokság egyik állandó ítésszével, Steven Choppinggal, valamint a svájci autósport szövetséget képviselő Paul Gutjahrral együtt bírászkodhatott.

Mark Webbert a futam után figyelmeztetésben részesítette a versenybírók a Hamilton-incidens miatt. A két versenyző rendezte egymással a vitás incidenst: „Elnézést kértem Lewistől a történet miatt” – mondta az ausztrál – „Amikor közel kerültem hozzá, megsúntam a leszorítóerő az autó elején és belerohantam. Úgy tűnt, hogy jó eredményt érhetnek el, de sajnos ezekkel az autókkal még mindig nagyon nehéz követni a másikat.” Hamilton hozzátette: „Kíbrándító, hogy Webber miatt jártam így, de a verseny után elnézést kért emiatt, amit nagyra értékelek.”

Melbourne-re lemásolta a McLaren által már az évadnyitón is használt, a Red Bull és a Renault által szabálytalannak vélt „F-csatorna” fedőnévű aero-megoldást a Sauber. Az újítást Pedro de la Rosa próbálta ki a pénteki első edzésen, de a csapat arra a következtetésre jutott, hogy egyelőre nem használják tovább, mert a rendszer tökéletesítést igényel: „Minél hamarabb nekilátunk, annál hamarabb áll majd rendelkezésre. Az egyértelmű, hogy amennyiben ez a rendszer működik, az tényleg gyorsabbá teszi az autót” – mondta a spanyol veterán az újdonságról.

Vitalij Petrov, a Renault versenyzője vitte a prímet a boxutcai gyorsajtók között a melbourne-i hétvégén: az orosz az első edzésen 60 helyett 98,4 km/órával hajtott, így 7 ezer eurós pénzbírsággal sújtották. Rajta kívül a hétvége folyamán Bruno Sennának, Adrian Sutilnak és Nico Hülkenbergnek is mért sebességtűlélést a boxutcai traffipax, de mindhárman megúszták kisebb pénzbírsággal.

Sebastian Vettel egy rövid, de annál velősebb kijelentéssel nyugtázta a technikai ördögnek újabb tréfáját: „Összeszták a golyómat” – így értékelte az Ausztrál Nagydíjon történeteket a Red Bull reménysége. Az újabb meghibásodást követően a német a megbízhatóság javítását sürgeti: „Senki nem tehet arról, ami történt, de mielőbb túl kell jutnunk ezen” – mondta a tavalyi vb-ezüstérmes. Pedro de la Rosát, a Sauber veteránja notórius feltartónak bizonyult az időmérő edzésen: miután a Toro Rosso reménységét, Sebastian Buemit, valamint a Force India versenyzőjét, Vitantonio Liuzzit is akadályozta a kvalifikáció, a versenybírók figyelmeztetésben részesítette a spanyolt. „Egyesek a jelek szerint nem tudják, mire való a tükör az autón” – mondta a katalán sofőr vétségére utalva Liuzzit.

Kamui Kobayashi igazi első szárny-zabálónak bizonyult Melbourne-ben: a japán Sauber-jéről a pénteki nyitóedzésen rövid idő alatt kétszer tört le – egyszer egy bóján hajtott át, egyszer ismeretlen ok miatt – az ominózus elem, s mindkét eset piros zászlós fázist vont maga után. A futam rajta után egy koccanás törte le a C29-es első szárnyát, aminek főként Buemi és Hülkenberg látta kárát, akiket az irányíthatatlan autóval kibombázott a pályáról.

Michael Schumacher máris összekülönbözött Fernando Alonsóval: a hétszeres világbajnok német az időmérő edzés után azzal vádolta a két vb-címet jegyző spanyolt, hogy feltartotta a Q3-ban futott utolsó köre során. „Bár nem feltételezem a szándékosságát, azért ez nem volt kedves tőle” – mondta a Mercedes GP kiválósága, aki állítólag a stewardoknál is bepanaszolta a Ferrari versenyzőjét.

Paul di Resta, a Force India tesztpilótája életében először vezetett F1-es nagydíj-hétfégen, amikor a pénteki nyitóedzésen Adrian Sutil helyén élesben is pályára hajthatott a VJM03-asal. A skót 25 kört tett meg és közvetlenül csapattársa, Vitantonio Liuzzi mögött, a 11. helyen zárta a gyakorlást. Di Resta az idény folyamán várhatóan több ízben is lehetőséget kap majd a pénteki napokon.



hatékony védekezőmunkával kompenzálva tartotta maga mögött Alonsót. A listavezető státuszát megerősítő spanyol a futam egyik legjobb teljesítményét nyújtotta: a rajtnál Buttonnal és Schumacherrel koccanva visszacsúszott a mezőny végére, majd az F10 kitűnő tempóját jól kihasználva sikerült felzárkóznia. Az 5. helyen a két kiállásosok legjobbjaként Rosberg futott be, hasznát húzva Hamilton és Webber incidenséből. Két körrel a leintés előtt a brit ugyanis Alonsót ostromolta, de az őt üldöző ausztrál hibázott és hátulról eltráfta a McLarent. Hamilton végül 6. lett, míg az orrkúp-cserére kényszerülő Webbert a 9. pozícióban intették le, így Vitantonio Liuzzi Force Indiját, valamint Barrichellót fogták közre.

Az utolsó pontszerző helyen Schumacher ért célba, aki a rajtot követő incidens után sokáig bíbelődött Jaime Alguersuarival, akit a hajrában gyűrt le, majd a Toro Rossóval suhancával együtt utasították maguk mögé Pedro de la Rosa Sauberjét. Rajtuk kívül csak egy Lotus és egy Hispania került a befutottak listájára: Heikki Kovalainen 2, Karun Chandok pedig 5 kör hátránnyal zárt. A futam legkomolyabb balesetét Kamui Kobayashi idézte elő rögtön a viadal elején, amikor autójáról egy koccanás miatt leszakadt az első szárny, így az irányíthatatlan Sauberrel a japán a 6-os kanyarnál felöklelte Sebastien Buemi Toro Rossóját és Nico Hülkenberg Williams-ét. A balesetsorozat miatt a 4. körig biztonsági autó vezette a mezőnyt.

Az Ausztrál Nagydíj végeredménye

1. J. Button	I-S	McLaren MP4-25-Mercedes	58 kör, 1:33:35,531
2. R. Kubica	I-S	Renault R30	+ 12,034
3. F. Massa	I-S	Ferrari F10	+ 14,488
4. F. Alonso	I-S	Ferrari F10	+ 16,304
5. N. Rosberg	I-S-S	Mercedes MGP-W01	+ 16,683
6. L. Hamilton	I-S-S	McLaren MP4-25-Mercedes	+ 29,898
7. V. Liuzzi	I-S	Force India VJM03-Mercedes	+ 59,847
8. R. Barrichello	I-S-H	Williams FW32-Cosworth	+ 1:00,536
9. M. Webber	I-S	Red Bull RB6-Renault	+ 1:07,319
10. M. Schumacher	I-I-S-S	Mercedes MGP-W01	+ 1:09,391
11. J. Alguersuari	I-S-S	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 1:11,301
12. P. de la Rosa	I-S	Sauber C29-Ferrari	+ 1:14,000
13. H. Kovalainen	I-S	Lotus T127-Cosworth	+ 2 kör
14. K. Chandok	I-H-S	HRT-Cosworth	+ 5 kör

Nem érték célba:

T. Glock	I-S	Virgin VR01-Cosworth	41. kör
S. Vettel	I-S	Red Bull RB6-Renault	25. kör
L. di Grassi	I-S-S	Virgin VR01-Cosworth	26. kör
A. Sutil	I	Force India VJM03-Mercedes	9. kör
V. Petrov	I-H	Renault R30	9. kör
B. Senna	I	HRT-Cosworth	4. kör
S. Buemi	I	Toro Rosso STR5-Ferrari	1. kör
N. Hülkenberg	I	Williams FW32-Cosworth	1. kör
K. Kobayashi	I	Sauber C29-Ferrari	1. kör
J. Trulli	-	Lotus T127-Cosworth	-

Gumistratégia: I = intermediate, S = lágy

A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:

1. Jenson Button: „Lehet azt mondani, hogy szerencsések voltunk, de szerintem sikerült mindig megfelelő döntéseket hoznunk, ami manapság nagyon fontos. Már nem elég csak gyorsnak lenni, konzisztencia is szükséges és kimélni kell az autót is. Legszívesebben körbe-körbe rohangálnék és ordítznék. Ez az eddigi leglenyűgözőbb tapasztalatom.”

2. Robert Kubica: „Fantasztikus ez az eredmény a csapat számára. Miután láttuk Button tempóját, rögtön a boxba hajtottam én is, hogy slick gumikra cseréljem az intermediate-eket. Massát a boxban előztem meg. Azt hittem, hogy később szükségem lesz még egy kerékcserére, de a csapat azt mondta, ha kimélem az abroncsokat, kibírják a végéig és ez így is lett.”

3. Felipe Massa: „Szerintem jó munkát végeztünk, főként annak fényében, hogy mennyi minden történt ezen a futamon. Volt eső a rajtnál, biztonsági autós fázis, csúszós pályán váltottunk slick gumikra, meggyás. Ezek a pontok roppant fontosak számomra, mert a múltban még soha nem voltam ennyire szerencsés az idény elején, általában küszködni szoktam a szezon korai szakaszában.”

MELBOURNE

Bár a rendezők évről-évre szenvednek, minden esztendőben fellélegeznek a szurkolók és a csapatok, amikor megjelenik a versenynaptárban az ausztrál város neve. Az Albert Park hangulata valóban utánozhatatlan, reméljük még sokáig vendégül látja az F1-et.



Sepang
Sepang Inter-
national Circuit

A pálya hossza:	5,543 km
Versenytáv:	56 kör – 310,408 km
Időjárás:	száraz
Levegő hőmérséklete:	31-32 fok
Aszfalt hőmérséklete:	39-45 fok
Leggyorsabb kör:	
Mark Webber	1:37,054

SZÁRNYALÓ
RED BULL

Vettel és Webber megállíthatatlan volt

Sebastian Vettel két biztosnak tűnő, de elveszített siker után a Maláj Nagydíjon megszerezte szezonbeli első győzelmét. a Red Bull örömet Mark Webber tette teljessé a 2. helyezéssel, míg Nico Rosberg révén Sepangban megszületett a Mercedes GP első dobogója.

Mészáros Sándor, Nicholas Frankl

Hochzwei, ATP, Hraeling, FDP, Reuters



Nem sok ideje volt lazításra az F1-es mezőnynek az ausztráliai kavalkád után, egy hét-tel később már Sepangban folytatódott a száguldás. Bár a Kuala Lumpur közelében található ring az európai ember számára szinte elviselhetetlenül forró, páradús klímájáról híres, a versenyhétvége – akárcsak a tavalyi – az esőlesés jegyében telt. Pénteken megúsza a mezőny a zuhét, az ég csak percekkel a második tréning leintése után szakadt le. A nap legjobbjá Lewis Hamilton volt a McLarennel, aki délelőtt és délután is az eredménylista élén vert tanyát, de nem vont le komoly következtetést saját produkciójából. Jól tette a brit, hiszen szombat délelőtt – igaz, csak hajszálnyival – Webber letaszította a legelőkelőbb helyről, és az ausztrál a délutáni, már szakadó esőben tartott időmérő edzésen sem talált legyőzőre. Webber a Q3-ban egyedülként vállalta be az extrém esőgumik helyett az intermediate abroncsokat és a váratlanul javuló körülmények között ez nyerő húzásnak bizonyult. a kenguruföldi 1,3 másodpercet vert Rosbergre, míg a második sorba Vettel és a Force India képviselőjében Adrian Sutil kvalifikálta magát. Őket a Williams-Cosworth remekül teljesítő újonca, Nico Hülkenberg, valamint a Renault versenyzője, Robert Kubica követte, a negyedik soron pedig



a két öregfiú, a Williams veteránja, Rubens Barrichello és a Mercedes GP hétszeres világegyesze, Michael Schumacher foglalhatta el. Nagy meglepetésre csúfosan leszerepelt az időmérőn a két Ferrari és a két McLaren, akik ráfizettek a taktikázásra. a Q1-ben hiába várták a körülmények jobbra fordulását, az eső egyre hevesebben zuhogott: Fernando Alonso és Felipe Massa Hamiltont közrefogva a 19-21. helyeken kötöttek ki, míg a címvédő Jenson Button megfutotta ugyan a továbbjutást jelentő időt, de a Q2-ben már nem tudott pályára hajtani. a brit a 6-os kanyarnál a kavicságyba csúszott, ahonnan a pályamunkások sem tudták kiszabadítani, így a 16. rajthelyre került. A futamon az eső az előrejelzésekkel ellentétben megkímélte a versenyzőket, s Vettel már az első 500 méteren eldöntötte a győzelem sorsát. A német zseniális rajtot vett: előbb Rosberget gyűrte le, majd Webber mellett ment el, akit a 3-as kanyar után hagyott végleg maga mögött. Az ausztrál utolsó sanszát a boxkiállításoknál bukta el: a 24. körben letudott kerékcseréjekor a jobb első keréknél használt légkulcs hibája miatt a szerviz elhúzódtott, így csak a cserét egy körrel korábban letudó márkatárs mögé térhetett vissza. Míg a két Red Bull egymást nem veszélyeztetve száguldott a kockás zászlóig, addig Rosberg tisztas távolban, csendes versenyt futva szállította a Mercedes első dobogós helyezését. A 4. helyen leintett Kubica nem tudott közel kerülni a némethez, s a mögötte befutó Sutiltól sem kellett tartania: a Force India versenyzőjének figyelmét a verseny

Ugyan a téli tesztek alapján a Renault gyenge volt, Kubica alaposan bekezdett az első három versenyen

MINDENFÉLE

Mark Webber pályafutása második pole pozícióját, Sebastian Vettel karrierje hatodik futamgyőzelmét szerezte Sepangban. Ez volt a Red Bull Racing fennállásának ötödik dupla diadal.

Vettel győzelme a futamot követő néhány órában kérdőjeles volt, ugyanis a német a viadalmi hajrájában a 4-es kanyarnál a Fernando Alonso Ferrarijának meghibásodása miatt lengetett sárga zászlók hatálya alatt előzte meg Jarno Trulli Lotusát. a győztest meghallgatta a versenybírók, akik áttekintették a telemetria adatait és videofelvételeket is, majd úgy döntöttek, hogy mivel kellően lelassított, nincs szükség szankcióra.

Furcsa incidens kényszerítette Michael Schumacher a futam feladására a 9. körben, a hétszeres világbajnok Mercedes-Ezstnyiláról leesett a bal hátsó kerékanyája. „Ilyen nagyon ritkán fordul elő, a tesztek során egyszer sem tapasztaltunk hasonlót. Nincs értelme dühöngeni emiatt, el kell fogadni, mert ez része a játéknak. Inkább előre tekintek és örülök annak, hogy Nico megszerezte az első dobogós helyezésünket” – mondta az incidensről Schumacher.

Nico Hülkenberg FW32-es Williams-én boxkiállításakor nem csak gumit, hanem kormánykeréket is cseréltek, ugyanis a német sofőr kormányán nem működött a benzin-levegő keveréket szabályozó áramkör. Bár a GP2-bajnok pontot szerzett, az autó tempójával egyáltalán nem volt megelégedve: „Bárcsak jobb lehettem volna, de elég sokat kell még dolgoznunk ahhoz, hogy felzárkózzunk” – összegzett Hülkenberg.



Jaime Alguersuari, a Toro Rosso fiatal versenyzője 9. helyezését, ezáltal első pontjait annak köszöni, hogy sokat tanult a Michael Schumacherrel vívott melbourne-i csatából. „Élveztem a futamot, főként a harcokat. Úgy érzem, hogy múlt hétvégén, Melbourne-ben Michael Schumachertól nagyon sokat tanultam a küzdelem művészetéről” – mondta a katalán sofőr.

Zsinórban harmadszor szerzett pontot a Force India, ami Vijay Mallya tulajdonos-csapatfőnök szerint egyértelműen annak a jele, hogy a silverstone-i istálló immáron a középmezőny állandó tagjának tekinthető. „Ismét bizonyítottuk az autónk gyorsaságát és azt, hogy képesek vagyunk komoly kavargást előidézni a középmezőnyben” – mondta az indiai milliárdos.

Kettős kieséssel zárta a sebangi viadalt a Sauber istálló, mindkét C29-es motorhiba miatt adta meg magát. Pedro de la Rosa alatt garázsból a rajtrácsra menet adta meg magát az autó, így a spanyol el sem rajtolt, míg Kamui Kobayashi mindössze 9 kört töltött a pályán. „Mindkét meghibásodást a pneumatikus rendszer problémája idézte elő. Igyekszünk feltárni azt, hogy mi történt egészen pontosan” – mondta a Sauber műszaki igazgatója, Willy Rampf.

Incidensektől sem mentes küzdelmet vívtak az újonc csapatok a mezőny végén. Timo Glock, a Virgin versenyzője a 3. körben Jarno Trulli Lotusát próbálta előzni, de koccantak, megpördülés lett a vége és a német nem tudta folytatni a versenyt. Heikki Kovalainen Lucas di Grassival koccant a 12. körben, majd a Lotus finnje a 46. körben, a hidraulikai rendszer hibája miatt feladta a küzdelmet.



Komoly felhajtás övezte a maláj pénzből feltámasztott Lotus istállót első hazai megmérettetése előtt. A futam előtti napokban Kuala Lumpurban, a Pavilionban kiállították az egyik „éles” T127-est, bemutatták a csapat első merchandising-kollekcióját, a versenyzők számos autogram-osztáson vettek részt és a helyi méltóságok, VIP-ek is szép számban jöttek-mentek az együttes háza táján. Az i-re a pontot Heikki Kovalainen tette fel, aki az esős kvalifikáción rövidke fennállása során első ízben juttatta a Q2-be a csapatot: „Igaz, hogy szerencsések voltunk, de nézzük csak a Ferrarit és a McLarent. Ők túl sokáig vártak és az lett az eredménye” – mondta a 15. rajthelyet megszerző finn.



utolsó fázisában már Hamilton ostromának visszaverése kötötte le. A brit 6. lett, így neki sikerült a legjobban a felzárkózás az esős kvalifikációra ráfizető nagyok közül. Massa végzett a 7. helyen, aki 10 körrel a leintés előtt nagy csatában utasította maga mögé Buttont: a brit ezúttal is bepróbálkozott a Melbourne-ben győzelmet eredményező korai kerékcserével, viszont húzása ezúttal nem hozott átütő sikert. Sőt, 2 körrel a leintés előtt alulmaradt Alonsóval szemben is, de a futam elejétől fogva váltóhibás F10-es a terhelés hatására

sűrű füstködöt eregetve megadta magát. A végül a 13. helyre rangsorolt spanyol kálváriájából honfitársa, Jaime Alguersuari profitált: a Toro Rosso ifjonca karrierje eddigi legjobb versenyét futotta, aminek így nem a 10., hanem a 9. helyezés lett a jutalma. a faenzai csapat reménysége első ízben szerzett pontot, mint ahogyan a Williams GP2-bajnok újonca, a pontszerző zóna utolsó helyét megcsípő Nico Hülkenberg is. A két suhanc egyébként a 31. körben cserélt helyet egymással, amikor Alguersuari kitartó csatározás után elment Hülkenberg mellett. Rubens Barrichellót a másik Williams túlmelegedő kuplungja miatt a 12. pozícióban intették le, Sebastien Buemi Toro Rossója mögött a mezőny végén az újoncok mérkőztek egymással, a különmeccset ezúttal a 14. helyen leintett Lucas di Grassi révén a Virgin nyerte. A brazilt a két Hispania, Karun Chandok és Bruno Senna, valamint utolsó befutóként a hidraulikai okok miatt a végére lelassuló Lotusszal Jarno Trulli követte.

A Maláj Nagydíj végeredménye

1. S. Vettel	S-H	Red Bull RB6-Renault	56 kör, 1:33:48,412
2. M. Webber	S-H	Red Bull RB6-Renault	+ 4,849
3. N. Rosberg	S-H	Mercedes MGP-W01	+ 13,504
4. R. Kubica	S-H	Renault R30	+ 18,589
5. A. Sutil	S-H	Force India VJM03-Mercedes	+ 21,059
6. L. Hamilton	H-S	McLaren MP4-25-Mercedes	+ 23,471
7. F. Massa	H-S	Ferrari F10	+ 27,068
8. J. Button	S-H	McLaren MP4-25-Mercedes	+ 37,918
9. J. Alguersuari	H-S	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 1:10,602
10. N. Hülkenberg	S-H	Williams FW32-Cosworth	+ 1:13,399
11. S. Buemi	S-S-H	Toro Rosso STR5-Ferrari	+ 1:18,938
12. R. Barrichello	S-H-H	Williams FW32-Cosworth	+ 1 kör
13. F. Alonso	H-S	Ferrari F10	+ 2 kör
14. L. di Grassi	S-H	Virgin VR01-Cosworth	+ 3 kör
15. K. Chandok	S-H	HRT-Cosworth	+ 3 kör
16. B. Senna	S-H	HRT-Cosworth	+ 4 kör
17. J. Trulli	S-H	Lotus T127-Cosworth	+ 5 kör
Nem érték célba:			
H. Kovalainen	S-H-H	Lotus T127-Cosworth	46. kör
V. Petrov	S-H	Renault R30	32. kör
V. Liuzzi	S	Force India VJM03-Mercedes	12. kör
M. Schumacher	S	Mercedes MGP-W01	9. kör
K. Kobayashi	S	Sauber C29-Ferrari	8. kör
T. Glock	S	Virgin VR01-Cosworth	2. kör
P. de la Rosa	-	Sauber C29-Ferrari	-

A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1 Sebastian Vettel: „A rajtnál előbb Nicót, majd Markot előztem meg. Mark a 2-es és 3-as kanyarból jobban jött ki, de csúszott a pálya, így előtte tudtam maradni. Kölsönösen tiszteljük egymást, de szerintem a helyemben ő is ugyanezt tette volna. Az autó csodálatosan működött és az volt a kulcs, hogy megfelelő legyen a tempó és kíméljem az abroncsokat. Fantasztikus nap volt!”



2 Mark Webber: „Volt egy beszélgetésünk Christian Horner csapatfőnökkel a rajt előtt és azt mondta, „Szárcok, viselkedjétek rendesen!” Így tettünk. Csapatunk szellemisége lenyűgöző és keményen harcoltunk egymással, ma mindenki láthatta. Lehetett volna más is a végeredmény, de Seb jó munkát végzett a kulcsfontosságú mozzanatokban és megérdemelte a győzelmet.”



3 Nico Rosberg: „A rajtomb nem sikerült jól, mert kipörögtek a kerekek és rögtön a harmadik helyen találtam magam és tudtam, hogy nehéz lesz követni az előttem haladó autókat. Az első etapban küszködtem az opciós gumikkal, így Robert Kubica megközelített, de amikor elsődleges gumikra váltottam, minden helyrejött és végig nyugodtan autózhattam.”

SEPANG



A forró Malajzia a Petronas-Mercedesnek és a Lotusnak is hazai futamnak számított, ennek megfelelően ez a két gárda uralta a pr-események számára fenntartott időintervallumokat. A közönség persze nem csak pr-t, hanem esőmentes jó futamot is kapott.





Felipe Massa a sepangi végeredménynek köszönhetően átvette a vezetését az egyéni vb-tabellán márkatársától, Fernando Alonsótól, de a brazil nem tulajdonít nagy jelentőséget a listavezetői státuszának. „Tizenhat futam azonban még hátravan és tudjuk, hogy sokat kell javítanunk az autó teljesítményén és megbízhatóságán. Ez a mai futam is alátámasztja, hogy a bajnokság minden egyes körében harcolnunk kell” – mondta a dél-amerikai.

PILOTÁK	BHR	AUS	MAL	CHN	ESP	MON	TUR	CAN	EUR	GBR	DEU	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	KOR	BRA	ABU
F. MASSA	18	15	6																39
F. ALONSO	25	12	0																37
S. VETTEL	12	-	25																37
J. BUTTON	6	25	4																35
N. ROSBERG	10	10	15																35
L. HAMILTON	15	8	8																31
R. KUBICA	0	18	12																30
M. WEBBER	4	2	18																24
A. SUTIL	0	-	10																10
M. SCHUMACHER	8	1	-																9
V. LIUZZI	2	6	-																8
R. BARRICHELLO	1	4	0																5
J. ALGUEARSUARI	0	0	2																2
N. HULKENBERG	0	-	1																1
S. BUEMI	0	-	0																-
P. DE LA ROSA	-	0	-																-
H. KOVALAINEN	0	0	-																-
K. CHANDHOK	-	0	0																-
L. di Grassi	-	-	0																-
B. SENNA	-	-	0																-
J. TRULLI	0	-	0																-
T. GLOCK	-	-	-																-
V. PETROV	-	-	-																-
K. KOBAYASHI	-	-	-																-

KONSTRUKTÓROK	BHR	AUS	MAL	CHN	ESP	MON	TUR	CAN	EUR	GBR	DEU	HUN	BEL	ITA	SIN	JPN	KOR	BRA	ABU
FERRARI	43	27	6																76
MCLAREN	21	33	12																66
RED BULL	16	2	43																61
MERCEDES GP	18	11	15																44
RENAULT	0	18	12																30
FORCE INDIA	2	6	10																18
WILLIAMS	1	4	1																6
TORO ROSSO	0	0	0																2
BMW	0	0	0																0
LOTUS	0	0	0																0
HRT	0	0	0																0
VIRGIN	0	0	0																0



TW Steel hivatalos magyarországi forgalmazó:
Hayer Kft. Tel.: +36 20 937 0580; contact@twsteel.hu



WWW.TWSTEEL.HU

www.aqua.hu

Számítástechnika **Szórakoztató elektronika**

Irodatechnika **Háztartási elektronika**

BRUTÁLISAN JÓ ÁRAK!

AQUA Békváros
VII. Budapest,
Dohány u. 36.

AQUA Pélosz Center
XV. Budapest,
Szentmihály út 131.

AQUA Moszkva tér
II. Budapest,
Moszkva tér 10.

AQUA Karintny
XI. Budapest,
Karintny Frigyes út 17.

AQUA Fehérvár
Székesfehérvár, Tófalvi u. 1.
Tel: (22) 786-024

Központi információ: **(06-1) 244-2424**

MI LESZ VELED, SCHUMACHER?

A hétszeres világbajnok nem hozza régi formáját

Három versenyen jutottunk túl a szezonban, de Michael Schumacher az elvárások alatt teljesít. Barátai, főnökei és szurkolói, sőt ő maga is további türelmet kér, de kérdés, meddig szavazza meg ezt neki a Mercedes.

Ruszanov András

HochEwei



Bár már megszólaltak a kárörvendő hangok, a nagy többség nem siettetni a visszatért szupersztár bizonyítását. Tény azonban, hogy a Mercedes ruhát húzott Brawn GP egyelőre nem mutat világbajnoki formát, a nagy felhajtással ismét porondra hívott Schumacher pedig mind csapattársával, mint az ellenfelekkel szemben alulmaradt. Nico Rosberggel ugyan rendszeresen dicsérik egymást, ám a fiatal honfitárs eddig minden időmérő edzésen elé került, a versenyeken pedig rendre jobb pozíciókat szerzett, mint Michael.

Norbert Haug, a két német főnöke így vélekedik a dologról: „A miénk az egyik legerősebb versenyzőpáros. Michael otthon is ülhetne, de ez nem az ő stílusa, visszatért a szenvedélyéhez, és csak az autóján múlik, hogy nincs megint az élen. Három év kihagyás azonban nagy idő, egyszerűen nincs jelenleg még annyi rutinja, mint Nicónak, aki az egyik legjobb a mostani mezőnyben.” Hogy pontosan mennyi az az idő, amíg a vezetés türelmes tud lenni Schumacherrel, arról még senki nem nyilatkozott, mindössze egy névtelen informátortól szívárogtak ki hírek egy német napilapba. „Ross Brawn

júniusig vár, ha addig nem sikerül győzelmet szereznie az istállóban, a 2010-es kocsit fejlesztését leállítják, és a stáb csak a jövő évi versenygépre koncentrálnak. Ezt csinálták a Hondával is, és nagyon bejött nekik...” S hogy mit szól az eddigi 6. és 10. helyéhez, illetve a kieséséhez maga az érintett? „Tulajdonképpen a terveknek megfelelően haladnak a dolgok – a saját teljesítményemet illetően. Sepangban a kiesésig kifejezetten jól mentem, ez mindenképpen előrelépésnek

számít. Az autó viselkedése nem teljesen a terveknek megfelelő, de nincs messze a cél. Nico már néha követni tudta Vettel és Webber tempóját. A malajziai dobogó megszerzésében közrejátszott, hogy a Ferrari és a McLaren az edzés miatt messze hátrult volt, de érezhető a javuló tendencia. Barcelonában majd érezem néhány újdonság, és ugyan az ellenfelek is fognak fejleszteni, de reméljük, hogy mi nagyobbat lépünk előre. Ami engem illet, még mindig nagyon optimista vagyok!”

ÜNNEPELJEN LAPUNKKAL!

A tizedik születésnapját ünneplő Autósport és Formula Magazin története legnagyobb nyereményakcióját hirdeti meg, melynek során 100 darab exkluzív gokartutalvány, egy kétszemélyes, az F1-es Magyar Nagydíjra szóló VIP belépő és egy speciális F1-es karóra kerül egy-egy szerencsés Olvasókhhoz.



Autósport és
Formula

100 + 1 + 1 nyeremény az Olvasóknak

Akik szeretnék megszerezni valamelyik nyereményt, csak vágják ki a jobb alsó sarokban található jubileumi AFM-emblémát, és küldjék el hozzánk legkésőbb április 30-ig. Cím: Autósport és Formula Magazin Szerkesztősége, 3504 Miskolc Pf: 90. Köszönjük, hogy együtt ünnepelnek velünk!



Egy olvasó két VIP jegyet nyerhet a 2010-es Magyar Nagydíjra



A G1 Kart Center jóvoltából 100 szerencsés játékosunk 8-8 percnyi gokartozási lehetőséghez jut az ország egyik legjobb és legelegánsabb pályáján, a budapesti Material Center alagsorában

EDIFICE - 3D KIJELZŐVEL

A legújabb EDIFICE EQW-M1000DB-1AER modellel a CASIO roppant dinamikus karórával rukkolt elő, amely műszakilag és megjelenésében is az új óraszezon pole pozícióját foglalja el. A szemet kétségtelenül az újdonságnak számító 3D számlap vonzza a legjobban, amely mintegy domborműként, izgalmas bepillantást enged az óra belsejébe. Az új EDIFICE technológiai szempontból is – 100 méterig vízálló – teljesen felülő külső megjelenéséhez. A modell egy analóg óra – a digitális technológia alapjain, nagy kihívást támasztva ezzel a CASIO mérnökeinek és fejlesztőinek. Az öt motorral meghajtott időmérő, felkínálja az összes olyan hasznos és kényelmi funkciót, melyeket mindannyian szeretünk egy órában: a Multiband 6 pontosító rádiójel vételére alkalmas rendszert; egy láthatatlan, ám de annál hatékonyabb, fényenergián alapuló áramforrást (Tough Solar rendszer); stopper; 29 nagyváros világejéjét és az automatikus naptárt. Az óratok és a csat anyaga edzett rozsdamentes acél, a csiszolt óraüveg egy értékes, fekete, ionizált felületre illeszkedik. Egy további újítás az óra baloldali „szeme”, amely mozog, amikor az óra viselője különböző funkciókat működtet.



TIZEDIK SZÜLETÉS NAP

Az első Formula magazin 2000 áprilisában jelent meg

Az FI hatvan, a Hungaroring 25 esztendő – szinte szégyen azzal dicsekedni, hogy a mi lapunk alapítása óta is eltelt már tíz év. Nem is ezt tesszük hát, hanem visszatekintünk az eltelt időszakra, nem feledkezve meg arról, mi történt közben a lapunkkal.

Németvári László



FI 2000



Bár a Ferrari és Schumacher keményen támadott, az esztendő elején még sokan hittek Hakkinen triplázásának lehetőségében és a McLaren visszatérésében. Nem így történt, elkezdődött a Scuderia hosszú uralma, és a kerpeni ász koronáztatta magát háromszoros világbajnokká. Ne feledjük persze, hogy ebben az esztendőben érkezett a cirkuszba egy bizonyos Jenson Button (a Williams szerződtette), ekkor nyert először futamot Rubens Barrichello, és Indianapolisist illetve a Jaguar is itt köszönt be az FI-be.

AFM: Áprilisban került az utcára az első magazin. Az akkori kiadó finn anyavállalata bízott Hakkinen sikeres ériájának folytatásában, így nem kell csodálkozni, ha a bemutatkozó szám címlapján is Mika látható.

FI 2001



Schumacher negyedszer is a csúcsra ért, fölénye azonban ezúttal nyomasztóvá vált, már a Magyar Nagydíjon megszerezte a címet. Még szerencse, hogy ebből az esztendőből arra szintén emlékezhetünk, hogy két későbbi világbajnok is debütált. Raikkönen (Sauber) és Alonso (Minardi) mellett volt még egy újonc, Montoya is ekkor költözött Amerikából Európába, és ne feledkezzünk meg az első kelet-európai versenyzőről, a Prost színeiben bizonyítani akaró cseh Tomas Engérről. Búcsúztatni is kellett két sztárt: Jean Alesi és Mika Hakkinen az esztendő végén egyaránt befejezte FI-es pályafutását.

AFM: A lap egyik legjobb 2001-es címlapján ugyan még az előző esztendőből származó sárga Minardi pompázik, de a jobb alsó sarokban már ott látható Jean Todt, aki aztán az évtized egyik legmeghatározóbb autósport személyisége lett.

FI 2002



Kell-e ismét emlékeztetnünk bárkit is Schumacher ötödik címszerzésére és a Ferrari mindenkit földbe döngölő fölényére? Inkább beszéljünk egy bizonyos Mark Webberrel, aki első, ráadásul hazai futamán két pontot szerzett a Minardi új tulajdonosának, honfitársának, Paul Stoddartnak. Történt mindez azt követően, hogy Ralf Schumacher Williamse a start után látványosan a levegőbe emelkedett. Ekkor érkezett a Sauberhez Felipe Massa, ekkor toppant be a Toyota, és ebben az évben történt meg az a csúfság, hogy az AI Ringen történt Barrichello az utolsó kanyarban az istálló utasítására maga elé engedte csapattársát. (Az USA GP-jén aztán visszakapta a kölcst.) Ne feledkezzünk meg persze az Arrows csődjéről sem, amely története során 382 futamon vett részt az FI-be.

AFM: Ebben az évben került a mi kiadónkhoz a lap, és rövest logót is váltottunk – amely hibás döntésnek bizony, az olvasók ugyanis nem tudták, hová tűnt a régi magazinjuk. A helyzet az év végére normalizálódott, decemberben például azt mutattuk meg a borítón, milyen lesz egy 2020-es FI-es autó.

FI 2003

Végre egy kis izgalom! – sóhajtottunk fel, de Ferrari (Schumacher)-McLaren (Raikkönen)-Williams (Montoya) csata lényegében csak a monzai gumibotrányig tartott, bár a kerpeni sztár Suzukában csak szerencsével tudta legyőzni a fiatal finn riválist. Ebben az évben rendezték az eső miatt kaotikusnak alakuló, rossz győztest pódiumra szólító Brazil GP-t, bár Fisichella (Jordan) Imolában végül visszakapta trófeáját. Magyar szempontból fontos, hogy ekkor mutatkozott be az első és eddig utolsó honi Formula-1-es pilóta a mezőnyben: Baumgartner Zsolt a Jordan istállótól kapott kétfutamos szerződést, mint tesztpilóta, ám Ralph Firman balesete után a Hungaroringen, majd Monzában versenyhelyzetben is kipróbálhatta magát.

AFM: Mintha ma történt volna, annyira magam előtt látom, ahogy Hockenheimben, a Jordan kamionjának tetején a ma is a kollégák közé tartozó John Townsend fényképet készít Zsoltról. Ebből lett a szeptemberi címlapunk.



FI 2004

Schumacher hetedszer is világbajnok lett, ezúttal megint KO-val nyert – ez volt az a pont, amikor már maga Ecclestone is katasztrófálisnak nevezte a maranellói dominanciát. Bahrain és Sanghaj új helyszíneként debütált a naptárban, Baumgartner Zsolt pedig egész éves szerződést kapott (kötött?) a Minardival – ennek később Indianapolisban egy pontszerzés lett a hozadéka. Az esztendő végére a Honda fel-támadni látszott, a McLaren csak 5. lett, a BMW Williams rozmárorra bukásnak bizonyult, a Ford pedig (Jaguar néven) befejezte FI-es tevékenységét. Ha egy botrányt még meg kellene említeni, az mindenképpen Button „nem tudom, hol is akarok jövőre versenyezni” című története lenne, melynek során a BAR és a Williams között ingadozott, végül a japánok nem engedték.



AFM: A Ferrari legfényesebb csillagát ezúttal nem tisztelte a lap szerkesztősége, hetedik címe kapcsán az októberi számunkban a pályafutása körüli botrányokat elemeztük, és a legnagyobb bukásait is felsoroltuk, alig észrevehetően bővített, Autósport és Formula Magazin néven. A változás oka: a lapban megjelent a DTM, a WTCC és több más pályasport.

FI 2005

Véget ért az egyhangúság: a Renault letaszította a trónról a maranelóiakat, Alonso lett a világbajnok, Schumachert még a McLaren-sztár Raikkönen is alaposan eltárgyalta. A sportág európai pályáiról eltűntek a cigarettareklámok, a Toyota erőre kapni látszott (végül 4. lett), Indianapolisban kapitulált a Michelin – a hat Bridgestone-autó ennek ellenére lefutotta a csúfos versenyt. Imolában a BAR autót csaláson kapták, a Red Bull pedig (a Jaguar romjain) megkezdte FI-es menetelését. Ez utóbbihoz kifejezetten jó évet választottak, hiszen a sportág történetének leghosszabb, 19 futamos szezonját rendezték.



AFM: Novemberi címlapunkon az FI új, loboncos királya pózol: szerkesztőségünk életében kifejezetten nagy örömet jelentett, hogy grafikusaink innentől nem csak vörösben gondolkodhattak. Ugyanakkor történt, hogy a kiadvány a hazai gyorsasági autósporttal is foglalkozni kezdett.



FI 2007

Ki ne emlékezne: óriási csatát vívott a McLaren és a Ferrari, sőt előbbinél - házon belül - Alonso és az újonc Hamilton. Az év végén, a Brazil Nagydíj előtt az első három pilóta között mindössze egy pont volt a különbség. Hamilton aztán elbukta az elveszthetlent, hiába volt két versennyel a vége előtt még 17 pont előnye. Raikkönen nyerte a vb-címet. Az év negatív híre volt az a hatalmas botrány, mely során kiderült, hogy a wokingi alakulat 780 oldalnyi anyagot szerzett meg egy ferraris bennfentestől, melyet követően a McLarent kizárták a konstruktóri versenyből és 100 millió dollár büntetés kifizetésére ítélték. Ne feledkezzünk meg Kubica horror-balesetéről és Ralf Schumacher csendes búcsújáról, neme egy fiatal német, bizonyos Vettel feltűnéséről.

AFM: 2007 augusztusában nem lehetett kétséges, hogy a McLaren és a Ferrari harca jelentí a legérdekesebb témát, így két ilyen kocsit szerepelt az akkori címlapunkon. Neme egy kicsiny „rali” felirat és egy fotó, a lap szerkesztői ugyanis innentől már a murvára is ki-kikalandoztak. Mivel Talma élete legjobb évét produkálta, a MotoGP is kihagyhatatlan lett.



FI 2006

Alonso már 2005 végén bejelentette, hogy a McLarenhez igazol, de csak 2007-re, így a spanyol a Renault színeiben szerezte második világbajnoki címét. Schumachert győzte le, aki az esztendő végén visszavonult – mint később kiderült, csak ideiglenesen. Az FI-es motorokat fogyókúrára fogták, V10 helyett V8-asok lettek, az újoncok sorát pedig olyan nevek erősítették, mint Rosberg és Kubica, illetve olyanok gyengítették, mint a Super Aguri pilótája, Ide. A nagy amerikai sztárok látványos búcsút vettek, Montoya és Villeneuve is távozott a cirkuszról. A kiscsapatok közül a Jordan Midlan/Spyker néven, a Minardi Toro Rossóként folytatta.

AFM: Az eddigi egyetlen esős hungaroringi futamnak állított emléket a szeptemberi címlapunk, immáron kevlármintázatu háttérbe ágyazott logóval. A Button ölébe hullott első győzelemről még sokáig beszélni fognak a sportág történéseivel...

FI 2008

Hamilton ugyanott kapta vissza a sorstól, amit egy évvel korábban az elvett tőle: Sao Paulóban világbajnok lett a brit, aminek persze a másik esélyes, Massa rajongói nem örültek. Az év botrányát Max Mosley szolgáltatta, akiről finoman szólva is kompromittáló fotók jelentek meg egy brit bulvárlapban, de az FIA elnöke nem mondott le. Megérkezett az FI-be a Force India (a Spykert vette meg), Aguri Suzuki alakulata csődöt jelentett, megalakult a FOTA, lefutották az első éjszakai versenyt Szingapúrban, Barrichello futamrésztvételi rekordot döntött, Vettel versenyt nyert Monzában a Toro Rossónak, a sportág századik győztese pedig a Magyar GP-n Kovalainen lett.

AFM: A novemberi, 116 oldalas szám elején Raikkönen gondolkodik a jövőjéről. Az újság logója ekkorra fehér alpra került, de a színe már nem mindig volt piros. Posztereket is rendszeresítettünk a magazinban, és elindítottuk az autós rovatot (a világválság kirobbanása miatt érezhetően nem a legjobb időpontban).



FI 2009

Miután az előző év végén a Honda kivonult a száguldó cirkuszról, Ross Brawn gombokért felvásárolta a csapatot, és Brawn GP néven minden idők legikerebb újonc istállóját csinálta belőle. Megnyerték az egyéni (Jenson Button) és a konstruktóri címet is. Duplafedeles diffúzorok ugyan botrányt kavart, ám végül szabályosnak találták. Max Mosleyt, a korábbi Ferrari csapatfőnököt Jean Todt váltotta az FIA elnöki posztján. A Hungaroringen megint történt valami: a pálya első komoly balesetében Massa szenvedett majdnem végzetes sérülést.



AFM: A magazin a Magyar Nemzeti Autósport Szövetség kiemelt médiapartnere lett, ezt logó is bizonyítja a borítón. A szerződésnek köszönhetően megérkezett a lapba a tereprali, a gokart, az autókrossz és a ralikrossz.



„A FÉLELEM ROPPANT FONTOS”

Ayrton Sennára emlékezünk

Március 21-én ünnepelte volna 50. születésnapját az F1 háromszoros világbajnoka, a legendás Ayrton Senna. Az AFM saját gondolataival emlékezik az 1994-es San Marinó-i Nagydíjon tragikus körülmények között elhunyt brazil sofőrre.

Mészáros Sándor, Hoch Zsuzsi



benne, hogy képes leszek az üzleti életben valós alternatívát találni.”

Arról, ami vezérelte:

„Számomra a legfontosabb dolog a győzelem. Az előzések, a pole pozíciók és a futamgyőzelmek után érzett néhány másodpercnyi elégedettség a motivációm.”

A győzelemről:

„Másodiknak lenni egyet jelent azzal, hogy első vagy a vesztesek között. A győzelem olyan, mint a drog... Nem tudok elképzelni olyan helyzetet, hogy megelégedjek a második vagy a harmadik helyezéssel.”

Arról, hogy milyen az élet az F1-ben:

„A barátaim zömével öt-tíz éve jóban vagyok. Nincsenek új barátaim, de jól megvagyok a fiatalokkal a Formula-1-ben.”

A félelemről:

„Ebben a szakágban a túléléshez szükség van némi ijedségre. A félelem roppant fontos érzés. Segít abban, hogy tovább versenyezhes és tovább élhesz.”

Az 1994-es szezonról:

„Az autók roppant gyorsak és nehezen vezethetőek. Idén biztosan sok baleset lesz és megkockáztatom, hogy kimondjam: szerencsések leszünk, ha nem történik valami komoly.”

Arról, hogy Sid Watkins professzor visszalépésre ösztökölte Roland Ratzenberger tragikus balesete után:

„Vannak bizonyos dolgok, amelyeket nem mi irányítunk. Nem léphetek ki, mennem kell.”



séget az agy, a tapasztalat és természetesen az alkalmazkodóképesség teremti. Nem akarok valaki más számítógépével versengeni. Ha 100 százalékot nyújtok vezetés közben, ami éppúgy a hobbim, mint a foglalkozásom, akkor bárkivel képes vagyok versenyre kelni, de számítógépekkel nem.”

Kapcsolatáról Istennel:

„Ha Isten veled van, minden letisztulttá válik. Kaptam tőle egy áldást, de természetesen én is megsérülhetek, meghalhatok, mint bárki más. Rendszeresen imádkozom, de nem pusztán megszokásból, hanem azért, mert ez jobbá teszi az életemet. Templomba csak ritkán járok, mert ott kizárólag akkor érzem jól magam, ha senki más nincs jelen.”

Kapcsolatának javításáról más versenyzőkkel:

„Ha eléred, hogy jobb lesz a kommunikációd más versenyzőkkel, bármiről szabadon beszélhetsz. Tisztelned kell a többieket és hinni abban, hogy tisztességes a versengés. Ha kétségeid vannak ezzel kapcsolatban, agresszívvá válsz.”

Arról, hogy milyennek képzei az életét a verseny után:

„Ha befejeztem, megpróbálok új, motiváló tervékenységet találni magamnak. Hiszek

A versenyzésről:

„A verseny, a versengés a véremben van. Részem, az életem részem. Ezt csináltam egész életemben és ez minden másnál fontosabb.”

A technológia térnyeréséről:

„A gépek háttérbe szorítják a személyiséget, pedig a személyiség az, amire a szponzorok és a közönség figyelnek. Ráadásul csak néhány egymásnak ellentmondó személyiség van, a többieknek nincs jó eredménye, nincs semmi hitelessége. Csökkentenünk kell a költségeket, hogy visszatérhessünk egy olyan korszakba, amikor a hangsúly ismét az embereken van, nem a számítógépeken.”

Az autók számítógépesítéséről:

„Olyan küzdelmet szeretnék, ahol a saját határait számítanak, ahol az ellenfelek bőrből, csontból vannak és ahol a különb-



A Porsche korszak után a Jaguar/Mercedes csatáról szült a sportautó világbajnokság. Ezen, az 1990-ben készült képen elől az 1988-as bajnok, Martin Brundle halad.

LÓERŐK EZREI

A sportautó világbajnokság sikerei és bukása

A Mercedes-Benz visszatérése kapcsán gyakran szó esik egy ma már nem létező, de valamikor hatalmas népszerűségnek örvendő versenysorozatról, a sportautó világbajnokságról. Vajon mi vonzotta annak idején mágnesként a nézőket ehhez a szériához?

Surányi Géza, Hoch2wei



Ha valaki csak egy pillantást vet a Porsche 956-os versenyautójára, már részben választ tud adni a bevezetőben feltett kérdésre, hiszen ezt a típust sokan a valaha

épített legszebb versenygépnek tartják. A Porschét az 1982-ban létrehozott „C” csoportos szabályok motiválták új autó építésére. Az FIA szabad kezét adott



a tervezőknek, hiszen csupán az autó főbb méreteit szabták meg, de a motorok maximális hengerűrtartalmát nem. A Porsche egy 2,6 literes, turbómotoros erőforrás mellett tette le a voksát. Ez maximális turbónyomás mellett ezer (!) lóerő feletti teljesítményre volt képes. Ehhez jelentős leszorítóerő párosult, a kettő kombinációja pedig egy fantasztikus autót eredményezett. Ez vonzotta a sorozatba a versenyzőket, az éllovasok általában a Forma-1-et is megjárt (úgy is mondhatnánk, hogy onnan kiöregedett) pilóták voltak. Az első évben a nyolcszoros nagydíj győztes, Jacky Ickx nyerte a sorozatot, a márkák versenyében pedig a Porsche diadalmaskodott. A stuttgartiak nem tartották meg maguknak a 956-ost, akinek elég vastag volt a pénztárcája, vásárolhatott egyet magának. Mivel a versenyek távja általában 1000 kilométer volt, egy

A Porsche 956-os típusát ma már csak bemutatókon látni (balra). Lancia LC2-ese típusa inkább megbízhatatlansága, mintsem eredményessége miatt maradt emlékezetes (jobbra)

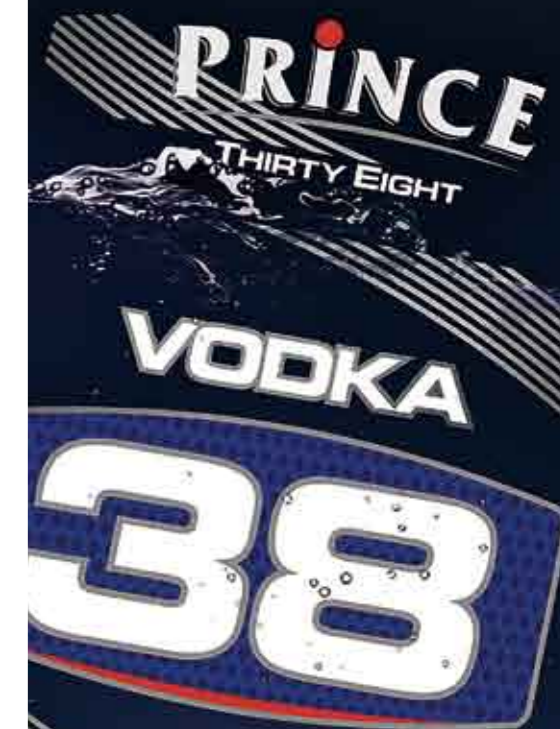


A Peugeot-armada 1991-ből (legfelül), a Nissan és a Toyota C csoportos torpedói (középen), és a privát, Kremer csapat Porschéi (balra.)



autóban kettő, esetleg három versenyző váltogatta egymást. Gyakran előfordult egy jó módú Porsche-tulajdonos maga mellé ültetett egy-két tehetséges fiataalt, ezért a versenyzők képessége és életkora meglehetősen széles skálán mozgott. 1983-ban például a Porschénél versenyzett a német autósport legnagyobb reménysége, Stefan Bellof, aki a következő szezonban meg is nyerte a pilóták versenyét. (Sajnos 1985-ban halálos balesetet szenvedett.) A Forma-1 versenyzők közül is egyre többen

„rándultak át” a sportautó-világbajnokságra, a Lancia új, LC2-es autójának vezetését például Riccardo Patrese és Michele Alboreto gondjaira bízták. Az olaszok autója igen megbízhatatlannak bizonyult, így nem tudta felvenni a versenyt a Porschékkel. Nem ez volt a helyzet a privát csapatokkal, akik addig fúrták-faragták a 956-ost (és annak utódját a 962-est), míg legyőzték a gyárat. Egyéni-ben ugyan rendre a Porsche diadalmaskodott, 1986-ban azonban a Brun Motorsport nyerte a csapatok versenyét. A laza szabályok miatt egyre több gyár látott fantáziát a sportautó versenyzésben. 1985-ben bekapcsolódott a Jaguar, amely egy 6,2 literes(!), V12-es erőforrást építettek az XJR-6-os típusú versenygépeikbe, sőt később a lökettérfogatot



INTERWEST
ital nagykereskedés

info@interwest2000.hu



A Doningtonban megrendezett 500 km-es verseny rajta, mely óriási küzdelmet hozott a Mercedes és a Nissan között (fent). A Mazda C csoportos autója 1991-ben hatalmas meglepetésre győzött a Le Mans-i 24 órás versenyen. Michael Schumacher az első modernkori „ezüstnyílal” pózol.

intett le a kockás zászló az időközben 500 kilométerre csökkentett versenytáv végén. Mivel az év további részében sem nőtt lényegesen a nevezők száma, az FIA-nak nem maradt más választása, és a következő évben már nem írta ki a bajnokságot, a „C” csoportos autók pedig múzeumokban letek új otthonra.



hét literre növelték. A sorozat innentől fogva a Jaguar-Porsche párharcról szól, melybe néha beleszólt az időközben bemutatkozott Sauber-Mercedes alakulata is. 1987-ben és '88-ban a Jaguar hódította el az első helyett, majd a Mercedes évei következtek.

A szervezők, hogy növeljék a látványosságot, egyre több versenyhelyszínre vitték el a bajnokságot. Ugyanúgy a sorozat része volt a szupergyors Monza és Spa-Francorchamps, mint a Nürnberg belvárosában kialakított kacskaringós Norisring. A széria legérdekesebb erőpróbájának minden évben a japán verseny ígérkezett, ahová a saját bajnoksággal rendelkező hazai csapatok is beneveztek. Ők nemcsak a „futottak még” kategóriát gyarapították, hiszen ha a győzelmet nem is, de a pole pozíciót gyakran elhappolták az európai látogatók elől. A japánok ritkán merészkedtek külföldre, de mivel 1989-ben az FIA kötelezővé tette számukra a részvételt az európai futamokon, csatlakozott a sorozathoz a Nissan, a Toyota, később pedig a Mazda.

Mivel ebben az évben az Aston Martin is bekapcsolódott a versenyzésbe, a sorozat soha nem látott népszerűsége tett szert. Sajnos az FIA ekkor rossz döntést hozott. A motorok maximális hengerűrtartalmát 1991-től 3,5 literben állapította meg, mely megegyezett az akkor Formula-1-ben érvényes szabályokkal. Ez a lépés ugyan a sorozatba csábította a Peugeot-t, a többi gyártó viszont sorra lemondta a részvételt. Az 1992-es idénynyitó futamon mindössze tíz autó állt rajthoz, és csupán egyet(!)

DVD-AJÁNLÓ

A DUKE Video gondoskodott arról, hogy a Sportautó világbajnokság ne merüljön véglegesen a feledés homályába. Az elmúlt évben megjelent hétrészes DVD sorozat a széria történetét mutatja be 1983-tól 1989-ig, évenként mintegy két órában. A sok izgalmas pillanatot és drámai fordulatokat tartalmazó DVD-k 17,99 fontos áron megvásárolhatók a kiadó honlapján (www.dukevideo.com)



- **KOMBINÁLT LÁMPA 2 db-os (szűrő- és szórófénnyel)**
40.500,- Ft (+ÁFA)
- **RALLYE-LÁMPA 107 mm (szűrő- vagy szórófénnyel)**
39.900,- Ft (+ÁFA)
- **RALLYE-LÁMPA 200 mm (Szűrő-, szóró-, vagy ködfény)**
39.500,- Ft (+ÁFA)

A részleteket keresd honlapunkon: www.srteam.eu

További információs vonalunk: **06-20/21-22-900**
info@versenyov.hu



Formula.hu

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

WWW.FORMULA.HU





Indycar

W. Power	103
R. Hunter-Reay	59
J. Wilson	59
D. Franchitti	59
R. Matos	56

INDYCAR

Az idénynyitó rajtjánál Mario Moraes kivételével minden versenyző belátta, hogy a Sao Paolo-i pálya porfelhő lepte célegyenesé után „meg kell tisztelni” az első sikánt, a brazil azonban teljes erővel



csapódott a vétlen Andretti kocsijába, amelyről végül csak percek múlva tudták lehámozni a sajtóját. Másodízben Milka Duno pördülése után lebbent a sárga zászló: ekkor szinte a teljes mezőny az élen álló Franchittival együtt pitbe vonult, Simona de Silvestrót kivéve. Az újonc svájci hölgyversenyző a pályán maradt, és az új rajtot követően másfél körig vezette a versenyt, majd a kirobbanó formájában Franchittit is legyűrő Hunter-Reay vette át a vezetést. A hirtelen leszakadó trópusi eső miatt a piros zászló lett a főszerep, majd fél óras szü-

net után a félig száraz pályán sebességbe kapcsoló versenyzők közül a slieket bevállalók jártak jobban. A Hunter-Reay-t üldöző Penske-duóból előbb az elszántan előző Briscoe tűnt nyerő figurának, ám az élre kerülve rövidesen elfékezte magát, így végül honfitársa, Will Power

gyűrte le a szívós amerikai. Az első győzelmét arató ausztrál – aki mellett Hunter-Reay, és a tavalyi Indy500-balesete utáni visszatérő Vitor Meira állt a braziliai dobogón – két hét múlva St. Petersburg hasonló városi pályáján duplázott. A kőd miatt hétfőn megrendezett futamot öt Safety Car-szakasz tarkította, de az imigyen összekuszált pit-stratégiák miatti többszöri vezércsere (Andretti, Dixon, Meira) dacára is Power taktikázott jobban, így egy másodperccel Wilson és Briscoe előtt célba érve jókora lépéselőnyvel készülhet az áprilisi folytatásra.

GP2 ÁZSIA

Jelen pillanatban senki nem tudja, mi lesz a további sorsa a GP2 „idényközi” sorozatának, ám a vérszegényre sikeredett harmadik évad összesen négy versenyhétvégéje után akár a legrosszabb is elképzelhető – gondoljunk csak a hasonló csillagzat alatt született hajdani SPEEDCAR-ra... A bahrein-i szezonzárón honfitársuk, Valsecchi korábban megszerzett bajnoki címe után újabb két olasz csatlakozott a győztesek névsorához. A szombaton rajt-cél győzelmet (egyben a Meritus-csapat első diadalát) arató Luca Filippit még az újdonsült bajnok is csak árnyék-

ként tudta követi, kettejük-höz az ugyanezen pályán még februárban győztes Charles Pic csatlakozott a dobogón. A másnapi rajtnál már a célegyenes végén eldőlt a futam sorsa: az első jobbosban Sam Bird és Alvaro Parente fordultak rá a dobogós helyekre, és tartották azt a negyedik helyről „kirobbanó” Giacomo Ricci mögött, aki ezzel nem csak élete első GP2-győzelmét, hanem a bajnokság bronzérmét is besöpörte.

GP2 Ázsia

D. Valsecchi	56
L. Filippi	29
G. Ricci	29
J. Villa	19
C. Pic	18



GT3 MERCEDES

Szinte már közhellyé vált emlegetni Peter Dumbreck 1999-es Le Mans-i szaltóját – és elfeledkezni arról, hogy a szerencsés skót pilóta attrakciója óta a Mercedes messzire elkerüli a hosszú távú versenyek világát. Stuttgartban 2011-ben törhet meg a jég, mégpedig az SLS retro-modelljének újonnan

fejlesztett GT3-as változatával. A hatvanas években – többek között szárnyak módjára nyíló ajtajaival – kultusszá vált sportkocsi modern változata tavaly ősszel érkezett meg a szalonokba, a gyári tuner AMG pedig lapzártánkkal egy időben mutatja be a típusból „érlett” saját elképzelését, amelynek

évad végétől megrendelhető versenyváltozatáról máris megjelentek az első képek. A HWA DTM-csappal közösen fejlesztett GT3 „utcahossznyi” motorházfedele alatt található 6,3 literes V8-as egy hatfokozatú szekvenciális váltóval egészül ki, amelyet súlyelosztási megfontolások miatt az autó

hátuljában helyeztek el. Az FIA technikai bizottsága eközben máris feni a fogát a szörnyeteg 600 lóerejére – annak is azon hányadára, amelyre a csapatok (a GT3-EB „Balance of Performance” szabályzata szerint alkalmazott levegő-szűkítők és plusz súlyok miatt) előre keresztet vehetnek...



„Az SLS GT3-mal a Mercedes visszatérhet.”



ETCC

Kissé betegesen indult ez évi úttjára az FIA – kisebb pénzü csapatok számára tartogatott – Super 2000-es bajnoksága. Az eredetileg négy futamosra tervezett naptárból – a skandináv bajnokságokkal való ütközés miatt – kihúzták a májusra ter-

vezett oscherslebeni fordulót, ráadásul az immáron három verseny mini-bajnokság bragai futamára mindössze 12 kétliteres autó nevezett. A portugál hosszútávú és túraautó-bajnokság „betétszámaként”, a távolról sem Abu Dhabi-szintű pályán futott első futamban az időmérő sugallta papírforma

diadalmaskodott: a győztes James Thompsonnal egyedül Hartmann-Hondás csapattársa, Engström és az ex-WTCC-s Poulsen (BMW) tartotta a lépést, míg a végül negyedikként leintett Campaniconak (BMW) csak néhány merész előzési kísérletre futotta. Nem úgy a második futamban, ahol a portugál az ötödik helyről rajtolva győzött, Poulsen, és az Engström kétszeri ütközése miatt egyedüli Hondásként igyekvő Thompson előtt.



ETCC

J. Thompson	16
C. Campanico	15
K. Poulsen	14
T. Engström	10
I. Okyay	9

HISTORIC RALI EB

Az örök nyár birodalmában, mégsem túl ideális körülmények között (eső, száraz aszfalt, hó egyaránt előfordult!) vette kezdetét Cipruson a Historic Rali Európa-bajnokság, melynek egyetlen magyar résztvevője Kövesdán András és narancssárga Porschéja volt. Az első napi viharos időjárásban, hatalmas kövek között, felázott talajon

versenyző honfitársunk megkímélte a kocsiját, így a másnapi aszfaltos szakaszokon kiválóan teljesítve abszolút 2. helyen végzett. San Remóban megint a gumiválasztás jelentett kihívást, de miután a slickek mellett döntöttek Kövesdánék, és csapatából nem volt hiány, csak az abszolút 29. helyen végeztek. Az Eb csapatversenyében ettől függetlenül vezetnek, az egyéni összetettben harmadikak.



SEBRING

Az évadnyitó klasszikus első perceiben Emanuele Pirro szeretett volna gondoskodni arról, hogy a gyári kihívó nélkül erőfölényben lévő Peugeot számára ne jelentsen sétagaloppot a félnapos verseny. A Drayson-Lolával versenyző veterán olasz már a rajtnál az élen álló nagymacsák közé furakodott, ám dicsősége csak az első box-kiállításokig tartott. Az unalmasan csordogáló órák alatt az eltérő pit-taktikájú Peugeot-k váltott vezetését az egyedüli gyári Aston Martin (Fernandez/Mücke/Primat) is csak körhátrányból tudta kommentálni, végül a győztes Wurz/Davidson/Gené triónak, illetve a versenyben mindössze egyetlen apró pördüléssel

hibázó Bourdais-nak (társai: Lamy és Minassian) nyújthattak kezét a villanyfényes dobozban. Az ALMS-szabályzatból egyébként kiirtott, ám Sebringre még megtartott LMP2-es értékelést abszolút negyedikként nyerte a gyári „support” nélkül is brilirozó Cytosport-Porsche Spyder (Pickett/Graf/Maassen), míg a GT2-ben a Risi Competition (Ferrari) aratta sorozatban negyedik győzelmét Bruni, Kaffer és Melo főszereplésével. Az olaszok sikerét a Porschék sorozatos defektjei mellett a gyári Corvette-csapat „leégése” is megsegítette: a pit-be érkező Collard a kerékcseréjéről túl korán kiengedett márkatárs, Oliver Gavin autóját torpedózta meg...



WTCC



FORMULA SZUPERLIGA

Harmadik, kritikus évadját kezdi meg április elején a híres labdarúgó-klubok nevével hangozó bajnokság, ám távlati sorsafelől talán nem kell annyira aggódnunk, mint az időközben beszűntetett AIGP-bajnokság esetében (lásd tavaly novemberi számunkat). A két éven keresztül mini-versenynaptárral, ingye-

térő Robert Doornboossal, aki Pizzoniát váltja a Corinthians csapatánál. Az AIGP-ből munkanélkülivé vált Narain Karthikeyan – alkalmi NASCAR-fel lépései mellett – az Eindhoven színeiben „focizik” majd, míg Franck Montagny az újonc Bordeaux-nál tér vissza formula-autós gyökereihez. A számító-



nesen látogatható versenyekkel és okosan felépített klientúrával ügyeskedő sorozat idén már 12 versennyel csábítja a klubokat és a versenyzőket (az utolsó, egyelőre még nem ismert helyszínnel ráadásul kontinensünkről is kilátogat). Úgy tűnik, sikerrel: lapzártáig bezárólag igazi prémium-versenyzők sora csatlakozott a Superliga táborához, kezdve az Indycarból vissza-

gép mellől szurkolók számára jó hír, hogy a sorozat legismertebb állandó versenyzői – Gommendy, Jousse, Buurmann, Wissell, Dolby valamint 2008 visszatérő bajnoka, Davide Rigon – már nemcsak a TV-képernyőn, hanem a Superliga hivatalos (ingyenesen letölthető, ám fizetős regisztrációval használható) PC-játékában is „rendelkezésünkre állnak.”

PORSCHE SZUPERKUPA

René Rast kettős futamgyőzelemmel vetette le magáról az öt nyomasztó Bahrein-átkot. A sivatagi első futamok során 2008-ban és tavaly is műszaki hiba miatt elvérző német alatt ezúttal főlényes rajt-cél győzelemmel vizsgázott a „nullkilométeres” (immár az utcai GT3-RS változattól fejlesztett) kupás autó. A fűgén rajtoló Rosina második-ként, míg a teljes évadra visszatérő

Seiffarth – a kétszeres bajnok Bleekemoolent, majd az utolsó körökben Tandyt is megelőzve – harmadikként ért célba. Kisebfbajtá

Porsche Superkupa

R. Rast	44
S. Rosina	32
J. Bleekemolen	30
N. Tandy	30
J. Seyffarth	21



FI-ES JÁTÉK

Az új generációs konzolokra írt legendás FI-es játék öt esztendő kihagyással idén ősszel fog megérkezni – jelentette be a Codemasters. Az Xbox 360-ra és a PlayStation3-ra fejlesztett szoftver számítógépeken futtatható verziója is elérhető lesz. Az FIA hivatalos játéka, az FI 2010 már tartalmazni fogja az ideai csapatokat, pilótákat és pályá-

kat, így természetesen helyet kap benne Michael Schumacher is, és nem hiányozhat a Lotus vagy Koreai Nagydíj sem. A különleges érdeklő-



sekre is keveredő) BMW-k csak a középmezőnyből szemléltették az élre került Seatosok csatáját. Az örök „underdog” Gene a harmadik körben megadta magát a világbajnok támadásának, a kettejükét ezúttal Menu-Muller-Huff sorrendben célíg kísérő Cruzék mögött Farfus, Monteiro, a legjobb privát Nykjaer, valamint Michelisz (lásd külön cikkünket) és Hernandez szerzett pontokat.

szenzációt jelentett a 18. helyről rajtoló Christian Engelhardt teljesítménye, akit hatodikként intett le a kockás zászló. A német kupából érkezett csodagyerek másnap sajnos csak a boxutcából eredhetett

a mezőny után: a 40 fokos hőségben lefutott 10 kört követően Rast és a holland címvédő társaságában a Rosinán revansot vevő Nick Tandy vehetett át serleget dr. Wolfgang Porschétól.

WTCC

Y. Muller	37
G. Tarquini	37
A. Menu	30
R. Huff	28
J. Gené	24
...	
I. I. Michelisz N.	3

GTI

Nehéz nem azt hinni Martin Bartekről, hogy otthoni DVD-jén már „rongyosra” nézte a „Charlie angyalai” című fimet. A svájci-német Matech Concepts (egyébiránt magyar felmenőkkel is bíró) vezetőjének ugyanis nemrég leszerződött a lapunk megjelenésével egy időben elrajtoló GTI-világbajnokság legimpozánsabb versenyzőpárosát. No persze, az, hogy Cyndie Allemand és Natasha Gachnang megdobogtatják a férfi motorsport-rajongók szívét, még nem jelenti azt, hogy mindössze bájaikkal érdemelték ki a vb-címre törő csapat Ford GT-jének volánját. Allemand egy év kényszerpihenő után tér vissza az európai versenypályákra, és remélhetőleg feledtetni majd kevésbé sikeres



2008-as Indy Lights-évadját, míg Gachnang (képünkön középen) tavaly a Formula Le Mans-sorozatban és az F2-ben próbálta meg felhívni magára a figyelmet. (Ezt leginkább azzal sikerült elérnie, hogy Imolában egy véletlen baleset követően kis híján megverte férfikollégáját, Pietro Gandolfit). „Martin angyalaihoz” a júniusi 24 órás Le Mans-i versenyen egy harmadik szépség csatlakozik, honfitársuk, Rachel Frey személyében (ex-F3), a három svájci lány így valódi kuriózumként próbálja majd sikerre vinni a francia klasszikusra 27 év után visszatérő (egyébiránt 1968-69-ben győztes) amerikai márkát.

Ilyen még nem volt: egy hosszútávú versenyen három hölgy tereleti majd a Ford versenygépet

FERRARI CHALLENGE

Március utolsó hétvégéjén az ősfákkal körülölelt monzai versenypályán álltak újra rajtrácsra a Ferrari saját bajnokságának, a Ferrari Challenge-nek a versenyzői. A Warm Up Racing, mint egyetlen magyar csapat újra összemerte tudását a nemzetközi csapatokból álló mezőnnyel. Válint Tibor, az 2009-ben összesített ezüstérmes célja idén a bajnokság megnyerése. A hétvége eredményének tükrében erre jó esélye van. Pénteken a csapat szabadedzésekkel kezdett, Válint a szakadó esőben gyakran megpördült, viszont a feszített tempó meghozta gyümölcsét, sikerült optimalizálni a futómű keménységét a szombati időmérő edzésekre. Szombatra a felhők eltűntek,

helyette megérkezett a napsütés és a Pirelli gumiknak optimális 18-20 fok. Válint legjobb körideje 1.57:760 lett, amivel a 4. pozíciót szerezte meg a vasárnapi rajtra. A monzai versenypálya híres elképesztő tempójáról, Válint 281 km/h sebességet ért el a célegyenes végén, ami a második legnagyobb végsebesség a hétvége folyamán. Vasárnap délelőtt ragyogó napsütésben rajtolt el a Ferrari Challenge Európa Bajnokság mezőnye. Válint jól kapta el a rajtot, az első kanyarban már másodikként fordult. A 2005-ös bajnok, brit Morley-t üldözve a 38 perc plusz 1 körös futamon, de nem sikerült megelőznie, így ezüstérmesként intette le a kockás zászló.



KÖNYVSAROK

KANADA

Aki a fejébe vette, hogy idén (vagy a közeljövőben) elutazik a Kanadai Nagydíjra, vegye az irányt a könyvesboltok felé, ugyanis már kapható a Dorling Kindersley mesés útikönyvének magyar változata. Ez a gyakorlatias, gazdagon illusztrált kiadvány, fényképek és térképek tömkelegével, a lehető legrészletesebben mutatja be Kanada csodás tájait és nagyvárosait. Többek közt alaprajzok és keresztmetszeti rajzok szemléltetik a főbb látnivalókat; szállodák, éttermek, üzletek és szórakozóhelyek óriási választéka segít az utazásban; leírásokat közöl Kanada lélegzetelállító nemzeti parkjairól; és még az ország klasztrikus ételeit is megismerheti. (Panemex Kiadó, 135x220 mm, 448 oldal, ára: 8 900 Ft)



SENNA ELLEN PROST

„Ayrton nagyon más volt, senki sem értheti meg ezt igazán” – mondta Sennáról legnagyobb riválisa, Alain Prost. A két versenyző időnként öldöklő párharca a nyolcvanas, kilencvenes évek fordulóján megosztotta a közvéleményt. Sokan, sokfélet leírtak már erről a témáról, de a brit szerző, Malcolm Folley megpróbált olyan részletekre fényt deríteni (elsősorban Prost megkérdésével), melyek eddig nem láttak napvilágot. Az ennek gyümölcseként íródott a „Senna Versus Prost” című könyv. Még akik jól ismerik a két világbajnok rivalizálásának történetét, azok is sok újdonságot fedezhetnek el a 408 oldalas, vaskos kötetben. Épp ezért javasoljuk mindenkinek a Random House (<http://www.rbooks.co.uk>) kiadásában megjelent könyv megvásárlását. (A könyv fogyasztói ára 18,99 angol font.)



Pár héttel az évadnyitó előtt (április 18, Silverstone) érdekesen formálódik a tavaly nagy reményekkel életre hívott bajnokság mezőnye. A FI betétversenyeit idéntől gyarapító GP3 kedvéért több versenyző is elhagyta

dr. Jonathan Palmer „társulatát” (Wickens, Bortolotti, Hegewald), egy versenyző a tengerentúlon (Vautier, Star Mazda), egy pedig a GT-sportban folytatja tovább (Gachnang, lásd ide vonatkozó cikkünket). A sorozathoz hű versenyzők (Jack Clark, Philipp Eng, Nicola de Marco, Jolyon Palmer és Armaan Ebrahim) mellett azonban nem csak ifjú újoncok (pl. a tavalyi Euro3000-bajnok Will Bratt) állnak majd rajthoz a Formula Master megszűnésével egyedülállóvá vált WTCC-”fiókformulában”! A 37 éves (!) bolgár Plamen Krlev hazája „nem-

zetközi autósport-nagyköveteként” mindössze három éve úzi a versenyzés különböző válfajait (Ferrari Kupa, GT3, GP2 Ázsia), üzletemberként azonban tekintélyes állami támogatásokat állított maga mellé, és hazája egyik legismertebb média-személyiségévé vált az F2-re. Krlevnél is érdekesebb azonban a sorozatba (Ebrahim és az újonc Sureshwaren után) harmadik indiaiként érkező Ajith

Kumar személye: az ázsiai ország közkezdelt filmszínésze bolgár kollégájától eltérően kizárólag formaautókban szerezte versenyzési tapasztalatait, szerződését pedig eképpen indokolta Palmer doktor: „Paul Newman a bizonyosság arra, hogy egyéb területen híres személyiségek is sikert érhetnek el az autósportban. Ajith ráadásul fiatalabb Schumachernél, és Barrichellónál is, így a kora miatt sincs szégyellnivalója!”.



IRC

Három futam után a Skoda megálíthatatlannak látszik az Intercontinental Rally Challenge sorozatában, három versenyt követően Juho Hänninen vezet a ponttáblázatot, mögötte két márkatársa áll a dobogón. A Ford és Hirvonen által bezsebelt Monte-Carlo Rali után Brazíliában ugyan még a Peugeot-val tavaly bajnoki címet szerző Meeke nyert, ám Argentínában a Mlada Boleslav-i autót senki nem tudta feltartóztatni. A Skoda ráadásul utolsó diadalával a gyártók versenyében húsz pont-ra növelte előnyét a franciákkal szemben, ami azt jelenti, hogy az IRC negyedik futama, a Kanári-szigeteki Rali után is biztosan vezetni fogja a bajnokságot.

IRC

Hänninen	24
Wilks	19
Kopecky	15
Hirvonen	10
Meeke	10



A NASCAR versenyeiről nem nehéz látványos fotókat találni. Fent például éppen a 42-es autó gazdája, egy bizonyos Juan-Pablo Montoya került szorult helyzetbe...





HÁROM MAGYAR PONT

Michellsz sikeres brazil hétvégeje

Magyar szempontból rendkívül sikeres volt a WTCC braziliai debütálása: Michellsz Norbert, a Zengő Dension Team versenyzője bemutatkozó versenyhétvégéjén három pontot szerzett, így a 11. helyen áll a bajnokságban.

EDT, WTCC



Michellsz Norbert a 16 körös első, esős futamon a repülőrajtot követően sokáig őrizni tudta az időmérőn megszerzett 10. pozícióját, majd a kicsúszott autóknak és fegyelmélettségének köszönhetően feljött a nyolcadik helyre. A harmadik körre az özvívyszerű zivatar ugyan elállt, azonban a versenyzők dolgát alaposan megnehezítette a pályán maradt csapadék. A hetedik körben a magyar versenyzőt egy márkatárs, Jordi Gené próbálta megszorogatni, s a nyolcadik körben sikerült is megelőznie. Úgy tűnt, hogy a pálya folyamatos száradásával előjött a tapasztaltabb pilóták rutinja, akik kezdtek elszakadni 25 éves honfitársunktól. Két és fél körrel a vége előtt újabb ostromló érkezett Norbi mögé: Fredy Barth, akit a 15. körben nem lehetett megállítani, a svájci versenyző

megelőzte a Zengő Dension Team pilótáját. Az első verseny utolsó körére már szinte teljesen felszáradt a pálya, így a pilóták igyekeztek lehúzódni az ideális ívről, hogy hűtsék az esőgumikat.

A versenyt végül a végig domináló Chevrolet-k nyerték: az első helyezett a 2008-as világbajnok Yvan Muller lett, míg a dobogó második fokára a brit Huff állhatott fel. A bronzérmes a svájci Alain Menu nyerte, míg a diffúzorát az időmérőn elvesztő magyar pilótát a 10. helyen intették le, így első magyarként a versenysorozatban 1 pontot szerzett.

A 14 körös második futamot már száraz pályán vívhatták a Túraautó Világbajnokság versenyzői. A szabályok értelmében az előző verseny első nyolc helyezettje fordított sorrendben állt fel a rajtrácsra, így az élről Tom Coronel (SEAT) indulhatott. A holland pilóta autója azonban sérülést szenvedett, így fel kellett adnia a küzdelmet. A slick gumival versenyző Michellsz Norbert az első kör elején feljött

a hatodik helyre, azonban a hazai pályán versenyző brazil Farfusnak (BMW) sikerült megelőznie. A második körben komoly csatát vívott a magyar versenyző a korábbi Forma 1-es versenyző Monteiróval, azonban turbónyomás problémák miatt ezt a tempót hamar fel kellett adni, Michellsz visszacsúszott a 11. helyre. Két körrel később azonban sikerült visszajönnie a magyar versenyzőnek pontszerző helyre, s rögtön még egy pozíciót javított, így feljött a 9. helyre. A kilencedik körben a nagy igyekezetben Michellsz ugyan lesodródott a pályáról, azonban így is sikerült megőriznie pozícióját.

A második futamot végül a tavalyi világbajnok Tarquini nyerte, így övé lett a 25 pont, mögötte Jordi Gené és Alain Menu végzett. A magyar versenyző újabb két pontot szerzett, így három egységgel a 11. helyen áll a bajnokságban.

A következő versenyhétvégére várhatóan Marokkóban kerül sor 2010. május 1-2-án, miután nagy valószínűséggel törlik a versenynaptárból az áprilusra tervezett mexikói futamot.

NORBI MONDTA

„Ha valaki a hétvége előtt azt mondta volna nekem, hogy összesen 3 ponttal a zsebemben jövök majd haza Braziliából – a spanyol márká tavalyi nagyszerű menetelését ismerve – biztosan elkenődtem volna. A körülmények pontos elemzése után azonban egyértelmű, hogy nem szabad elégedetlennek lennem.”

Michellsz elsőre az elvárható szintet hozta, de ahogy nő a rutinja, minden bizonnyal képes lesz előre lépni



RAJT ELŐTT

50



A Doktor a legesélyesebb, de...

Túl vagyunk a királykategória utolsó tesztjén, és most már csak az a kérdés, hogy vajon kinek sikerül majd a legjobban a szezonnyitó, katarai viadal.

MotoGPPhirek.hu, Bridgestone

A tél folyamán összesen hat napot tesztelhetett a MotoGP legnagyobb géposztályának a mezőnye, amit kétnapos „etapokra” lebontva teljesítették a pilóták. Először még február legelején, Malajziában gurultak pályára a versenyzők, ahol Valentino Rossi volt a leggyorsabb. A második gyakorlásra is Sepangban került sor, szintén februárban, amikor is újból a Doktor bizonyult a legjobbnak, míg a harmadik tesztet Katarban teljesítették a királykategória motorosai, még hozzá villanyfénynél, hiszen a szezonnyitó viadal (április 11.) is az éjszaka kellős közepén zajlik majd. Ez utóbbi alkalommal az egyik napon a Doktor, míg a másikon a 2007-es világbajnok, Casey Stoner vitte

a prímet. Ötször tehát Valentino Rossi, egyszer pedig a ducatis ausztrál volt a leggyorsabb, így azt lehetne mondani, hogy előbbinek áll a zászló a 2010-es évet illetően.

Persze ez azért nem ilyen egyszerű, hiszen ha jobban átgondoljuk a dolgokat, akkor rájövünk, hogy igazából csak az első két-három versenyt követően fognak körvonalazódni a valós erőviszonyok. Hogy miért? Nos, először is figyelembe kell venni, hogy három tesztből kettő Malajziában zajlott, amely pálya egyértelműen Rossi kedvencei közé tartozik, így egyáltalán nem kell meglepődni rajta, hogy az olasz jól ment az ott rendezett gyakorlások során. Katarban ugyanez a helyzet Stonerrel, ugyanis az ausztrál versenyző az utóbbi

három évben mindig megnyerte a szezonnyitót. Ilyen szempontból a Ducatis jó szereplésén sem kell annyira elképedni, hiszen tulajdonképpen már-már természetesnek számít, hogy ha a katarai aszfaltcsíkról van szó, akkor ott biztosan az ausztrál a legjobb. Amennyiben a Stoner–Rossi páros harcol majd a végső győzelemért, nagy kérdés az is, hogy ki lesz képes felvenni a tempót az olasz–ausztrál kettőssel. Elsőként a Doktor csapattársára, Jorge Lorenzóra gondolhatna az ember, viszont a spanyolnak ki kellett hagynia a második malajziai tesz-

ÉG VELED BALATONRING!

Megtörtént, amire egyébként is számítani lehetett: a Balatonring is azon magyarországi projektek sorát erősíti, amelyek csak a tervezőasztalig jutottak el, de megvalósulni soha nem tudtak. Március 12-én ugyanis, közel másfél éves „szappanoperát” követően a Magyar Fejlesztési Bank (MFB) úgy döntött, hogy nem adja meg a sávolyi motorpálya-beruházáshoz szükséges 15 milliárd forintos hitelt. A hír az összes motorsport szerető embert letaglózta, mivel ez azt is jelentette, hogy idén szeptemberben már biztosan nem lesz idehaza MotoGP. Az FIM közleményben adta hírül, hogy a Magyar Nagydíjat, melyet eredetileg szeptember 19-re ütemeztek be, törölték. Ennek okát abban jelölték meg, hogy a Balatonring versenypálya konstrukciós munkálatait nem tudják időben befejezni. A 2010-es MotoGP versenynaptár 14. futamát a magyar helyszín helyett a Motorland Aragonon, Spanyolországban fogják ugyanabban az időpontban megtartani.

tet (motokrosszozás közben megsérült), így van némi lemaradása legfőbb riválisaihoz képest, ami a katarai gyakorlásra meg is látszott, ugyanis átlagban egy másodperccel volt lemaradva az éllovasoktól. Aztán itt van például a Repsol Honda, de tulajdonképpen akár az összes Hondást vehetjük egy kalap alá, hiszen a japán gyártó versenyzői pocskékul szerepeltek a tesztek során. Volt ugyan egy-két jobb eredményük Andrea Dovizioso (Repsol Honda), valamint Randy De Puniet (LCR Honda) révén, de jelen állás szerint úgy fest a dolog, hogy nemhogy győzelemre, de még top5-ös helyezésekre is kissé merészség lenne gondolniuk. Ez az egész szituáció azért rettentő furcsa, mivel egyrészt a Honda a világ egyik legnagyobb motorgyártó cége, másrészt pedig a nem túl eredményes 2009-es évet követően nagyon fogadkoztak, hogy idén majd minden másként lesz. A Honda gyengeségét jól mutatja az is, hogy még a Suzukis Loris Capirossi is meg tudta verni itt-ott a gyári csapat egy-egy versenyzőjét. Itt persze nem Capirossin van a hangsúly, hiszen róla tudjuk, hogy egy óriási tapasztalattal bír, igen tehetséges versenyző, hanem a Suzukin, mivel a kékek eddig általában mindig egy lépéssel a riválisok mögött jártak. Az pedig már csak hab a tortán, hogy a második malajziai teszten a Suzuki még mindig a tavalyi vázát

használta, miközben a Repsolosok, a Honda már teljes egészében 2010-es fejlesztésű motorjaival rótták a köröket, mégis valami borzalmas teljesítményt nyújtottak, aminek köszönhetően többen is (köztük Capirossi) előttük zártak.

A Repsol Hondásoknál azonban még rosszabb helyzetben van a Gresini Honda versenyzőpárosa (Marco Melandri és Marco Simoncelli), mivel ők egyszerűen a tizenötödik helynél előrébb sosem tudtak végezni a tesztek során. A 2005-ben világbajnoki második helyezett, Marco Melandri, elmondta, hogy ők ugyan dolgoznak keményen, de sajnos egyszerűen nem találják a helyes beállításokat. Az olasz ezen felül hozzátette, hogy véleménye szerint mindegyik Hondásnak ugyanaz a gondja, szóval bízik benne, hogy a gyár segítségével képesek lehetnek összefogni és együtt orvosolni a problémákat.

Egyébként, ha lehet ilyet mondani, akkor a Repsol Hondások helyét a Tech3 Yamaha versenyzői vették át, ugyanis Colin Edwards és Ben Spies is a legjobb öt között zárt a katarai teszt első napján. Ezeket az eredményeket látva az ember talán újra elkezdi bízni abban, hogy esetleg a privát csapatok is labdába rúghatnak majd idén, tehát ilyen szempontból talán nem is tenne olyan rosszat a MotoGP-nek a Honda gyengélkedése. Persze gazság



Szépén, sorban, ismerős és ismeretlen festésekkel tesztel a MotoGP mezőnye. Akit viszont mindenki felismer, az Valentino Rossi, a nagy esélyes



Van már jegyed?

Tőlünk megrendelheted!

Regisztrálj a www.jegyshop.hu oldalon, és vedd meg a jegyed szinte bárhova! Kedvező áron kínálunk jegyeket a hazai fesztiválokra, a Forma 1, MotoGP, Superbike és sok más versenysorozat futamaira.

Ízelítő kínálatunkból

Jegytípus	Ár
Brno MotoGP CF	20 100 Ft
Brno MotoGP ABDEG	11 200 Ft
Brno MotoGP T4 ülőhely	28 000 Ft
Brno MotoGP T6 ülőhely	28 000 Ft
Brno MotoGP junior	1 650 Ft
F1 Hungaroring álló (vas)	27 000 Ft
F1 Hungaroring álló jun.	15 000 Ft
F1 Hungaroring Danubius	44 700 Ft
Pannónia Fesztivál bérlet	3 500 Ft

Keresd weboldalunkon a Forma 1 Magyar Nagydíjának exkluzív ajánlatát, a **Schumacher Silver**, és **Schumacher Premium** egész versenyhétvégére érvényes jegyeit!

Partnereink



Bővebb információért, valamint további kedvezményes ajánlatainkért látogass el weboldalunkra, vagy keresd ügyfélszolgálatunkat az info@jegyshop.hu e-mail címen.



ilyet mondani, de az azért tény és való, hogy az elmúlt egy-két évben a szurkolók egyre többet panaszkodtak arra, hogy unalmasak a futamok, valamint, hogy mindig csak ugyanazok a motorosok állhatnak fel a dobogóra. Tehát valóban

jól jönne, ha a szatellit alakulatok pilótáinak is lenne esélye a győzelemre, ugyanis utoljára 2006-ban (!) a Portugál Nagydíjon tudott privát csapat motorosa (Toni Elias – Gresini Honda) diadalmaskodni, azóta pedig ugye elég sok idő eltelt már...

TALMA ÉS A MOTO2

A Moto2 utolsó kollektív tesztjén Talmácsi Gábor már vadonatúj bőrruhájában feszített, amely a Fimmco SpeedUP Team színeiben pompázott, ám a versenyépp az első napon még nem állt készen a bajnokságra: a motor elejének pattogása egyaránt gondot okozott a pilótának és a szerelőknek, így a magyar versenyző csak a 25. időt tudta hozni. Másodsorra már egy kicsit jobban alakultak a dolgok, a váltó és geometria beállítások megújításának köszönhetően Talma több mint hetven kört hajtott, és a helyszínre utazó édesapja vigyázó szemei előtt végül 10. lett. Harmadnapra nem sikerült előrelépést elérni, ráadásul délutánra az eső is eleredt, így Gábor és csapattársa, Andrea Iannone csak a garázból figyelhette az eseményeket. Este aztán ismét csak a 25. legjobb idő szerepelt a magyar világbajnok neve mellett, ami nem túl biztató. „Többet vártam a tesztekől, de az új ötleink sajnos nem vittek minket előrébb. Sokat tanultunk a motorról, majd a versenyek alatt még jobban összecsiszolódnunk. A csapatom és a mérnökeim rengeteget dolgoztak a teszt időszak során, a következő megmérettetés számukra és számomra is a Katari Nagydíj lesz” – mondta a zárónapon Gábor.



Talma mosolyáról csak Katarban derül majd ki, mennyire őszinte, a teszteken mehetett volna jobban is a magyar fiúnak

IV. OLDTIMER EXPO

ÁPRILIS 16-18.



MUTASSA BE ÖN IS VETERÁN JÁRMŰVÉT!

www.olderexpon.hu
+36 30 676 8480

IV. OLDTIMER EXPO BUDAPEST, MAGYAR VASÚTTÖRTÉNETI PARK

SZIKRÁZÓ SZEZONKEZDÉS

Monster Országos Motocross Bajnokság, Monor

Új fejezet nyílt a magyar motokrossz történetében, március utolsó hétvégéjén elindult a 2010-es bajnoki sorozat – amelyről idén lapunk is tudósításokkal számol be.

MÁRK PIKI, TDH



Nem volt felhőtlen az idei szezon kezdése, ugyanis az I. osztály mindkét bajnoka sérülten várta a rajtot. A tavalyi MX1-es győztes, Szvoboda Bence három héttel az első futam előtt sérült meg, elrepedt az egyik csigolyája és eltörött a lapockája is. Az MX2-esek 2009-es legjobbja, Déczy Balázs pedig két héttel a monori verseny előtt esett olyan szerencsétlenül, hogy súlyos agyrázkódást szenvedett, balesete után több napig altatták is, az ő visszatérésére sajnos még várni kell. A rossz hírek mellett jó is jutott a hétvégére: Monoron rajthoz állt Magyarország legjobb krosszosa, Németh Kornél, aki korábban világbajnokságon ért el több top 10-es eredményt, az idei évben azonban a Kanadai Bajnokság

elsőségét veszi célba. Mellette több vb-menő cseh és szlovák versenyző is indult, sőt osztrák és svéd nevezőket is találtunk a rajtlistán. Ami az időjárást illeti: ragyogó napsütés fogadta a szurkolókat, és ha az erős szél nem fúj, még igazán meleg is lett volna – de ez szerencsére senkit nem zavart a szezonnyitón. Először a 85 ccm serdülő és junior korú versenyzői vágtak neki a 15 perc+2 körnek. Az első futamban végig kemény csata ment az első helyért Lukács Kristóf és a szlovák nemzetiségű Denis Polas között, sőt még Pergel Márk is szorosan a nyomukban volt, így hárman hajtottak az első helyért és az azzal járó nagyon is értékes 25 pontért. A futam végül magyar győzelemmel zárult, Lukács Kristóf a futam felénél megelőzte a szlovák fiút és átvette a vezetést, Pergel Márk pedig éppen csak lemaradva az ezüstről, harmadikként ért célba. A második futamban Lukács Kristóf diadalmaskodott ismétel-

ten, így a dobogó tetejére is ő állhatott fel. Pergel Márk nem rajtolt jól, de a futam második felében már Lukács Kristóf mögött motorozott és öt próbálta megelőzni. Ez végül nem sikerült, de így is javított egy pozíciót és az előző futamban szerzett helyezéseihez képest. Denis Polas és Balásy Csaba között nagyon kiélezett verseny volt a harmadik helyért, de Balásy Csaba megszerezte a harmadik helyezést, azonban az összesítésben Denis Polas állhatott fel a dobogó harmadik fokára. A serdülőknél külföldi győzelem született, Antalics Jaroslav mindkét futamát magabiztosan nyerte. Rozgonyi Ákos második és harmadik helyen végezve a második lett

az összesítésben, a dobogó harmadik fokára pedig Varga Imre állhatott fel. A II. osztályú versenyzők MX2-es kategóriájában is külföldi versenyzőhöz került az első hely, Dimitrij Palkovskis nyerte mindkét futamát, így a maximális 50 pontot szerezte meg. A második helyen Bordás László végzett, a nap folyamán két második helyet elcsúszva, a dobogó harmadik fokára Farkas Szabolcs állhatott fel. Az MX1-eseknél Csiki Balázs, a tavalyi év bajnoka nyerte az első fordulót az idei bajnokságban. Őt Opra Ágoston és Havasi Zoltán fogta közre, előbbi a második, utóbbi a harmadik helyen végzett. A nap fénypontja és kétségtelenül leginkább várt versenye, az I. osztály MX1 és MX2 kategória futamai voltak. Németh Kornéllal, világbajnoki indulókkal és tehetségesebbnél tehetségesebb magyar versenyzőkkel. Az MX2 mindkét futamában Josef Kulhavy aratott fölényes győzelmet. Az első versenyen Nagy Alex és Tomas Simko második helyért folytatott csatája tette igazán izgalmassá a küzdelmet, de Simkoval kibabrált a technika ördöge, így Alex simán szerezte meg a második helyet.

A harmadik helyért is küzdelmes verseny ment, Szőke Márk és Firtosvári Gábor között, de Szőke Márk meg tudta őrizni a helyét. Nem úgy a második futamban, amikor a rajtot követő kanyarban Márk elesett és eltörött a kulcsontja. Nagy Alex viszont ott volt megint az elején, és szoros küzdelemben ugyan, de alumaradt Milan Spicakkal szemben, aki így a második helyet szerezte meg. MX1-ben is garantált izgalmak vártak a nézőkre. A 2009-es bajnok, Szvoboda Bence sérülten versenyezve az első futamban remekül elkapva a rajtot egyből az élre állt. Sajnos Németh Kornélnak technikai gondjai akadtak,



„Monoron rajthoz állt az ország legjobb krosszosa, és több vb-menő is indult.”





A motocross legizgalmasabb pillanatai a rajt előtti másodpercek



így a második körben fel kellett adnia a küzdelmet. Martin Kohutnak azonban nem, és a futam feléig szorongatta Szvobodát, és nem sokkal később át is vette a vezető pozíciót és nyerte a futamot. A második helyen Czúni Laci ért be, aki 2008-ben lett

az MX1 magyar bajnoka. Czúni tavaly szerencsét próbált Kanadában is, és a hazai versenyek javát ki hagyta részben emiatt. Az idei szezonra viszont motort váltott, a Hondát Suzukira cserélte és úgy tűnik, nagyon is jól tette, mert a második futamban fej-fej

mellett harcolt az első helyért Kohuttal. A szlovák srác viszont hibázott az utolsó körben, így csak a második lett. A harmadik helyen Jan Zarembát tették le, Szvoboda Bence pedig az előző futam harmadik helye után most a negyedik helyen végzett.

Eredmények

I. osztály MX1:

1. Czúni László	Suzuki Hollós Team	22	25	47
2. Martin Kohut	Cseh-LR Cosmetic Ados KTM	25	22	47
3. Szvoboda Bence	KTM O.K.R Team	20	18	38
4. Jan Zaremba	Csehország	16	20	36
5. Borka János	Kawasaki Magyarország	15	16	31
6. Tommy Sjöström	Svédország	12	15	27

I. osztály MX2:

1. Josef Kulhavy	Csehország	25	25	50
2. Nagy Alex	KTM O.K.R Team	22	20	42
3. Patrick Johansson	Svédország	16	18	34
4. Fitrosvári Gábor	Kawasaki Magyarország	18	16	34
5. Hujber Péter	Real Motorcentrum Motorsport E.	12	14	26
6. Stefan Damianik	Ausztria	13	13	26

II. osztály MX1:

1. Csiki Balázs	Energy Moto Team SE	25	22	47
2. Opra Ágoston	Nyársapáti Motocross Sportegyesület	18	25	43
3. Havasi Zoltán	Nyársapáti Motocross Sportegyesület	20	20	40
4. Sáska Gábor	Bugyi Sport Egyesület	15	18	33
5. Márta Ferenc	MotorArt Sport és Művészeti Egyesület	14	14	28
6. Varsányi Ottó	Full Gas	12	15	27

II. osztály MX2:

1. Dimitrijs Palkovsiks	Center Motorsport Club	25	25	50
2. Bordás László	Center Motorsport Club	22	22	44
3. Farkas Szabolcs	Center Motorsport Club	18	20	38
4. Zanócz Roland	Suzuki Hollós Racing Team MSE	20	18	38
5. Cserna Péter	Bugyi Sport Egyesület	15	15	30
6. Takács Attila	Köszárhegyi Motocross Club	16	14	30

85 ccm Serdülők:

1. Jaroslav Antalíc		25	25	50
2. Rozgonyi Ákos		22	20	42
3. Varga Imre		14	22	36
4. Szabó Márk		18	18	36
5. Chetnicki Gabriel		20	14	34
6. Papp Ádám		15	16	31

85 ccm Juniorok:

1. Lukács Kristóf		25	25	50
2. Pergel Márk		20	22	42
3. Denis Polas		22	18	40
4. Balásy Csaba		18	20	38
5. Rác Zoltán		16	16	32
6. Weber Krisztián		15	15	30

MENETREND

Idén nyolc versenyből áll majd a sorozat, sorrendben Monor (II.28.), Hódmezővásárhely (IV. 11.), Piliscsév (IV.25.), Nyársapát (V.9.), Kóka (V.30.), Tápióbicske (VI.4.), Csolnok (VII.18.) és végül Köszárhegy (IX.5.) látja vendégül a hazai motokrossz krémjét. Minden helyszínen összesen hat kategória versenyez, külön indul az I. és II. osztály, ahol az értékelés szintén két részre oszlik, MX1-re (2 ütemű – 250 ccm, illetve 4 ütemű – 290-650 ccm), valamint MX2-re (2 ütemű – 100-144 ccm, valamint 4 ütemű – 75-250 ccm). Mellettük harcba szállnak a bajnoki címért a jövő reménységei is, akik a 85 köbcentiben, szintén két kategóriára bontva – serdülők és juniorok – versenyeznek. (Ők 2 ütemű, 80-85 ccm-es, illetve 4 ütemű, 150 ccm-es motorokkal versenyezhetnek.)

MEGELŐZHETI A BAJT, hiszen most fillérekért javíthat!

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

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

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



Kövesdán Kft.
Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz

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

KÜLÖNBSÉG

Mexikó, Jordánia: Loeb magasabb fokozatba kapcsol



Svédország után Mexikóban is papírforma győzelem született és Loeb negyedszer is nyert, de amit Jordániában taktika címén műveltek a gyári csapatok, az már túl volt a sport határain.

Amber PR

Gyártók, Szántó Frigyes



A hatszoros címvédő világbajnok Loeb domináns teljesítményt nyújtott az idei első murvás versenyen, és ez megnyugtatható lehet a Citroën illetékeseinek. Mivel a ralik többsége murván zajlik majd, ha csak nem hibázik, borítékolható a siker folytatása. A Mexikó Ralin a francia pilóta már a szombati napon majd egy perces előnyre tett szert, így könnyű dolga maradt vasárnapra. A francia sztár boldogsága felhőtlen lehet, hiszen miután Svédországban másodikként futott célba, jelenleg hat ponttal



A Citroën és a Ford gyári csapatainak csatájába a privátoknak nincs esélyük beleszólni



vezeti az egyéni ponttáblát riválisa, a fordos Mikko Hirvonen előtt. „Jól rajtoltam és nem kockáztattam, mivel én mentem az úton először. Nagyszerű ez a győzelem, ismét én vezetek a világbajnokságban és a Svédországban elvesztett pontokat visszaszereztük” – nyilatkozta Loeb a célban. Hirvonen csak a negyedik helyen tudta célba vinni az autóját, miközben csapattársa, Jari-Matti Latvala lett az ötödik. „Nagyon nehéz hétvége volt ez az egész csapatnak. Nem igazán volt meg a megfelelő gyorsaság, és én is egy csomó apró hibát vétettem. Végeredményben boldog lehetek, hogy egyáltalán pontokat is gyűjtöttünk. Szeretném az egész futamot magam mögött tudni és a következő raliira koncentrálni” – szögezte le csalódottan a Ford elsőszámú pilótája. A hatodik helyen Henning Solberg ért célba a Stobarttal. Őt a Munchi's csapat tagja, Federico Villagra követte a hetedik helyen, ezzel a csapat első ideai pontjait gyűjtötte be az argentin pilóta. A nyolcadik és kilencedik hely a Ford Fiesta S2000-essel versenyző Xavier Ponsé és a cseh Martin Prokopé lett. Kimi Raikkönen számára ez a verseny sem hozott áttörést. A Forma-1-es világbajnok még az első nap során súlyos balesetet szenvedett: a hetedik gyorsasági szakaszon felborult

és többszörösen átfordult autójával. Így bár a SupeRally szabályok szerint folytathatta volna a versenyt, a Citroën károsodása miatt nem tudott volna rajthoz állni. „Nagyon balszerencsésen történt minden, az autó megcsúszott egy féktávon, így elkaptuk az út szélét és felborultunk. Jó dolgokat vártam ettől a ralitól, de be kell látnom, ez még csak a hetedik versenyem volt, ezért bőven még mit tanulnom” – nyilatkozta Raikkönen. „A legnagyobb csalódás, hogy nem folytathattuk a versenyt, mivel annyi időt akartam eltölteni az autóban, amennyit csak lehetséges. Biztos vagyok benne, hogy erősebbek leszünk a következő futamon, s bár a mostani eredmény csalódást keltő volt, nagyon élvezem a ralis kiruccanást” – tette hozzá lelkesen.

Mexikó után Jordániába költözött a bajnokság mezőnye, ahol meglepetésre ismét domináns teljesítményt nyújtott Sebastien Loeb és megszerezte első ottani győzelmét. A 36 éves francia pilóta ezzel 25 pontra növelte előnyét a világbajnoki ponttáblán a most második helyezett fordos Jari-Matti Latvala előtt. A bronzérmes helyezett Petter Solberg lett, aki így a ponttábla negyedik helyére ugrott a Jordániában pont nélkül maradt Mikko Hirvonen mögött.



„Nagyszerűen sikerült ez a rali számunkra és miután 31 pontnyi előnyöm van a (rivális) Mikko Hirvonenhez képest, ez azt jelenti, hogy nagyon jól rajtolunk a szezonban” – nyilatkozta Loeb.

Ezúttal Jari-Matti Latvala lett a jobb fordos pilóta, aki 25. születésnapját ünnepelhette a versenyen és ezáltal a világbajnoki tabellán megszerzett ezüstérmes helyezéssel. Őt a privát Citroennel rajtoló Petter Solberg, 2003 világbajnoka követte a harmadik helyen. Nagyszerű helyezés ez a norvég pilótától, különösen a mexikói második helyezés fényében. 2008 decemberében még bizonytalan volt, hogy – a Subaru kivonulása után - egyáltalán rajthoz tud-e állni Solberg a világbajnokságon, majd alig több mint egy évvel később három versenyből kettőn dobogós helyezést ér el...

Dani Sordo mexikói balesetét követően itt célba ért, a negyedik helyen.

A Mexikó Rali végeredménye

1. S. Loeb	Citroen C4	3:42:41,7
2. P. Solberg	Citroen C4	3:43:05,9
3. S. Ogier	Citroen C4	3:43:07,0
4. M. Hirvonen	Ford Focus	3:44:29,2
5. J-M. Latvala	Ford Focus	3:44:56,8
6. H. Solberg	Ford Focus	3:45:29,7
7. F. Villagra	Ford Focus	3:52:55,1
8. X. Pons	Ford Fiesta	4:01:26,1
9. M. Prokop	Ford Fiesta	4:01:43,7
10. A. Araújo	Mitsubishi Lancer	4:04:14,2

Őt Matthew Wilson követte az ötödik helyen, amely eddigi legjobb eredménye a Stobarttal. Sebastien Ogier az utolsó napot az összetett második helyén kezdte meg, de a csapat utasította, hogy elsőként haladjon végig az úton, hogy letakarítsa azt Loeb előtt. Az ezért kapott nyolc perces büntetés miatt a hatodik helynél jobbra nem futotta, pedig akár dobogós helyezést is elérhetett volna a francia pilóta. Így a csapattól kapott dicséretnél –



A Jordán Rali végeredménye

1. S. Loeb	Citroen C4	3:51:35,9
2. J-M. Latvala	Ford Focus	3:52:11,7
3. P. Solberg	Citroen C4	3:52:47,7
4. D. Sordo	Citroen C4	3:53:25,2
5. M. Wilson	Ford Focus	4:00:00,2
6. S. Ogier	Citroen C4	4:02:02,3
7. F. Villagra	Ford Focus	4:03:03,9
8. K. Räikkönen	Citroen C4	4:04:06,9
9. H. Solberg	Ford Focus	4:05:44,5
10. X. Pons	Ford Fiesta	4:10:09,8

A francia konstruktőr sikertörténetet írt, hiszen Mexikóban Loeb után a második helyen a szenzációs formában versenyző Petter Solberg ért célba, míg a bronzérmes helyezést a Citroen Junior csapat pilótájáé, Sebastien Ogieré lett

és persze a hatodik helyért járó pontoknál – többet most nem vihet haza.

A hetedik helyre Federico Villagra kormányozta célba autóját, míg az Ex-Forma-1-es pilóta, Kimi Räikkönen a nyolcadik hellyel első ralis pontjait gyűjtötte be. Henning Solberg és Xevi Pons értek célba az utolsó pontszerző helyeken (9. és 10.).

A 2008-as Jordán Rali-győztese, Mikko Hirvonen nagy meglepetésre a pénteki napon egy buta hibát vétett, így ezúttal nem szerzett pontot és lecsúszott a világbajnoki ponttábla harmadik helyére. Ez azért is érdekes, mert a finn pilóta 2007 októbere óta nem esett ki rali világbajnoki futamból.

A világbajnokság állása

Pilóták		
1. S. Loeb		68 pont
2. J-M Latvala		43 pont
3. M Hirvonen		37 pont
4. P Solberg		35 pont
5. S Ogier		33 pont
6. D Sordo		24 pont
7. H Solberg		18 pont
8. M Wilson		16 pont
9. F Villagra		12 pont
10. X Pons		5 pont

Konstruktőrök		
1. Citroën		101 pont
2. Ford		87 pont
3. Citroën Junior Rally Team		48 pont
4. Stobart		44 pont
5. Munchi's		16 pont



Rendszerbe szervezzük az üzletet

www.sri.hu

Költséghatékony, megbízható informatikai megoldásokért forduljon a Synergon Rendszerintegrátorhoz!



TURI MAJD NEM NYERT

7. Valvoline – Start Autó Rallye'2010 – Eger

Egerben a WRC-k már nem szerezhettek pontot abszolútban, így a magyar bajnok az idén az N-es vagy a Szuper-2000-es mezőnyből kerül ki. A „csúcstechnika” durrogása és hangja ugyan hiányzott, de a mezőny sokkal kiegyensúlyozottabb lett, és amilyen tempót az élen autózók diktáltak, még a látványra sem lehetett panasz.

Mihályi Csaba

Bucskó, Bencze, Kovács-barna, Bartha

„Tomit nagyon sajnálom, ez a győzelem járt volna neki” – mondta Asi a célban, akinek pedig lett volna mit ünnepelnie, hiszen ő nyerte az Országos Rali Bajnokság első futamát. De kétségtelen tény, hogy a Turi-Perce páros megérdemelte volna a győzelmet. Az első gyorsaságitól egészen az utolsó előttiig ők álltak a szezonnyitó Eger Rali abszolút első helyén. A győzelem már szinte biztos volt a 2004-es magyar bajnok számára, aki a 2007-es Duna Rali után végezhetett volna újra az első helyen. Turi nem is kockáztatott. Egy murvakihordáson azonban megindult a Mitsubishi és már borultak is. A szerencsétlenségükben annyi szerencsésük volt, hogy

az autó talpra esett és viszonylag gyorsan folytatni tudták a versenyt. A 15 másodperces előnyükből azonban 26 másodperc hátrány lett és „csak” másodikok lettek. A győzelem az utolsó pillanatban hullott az Asi-Pikó páros ölében, akik szintén egy N csoportos Mitsubishi Lancerral versenyeztek. A zirci pilóta az első napon több apró problémával küzdött (a váltórudazat szétesésétől a rosszul felrakott lámpasorig), de Turi teljesítményét ő is elismerte. Miután az élen két Mitsubishi végzett, arra a kérdésre is megkaptuk a választ, hogy Magyarországon az N-es autókkal verhetők a Szuper-2000-esek. Bár sokan felhívták

a figyelmet arra, hogy az egri pályáknak volt a legnagyobb az átlagsebességük, ahol az N-es Mitsubishi 220 feletti tempót is tudtak autózni, míg a Szuper-2000-esek 170 körül leszabályozottnak. A következő versenyeken pedig kevésbé lesznek ilyen előnyben... A legjobb Szuper-2000-es autóval versenyző páros, az ifj. Tóth-Tagai duó a harmadik helyen végzett. A hétszeres magyar bajnok három év kihagyás után tért vissza a teljes magyar bajnokságba, és bizony újra meg kellett tanulnia a speciális hazai viszonyokat, a murvakihordásos kanyarokat, ahol az aszfaltos verseny ellenére néha inkább murvásnak tűnnek a pályák.

A tavaly még Peugeot 307 WRC-vel versenyző Turán-Zsiros kettős szerezte meg a negyedik helyet egy N-es Mitsubishi Lancerral. Turánt meglepte, hogy egyből versenyképes volt a számára teljesen új autóval. Bár azért azt elmondta, hogy még nagyon WRC-sen vezetett, és sem a féktávokat, sem a kanyarsebességet nem sikerült teljesen átültetnie az autóra. Az Eger Rali nem csak a magyar, de a szlovák bajnokságnak is a nyitó futama volt, ahol Magyarországgal ellentétben még mehetnek WRC-k. Négy ilyen autó is érkezett a szomszéd bajnoksággal, de nem sok vizet zavartak. A legeredményesebb az ifj. Béres-Müller páros lett,





A Historic mezőnyében Egerben nem történt meglepetés, a tavalyi bajnok Fordot senki nem volt képes legyőzni

akik egy öskövület Skoda Octavia WRC-vel álltak rajthoz, amely már a rajtnál több seb-
ből is verezett, és csak kis Béres ultra tehet-
ségének köszönhető, hogy az ötödik helyet
meg tudta szerezni vele, amivel a szlovák
értékelést is megnyerte.
Magyar értékelésben az ötödik helyet
a Hadik–Juhász páros zsebelte be
Subaruval, akik az N-es bajnoki cím védői,
és a szlovák bajnokságban is érdekeltek,
ahol másodikkok lettek. A magyar hatod-
dik, és az összetett hetedik helyen az



Nem egy normál szervíz, amire Turi autójának szüksége volt az utolsó szakaszt követően



Osváth–Farnadi kettős végzett Mitsubishi-vel. A nyolcadik, kilencedik helyen két Szuper-2000-es autó futott célba. A lengyel Grzyb–Zawada kettős egytized másodperccel előzte meg a magyar bajnoki cím védőjét, a Herczig–Baranyai kettőt. Herczigék két defekttel is kaptak a verseny elején, ami megpecsételte a sorsukat, így hiába nyertek öt gyorsaságit is, a ma-

gyar értékelésben csak hetedikiek lettek. A legjobb kétkerékűhajtású autóval versenyző páros a Bútor–Holczér duó lett Citroën C2 S1600-ossal, akik magyar értékelésben a II. helyet szerezték meg és magabiztosan nyerték a Szuper-1600-as értékelést. Új kategóriában mutatkozott be a Pálincás–Bagaméri kettős, akik tavalyi S1600-as VW-jüket egy R3-as Honda Civicre cserél-

ték, és az A7 élén végeztek. Pálincás olyan régen ült már kategória-elsőségre esélyes autóban, hogy nem is tudta megmondani, mikor vihetett haza utoljára győzelmi serleget. Pálincásék a második legjobb kétkerékűhajtású páros lettek, megelőzve a Szuper-1600 második helyezettjét, a Baracsakai–Demjén párost, a kicsit már koros Suzuki Ignisszel.



MAXIMUM kedvezmény!
MINIMUM ár!

Az AV Planetnél!



autohifi - digifényképező - CD/DVD erősítő - hangfal - hazimozirendszer hifi - mp3 lejátszó - navigáció projektor televízió - videokamera - háztartási gép



Az N2 ezúttal teljes egészében Suzuki Swift Kupa lett. A győzelmet a Demjén–Schweighardt páros szerezte meg, a Hoffer–Vas és a Drávucz–Zsiga kettősök előtt. Demjén Martin becsületére legyen mondva, hogy jó pár magasabb kategóriában versenyző autót is legyőzött.

Két defekttel és két féltengelytöréssel kezdte a versenyt a Hibján–Szurovczak páros Ford Fiestájukkal, amivel rögtön három perc hátrányba kerültek, de végül innen is sikerült megnyerniük az N3-as értékelést. A Bíró–Kiss páros az utolsó pillanatban vette át a második helyet az első osztályban újonc Kádár–Békési kettőstől, akinek a BMW-jében az elektronika az utolsó előtti szakaszon többször is tiltott, és végül lettek harmadikok.

Nagy sikert aratott a közönség körében az idén bevezetett S csoport, ahol többek között az abszolút bajnokságból kitiltott A8-as autók is mehetnek. Az itteni értékelését

A7-ben a Kurtos–Kürti duó lett a második Opel Astrával, legyőzve a Hozmann–Kertész duó Renault Clióját. A tavalyi bajnok Kóváry–Tóth kettős Renault-ja a katalizátor fojtogató hatása miatt nem működött, de Barna sem volt kellőképpen bemelegítve, így csak az A7 hatodik helyén értek célba.

WRC-k és az A8-as autók kilitásával az A csoport gyakorlatilag kétkerékűsítésű kupává módosult, ami nagyon érdekesen alakult. Az első három helyen a már említett Bútor, Pálincás és Baracska végzett. A negyedik helyet azonban már a legjobb A6-os versenyző szerezte meg, ami annál is nagyobb szó, mert a Magyar–Budai

kettős Suzuki Swiftje nem is teljesen A6-os autó. Magyar Miksi mindenestre a tavalyi N2-es bajnoki címe után az A6-ban is győzelemmel mutatkozott be. A6-ban mindössze három páros ért célba, a második helyet a Bakó–Gyöngy, a harmadikat pedig a Dékány–Hegede páros zsebelte be, mindketten Citroën C2-vel.



Janika és a Peugeot jól versenyzett, de a következő futamokra további javulás is várható

Fent a gumi- és felngyilkos pálya egyik áldozata, Balogh Jani, lent a tavalyi bajnok Hadik András



MAXIMUM kedvezmény! MINIMUM ár!

Az AV Planetnél!

-30%

-35%

autohifi - digifénykepezo - CD/DVD erosito - hangfal - hazimozirendszer hifi - mp3 lejatszo - navigacio projektor televizio - videokamera - haztartasi gep

A Vanilin Kft.
a Kazár-Szőke páros és a Full-Gas Racing Team kiemelt partnere

VERSENYZŐK MONDTÁK

„Menya” – Fodor Géza (Mitsubishi Lancer EVO IX): „Visszacúsztunk egy kicsit, az utolsó gyorsan azt gondoltam, hogy Pethő Pisti nem fog már próbálkozni, de keményen átnyomta, így elének került. Mindenképpen szeretnénk volna célba érni, az autóban sem akartunk kárt tenni, a tízbe terveztük magunkat, sikerült, aminek örülünk, de a következő versenyre jobban felkészülünk!”

Magyar Miklós – Budai Annamária (Suzuki Swift Sport): „Az első versenyünk volt A6-ban, jóval hangosabb az autó, és remélem Miskolcra erősebb lesz. A szabályok miatt itt sosem lehet egy komoly A6-os autónk a fék és a váltó miatt. Örülünk az eredménynek.”

Kádár Attila – Békési Gabriella (BMW I20D): „Az első részen nagyon jól teljesítettünk, hibátlan volt. Sajnos az utolsó előtti gyorsan a motorelektronika vérszűzemmódba kapcsol, és innentől kezdve lassan tudtunk haladni. Háromszor kellett megállnunk, és újraindítani az autót. Az első nap viszont tökéletes volt, ezzel elégedett is vagyok.”

Tábori Ákos – Gódor Barnabás (Suzuki Swift S1600): „Szombaton nagyon óvatosan kezdtünk, később fokozatosan javultunk, és gyorsultunk minden szakaszon. Vasárnap egész jól megismertük az autónkat is és a pályákat is. Nekünk inkább a hosszabb szakaszok tetszettek, ott tudtunk igazán kibontakozni.”

Budavári Zoltán – Kecskeméti Balázs (Mitsubishi Lancer Evo VIII): „Nekünk a verseny munkás volt, mert kipróbáltunk egy új gumi márkát. Emiatt négy defektünk volt. Ezt leszámítva a kategória és a csoport helyezésünk is harmadik lett.”

Kuncz Dezső (Honda Civic VTi) R2: „Ahhhoz képest, hogy az első körben abszolút elsők voltunk és 11 másodperccel vezetünk, az ötödik szakaszon elkezdett ledadogni az autó, és Norbi megelőzött minket. Ezek után már csak arra törekedtünk, hogy a második helyet megtartsuk!”

Berta László- Császár László (Citroen Saxo) R2: „Nagyon nehéz verseny volt, megpróbáltunk vigyázni a bérautóra, amit Bakó László nagyon jól felkészített. Bízunk benne, hogy a végén jó eredményre végzünk, és szerencsére sikerült!”

a Matics–Viczena páros nyerte Evo VII-es Mitsubishihival, a Szijj–Nyírfás kettős A-s Evo VI-osa és a Budavári–Kecskeméti Evo VIII-asa előtt. Az S1-ben, a Ladák külön versenyében az első osztályban újonc Fogasy–Szabó duó bizonyult a legjobbnak, a Szolyka–Jánosa kettős előtt. Utóbbiak már annyiszor estek ki műszaki hiba miatt, hogy maga a célba érkezés is felért egy tudományos-fantasztikus történettel. A legjobb A-s Zsigulival a Molnár–Szepesi



duó futott be a harmadik helyen. A historic bajnokság mindkét futamát a Wirtmann–Schneer páros nyerte Mkl-es Ford Escorttal. A szombati értékelésben a Varga–Keresztes duó lett a második VW Sciroccóval, míg a Varga–Varga páros a harmadik 2101-es Ladájukkal. Vasárnap a histo-



ric külön versenyt futott, amelyben Wirtmannék mögött a szombaton váltóhiba miatt kiesett Nagy-Tóth duó lett a második VW Golfal, a Varga–Keresztes duó a harmadik, míg a Varga–Varga kettős a negyedik. Az Országos Rali Bajnokság következő futamát Miskolcon rendezik április 23-24. között.

SZÓL A RÁDIÓ



A tavalyi esztendőben már több helyszínen is profitálhattak a rajongók

a Rallye Rádió munkájából, hiszen az éteren keresztül villámgyorsan eljutottak a hírek a szakaszok mellett várakozó nézőkhöz. Interjúk, helyzetjelentések, eredmények – és a szünetekben egy kis zene szórakoztatta a hallgatókat, és a kezdeményezés szerencsére idén is folytatódik. Egerben fantasztikus adást produkált a stáb, így nem meglepő, hogy Miskolc környékén is érdemes lesz ráhangolódni a Rallye Rádió frekvenciájára.



Az első osztály abszolút végeredménye

1. Asi-Pikó Zsuzsa	Mitsubishi Lancer Evo IX	1:16:53,6
2. Turi Tamás-Percze Nándor	Mitsubishi Lancer Evo IX	1:17:19,3
3. ifj. Tóth János-Tagai Róbert	Peugeot 207 S2000	1:17:33,6
4. Turán Frigyes-Zsiros Gábor	Mitsubishi Lancer Evo IX	1:17:44,4
5. ifj. Béres József-Müller Róbert (SK)	Skoda Octavia WRC	1:18:04,7
6. Hadik András-Juhász István	Subaru Impreza N12	1:18:11,6
7. Osváth Péter-Farnadi Ágnes	Mitsubishi Lancer Evo IX	1:18:37,1
8. Grzegorz Grzyb-Przemyslaw Zawada (PL)	Skoda Fabia S2000	1:18:57,7
9. Herczig Norbert-Baranyai László	Skoda Fabia S2000	1:18:57,8
10. Pethő István-Bacigál Igor	Mitsubishi Lancer Evo IX	1:19:08,6

A másodosztály abszolút végeredménye

Bereczky Norbert-Kozma László	Honda Civic VTi	48:27,0
Kuncz Dezső-Kemény Zsolt	Honda Civic VTi	49:10,6
Popovics László-Wágner Attila	Peugeot 306 S16	49:50,0

Új, kartonsérült és szépséghibás műszaki termékek akár **40-60%** kedvezménnyel!



Electro Best
Műszaki üzlet
1152 Budapest,
Szentmihályi út 171
(China Mart G01-G02)
Tel: 06 30 934 7647

RALLYHEART.HU
Információk első kézből!





VISSZATÉRŐ

Janika első 2010-es futamán dobogóra tudott állni

Ifjabb Tóth János és Tagai Róbert hét hónap kihagyás után ült újra versenyautóba, s még hosszabb idő után vágott neki újra komplett magyar bajnoki sorozatnak. A visszatérés jól sikerült.

Peugeot-Total Hungária Rally Team



A hosszú pihenő után nagyon motiváltak voltak a fiúk – elsősorban azt szeretnék volna megmutatni, hogy a Super2000-es versenyautókkal is lehet igazán látványosan közlekedni, s ez sikerült is. Más kérdés, hogy az ideényitő Start Autó Eger-rali szombati

három pályája közül kettő inkább az N-csoportos autóknak felelt meg, mivel azoknak nagyobb a végsebessége. De ne szaladjunk ennyire előre! A szombati versenynapra nyolc gyorsasági szakaszt írtak elő a szervezők, s a Peugeot

Total Hungária Rally Team párosa a harmadik helyről várta a záró napot. „Az első kör sem volt rossz, de a másodikra tovább gyorsultunk, mert javítottunk a futómű beállításán. A szubai szakasz utolsó három kilométere rendkívül defektveszélyes, de annyira sűrű a mezőny, hogy nem lehet mérlegelni, nincs idő óvatkoskodni. Nem is tettük, ennek megfelelően kaptunk egy lassú defektet, ám nem hiszem, hogy túl sok időt veszítettünk miatta, szinte egyáltalán nem is éreztük a pályán” – mondta a hétszeres abszolút bajnok Peugeot-pilóta. S hogy ő hogyan talált vissza a hazai pályákra? „Újra meg kell szokni, hogy itthon felhordásosak, koszosak az utak, rá kell érezni, mert egészen más ritmust kell diktálni ilyen körül-

mények között. Gyakran be kell nézni a kanyarokba már előre, nehogy baj legyen. A pályák amúgy nem ismeretlenek, versenyeztem már rajtuk. Nem is ezzel volt a gond, hanem azzal, hogy a hosszú egyenesekben sokat kapunk az N-csoportos autóktól. Számítottam rá, hogy így lesz, és arra is, hogy az erdei szakaszon meg mi leszünk a gyorsabbak, csak azt nem tudtuk mekkorák lesznek a különbségek, és a pályák közül hány fekszik majd a mi autóknak, hány az N-eseknek. A maiak közül kettő-egy volt az arány – sajnos nem a mi autónk javára. De nincs baj, felkészültünk rá, hogy Egerben esetleg így lesz, és egyébként is, hosszú még a verseny...!” – mondta ifjabb Tóth, majd hozzátette, egyre jobban élvezi a küzdelmet, ahogy folyamatosan veszi fel újra a versenytempót, és hoz ki egyre többet a 207 S2000-esből.

Másnapra aztán kiderült, mire volt elég ez a teljesítmény. „Ha a verseny elején felajánlják, hogy ezeken a hosszú egyenesekkel teletűzdelt pályákon harmadikok leszünk, biztosan aláírom. Persze, akkor lennének tökéletesen elégedettek, ha nyertünk volna, és Jani mellett ez nem teljesíthetetlen cél, remélem már a következő futamon a végső győzelemért küzdhetünk” – mondta Tagai Róbert, aki azt is elárulta: nehéz volt a vasárnapi nap. Az első osztályúak előtt ugyanis elment a rali túra mezőnye, úgyhogy elég sok volt a murvás

felhordás az aszfalton, ami csúszóssá tette az utakat, s rizikóssá az improvizálást. „Az utolsó szakaszon jól rájlesztettünk saját magunkra: teligázni megcsúsztunk, s a Peugeot egy kicsit lelógott az útról. Megindultunk a bokrok irányába, de szerencsére elég széles volt az út, s Jani összeszedte az autót. A következő néhány pillanatban nagy volt a csend a kocsiiban, de alig volt idő felocsúdni, hiszen jött a következő kanyar, s nekünk sietnünk kellett...” – vázolta a helyzetet a navigátor.

Ifjabb Tóth a verseny végére végül meg tudta tartani a harmadik pozícióját, pedig ketten is üldözőbe vették. Az egyik a címvédő Herczig Norbert volt (aki egy defekt miatt elveszítette az esélyét a harcra), a másik pedig Turán Frigyes, aki bár elszántan támadott, végül nem érte utol a Peugeot-pilótát.

„Nagyon sűrű a mezőny, de erre számítottunk, mint hogy arra is, hogy hatalmas lesz a pozícióharc. A beállításokat próbálgattuk a hazai pályákra, s volt hogy jó, máskor meg rossz irányba változtattunk, ehhez is vissza kell még szokni. Kiváló verseny volt, s azt a tanulságot hozta, hogy nem szabad hibázni. Ami minket illet, szerintem valamennyit tudunk még gyorsulni, s kell is, hiszen a riválisok nagyon erősek és nem tréfálnak... Legközelebb remélem már a győzelemért tudunk küzdeni, hiszen azok a pályák technikásabbak, jobban fekszenek majd az autóknak...” – mondta ifjabb Tóth, utalva a négy hét múlva tartandó miskolci viadalra. Annak a versenynek az lesz az érdekessége, hogy éjszakai gyorsaságik is színesítik a programot.

A szerencsés szurkolók minden versenyen megnézhetik, hogyan terelgeti Janika a Peugeot S2000-est



VISSZAVÁRTÁK

Ezt bizonyították a szurkolók a szervizparkban, ezt az autogramkérők, s ezt a ralirajongók a pályák szélén, akik nagyon örültek, hogy újra láthatják. Pontosabban, hogy újra hazai pályákon láthatják. „No nézd csak, hát ez meg Janika! Még mindig milyen szépen rajtol ez a gyerek” – bökte oldalba a komáját egy idősebb férfi az egerbaktai rajtban, s azonnál el is kezdtek sztorizgatni a régi szép időről. Amikor még szinte gyerek volt, s leiskolázta a nagy nevet. Nos, azóta eltelt néhány év: ifjabb Tóth János már rutinos pilótának számít, arról nem beszélve, hogy hétszeres bajnok.



EZ CSAK A KEZDET

2009 bajnoka elégedett, de Miskolcon előrébb lépne

A tavalyi bajnok Hadik András és Juhász István N12-es Subaruikkal a szezonnyitó Eger Rali abszolút ötödik helyén zártak. András optimista, és reméli, hogy a miskolci futamon eredményesebbek lesznek.

Pájer Ani

Buczkó Andor



és ez a futam oda is számított, így most nem használhattuk ezt az üzemanyagot – a következő magyar bajnoknál viszont már azzal megyünk, és remélem, akkor már nem leszünk hátrányban a többiekhez képest.

– **Annak, hogy több bajnokság is végigment a pályákon, mennyire éreztétek előnyét, vagy hátrányát?**

– Talán másnap kicsit koszosabbak voltak a pályák, lévén a túra végigment rajta már kétszer, de annyira nem volt extra, hiszen Magyarországon már hozzászoktunk a felhordós pályákhoz – a pályalevágás nem egy új dolog...

– **Elkezdtek már a felkészülést a következő futamra?**

– Igen, tesztet is tervezünk, főleg, mert mi magunk is miskolciak vagyunk, és mivel a verseny hazai lesz, jó lenne szép eredménnyel zárni.

valahogy jobban szeretem, mint amilyen a szuhai volt. Az ilyeneket sokkal inkább ralis pályának tartom: nem túl tempósak, de nagyon technikásak. De persze megbirkózunk a többivel is...

– **Az eredménnyel mennyire vagy megelégedve?**

– Szerettem volna második nap egy kicsit előrébb lépni, de egyszerűen nem tudtam gyorsabb lenni a többieknél, úgyhogy be kellett érniünk ezzel a hellyel – sőt, Herczig Norbiék pechje a mi szerencsénk volt, mert előrébb kerültek. Az igazság az is hozzátartozik, hogy itthon lehet bioetanolt használni, és azzal valamennyivel erősebb a mi autónk. De mivel a szlovák bajnokságban is indulok,



– **Az egri futamnak sikerült száz százalékos autóval nekivágni, vagy van még, ami hiányzik a kocsiból?**

– Az autó alapvetően fel lett készítve, és már eleve sem volt

rossz állapotban. Sikerült tesztelnünk is a futam előtt, ennek ellenére a versenyen rájöttünk, hogy pár beállítást még ki kell tapasztalnunk. Ezért kéne sokat tesztelnünk, de persze erre nem mindig van idő, ám igyekszünk minél többet, mert ha fel akarjuk venni a többiekkel a versenyt, akkor muszáj.

– **Például mit?**

– A futóművet és a hajtásprogramot mindenképpen kell majd még próbálgatnunk idén, hogy egy kicsit gyorsabban tudjunk menni – a tempós részekben nem tudtam igazán úgy menni, ahogy szerettem volna, de szerintem a következő versenyre kiköszörüljük ezt a csorbát. De műszakilag teljesen rendben voltunk egész hétvégén.

– **Mindent összevetve, hogy érezted magad a versenyen?**

– Nagyon tetszett, és nagyon jók voltak a szakaszok: az olyan szűk gyorsaságokat

„Felemás volt a verseny, hiszen a nehézségek után a végére nagyon jól klappolt minden. Azt hiszem, hogy néhány embert sikerült meglepnünk a mutatóvanyunkkal. A 3. gyors volt minden tekintetben a mumusunk: itt kapott defektet Botka, akinek mentünk egy kicsit a porában, majd lehúzódtok, és leelőztük. Később ugyanitt csúszunk le az útról... de hát ez a rali, ezért is szeretjük! No meg másnak is volt bőven gondolja, baja. A verseny másnapján viszont mondhatni új versenynek vágunk neki. Más gumival versenyeztünk vasárnap, és bizony ez a tény mindent megváltoztatott. Ráérettünk a dologra. Tény az is, hogy nem volt könnyű navigálni, ugyanis az Asiéhoz hasonló, részletes leírásból megyünk ettől az évtől. Összességében nagyon jó hangulatú ralin vagyunk túl, nincs miért szégyenkeznünk, és ismerjük a hibáinkat” – összegezte a tapasztalatokat a csapat navigátora. *További információk: www.kazarmiki.hu*

ÖNBIZALOMNÖVELŐK

Full-Gas Racing Team: Az első bajnoki futam

A Kazár Miklós-Szöke Tamás kettős újoncként több top-pilótát is megelőzve a 13. helyen zárta az Eger Ralit.

Full-Gas

Bencze, Buczkó



ám sajnos végig nem volt normális hajtásunk. Nem is értettem az elején, hogy a lassítók előtt, meg a szűk részekben miért nem olyan az autó viselkedése, mint a széles helyeken. Előfordult, hogy én hibáztam, volt defektünk, de versenyzőtársunk mögött is veszítettünk időt. Túl nagy hiányérzet nincs bennem, mert a vasárnap kifejezetten jól sikerült. Sokat gyorsultunk, és egálokat mentünk olyan pilótákkal, akik az élmezőnyhöz tartoznak, akikre odafigyelünk. Tomi a részletes itinerből jól teljesített, nagyon rendben volt a produkciója. Ugyanakkor nagyon sokat kell még tanulnunk, kell még nekünk a rutin azért, hogy még eredményesebbek legyünk. Ha ez így lesz, akkor nem vágyalom az, hogy az idén még a dobogóra is felálljunk!” – nyilatkozta a versenyző.

A Full-Gas kettőse ebben a felállásban élete első komoly bajnoki futamát teljesítette. A versenyt követően a pilóta és a navigátor egyaránt elégedetten nyilatkozott. „Sok hibával versenyeztünk a hétvégén, ám ennek ellenére óriási önbizalmat adott az egri verseny. Azt sajnálom leginkább, hogy nem egy évvel korábban ültem át a kormány mögé. Úgy érzem, hogy jól kezdtünk,



KÖZÖS NYITÁNY

A rali-túra mezőnye is Egerben kezdte az évet

Sikerrel zárult a Grepton Rali-Túra Bajnokság idei első futama, amelynek Eger városa és környéke adott otthont, méghozzá rangos körítés, a Valvoline Start Autó Rallye Eger keretei között.

Juhász Veronika

Dankó Éva, Montovay Tibor

harmadik leggyorsabb időt pedig a Berényi-Pap duónak sikerült autózni.

A H2-es géposztályban – első pillanatban számukra is meglepetésként – a Lolé-Máthé kettős állhatott a dobogó legfelső fokára. A H1-es kategóriában a Szabó-Nagy páros diadalmaskodott, akiknek az egri helyszín hazai pályának számított. Az N3-as kategóriában – igaz, nem sok induló volt, de az igyekezet annál nagyobb – a Gyarmati-Szilassy páros büszkélkedhetett az első hellyel. Az N2-es



Az Egerben harcoló „nagyok” első és a másodosztályához a nézők nagy öröme az RTE mezőnye is becsatlakozhatott

Még az időjárás is kedvezően alakult, így a nézők vasárnap verőfényes napsütésben lehettek szemtanúi egy nagyon jól szervezett, pörgős és izgalmas versenynek. Három gyorsasági szakaszt kellett teljesíteniük a nevezőknek: a Szarvaskő-Egerbocs; a Bátor-Egerbakta-Sírok és a Tarnaszentmária-Egerszalók közötti útvonalakon haladt a mezőny, amelyeken kétszer kellett végigautózni. A nagy vál-

tozást pedig az jelentette, hogy az elmúlt évekhez képest kevesebb lassító volt a pályákon.

A nap végén az abszolút időket tekintve közel 11 másodperces előnnyel került élre a bajnoki címét védő Végh-Balog páros, akik ezzel a H3-as kategória legnagyobb kupáját is megszerezték. Az abszolút kategóriában a dobogó második fokán a Nagy-Nagy testvérpár állhatott, az utánuk következő

osztály leggyorsabbja a Pádár-Bálint kettős lett. Az N1-ben elég szoros volt a verseny, de végül a Tóth-Csizmadia összetételű alakulatnak sikerült megszereznie a legnagyobb serleget. Az A3-as géposztályban a legelőkelőbb helyen a Mihály-Mihály testvérpár végzett, az A2-ben pedig a Nyilas-Novák kettős bizonyult a leggyorsabbnak. Végül a Trabantok csatáját (az A1-ben) a Mészáros-Chrén páros nyerte meg.



BOLDOGAN A CÉLBAN

Sikerrel teljesítette a szezonnyitó versenyt a Makita Racing Team

Nagyszerűen sikerült az évadnyitó futam Ősz Lászlónak és Domonkos Lászlónak, a csapat tökéletesen elégedett az Eger környékén nyújtott teljesítménnyel.

Makita Racing Sajtó

„Nagyon szép hétvégét töltöttünk Eger városában. Sajnos az idő kicsit változékony volt, de elkerültek minket az esők. Az autónkban a hétvégén egy széria motor dolgozott, mivel az A-s erőforrás nem készült el időben. A verseny az általunk kedvelt egri pályákon nagyon gördülékenyen és várakozás nélkül zajlott. Hamar célba értünk és sikerült megnyernünk az M csoportot, amit a rendezők egy nagy kupával jutalmaztak. A pályák állapota is kiváló volt, látszott, hogy a szervezők sokat foglalkoztak azzal, hogy versenyzésre alkalmas legyen” – nyilatkozta Ősz László, a Mitsubishi Evo VIII Gr. A gazdája. Az EVO VI Gr. A-s Lancer tulajdonosa, Domonkos László egyetértett csapattársával. „Az időjárás kegyes volt a mezőnyhöz és vasárnap sem érkezett meg az előre jelzett csapadék. Erős mezőny vágott neki a versenynek, 18 Mitsubishi és 6 M3-as BMW szállt harcba az abszolút helyezése-

kért. Kíváncsian vártuk, hol helyezkedünk el a mezőnyben, és mivel az első gyorsan még kicsit tapogatóztunk, a 12. idővel nyitottunk. A második már jobban ment sokkal, csak teljesen elmelegedett a puha gumi a gyors végére, és a fék is elfogyott. A második kör előtt az abszolút 8-ik helyen álltunk 2, illetve 4 másodpercre lemaradva ifj. Kiss Lászlótól és Pintér Lacitól. Előre közepes gumikat tettünk fel, ami jó döntésnek bizonyult,

és féket is cseréltük, így sokkal bátrabb féktávokat tudtam venni. Az öndítonk viszont tönkrement, én pedig lefurdattam az egyik rajt előtt, így navigátoromnak kellett betolni az autót, ami miatt 10 mp-el később tudtunk elrajtolni. Pintér Laciék végül kiestek, viszont ifj. Kisséket így nem tudtuk megszorítani. Az autóban nagyon jó volt az összhang, Kristóf a navigátorpróbáló Bátor-Sírok gyorsaságán is hiba nélkül, jó ritmusban diktálta a kanyarokat. Végül az abszolút 7. helyen végeztünk, 0,9 mp-el Berczkiék előtt, amivel elégedettek vagyunk, de látjuk, hogy nekünk és az autónknak is sokat kell még gyorsulnunk a dobogós helyezésekért. Külön köszönetet a szervizcsapatnak, akik két nap nem alvás után, az utolsó éjszakát is végigdolgozva, minden probléma ellenére lehetővé tették, hogy elinduljunk a versenyen.”

Az első osztályból igazolt a túrások mezőnyébe a két Makita-Mitsubishi, és nem bánták meg a döntésüket



NÉVADÓ

A Duna Autó nemcsak Autóváros, támogató is egyben

A Duna Autó Zrt. reklámjai mindenhol a szemünk elé kerülnek, s aki ellátogat Óbudára, az autóvárosba, biztosan nem is csalódik a kínálatukban. De ezúttal az autósportban vállalt szerepükről is essen szó...

Bencze András



A benzingöz szerelmesei 2005 óta találkozhatnak az ismert emblémával a hazai versenyeken. A kérdés sokakban felmerül, és talán jogos is: a reklámozás az autósportban mennyire kifizetődő egy cég számára? A válasz igen egyszerű. A magyar autósport nagyjából egy milliárd forint reklámértéket képvisel. Ez köszönhető a televíziós összefoglalóknak és a különböző újságok, magazinok és nem utolsósorban az internetes hírközléseknek. Ez persze egy speciális szegmens, de pont az a cég, amely autókat forgalmaz, annak

a legfontosabb az autósokhoz szólni. A vállalat öt évvel ezelőtt, több kisebb céget átvett és tapasztalt vezetővel, munkatársaival felépítették az autóvárost. Húsz év értékesítési tapasztalattal és több mint 38 000 új gépjármű-értékesítéssel a hátuk mögött, ma már piacvezetőnek számítanak. 2008 év végétől, az érezhető válság, a cégnek is okozott nehézségeket, de sem a szolgáltatások színvonalán, sem pedig a munkatársak életkörülményein nem spóroltak. Nem voltak tömeges elbocsátások és az autósportban való elkötelezettségüket sem változtatták meg. Sőt, azt a stratégiát választották, hogy a reklámkeretüket a hatékony hirdetések területén megnövelték. Ebben persze nagy szerepet játszott, hogy a Magyar Nemzeti Autósport Szövetség képviseletében a TR Sportiroda Kft., amellyel a vállalkozás régi kapcsolat ápol, segítséget nyújtott az egész marketing koncepció kidolgozásában.



Az eredmény ma már önmagáért beszél. A gyorsasági autósport fő támogatását, kiterjesztették a rallycross és az autocross felé is. A bajnokságok 2010-ben a Duna Autó nevet fogják viselni. S, hogy ez mit is jelent ma a szakágaknak? A legfontosabb területen, a média költségek kifizetésével ad segítséget. A laikus szemlélődő nem is gondolja, hogy egy-egy műsor vagy sajtóhírdetés micsoda összegeket emészt fel. Ellenben, ha erre nem áldoznak a szakágak, abban a pillanatban azok a támogatók, akik közvetlenül versenyzőket, csapatokat támogatnak, elfordulnak az autósporttól. A szakágak vezetői ezt igen jól látták és nagyon gyorsan meg is állapodtak a sportirodával. Mint megtudtuk, a TR Sportiroda további segítségeket ígér, de mint a cég vezetője, Gyuricza Péter mondta: „A válságnak meg kell várni a tényleges végét”. Mindaddig azonban, örülve a Duna Autó Zrt. áldozatvállalásának, bízunk benne, hogy az ország gazdasága jobb állapotba kerül és akkor ez a néhány sikertörténet, meghozza a kedvet más vállalatok számára is, hogy befektessen a magyar autósportba.

SIKEREK VERSENYE

Jól kezdődött az év a Bakó-Gyöngy párosnak

A 2010-es bajnokságnak új autóval vágott neki Bakó László és Gyöngy Imre, akik most saját szavaikkal mondják el, milyen tapasztalatokat szereztek a Citroën C2R2-vel.

TDH, Bencze



„A verseny előtti hetekben hosszas alku-doizást követően sikerült megállapodni egy Citroën C2R2 típusú versenyautóra. Az utolsó utáni pillanatban került hozzánk az autó, ráadásul elég sok idő, no meg még több idegkeskedés után tudtuk csak hadirendbe állítani a kicsit viseletes vasat. Sem motorikusan, sem mechanikusan nem volt vele semmi probléma, de szerettük volna, ha a megjelenése tükrözi az általunk elképzeltet.

Sajnos, ahogy az lenni szokott, csak a verseny előtti héten sikerült kipróbálni az autót, amellyel mindössze egy 20 km-es tesztet tudtunk menni. Ez arra volt jó, hogy meg tudjuk, hol van benne a pedál és a kormány, valamint megnézzünk, hogy tényleg minden rendben van-e az autóval. Többet szerettünk volna menni, de sajnos csak ennyire futotta az időből, mert a csapat másik két autójával is volt munka, amelyek szintén szerepeltek a hétvégén. A tavalyi autónkat a másodosztályban, a másik Saxókat pedig a ralitúra mezőnyében lehetett felfedezni. A nem kis szervezőmunkának köszönhetően végül sikerült mindhárom Citroënt elindítani a versenyen. A magunk részéről próbáltunk a lehető legjobban a C2R2-re koncentrálni, szerettük volna, ha már az első versenyen meg tudjuk mutatni, miért is döntöttünk a francia márka mellett. Az egri hangulatra jellemző, hogy sokan drukolnak a pilótáknak, a lelkes szurkolók az Eger Ralin már megszokott Dobó-téri megnyitón lelkesen bíztattak mindenkit, és ez nem volt kis dolog, mert mindig nagyon sokan voltak. Egy versenyzőnek ilyenkor élmény átutózni az emberfal ölelésében, és látni azt, hogy még mindig kedvelt sport a rali...

Szombat reggel már másra sem tudtunk koncentrálni, csak a rajtra. Jól is tettük, hiszen rögtön sikerült megnyerni az első gyorsasági szakaszt, és ez hozott egy kis önbizalmat is magunknak. A szuhai gyorsaságról sajnos nem sikerült jól letalálni, de ezt elmondhatjuk a következő szakasról is, amely mindig mindig lesz a számunkra, nem igazán kedveljük.

tek a többiek. A szervizben aztán orvosolva lett a probléma, és utólag elmondhatjuk, hogy ez volt az egyetlen olyan gondunk a verseny alatt, amely hátráltatott minket. A vasárnapi szakaszokra már egészen jól viselkedett a kocsi a kanyarokban, így sikerült feltornáznunk magunkat a kategória 2. helyére és az abszolút értékelés 33. pozíciójába, ami kezdésnek nem is olyan rossz... A verseny még tanulófutamnak számított nekünk, hiszen az új kocsi teljesen más, mint a tavalyi Citroënünk, és sok mindenben át kell állni, hogy gyorsabbak tudjunk vele lenni a következő versenyeken. Főleg fejben kell talán jobban odafigyelni, és több koncentrációval még többet kihozni a sok tartalékot magában tartó C2-ből. A tavalyi autónk is sikeresen szerepelt



Bakók egyelőre még tanulgatják a C2R2 viselkedését

A harmadik gyorsan a gyors részeken kellett megtapasztalunk, hogy van még mit állítgatni a futóművön, egy-két nem megfelelő csavar-gatás, és nagyon rosszindulatúvá válik az autó. A tempósabb részekben mindig ki akart törni a hátulja és ez okozott kellemetlen pillanatok bent a pályán. A gyors felétől pedig eltört a váltótartó bakunk, amely ennél az autónál elég nagy probléma, hiszen motorfékezésnél a váltó magától felfele váltogatott gázadáskor, pedig visszafele. Így is sikerült azonban befejezni az első kört, de a problémáknak az lett az eredménye, hogy a kategóriánkban megelőz-



a 2. osztályban, hiszen az abszolút értékelés 4. helyén és a kategóriájában a 2. helyen zárta az egri futamot. Soha rosszabb kezdést az idei évre, találkozunk a miskolci éjszakai futamon!”





MOHÁCSI TEREPJÁRÁS

Korda Erik maga mögé utasította a sztárokat

A G4S Terep-rallye Országos Bajnokság első fordulóján Mohácson izgalmban és sárban gazdag hétvégéje volt a 31 autóból álló mezőnynek.

Tereprali.hu

SpeedLight Photo Agency, Tenk László, Kovács-barna Háróly, Baka Bettina

Ragyogó napsütés és nyári idő várta a csapatokat és a nézőket március utolsó hétvégéjén Mohácson, a tereprali magyar bajnokság első futamán. Délután háromtól rendezték az ün-



nepeles rajtceremóniát, ahol dr. Hargitai János országgyűlési képviselő, a Baranya megyei Közgyűlés elnöke, Szekő József Mohács polgármestere, Páva Zsolt, Pécs polgármestere és Kaszné Lebő Zsuzsanna, Mohács alpolgármestere is részt vett, sőt segített a rajtoltatásban.

A 28 autós egység az első napon egy 7 kilométeres prologot teljesített. Az útvonala csak látszólag tűnt egyszerűnek, az itiner józan merőlegesekkel mellett váratlan kanyarok is megcsavarták a mezőny menetét. „Úszott a pálya”,

A quadosok versenyét Fekete nyerte, aki három vetélytársát is maga mögé utasította



az elmúlt hetek esőtlen napjai poros utakat szárítottak, így nehéz volt pályán tartani a járműveket. Kéry Szilveszterék még probléma nélkül startoltak el a prologon, de néhány méter után gondok akadtak az üzemanyag ellátással, aminek következtében kigyulladt az autó, és a páros kénytelen volt befejezni a versenyt. A szombati rajtoltatásnál Bánki Erik, a Parlament Sport- és Turisztikai Bizottságának elnöke, a verseny fővédnöke lengette a magyar zászlót a versenyzők előtt. Mohács mellett Nagynyárád térségében 8:45-kor kezdődött az első szelektív szakasz, ahol 64 kilométeren át szágul-



Az egy héttel korábban Itáliában brillirozó Fazekas Mohácson feje állította az autóját, és nem vizsgáltta, hogy nem ő volt az egyetlen

dott a mezőny. Szalayék után Korda Erik Nissanja haladt át az ellenőrző pontokon. Az első szakaszon még száraz úton autózott mindenki, majd a versenyzők legnagyobb örömeire elkezdtek gyülekezni az esőfelhők, aminek meg is lett az eredménye. A második szelektívet már sárban kezdte a mezőny, így az események is kezdtek felgyorsulni. Fazekas Károly a kijelölt útvonalon haladt, de annyira sáros volt a szakasz, hogy a nyomból

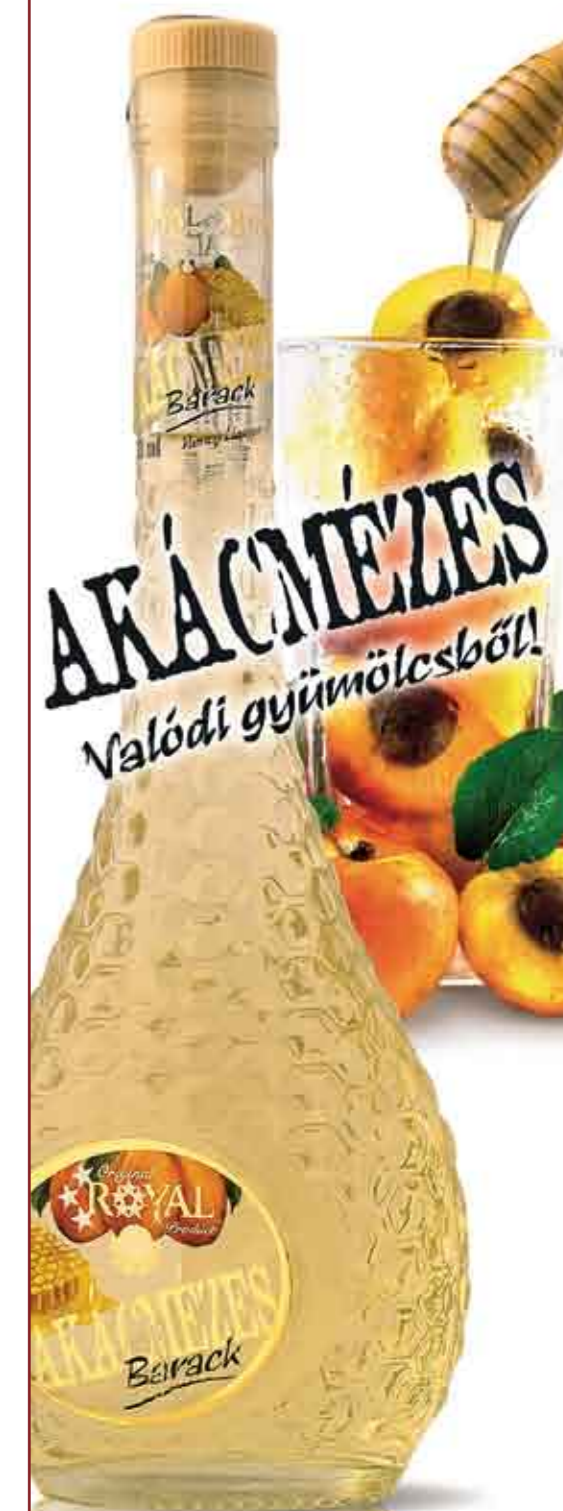
így be kellett vontatni a szervizparkba. A kocsit a kora délutáni órára sikerült kimenteni a sárból, a szerelők azonnal nekiláttak, hogy kijavítsák a meghibásodott kuplungot. Az esti órára sikerült orvosolni a problémát, így Vargáék vasárnap folytathatták a küzdelmet.

Palik László két defekttel zárta a verseny második napját, az idők alapján a harmadik helyről várta a folytatást. Az első szelektívven mindjárt a legelején kénytelenek voltak kereket cserélni, mert a 64 kilométeres táv java még hátra volt. Ezt követően a negyedik szelektívven négy kilométerrel a cél előtt ismét felmondta a szolgálatot az egyik gumi, de akkor már nem álltak neki kicserélni. A szombati nap eredményei valójában csak



nem tudott kilépni, megcsúszott, és tetőre tette a BMW-t. Néhány perces várakozás után a nézők segítségével a páros folytatni tudta a versenyt, de a versenyautó meghibásodott, ezért Fazekas úgy döntött, hogy leadja a menetlevélét és nem folytatta a Mohács Kupát. Palik László kikerülte a tetején álló BMW-t, de Varga Imrénének ez már nem sikerült, be ragadt a sárba. Közben a kuplungja is leégett,

vasárnap délből realizálódtak. A késő éjszakába nyúló GPS ellenőrzések és óvástárgyalások következtében megszületett az ideiglenes eredmény a G4S terep-rallye bajnokság első versenyének második napján, szombaton este. Eszerint az addig vezető Korda Eriket az állítólagos sebességtűllépés miatt visszasorolták a 8. (!) helyre, és rövid ideig hivatalosan Murczin Zsolt került az élre. De ez csak pünkösdi királyság volt, mert a versenybírók részéről korrigálás és módosítás következett, a felügyelőtestület végül a sebességmérő zónák nem pontos GPS koordinátáinak kijelölésére hivatkozva módosította a büntetések mértékét, és visszaállt a valódi erőviszonyokat tükröző sorrend. Vasárnap délelőtt fél 9-kor indult el a me-



INTERWEST
ital nagykereskedés

akacmezes.hu

info@interwest2000.hu



gondokkal küszködtek, pénteken fékhiba, szombaton két defekt hátráltatta őket, csak a negyedik helyet tudták elcsípni. A sok gond ellenére azonban a pályák tetszettek a pilótáknak, és úgy vélte, hogy technikás szakaszok és remek terep volt Mohácson.

A futam ünnepélyes eredményhirdetése délután négy órakor kezdődött, ahol a város és a térség vezetői szintén jelen voltak. Szekó József elmondta, hogy nagyon örülnek a rendezvénynek, igazi különlegességet jelentett a tereprali a városnak. A mohácsiak közül rengetegen kilátogattak a pályák szélére, hogy szurkoljanak a versenyzőknek és a város főterén felállított szervizpark is dugig volt érdeklődőkkel.

Szalay Balázs (balra) annyi nemzetközi siker után idén szeretne magyar bajnok lenni



zóna a szervizparkból, hogy az utolsó előírt három szelektív szakaszt teljesítsék a versenyzők. Murczin Zsolti a második szakaszon beragadt a sárba, és mivel elment az első hajtás a 3D Protóban, nem tudta folytatni a versenyt a mély, dagonyás részek miatt. A páros forfajtott. Lónyai Pál és Garamvölgyi Zoltán Nissanjában vasárnap a második szelektív szakasztól csak a második fokozat volt elérhető, így a páros lassabb tempóban tudott haladni, de így is teljesítették a versenyt és a hetedik helyen értek célba. A versenyt végül – többek között a három szelektív szakaszon elért első helyezés segítségével – Korda Erik és Tóth György szerezte meg a Nissan Pickup-pal. A páros

komolyabb műszaki gond nélkül zárta a G4S Terep-rallye Országos Bajnokság idei első hétvégéjét. Szalay Balázsék műszaki hibák nélkül a tőlük megszokott kitartással versenyeztek, mindez a második helyhez volt elegendő számukra. Porizek Zdenek idén új navigátorral érkezett. Mindketten azt mondták, hogy jók voltak a pályák, izgalmassá tette a küzdelmet, hogy a sáros és a száraz szakaszok folyamatosan követték egymást, így harmadik helyükkel elégedettek voltak. Palik László vasárnap délután elakadt a második szakaszon, de szerencsére hamarosan utánuk megérkezett Bálint Zoltán, aki segített a kommentátoron és kihúzta őket a dagonyából. Ám mivel már az első naptól műszaki

Légeredmény

T1:

1. Korda Erik–Tóth György	04:10:47
2. Szalay Balázs–Bunkoczi László	+00:01:41
3. Porizek Zdenek–Ulehla Zdenek	+00:13:08
4. Palik László–Darázi Gábor	+00:14:55
5. Bálint Zoltán–Marton Dániel	+00:25:20
6. Lukács András–Szegedi Ferenc	+00:39:07
7. Lónyai Pál–Garamvölgyi Zoltán	+01:34:17
8. Morvai Zoltán–Apáthy Zoltán	+02:06:37
9. Várkonyi Andrea–Azurák Csaba	+05:51:12
10. Murczin Zsolt–Bagics Róbert	+06:19:34
11. Benik Balázs–Lukács József	+07:17:39

Sandlander Challenge:

1. Csányi Zoltán–Csányi Márta	05:39:41
2. Géczy Viktor–Janek Milán	+00:13:05
3. Zanyi András–Lizán Balázs	+08:09:06

Challenge Open:

1. Nyeste Róbert–Németh Gábor	05:21:43
2. Rózsa Ferenc–Alibán Dóra	+00:31:54
3. Fenesi József–Erős Gábor	+00:54:00
4. Darj Novak–Robert Ambroz	+01:05:31
5. Bertalan Péter–Kálmán Tamás	+01:33:42
6. Andrej Brumet–Andrej Jereb	+01:39:08
7. Hangodi János–Hangodi Tamás	+08:55:36

Motor–Quad:

1. Fekete László	05:00:50
2. Mészöly Tamás	+00:02:19
3. Hangodi Zoltán	+00:05:40
4. Hodola Richárd	+00:38:53

Drágának találja az új autókat?

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



Kövesdán Kft.
Márkafüggetlen Autókereskedés és Szerviz

1221 Budapest, Hajó u. 1. www.kovesdan.hu
Tel.: 06-1-229-2500 info@kovesdan.hu
Nyitva tartás: H-P: 8:00-18:00 Sz: 9:00-14:00

SZÁZ SZÁZALÉK

Kiválóan szerepelt az Opel Dakar Team a mohácsi szezonnyitón

Az évad első versenyére négy autót is nevezett az Opel Dakar Team: Szalay Balázs mellett a háromszoros ralibajnok Benik Balázs, illetve a TV2 egyik legismertebb arca, Várkonyi Andrea is lehetőséget kapott a bizonyításra, a sztárok mellé pedig a Morvai Zoltán csatlakozott.

Nyúl Eszter



A pénteki prólón a Szalay-Bunkoczi páros azonnal a lovak közé csapott és a pályát 3:36 perc alatt teljesítve első lett. Benik Balázs a hatodik helyen fejezte be nyitányt, pedig egy alkalommal egy hajmeresztő kétkerekezést is belevitt a produkciójába. A másik két egység kicsit hátrébb végzett, a Morvai-Apáthy páros a 11., a Várkonyi-Azurák kettős pedig 13. lett.



A három Opel külsőre hasonló, de a lemez alatti technika nagyon is eltérő

Szombaton négy szakaszt kellett teljesítenie a mezőnynek, melyet két pályára osztottak ki. Az első tökéletesen teljesíthető volt, ott Benik Balázs szerepelt a legjobban, közel másfél percet adott a többieknek. A másodikra azonban leszakadt az ég, és a terep gyakorlatilag sártengerre változott. A nap végére ettől már nagyon küzdelmessé vált a futam és szétszakadt a mezőny. „Nehéz szerepet kaptunk azzal, hogy elsőnek indultunk, hiszen nekünk kellett lejárni a pályát. Az eső szerintem izgalmasá tette a versenyt, bár hátrányba kerültünk a könnyebb autókhoz képest, az Antara ugyanis 2 tonnánál is nehezebb, – összegezte

a tapasztalatait a nap végén Szalay Balázs. A raliból érkezett párosnak is kijutott a szombati élményekből. „Mentünk, ahogy tudtunk, örültünk is neki, de sajnos a harmadik szakaszon az autó felült a sárban. Ottragadtunk, de szerencsére a Sandlander egyik versenyzője kihúzott minket a bajból, amit ezúton is köszönök neki. Forfáitólnunk kell, ennek ellenére nem adjuk fel, holnap megyünk és gyakorlunk tovább, szükségünk van a tanulásra, ha eredményt akarunk elérni” – nyilatkozta a pilóta. Morvaiék is elakadtak a sárban és csak csapattársaik, a TV2-es alakulat tudta őket kirángatni a bajból. A Várkonyi Andrea-Azurák Csaba

páros egyébként a mezőny végéről indult, így az ő feladatuk volt a legnehezebb, hiszen már folyós sártenger várta őket. Andi bátorsága azonban mindent vitt, profikat meghazudtoló módon kisujjból átvitte az Antarát a dagonyán. „Csodával határos módon baki nélkül megúsztuk a saras részt, ráadásul két autót én húztam ki a csávából. Nagyon-nagyon boldog vagyok, hogy beértünk a célba, életem egyik legnehezebb, mégis legizgalmasabb napján vagyok túl” – mesélte boldogan a bemondónó.

Vasárnap két szelektíven összesen hat szakasz megtétele szerepelt a programban, melyek után Szalay Balázs és Bunkoczi László végül a második helyen végzett a Korda Erik-Tóth György páros mögött, a harmadik helyet pedig a cseh Porizek szerezte meg. „Izgalmas volt, ahogy a pálya állapota állandóan változott. A második és harmadik gyorsra már felszáradt a talaj, tudtunk végre gyorsulni. Eriket nem tudtuk megelőzni, de két hét múlva majd visszakapja ezt Derecskén...” – nyilatkozta a pilóta a verseny után.

Várkonyi és Azurák a tizedik helyre hozták be az Antarát, ami hatalmas sikernek számít. Néhányszor eltévedtek ugyan az Opel Dakar Team újoncai, más gondjuk azonban nem akadt, műszaki problémák nélkül jutottak át a pályákon. Benik és Lukács több szakaszt megnyert, és komolyan megszorongatta a mezőnyt, amíg el nem akadtak a sárban. Büntetést kaptak, ez azonban nem vette el a kedvüket. A csapat kakukktója, a Nissannal versenyző Morvai-Apáthy kettős 9. helyet szerezte meg összetettben, és a dízel kategória 2. helyezetteinek járó kupát is hazavihették.

1. cél csapat

2010
www.dakar.hu

SZALAY BALÁZS • BUNKOCZI LÁSZLÓ



RIGHT
GUARD

LOCTITE

Schwarzkopf

OLASZ KALAND

Garzone, Italian Baja: „Hamar megettük a pizzánk javát”

Az utolsó pillanatban döntötte el a GarZone Racing csapatvezetője, hogy a már-már szokásos felállásban rajthoz állnak az Italian Baján, ami az FIA Nemzetközi Baja Kupa sorozat harmadik állomása volt.

Michal Hostka (autosportFoto.sk)

A Garamvölgyi Zoli-Hangodi Zoli pároson kívül még négy magyar vágott neki a pénteki prólógnak. Sajnos a háromszoros magyar ralibajnok, Benik Balázs az első kilométeren kiesett a versenyből, egy ártatlannak tűnő patakátelés állította meg végleg az autójának motorját. Nem túl nagy reményekkel indult neki a bemelegítő szakasznak GarZone párosa sem, mert az első etapon elállítódott a turbó, aminek következtében 0,4 barra csökkent a nyomás.

„Az egyébként 2,2 baron működő motor eléggé nehézkesen gyorsította a több mint 2 tonnás autót, de szerencsére a pálya nagy része a tipikus Tagliamanto folyómeder volt, ahol megpróbáltunk lendületből, főleg a gázételek nélkül autózni. Bízunk abban, hogy a fantasztikus futómű megoldja az esetenként túl bátornak is mondható autózásunkat. Nagyon nagyokat repkedtünk és élveztük minden percét a pályának, de a legnagyobb

meglepetés az volt, hogy a 11. időt sikerült autózniunk. Problémák nélkül is csak a 20. hely környékére vártam magunkat, és így egy kicsit be kell vallanom, hogy vérszemet kaptam, mert pontosan tudtam, hogy ha másnapra megjavítják a fiúk az autót, akkor kilométerenként legalább 6-8 másodpercet tudunk gyorsulni” – nyilatkozta a pilóta.

A szombat azonban nem tartogatott sok boldog pillanatot a GarZone csapatnak. Zoli már a péntek esti szervíz felé vezető úton érezte, hogy valami probléma a kuplungnál is kialakulóban van, de mivel a szervízben már semmi probléma nem jelentkezett, így nem is volt mit megjavítani. Sajnos a gond az első szelektív rajtja után mégis azonnal találozta.

„Minden egyes elindulás komoly feladat ezzel az autóval, ezért alaposan rá kell készülnöm egy-egy rajtra. Most is ezt tettem, mert nagyon versenyezni akartunk. Taktikánk is volt,

miszerint a mindenki számára új és főleg tempós, ralis, kevésbé folyómedres pályán azonnal bekezdünk és nem szánjuk az első kört ismerkedésre... Hát minden taktikánk és eltökélt szándékunk ellenére a 8. kilométerben már a sportbírókkal és a nézőkkel ismerkedtünk. Hibátlanul elrajtoltunk, de gyanús hangokat hallottam a hajtásból. Azt reméltem, hogy az előtünk indulóktól bordás lett a talaj és ettől jönnek a furcsa hangok. A nagy gondolkodásomban nem is nagyon figyeltem, hogy mit csinálok, így egy jobbos utáni hídról le is lógattam az autó hátulját, de itt még nem lett baj. A következő kanyarkombinációban azonban már éreztem a kuplung csúszását, aztán sajnos meg kellett hozni azt a döntést, hogy az első aszfaltos útkereszteződésben ki kell állnunk. Szenzációs, tempós, technikás, apró kavicsos murva pályát kellett elhagynunk, és majdnem megszakadt a szívem, de teljesen fölösleges lett volna tovább menni, mert csak magunknak csináltuk volna a bajt. Ha ugyanis a folyómederben áll meg az autó, onnan menteni kell – mesélte Garamvölgyi Zoltán.

A GarZone csapata így vasárnap reggel haza indult Pordenonéból, de interneten folyamatosan követte az eseményeket, és ezúton is gratulál a honfitársaknak: Fazekas Károly – Maurer Péter harmadik, valamint Szalay Balázs – Lukács József negyedik helyéhez.

A versenyt megelőző héten a GarZone rövid tesztjén kiderült, hogy a Nissan Pathfinder kifogástalan állapotba hozták a télen, és a futómű beállításának módosítása is jobban kezelhetővé tette az autót



JOBBA ÉV KÖVETKEZIK

Fazekas Károly BMW-je rangos sikert ért el Itáliában

A tavalyi éve nem volt éppen a legszerencsésebb Fazekas Károlynak a hazai tereprali bajnokságban, de az esztendő végén mégis nagyon optimistán nyilatkozott. 2010 ennek megfelelően remekül indult: az Italian Baja abszolút harmadik helyével térhetett haza.

Pájer Ani

Marian Chytko (rally-raid.eu)

– Az itthoni bajnokság első futama azonban már nem sikerült ennyire jól: kiállt a versenyből Mohácson. Tud azért még olyan optimista lenni, mint tavalyi év végén? – Igen, mindenképpen, hiszen javarészt még a tavalyi autónkkal mentünk: csak a féket sikerült felújítanunk. De a legnagyobb baj, hogy a prólógnak besokalltam egy kanyarban, amiből egy szép két-kerekesezés lett. Másnapra el is gumiztuk magunkat: száraz gumikkal készültünk, így a második szakaszon leesett eső



– Nehéz vagy könnyű versenynek mondaná?

– Nagyon komoly mezőny indult ezen a futamon, igen nagy nevekkel, a világ élvonalával, de szeretek velük versenyezni: jó összemérni magam a legjobbakkal. A terep pedig elég nehéz Olaszországban, de én szeretem az ilyen utakat...

– Milyenek azok utak – mondjuk az itthoniakhoz képest?

– Már a felkészülésünk is másként zajlott, hiszen nagyon egyedi talajra készültünk: folyómederben, borzasztóan laza kavicsos terepen, sok gödörrel, és bukkanóval fűszerezve kellett egy jó nagy szakaszon mennünk.

– Nem először járt ezen a versenyen: érzi magán a fejlődést? Egyáltalán lehet egy-egy kinti futamon fejlődni?

– Ez volt a harmadik Italian Baja, amint indultam. A korábbiak közül az egyikben a harmadik, másikon a negyedik helyről estünk vissza egy-egy műszaki hiba miatt a mezőny végére, és onnan próbáltunk folyton feljönni, de ez nem igazán sikerült. Most már a prólógnak a harmadik hellyel nyitottunk, és ezt sikerült a verseny végéig megtartanunk. Van Deijne, egy holland versenyző – akivel harmadik éve versenyzünk egymás ellen, és most egy volt gyári Mitsubishivel versenyez – azt nyilatkozta rólam, hogy meglepően



Fazekasék BMW-je elemében érezte magát Olaszországban, a pilóta végül harmadik lett az Italian Baján



sokat fejlődtem az elmúlt években – nem kis büszkeséggel tölt el, hogy az ilyen nagy nevű ellenfelek is számon tartanak.

– Ezek szerint az eddigi műszaki problémák elkerültek Olaszországban..?

– Igen, szerencsére semmiféle gondunk nem volt. Okoztam az autóban károkat, de a verseny alatt nem kellett sokat szerelnünk.

meglepett, és meg is pecsételte a versenyünket: fejtetőre is álltunk. Ezután kiálltam, mert nem akartam nagyobb kárt tenni az autóban. Annál is inkább, mert a következő versenyre remélhetőleg már elkészül az új motorunk, és új gátlók kerülnek a kocsi alá, és akkor egy erősebb, jobb kocsival tudunk majd indulni – bízom benne, hogy jobb évünk lesz, mint tavaly...



művet először, melyről így számolt be: „Őszintén bevallom, hogy az autó sebessége és teljesítménye miatt félttem tőle. Tisztában voltam azzal, hogy egy ilyen kemény kuplungszerkezetű autót nehéz lesz kezelni, ráadásul úgy véltem, hogy a kocsinak a méretei miatt talán túl szűk lesz a kakucsi, kanyarokkal tűzdelt keskeny pálya. Szerencsére csalódnom kellett, ugyanis az autó várakozáson felül teljesített. Jól vezethető, kezes, mégis agresszív, azt teszi, amit én akarok. Jó érzés volt finoman megosztani a kanyarokban. Csak szuperlatívuszokban tudok beszélni róla. Természetesen az igazán komoly teszt április 6-án lesz a Hungaroringen, ahol Keskeny Laci elárulja majd ennek a csodálatos Audi vezetésének minden csínját-bínját.” A nap végén még egy autót pályára küldtek,



ATOM KUPA

ESZI Gokartbajnokság 3. forduló és Sprint Motorsport teszt nap

Március végén a kakucsi pályán rendezték meg az mvm paksi atomerőmű által támogatott, öt fordulóból álló ESZI Gokart Bajnokság harmadik futamát, emellett itt tesztelte két új versenyautóját a Sprint Motorsport csapata.

Darázs Erika, Vámosi-Nagy Gergely



A gokartozó fiatalok alig várták, hogy a volán mögé ülhessenek, azonban nem mehettek fel a pályára a megfelelő oktatás nélkül. Kedvetlenül battyogtak az oktatóterem felé, azonban

hamar mosoly csillant már a szemükben, hiszen nem más tartotta az órát nekik, mint Keskeny László. A tapasztalt pilóta igyekezett az alapvető pályaismereten túl apró kis trük-

köket is elmondani a gyerekeknek, hogy később az új információkat már felhasználhassák a verseny során. Jókat nevetett mindenki a korábbi megmérettetésekről szóló beszámolókon és élményeken, melyek igazán jó hangulattá tették az unalmasnak hitt oktatást. Az óra után jött az ebéd, majd a fiúk és a lányok a pályára indultak, hogy összemérjék erejüket és hogy kiderüljön, ezen a hétvégén ki a legjobb. A saját, illetve kölcsön kapott gokartokkal örült tempót diktáltak a résztvevők, kihozták a technikából és önmagukból is a maximumot. Az indulók közül ez alka-



Március 27-én a kakucsi ring gyerekszivajtól, valamint bivalyerős autóktól és villámgyors gokartoktól volt hangos. A rendezvény nem jöhetett volna létre az mvm paksi atomerőmű nélkül



lommal is kiemelkedett Wastl Alexander Egon (Tüdő) teljesítménye, aki a kilencedik pozícióból rajtolva verte a mezőnyt, pedig számos tapasztaltabb és idősebb ellenfelet is meg kellett előznie. A versenyt követően a díjakon kívül két extra jutalom is járt a gokartosoknak: egyrészt végignézheték a csinos hostess lányok mellől a csapatfotózást és majd figyelemmel kísérheték, ahogy a házigazda két új szerzeményét teszteli, másfelől Keskeny Laci mellől a jobb egyes ülésben is

kipróbálhatták, mit is tud egy Audi S2. A Sprint Motorsport különösztjére azért volt szükség, mert az idei bajnoki futamokon az eddigiek mellett két újabb fantasztikus autót indít. A korábban Zentai Sándor által vezetett, Hayabusa motorral szerelt Suzuki Swiftet idén ifj. Ficza Ferenc, míg a korábban Keskeny Laci által irányított Audi S2-t a csapat vezetője, Horváth László vezeti majd a versenyeken. Horváth László a kakucsi pályán tesztelte a különleges jár-

a tavaly már jól teljesítő Honda Civicet Molnár Szabolcs, a Sprint Motorsport ügyvezető igazgatója tesztelte. Természetesen szintén komoly céllal: a májusban induló szezonban őt is ott látjuk majd a sárga alakulat indulói között. Kerek nap volt ez, hiszen a diákok tanulhattak a legjobbtól, versenyezhetek profi körülmények között, majd részesei lehetnek egy nem mindennapi tesztelésnek. Kell ennél jobb szombat délutáni program egy mai tizenéves számára?



Molnár Szabolcs, a Sprint Motorsport ügyvezetője; Tóthné Németh Irén az mvm paksi atomerőmű pénzügyi és reklám előadója, Mittler István, a vállalat kommunikációs igazgatója, és Horváth László, a csapat tulajdonosa



SPORTOLJ STÍLUSOSAN!

Budapest legelegánsabb gokart pályája csak Rád vár.

- 470 m-es pálya
- Sodi GT3 Proline gokartok
- Honda 200 cm³ 8,5 LE motorok
- AGV bukósisakok
- SPARCO overálok
- Eredménylista a monitorokon
- G1 Kart bár

A 350 négyzetméteres, üvegfalú, hangszigetelt lounge kiválóan alkalmas céges rendezvények, legénybúcsúk, születésnapok, baráti összejövetelek megrendezésére. Ha hétvégén nem érnél rá, állandó Happy Monday akciókkal várunk a hét első napján!



G1 KART CENTER
1134 Budapest, Róbert Károly krt. 54-58.
Material Center mellygarázs -3 szint
+36 1 239 0743
info@g1kartcenter.hu

Nyitvatartás:
hétfőtől: 15:00 - 23:00
kedd-csütörtök: 15:00 - 23:00
péntek: 15:00 - 24:00
szombat-vasárnap: 10:00 - 24:00

TONY HART

GALÉRIA

EGY GOKART ÉS EGY LÁNY



AUTÓ

Név: Tony Kart
Gyártási év: 2010
Teljesítmény: 34 LE
Csapat: G1 Motorsport
Pilóta: Oláh Gyárfás



LÁNY

Név: Kónya Antónia
Kor: 21 éves
Lakhely: Nagykanizsa
Foglalkozás: tanuló

Fotó: Vámosi-Nagy Gergely
(Sajtó foto)



KEZDŐKNEK ÉS HALADÓKNAK

Kipróbáltuk a Radical sportautót

Két angol hobbipilóta, akiknek elege lett a sok tíz-, esetenként százezer fontos gyári modellekből, saját maguk építettek egy alacsony költségvetésű versenyautót, amely végül minden szinten megállta a helyét. A Radicalt itthon elsőként lapunk próbálhatta ki.

Őse László, Hummer Gyula



A Radical többféle változatban készül, amit a gyártó számozással jelöl. Létezik SR4 Clubsport, PR6 Prosport, SR3 RS, SR5 Enduro, SR8 Supersport, SR9 és



SRZero. Bár minden modell paramétereirei lenyűgözőek, mi elsősorban az SR4 Clubsporttal foglalkozunk, mivel ezt volt alkalmunk tesztelni a Pannónia-ringen. Meg kell jegyezni, hogy aki beszerez egy ilyen autót, akár utcán is használhatja, hiszen a kocsik alkalmasak a közúti vizsga megszerzésére. Ám a konstrukció fantasztikus tulajdonságait mégis csak egy versenypályán lehet kipróbálni. Erre tavaly még csak egy cseh bajnoki sorozatban kínálkozott lehetőség, de aki belevágott a homologizációba, az bármilyen túraautó versenyen elindulhatott. Az SR4 paramétereit minden várakozásnak tökéletesen megfelelnek, fantasztikus élményeket képes nyújtani a kezdő versenyzőktől a lelkes amatőrökön át a profi pilótáig min-

Az angol gyártó nem merészkedett Kelet-Európába, a régióbeli forgalmazást egy cseh cég vállalta magára, amely lapunkat is felkérte a tesztelésre

denkinek. A kocsik súlya 460 kg, mindez az összes folyadék és üzemanyaggal feltöltve, amelyhez egy Suzuki Hayabusha 1300 köbcentis 205 lóerős motor adja a megfelelő gyorsító erőt. Könnyen kiszámolható, hogy a vezető súlyát is bealkalulva sem éri el az autó a 3 kg/lóerő arányt, így iszonyatos fék- és kanyarhatás tapasztalható a volánja mögött. A jó vezethetőséghez elengedhetetlen egy hatsebességes szekvenciális váltó, vagy annak a kormányról kapcsolható változata, utóbbi felárért.

A forgalmazók elképzelése, hogy a Radical kedvező tulajdonságaira építve egy olyan a Béke-Barátság Kupához hasonló sorozatot hívnak életre, amely a tőlük autót vásárló újdonsült versenyzőknek lehetőséget biztosít mind tesztelésre, mind versenyzésre. Mindezt egy négy országot felölelő sorozatban, amely nyolc versenyt jelent majd. A szériában való részvétel, beleértve a nevezési díjakat, a tréningnapok pálya díjait, az autók logisztikai költségeit, a licenc árát, valamint a garanciális autó értékét összesen 36.625 euróba, valamivel kevesebb, mint tízmillió forintba kerül. A programban igény esetén úgy is részt lehet venni, hogy a versenyző bérlő a kocsit, bár ebben az esetben kaució szükséges, és tiszta óradíjban (1000 euró) fizetendő a bérlési díj. Ennek mérése azonban egyszerű, hisz a fedélzeti számítógép minden információt tökéletesen nyilvántart.



TÚL A TÁBORON

A drift szerelmeseit tavasszal is várják a programok

A Márciusi Drift Táborra sokan még nem készültek el a 2010-es projektjükkel, ám az elvetemültebbek nem hiányozhattak Máriapócsról.

Hajoha.hu



Alig várták a keresztbe autózást a tél folyamán gumifüst elvonón tengődő pilóták, akik egymás után teljesítették a szebbnél-szebb köröket. Ha egy gumi feladta a harcot az aszfalt ellen vívott csatában, egyszerűen ledobták és irány a következő kör – egy másik szettel. Az olykor vizes aszfalt hamar szárazzá vált az előbukkanó napnak, szélnek és a pálya adottságainak köszönhetően. Az adrenalin örült pilótákat semmi sem zavarta, az időjárás tréfáit fel sem vették.

A három izgalmas napról érdeklődő riporterünk kérdésére Grózinger Zsolt így felelt: „Első nap esett az eső. Csak kinéztem P-s

rendszámmal, hogy mi történik, de nem bírtam ellenállni, bementem 4 kör erejéig. Ami szinte hibátlanul sikerült ahhoz képest, hogy havas esőben nyomtam, és mellesleg elsőnek ültem ebben az autóban. A másik két nap, ahogy felszáradt a pálya, na az volt az igazi örület. 11 pontot adnék erre a három napra, természetesen 10-es skálán!” Aki kihagyta az év első lehetőségét, már készülhet a következőre: az Autós Motoros Drift Majális és Tuning Fesztivál 2010-ben

Felül: Béres Szabolcs Rx8 Jobbra: E36 M3 Grózinger Zsolt Alul: Nagy Gergely E30 V8

első alkalommal, de egy egész napon át kényeztetni a kecskemétiakat. Látványosabbnál látványosabb sport-, luxus-, verseny- és tuningautókkal, valamint motorokkal, driftfutammal és –show-val, igazi majálisi hangulattal készülnek a szervezők. A fesztiváli hangulat kedvéért óriási étel-ital felhozatal vár mindenkit, lesz hurka, kolbász, lángos, vattacukor, hideg sör, mindehhez pedig dübörögni fog a zene és a Live Dj Show, füstölni fognak a gumik és üvöltő motorok hangjától lesz hangos a város. Programok: tuning szépségverseny, hangnyomás mérés, címlaplányi fotózás, ugráló vár, csúszda, kisautók, szimulátor. Bővebb információ: www.kecskemetedrift.hu



DDD

Dyno „Drift” Day teljesítménymérő nap április 10-én Budapesten: 10 driftes autó és a 2hot Magazin lányai egy helyen! Keressük Magyarországot legerősebb drift autóját, valamint a legszebb és legbevallalósabb címlaplányát. Live DJ és fotózás egész nap. Start 10 órakor a XI. kerületben, a Vegyész u. 17-25. címen. Nevezés: www.driftbajnoksag.hu



SPORTKOMBI

Opel Insignia Sports Tourer 4x4 Turbo

Mindent megkaptunk, amit csak az Insignia nyújtani képes: kombi karosszéria, négykerék hajtás, turbómotor. És persze egy olyan imázs, ami talán már túl is nyúlik az Opelhez kapcsolt tulajdonságokon.

Öse László, Opel



Ha a márkajelzéseket letakarnánk, bizony csak nagy hibaszálalékkal találná el az utca embere, milyen autó is áll vele szemben: az Insignia kombi annyira elegáns, mint mondjuk egy Audi SUV. A kocsi egyszerűen trendi, az autó külső vonásaiban messze túlmutat a márkától megszokott középserűsége, de ez nem elvesz az értékekből, hanem inkább emel a külső megjelenésén. Az Opel középkategóriás kombijának neve is ehhez az érzéshez illeszkedik, ennek a hatalmas karosszériának a méretes csomagtartójába már nem árút vagy lomokat,

hanem szőrfőt, nyergert vagy bűvárfelszerelést illik pakolni, legrosszabb esetben maximum Morzsa kutya telepedhet a hátsó ülésor mögé. Belső terében is új stílusú autó, meglepheti azokat, akik az Opeltől megszokott egyszerű, letisztult vonalakat keresik. Az erősen emelt komfortérzethez, sportos ülések, vezetőre szabott kezelőszervek párosulnak. A dinamikus vonalvezetésű műszerfalon található kapcsoló- és nyomógomb-tenger megismerése okoz némi fáradtságot, de sok funkciót kiálthatunk a BMW-kből megismert, görgősen

állítható navigációs gomb segítségével, amely ebben a típusban is mindent vezérel.

Az általunk tesztelt 4x4 Turbo modellben egy 220 lóerős motor dolgozott, amelynek teljesítményétől egy kicsit többet vártunk, de jelen esetben figyelembe kell venni a hajtásláncnál, valamint differenciálműveknél fellépő veszteségeket. Fogyasztás tekintetében tesztünk során az autó kategóriájához, és kétliteres motorjához képest nagyon jó, 10,3 literes eredménnyel teljesített, ami dicséretes egy 1700 kg súlyú modellről. Persze aki nem fogja vissza magát, ennél több üzemanyagot is elégethet, amennyiben az átlagosnál sportosabban akarja használni az Opelt. Ehhez nem csak a gáz- és fékkezései stílusunkon tudunk változtatni, az autó elektronikája lehetővé teszi egy sportos (és egy túra) üzemmód használatát, amelyhez hozzáhangolja nem csak az erőforrást, a váltót, de még a lengéscsillapítás karakterisztikáját is. (A harapósabb üzemmódban a központi számítógép ideális fordulaton pörgeti a motort, ezzel segítve a vezetőnek ugrásra készen tartani az Insigniát.) Tesztautóinkban egy automata váltó könnyítette meg a vezetést, és növelte a komfortot, amelynek különlegessége a viszonylag fokozatmentes, a szekvenciális váltási lehetőség volt. Ami a négykerék-hajtást illeti: nagyon jól elosztott és nagy biztonságérzetet kölcsönöz az autó kanyarodásához. A kocsit vezetve úgy érezzük, hogy kanyarsebességünknek csak a bátorságunk szab határt...

Az autó méltó vetélytársa az ebben az ár-kategóriában szereplő konkurenszeknek, sőt ennyi pénzért a nagyobb márkanevek alatt futó autókban ugyanezt a felszereltséget még nyomokban sem találjuk.



Az Önök bizalmát megoldásainkkal érdemeltük ki.

Az informatikai megoldások hazai szállítója,

a Synergion már bizonyított!

www.synergion.hu



 SYNERGION

KÖNNYED SZÁGULDÁS

Lamborghini Gallardo Superleggera

Alapos fogyókúra után Genfben mutatkozott be a legújabb Lamborghini Gallardo. Az olasz Sant'Agata Bolognese városka büszkesége ráadásul nemcsak könnyebb, hanem erősebb is lett.

Rogosa Péter, Lamborghini



Még 2007-et írtunk, amikor bemutatkozott az első superkönnyű, azaz Superleggera Gallardo. Az olaszok (háttérben a németek) 2008-ban felfüggesztették a gyártást és a forgalmazást, azonban idén újra piacra kerül a „light Lambo”. A Genfi Autószalonon a válság trendi színében, zöldben festített a legfrissebb és legerősebb modell. Az 570-4 jelzést kapott egyed az 560-4-es átdolgozott változata, az újonnan alkalmazott technikai megoldásoknak hála, 70 kilogrammal lett könnyebb, mint a normál Gallardo. A mérnökök a V10-es egységből is kihoztak még plusz 10 lóerőt, így teljesítmény 570 lóerőre rúg. Az ablakokat a Gallardon speciális polikarbonát anyagból készítették, ezzel érték a jelentős súlycsökkentés egy részét. A karosszéria és az utastér anyagai között megtalálható a karbonszálas műanyag, és,

hogyminden apró részletre figyeltek az is bizonyítja, hogy a keréksavarkat acél helyett titánból készítették. A kétülékes fenevad ablakfelületei polikarbonát lemezekre cserélték, amelyek jóval könnyebbek, mint az üveg. Egy sportautó esszenciáját a súly/lóerő arányban adja meg, ezért érdekes, hogy a Superleggera menetkész tömege 1340 kg. Az 5,2 literes tíz hengeres benzineszt a mérnökök újra kezelésbe vették, ennek az eredménye, hogy teljesítményét sikerült 570 lóerőre feltornászni. A kétülékes négykerék-meghajtású roadster 3,4 másodperc alatt futja meg a 100 km/h-s sprintet, végsebességét 325 km/h-nál szabályozza az elektronika. A sebességváltás az e-Gear néven futó automata rendszeren keresztül történik, melynek működésébe a kormányon lévő kapcsolók segítségével a vezető is beleszólhat.

INTENSO

Lamborghini-ból nem csak autó létezik, illat is elérhető. A márka ezidáig a Mitico, Forza, Feroce és Esplosivo sorozatokat dobta piacra, de idén tavaszra az Intenso is megérkezett.

Az új, izgalmas belépő az az illat, melyet az éjszaka titokzatos ereje fűt. Szenvedélyes, rejtélyes, intenzív. Az Intenso férfi megállíthatatlan, akit az éjszaka hajt, és magabiztosan ragadja meg az intenzitását. Granny Smith zöldalma és harmatos levelek elegyének köszönhetően sugárzó frissességgel nyit a ragyogó bergamot, majd a férfias, aromás, fekete bőrt idéző illatjegyek és az időtlen cédrusfa emelnek a szexi hullámokra. A mélyreha-

tó fizikai élményt kiegészíti a benzoé balzsam, tonkabab és ambretta mag érzéki vonzereje, mely megpecsételi az erőteljes illatot. A legújabb Tonino Lamborghini csomagolása sötét, titokzatos doboza fényes fekete bőrhatású mintázattal tökéletesen megragadja az Intenso koncepcióját. Az új, mattfekete címet aranszín keretezi és kiemeli a bika csillag fekete színét.



A Legújabb Lamborghini illat már Magyarországon is elérhető

TÖRTÉNELEM

A „bikás” márka 1998 óta az Audié, azaz a Volkswagen Konzern irányítása alatt áll. A vállalatot 1962-ben Ferruccio Lamborghini alapította, 1964-ben jelent meg az első kísérleti autója, a legendás 350 GTV. A 12 hengeres motor teljesítménye még a rivális Ferrari erejét is jócskán meghaladta. Az igazi szenzáció azonban az volt, amikor az 1966-ban bemutatott 385 lóerős Miura átlépte a 300 km/h-s sebességhatárt. A Lamborghini 1989 és 1993 között – kevés sikerrel – FI-es motorokat is gyártott a Lola, Lotus, Ligier, Minardi és Larrousse csapatoknak. Napjaink kínálata két alapmodellből, a Murciélagóból és a Gallardóból áll, 2005 óta mindkét modell kabrió változatban is kapható.



„A könnyített Lambo tömege 70 kilogrammal lett kevesebb”

START auto



START Autó Kft.
1108 Budapest,
Gyömrői út 105.

Iroda telefon: 434-4044
Áruház telefon: 434-4000

Fax: 265-0400

E-mail: mail@startauto.hu
Internet: www.startauto.hu

HÍREK

AUTÓ

SPORTVERZIÓ

A rali vb-n jeleskedő Citroen mérnökei nem sokat vártak, szinte nyomban megjelenése után kezelésbe vették a DS3-ast, és a márka versenyautó részlegének képére formálták. A már amúgy is sportos megjelenésű kocsi látványos – sötétszürke és narancssárga színű - fényezést kapott, és 18 colos felnikkel látták el. A megjelenést javítja, hogy a jókora felnikhez hozzászélesítették a kerékjáratokat, valamint karbon diffúzorral szerelték a modellt. A beltér is meglehetősen feltűnőre sikeredett: a műszerfal középső paneljén, a kormány díszítőbetétén, az ajtókon lévő könyöktámaszokon

nyomán a teljesítmény 156-ról 200 lóerőre nőtt. A motor nyomatéka is nagyobb lett, 240 Nm helyett már 275 Nm. A nagyobb teljesítményhez igazították a futóművet is: az első és a hátsó nyomtávot 30 mm-el kiszélesítették,



és az árnyékolón karbon színt használtak, a műszerfalborítás jó része a sebességváltókar gombja pedig narancssárga. Teljesítményből sincs hiány: az 1,6 literes THP 150 motort némiképp felpiszkálták, a turbó, a motorvezérlő program és a kipufogórendszer módosítása

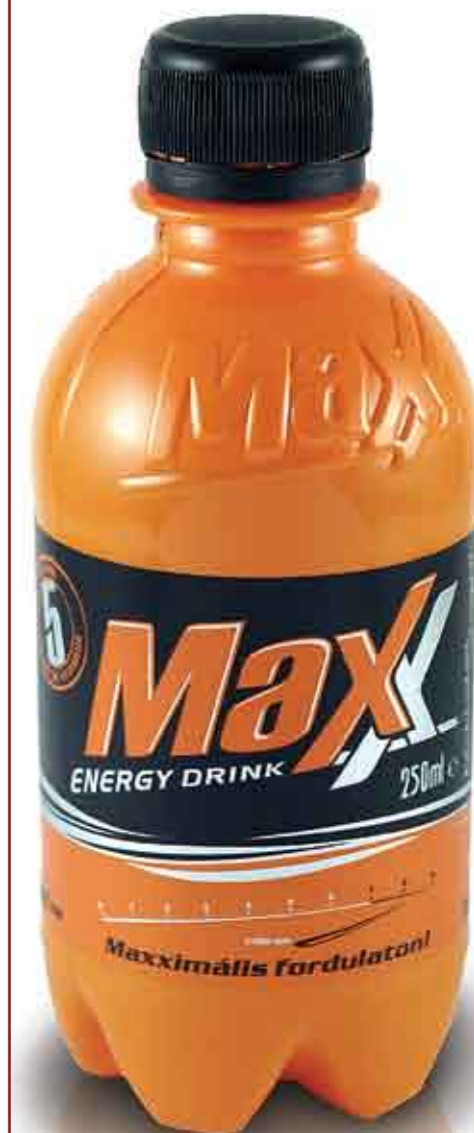
a kocsi hasmagasságát 15 mm-el csökkentették. Az alaposan átdolgozott DS3-as 2010 második félévétől kapható, ám meglehetősen korlátozott számban: a Citroen tervei szerint ugyanis mindössze 1000 darabos limitált széria kerül majd forgalomba.

PIRELLI SCORPION VERDE



A Pirelli az Idiada Nemzetközi Tesztpályán, Barcelonában mutatta be a Scorpion Verdét, az első nagyteljesítményű öko abroncsot, mely a legköltségkímélőbb járművekhez – a SUV és Crossover modellekhez – készült. Az abroncs a Pirelli legújabb fejlesztési eredményeinek, valamint egy olyan tervezési folyamatnak a felhasználásával készült, mely új anyagokat, konstrukciókat és mintázatokat alkalmaz a fokozott megtakarítás, környezetkímélés, kényelem és biztonság érdekében. A Scorpion Verde a legújabb környezetbarát Pirelli abroncs, mely a Cinturato termékcsalád visszatérésével indult a P4 és P6 mintázattal 2008-ban. 2009-ben megjelent a P7, az első, közép- és felsőkategóriás autókhoz gyártott öko abroncs. A Scorpion Verde a Pirelli Scorpion termékcsalád új tagja, mely magában foglalja a terepjáróhoz való ATR-t és a nagyobb teljesítményű SUV modellekhez fejlesztett Scorpion Zerót. A Scorpion Verde 2010. áprilistól kapható a gumiiszterveketben.

inwe2.com



INTERWEST
ital nagykereskedés

maxxenergy.hu
info@interwest2000.hu

Minőségi autóalkatrészek az élvonalban

RAJTRÁCS-FOTÓK

Márciusban ők voltak a versenypályák legszebbjei



Széria: **Tereprali vb**
Helyszín: **Mohács**



Széria: **WTCC** Helyszín: **Curitiba**



Széria: **SBK** Helyszín: **Portimao**

Autósport és Formula

1166 Budapest, Árpád u. 11.
Tel.: 308-4788 Fax: 308-4784
E-mail: marketing@obszerve.hu
http://www.obszerve.hu

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

Főszerkesztő: Bethlen Tamás **Szerkesztő:** Mészáros Sándor **Munkatársak:** Bálint F. Gyula, Budur Gabriella, Csiki Gábor, Dávid Sándor, Frankl András, Fúzi András, Kárpáthy Zoltán, Magyar Szilvia, Mihályi Csaba, Pájer Ani, Surányi Géza, Tóth Gábor, Vajta Balázs, Wéber Kata **Fotó:** Amber PR, ATP, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Formula One Pictures, HochZwei, Králing, Racing Babes, Rogosz Péter, Vámosi-Nagy Gergő **Szerkesztőségi titkár:** Buczkóné Kiss Marianna
Tördelőszerkesztő: Schubert Szilvia **Nyomda:** Radin Group
Kiadó: Beta Press Kft. 3531 Miskolc, Thököly út 18. III/1., Tel.: 46/505-490, Fax: 46/505-491
Postacím: 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: levelezes@formula.hu **A terjesztés gondozása:** Eurokris Bt. **Terjesztés:** LAPKER Rt.
Előfizethető: A szerkesztőségnek, levélcím: 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: elofizetes@formula.hu, Fax: 46/505-491 és a Magyar Posta Rt. Hírlap Üzletágánál (1008 Budapest, Orczy tér 1.), Valamennyi postán, kézbesítőknel, e-mailen: hirlapelofizetes@posta.hu, faxon: 1/303-3440. **További információk:** 40/444-444 **Előfizetési díj:** 6 hónapra 3490 Ft, 12 hónapra 7240 Ft **ISSN:** 1785-9484
Nem tudja megvenni magazinunkat kedvenc lapelárusító helyén? Hívjon bennünket a 06 46 505490-es forródrótunkon hét közben 8-16 óra között, vagy írjon e-mailt a formula@formula.hu címre, és intézkedünk.
A kiadó írásos engedélye nélkül a lap bármely fotójának, szövegrészének, illusztrációjának még részleges használata is tilos.
A szerkesztőség mindent megtesz annak érdekében, hogy a lap hűen tükrözze a valóságot, így sem a kiadó sem a nyomda nem vállal felelősséget az esetlegesen előforduló hibákért. Minden adat a lapzártkori állapotok tükrözi.
Az Autósport és Formula Magazin játékaik kizárólag magyar állampolgárok számára készülnek. A kiadó munkatársai és családtagjai a játékban nem vehetnek részt. A nyerteseket telefonon értesítjük és kötelesek együttműködni a játékhoz kapcsolódó promóciós megjelenéseknél. Nevezés: név, cím és munkaidőben használatos telefonszám. Vítás kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzbeli nyereségek kivételével nem lehetséges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.



Az **mvm**

paksi atomerőmű

kiemelt támogatásával



www.lazi-text.com

HFC Technics Kft.



RIGHT GUARD

**Akár 48
órás, hatásos
védelem
a testszag
ellen**

**Antibakteriális
ezüstmolekulákkal!**



Új!



Alantoni Labor

START YOUR DAY RIGHT!

WWW.RIGHTGUARD.HU